



Bonjour à tous,

La saison se poursuit et malgré la fin des compétitions officielles, il reste encore de nombreux stages et week-end pour aller voler.

Comme je m'y étais engagé lors de ma précédente communication, je vous transmets les REX du deuxième trimestre.

Vous constaterez de nombreux retours concernant **des défauts de prévol, ou de mauvaises installations à bord.**

Les raisons qui reviennent souvent sont **la pression temporelle** (lors d'une journée d'entraînement, ou lors de compétitions) **ainsi que la fatigue.**

Ces 2 facteurs sont des risques importants pour la sécurité de nos vols.

➡ **L'important dans un premier temps est de savoir les détecter.**
C'est la première réponse, mais ce n'est pas suffisant !

➡ **Une fois détecté il faut se préserver.** Comment ?

- Et bien en collant aux procédures (club, avion, réglementaires...),
- En prenant des marges,
- Tout en étant convaincu que se presser ne nous apportera rien de bon.

Merci aux auteurs de ces REX qui je suis sur nous aiderons à progresser collectivement.

Je vous souhaite de très bons vols.

Dorian.

06.16.95.10.34.

CAP 10

Catégorie : Prévol



Lors d'un stage, on doit ramener le PV à Lasbordes pour une petite réparation méca. Le convoyage se passe bien, on réussit à réparer l'avion dans un super timing, et tout contents avec mon acolyte, on s'apprête à repartir.

Celui – ci s'installe à bord en place pilote, il me délègue la prévol. Et ce n'est qu'à la fin de la prévol en pensant machinalement au serrage du bouchon de réservoir que ça me fait penser qu'on avait oublié de refaire le plein (enfin à moitié oublié vu que j'y ai pensé avant la mise en route). Mais on a presque failli repartir sans le refaire...

Commentaire SV :

Vol effectué dans un contexte de fortes pressions temporelles, à fin de ne pas trop perturber un stage.

Dans ce contexte, il est urgent de ne pas se presser !

Quand on est sous pression temporelle, il faut encore plus se raccrocher aux procédures. (prévol, check lists, etc...).

Catégorie : Risque de collision

A/C : CAP10 F-BXHU

Zone : Giroussens

Météo : CAVOK



Lors d'un vol avec un élève sur Giroussens, nous contactons Toulouse info pour les évolutions voltige, code transpondeur 1270 et phare sur ON, autorisé de 2000ft à 4000ft.

Au milieu de la séance l'info nous informe d'un contact au radar primaire qui ne s'est pas signalé à 2500ft arrivant sur Giroussens. Nous interrompons la séance, et remontons à 3000ft.

On voit passer ensuite un DR400 plus bas sur la zone de voltige (bien au milieu) du Sud vers le Nord.

Suite au croisement nous reprenons l'activité, il n'y a pas eu risque de collision.


Analyse : beaucoup de pilotes ne sont pas conscients des zones de voltige extérieures, les zones de Villemur, Giroussens et Lavaur sont des zones de passage important, il faut donc systématiquement être en contact avec l'Info pendant les évolutions.

J'ai pris aussi l'habitude de laisser le phare sur ON pour augmenter la visibilité pendant les évolutions sur axe extérieur, je préfère payer une ampoule plutôt qu'un avion.... ;-)

Commentaire SV :

Retour d'expérience intéressant pour les instructeurs et utilisateurs des axes extérieurs.

Catégorie : Risque de perte de contrôle

 Lors d'un stage (Saint-Affrique il me semble), je pars en vol avec mon instructeur.

Sur la mise dos par ½ tonneau, je me sens soulevée de mon siège, et là mon réflexe a été de lui dire « commandes à droite » ou qqchse comme ça...

En fait, je n'avais pas serré la ceinture du bas. Sur le coup, j'ai eu peur de tirer sur le manche, et avant de donner les commandes à l'instructeur il ne m'est pas venu à l'esprit de faire le ½ tonneau moi-même.

