



## **Bulletin de sécurité des vols n°22 (décembre 2013)**

Trois incidents récents méritent commentaires et rappels des consignes et procédures en vigueur.

### 1- « Pylone » du Jodel F-PJDP

Le 1<sup>er</sup> décembre 2013 au matin par -4°C, le moteur a du mal à démarrer et le pilote fait appel à un instructeur présent. Le moteur part et le pilote roule jusqu'au bout du parking, réduction de la puissance pour virer à droite le moteur cale. Le pilote perturbé par l'incident remet en route au démarreur, le moteur repart, monte dans les tours et l'avion pique du nez : bris de l'hélice en bois.

#### Qu'elles sont les actions du pilote ?

- démarreur actionné sans vérifier la position des gaz, sans le frein et sans mettre le manche au ventre.
- Freinage trop brutal pour arrêter l'avion qui avance.

#### Enseignements à tirer

Par temps froid le temps de chauffage est à respecter, le moteur ne tient pas le ralenti, attendre 3 minutes au moins avant de rouler. Sur tous les avions à train classique, garder le « manche au ventre » au démarrage et si le moteur s'emballe, réduire et relâcher les freins ou appliquer un freinage en douceur.

Le centre de gravité étant très près de l'axe du train principal, **tous** les avions à train classiques ont tendance à basculer en avant !

Bilan du drame, une hélice à changer et un moteur à vérifier (coût 12 000 €)

### 2- Incendie moteur au démarrage du rallye F-GAYO

Ce même jour au matin, injections sur injections au démarrage, des flammes s'échappent du moteur, les pilotes descendent et le feu est attaqué avec un extincteur à eau pulvérisée et s'éteint immédiatement.

L'avion est mis indisponible pour le week-end en cours.

Lundi après inspection du moteur, l'atelier remet l'avion en ligne.

Rappel : par temps froid injecter 7 à 8 fois, manette des gaz réduit à fond et démarrer tout de suite en avançant doucement la manette, accrocher le moteur en agissant sur les gaz, garder un régime supérieur à 1200t/m.

Si le premier démarrage ne réussit pas, attendre au moins 2 minutes avant de recommencer la manœuvre.

Appeler un mécanicien ou un instructeur pour un troisième essai.

Cet incident est courant, il y a accumulation d'essence dans les échappements et inflammation.

**Soyez vigilants et relisez le bulletin précédent qui parle d'extincteurs.**

Sur le parking du club entre les hangars et l'AC du Grésivaudan, il y a un extincteur à poudre sur roulettes, le plus proche. Lisez les instructions avant de s'en servir et il est rappelé que la poudre étant corrosive, il faut nettoyer le moteur après utilisation de l'extincteur.

3- Plusieurs fautes commises par 1 pilote sont à signaler ici :

Le 5 décembre le pilote décolle de Limoges à 15h09 LT pour retour sur le Versoud. Il est dérouté par le contrôle suite à l'activation de zones militaires, via le Puy, soit 10 nm de plus. Après deux 360° en descente pour passer sous la couche à 17h17 entre Vinay et Voreppe il se pose de nuit à 17 h 30 soit 8 minutes après la nuit aéronautique.

Si la préparation du vol est bonne, la marge pour un vol de 2h tombe entre le CS et la nuit c'est beaucoup trop faible : 45 mn au moins sont à prévoir ; surtout si le pilote n'est pas autorisé nuit.

Ne pas s'être dérouté à ST Geoirs qui était en VFR spécial est aussi une prise de risque supplémentaire. Le pilote en vue de la cluse de Voreppe est descendu vers 2500' et a survolé la ville de Grenoble et la ZIT à 1000 pieds/sol environ.

Les 5 fautes commises par le pilote sont soulignées.

Le chef pilote a sérieusement chapitré ce pilote.

---

**Un dernier rappel sur la manipulation des avions dans les hangars : relisez le bulletin N°19, encore dernièrement un feu de position a été cassé en sortant l'avion du hangar (coût 500€)**

Merci de votre attention.