



Bulletin de sécurité des vols N°28

Cet été 2015 le club a enregistré plusieurs fautes-pilotes ayant engendré des accidents ou ayant eu des incidences sur la rigueur et le professionnalisme que doivent avoir nos pilotes.

Le premier accident a eu lieu sur une alti-surface en Haute Provence, un jour de forte chaleur où le pilote pourtant expérimenté, n'a pu corriger une trajectoire dangereuse à l'atterrissage qui s'est terminée tragiquement par un crash sévère (avion détruit, 2 blessés dont 1 grave).

Un deuxième incident: le pilote fait un atterrissage sur la roulette de nez après plusieurs rebonds, (cloison pare-feu à changer : 13.000 € de réparation). Celui-ci a fait l'objet d'une convocation en commission de discipline (pénalité de 60 fois la cotisation). Enseignement : ce pilote n'avait pas volé sur ce type d'avion depuis 2 ans. Soyons raisonnables : je ne suis pas entraîné : je refais un tour avec un instructeur (sans supplément de cout pour l'instruction). Le Manuel d'exploitation du club a été modifié.

Un dernier incident relevé par la tour de contrôle, un pilote de voltige effectue des figures de voltige dans le circuit de piste (le pilote a été sanctionné par la commission de discipline et provisoirement interdit de vol sans instructeur). Cela est de l'indiscipline, crée un risque pour la sécurité et donne une très mauvaise image du club.

Que faut-il en retenir pour la sécurité ?

Nous volons tous pour nous faire plaisir, nous connaissons nos limites, et nous avons le devoir de respecter les consignes édictées. Pour concilier tous ces éléments, une certaine rigueur doit s'exercer à chaque vol :

- préparation complète,
- vérification de sa compétence sur le type d'avion retenu,
- examiner les conditions et limites pour effectuer le vol projeté
- reconnaissance approfondie du site d'atterrissage,

En résumé bannir l'amateurisme et éviter de se laisser influencer par ses sentiments.

Message du chef de la circulation aérienne:

Suite à un nombre croissant d'incidents, J'attire votre attention

1) Sur la nécessité de clôturer par un message radio vos liaisons avec la tour de contrôle. A défaut et lorsque le contrôleur ne peut établir le contact il a la responsabilité pénale de déclencher les phases d'alertes auprès du BTIV régional Il s'ensuit des procédures lourdes et coûteuses suivant les moyens mis en œuvre (donc attention).

2) Penser à toujours collationner les messages radios (autorisations) et à minima d'accuser réception des messages d'information.

3) Au décollage au Versoud de la piste revêtue suivre la trajectoire de montée initiale avant un report en vent traversier que ce soit en avion ou en Ulm (en cas de mise en virage prématurée pour rejoindre vent arrière la trajectoire interfère avec la montée initiale de la piste en herbe et les intégrations vent arrière).

Bons vols à tous.



Bulletin de sécurité des vols N°28