Commentaire SV :

Attention à l'installation à bord.

Souvent nous sommes pressés pour nous installer dans l'avion pour que tout le monde puisse voler dans la journée.

DANGER !

Anticiper votre installation dans l'avion plutôt que de courir partout au dernier moment.

Ne mettez jamais la pression à un pilote (qui que ce soit) pour qu'il se dépêche de partir.

Dans le même genre, je rappelle cet incident grave lors de la coupe sud à Pons :

Un pilote espoir est parti en virage engagé lors d'un virage dos.

Il ne s'était pas bien attaché dans l'avion, probablement sous la pression de sa première compétition.

Décollant de son siège lors du virage dos, il n'est pas parvenu à agir correctement sur les commandes.

Plutôt que de réduire, pousser, gauchir, il a tiré fort, très fort même.

L'avion est passé au niveau d'un clocher d'église et a subi un facteur de charge de 10 G !!!

PRENEZ LE TEMPS DE BIEN VOUS INSTALLER !

Catégorie : Risque structurel pour l'avion



Descriptif de l'évènement

A l'issue d'un stage, lors du vol de convoyage, le pilote n'effectue pas la check list après décollage et oublie de rentrer les volets qui restent donc en position décollage.

Après 10 min de vol à 205km/h environ (au-delà de la VFO), le pilote se rend compte de son erreur et rentre les volets.

Avant l'atterrissage, le pilote, à la VFO, vérifie qu'il n'y a pas de soucis pour sortir/rentrer les volets en position décollage, atterrissage et atterrit.

Conséquences sur l'appareil

Après inspection et vérification de la part de la mécanique aucun dégât n'est à reporter.

Causes et Facteurs identifiés

La fatigue de fin de stage a très certainement contribué à l'oubli de la check list décollage.

Commentaire SV :

La fatigue, tout comme la pression temporelle peuvent nous jouer des mauvais tours.

Si on est fatigué, ne pas hésiter par exemple, à se faire accompagner par quelqu'un pour convoier l'avion.

EXTRA 200

Catégorie : Prévol.



Il est 17h et nous n'avons pas volé de la journée à cause du temps.

Les vols viennent de démarrer, L'extra 330 est parti vertical terrain et le plafond est ok.

Le chef pi me dit « tu vas y aller, tu te prépares tranquillement, te presses pas, dans 25 mn dans le box.

Je me prépare et je le fais sans me presser effectivement même si on a passé la journée à attendre un coin de ciel bleu.

Je demande à un collègue expérimenté de me faire la pré-vol pendant que m'installe à bord de l'Extra200. Il fait le tour et me dit que **la « prévol extérieure est terminée »**.

L'avion précédent se pose, je démarre. Décollage, arrivé à 1500 ft, figure de sécurité : mise dos par demi-tonneau.

Là : toutes les sangles du siège avant tombent vers le bas : aucune n'était attachée.

Retour sur le ventre par demi-tonneau.

J'indique à la radio le pb et dis que je vais me poser.

Je vérifie quand même que les sangles ne sont pas allées se coincer dans mes palonniers et je me pose tranquillement.

Mon analyse :

Les « moins » : depuis le début de la semaine on faisait de l'extra 200 en solo, il n'y avait aucune raison qu'il soit configuré en double et on en avait pris l'habitude. **Sauf que ...** Effectivement comme il ne faisait pas beau quelqu'un en avait profité pour faire des tours de pistes le matin.

Mon collègue avait pourtant fait une pré-vol ! Oui ... une prévol extérieure... il me l'avait d'ailleurs dit. Il n'a pas contrôlé les ceintures de devant. Moi non plus L

Je pense que c'est un phénomène classique de « report de confiance ». Dont le périmètre n'est peut-être pas toujours clairement compris par les deux parties.

J'aurais dû faire ma prévol intérieur plus complète. En plus j'ai vraiment pris mon temps !

Je n'oublie pas que quel que soit le report de confiance que je peux faire je reste le CDB donc le responsable de ce qui m'arrive à la fin. J'ai donc adopté la bonne pratique qu'on m'a indiqué : check du bouchon d'essence, de l'alti et des ceintures juste avant de me glisser dans le siège arrière.

Les plus :

1. Très bonne réaction de l'instructeur au sol qui n'a pas gueulé comme un veau que j'étais un âne et qui m'a simplement dit que ça me servirait de leçon et que j'étais quitte pour payer l'apéro, ce que j'ai fait bien sur. Il n'en fallait pas plus.

J'insiste là-dessus car je pense que c'est vraiment une bonne réaction qui incite à rapporter les conneries qu'on peut faire au lieu de les garder pour soi et donc de ne pas en faire profiter les autres.

2. Voila à quoi sert une figure de sécurité. Suite à une mauvaise expérience passée je ne commence JAMAIS à faire de la voltige sans faire de figure de sécurité préalable. Et tant mieux. Là j'ai géré ça de façon très zen et sans panique. Je suis sorti par une figure simple, j'ai pensé à vérifier les palonniers et le reste des commandes, ça c'est bien passé.

Mais si j'avais découvert le problème à la deuxième figure de mon programme qui était une vrille départ dos ?... ça aurait sûrement été bien plus stressant.

Commentaire SV :

Un exemple de la grande rigueur à adopter lorsqu'on fait la prévol d'un avion.

Merci pour ce retour et les commentaires qui, je suis sur, intéresseront les pilotes et les instructeurs !

EXTRA 330 SC

Catégorie : Risque de perte de contrôle



Contexte :

Vol lors d'une compétition amicale organisée sur un week end.
Forte chaleur (+ de 30° à l'ombre)

Le pilote vole après une semaine chargée au travail mais ne ressent pas une fatigue incompatible au vol.

Les Faits :

Lors du programme inconnu, sous une forte chaleur, je débute une vrille négative, suivie d'un $\frac{3}{4}$ de boucle avec des rotations.

Lors de la ressource, au moment d'arriver en palier dos, je subis un voile noir accompagné d'un coup de chaud.

Conscient de ce qui se passe, je relâche les commandes pour diminuer le facteur de charge et pour ne pas me retrouver en situation inusuelle.

Lorsque ma vision revient , je suis toujours en palier dos. Je décide de faire une sortie dos et d'interrompre mon programme.

Après avoir bien soufflé, je décide de terminer mon programme en limitant les facteurs de charge. Je n'ai pas d'autres signes de voile mais je termine le vol fatigué.

Info complémentaire :

La chaleur et la fatigue accumulée lors de ma semaine de boulot sont des facteurs contributifs.

Je n'ai pas vraiment eu de signes précurseurs à mon voile noir.

Commentaire SV :

Le monoplace est exigeant physiquement.

Bien prendre en compte son état de forme avant d'aller voler.

Bonne réaction que d'interrompre le vol, même avec "l'enjeux" de la compétition.

Catégorie : Risque pour l'avion et le pilote.



Les Faits :

Lors d'une compétition officielle, le pilote s'installe pour son vol, il est aidé par un membre de l'équipe, qualifié sur l'avion et lui même très expérimenté.

Le pilote démarre, roule et fait ses essais moteur : RAS

Lors de la mise en puissance, la verrière s'ouvre violemment et est arrachée par le souffle de l'avion.

Le pilote réduit et s'arrête. Il n'est heureusement pas blessé mais est assez choqué.

L'avion n'a pas subi d'autres dégâts que sur la verrière qui s'est envolée sur plusieurs dizaines de mètres.

Commentaire SV :

Difficile de savoir si la verrière n'était pas ou était mal fermée lors du départ de l'avion.

D'autant plus qu'il n'y a pas de ressort de renvoi sur la poignée de verrière du 330 comme sur l'extra 200.

C'est au pilote de remmener la poignée à fond vers l'avant pour verrouiller la verrière.