



## **BULLETIN SECURITE DE L'ACDF**

**COMMISSION SGS**

**BULLETIN N° 13 DU 12 NOVEMBRE 2018**

### **COMPTE RENDU D'ÉVÈNEMENT REX OCTOBRE 2018**

#### **UN DOUTE ?... LEVER LE DOUTE !!**

**Vol VFR jour, roulage, aéronef Evektor Sportstar.**

#### **Descriptif de l'évènement :**

Octobre 2018, cavok légère brume, 15h45 UTC, aérodrome non contrôlé en bordure de côte, soleil rasant. Nous quittons le PK pour rejoindre le point d'attente de la piste 05. Je suis partiellement aveuglé par un fort soleil en descente sur l'horizon. N'ayant pas de visibilité et le taxiway étant libre je concentre mon attention sur les balises à ma gauche.

Arrivé au bout du taxiway j'ai du mal à distinguer les dernières balises et je fais un crochet vers la gauche avant de faire un virage serré à droite pour me positionner à 45° au point d'attente. Je sens alors un choc à droite, je freine et mon passager me signale que nous avons heurté une balise. Il semble que j'ai surestimé la largeur du taxiway et n'ai pas vu la dernière balise qui se trouvait alors sous mon aile droite.

La suite du vol se déroule normalement, sans incident ni réactions particulières de l'appareil.

A l'arrivée nous constatons que le carénage de la roue droite est abîmé et devra être déposé.

#### **Commentaire du déclarant :**

J'ai pensé faire une vérification, mais dans la mesure où tout paraissait normal je n'ai pas estimé cela nécessaire.

#### **Évaluation du risque :**

Incident avec risque probable.

#### **TRAITEMENT DE L'ÉVÈNEMENT : Diffusion club**

**Synthèse pédagogique :** Rappeler que dès l'instant où il peut exister un doute, il faut s'arrêter, contrôler, vérifier et lever le doute.

En effet, il y avait une probabilité à ce qu'une partie du carénage se détache, pouvant entraîner des dommages plus graves à l'avion (cellule de l'avion ou parties mobiles...). La vérification au sol doit permettre de mesurer la gravité de l'incident et prendre les décisions nécessaires (démontage des carénages).

**Actions préventives :** Bonne préparation de NAV, prendre bien connaissance de la carte VAC, notamment utilisation et particularités des taxiways. Redoubler de vigilance en cas de soleil rasant.

## POUR INFORMATION REX FFA DIFFUSION NATIONALE

### **CIRRUS SR20 : ROULETTE DE NEZ**

L'ÉVÉNEMENT NE CONCERNE PAS DIRECTEMENT LE CIRRUS DE L'ACDF. IL EST INFORMATIF, MAIS RAPPELLE UNE FAIBLESSE DÉJÀ CONSTATÉE SUR NOTRE CIRRUS, À SAVOIR LA FRAGILITÉ DE L'ENSEMBLE DE LA STRUCTURE DE LA ROULETTE DE NEZ DES CIRRUS

**Descriptif de l'évènement :** A l'issue d'une journée de convoyage et de 6 heures de vol avec un instructeur qui m'accompagnait, nous avons laissé notre avion, un Cirrus SR-20 dans un atelier de maintenance, dans le but de changer le parachute de cellule (CAPS). Le soir même, le chef de l'atelier nous a envoyé un mail dans lequel il dit que son équipe a trouvé deux grandes fissures au sommet de la structure qui tient le train d'atterrissage avant et les boudins d'amortisseurs. Ayant la pièce de rechange en stock, elle a été immédiatement remplacée.

**Commentaire du déclarant :** Il y a 3 choses à tirer de cet événement à mon sens :

- Ce problème n'est pas détectable à la visite prévol, aussi poussée puisse-t-elle être, car cette pièce n'est visible qu'après avoir décapoté, ce qui n'est fait que pour l'entretien.

Comme nous l'a conseillé le mécanicien du centre étranger, il faut donc sensibiliser nos mécaniciens à ce défaut connu et à surveiller.

Les risques en cas de rupture sont grands : perte de la résistance du train avant et de grands dégâts sur l'avion (cellule, moteur, hélice).

- Cela m'a rappelé le besoin d'être constamment à l'affût afin d'être prêt à réagir en conséquence. Dans le cas présent, lors de l'atterrissage, être prêt à réagir si un touché prématuré de la roue avant ou une assiette différente de l'habitude sont rencontrés.

- De plus même si cela compromettrait tous nos plans du lendemain (plans de vol déposés, réservations de l'avion pour le surlendemain), si la pièce n'avait pas été prête, il aurait fallu décaler notre retour avec tout ce que cela implique. Encore une fois, il aurait fallu faire attention à l'objectif destination.

**Synthèse pédagogique : Sensibilisation des instructeurs à insister sur les techniques d'approche et d'atterrissage (arrondi) particulièrement sur le Cirrus.**

**Actions préventives :**

- **Rappel aux pilotes l'obligation de signaler tout atterrissage dur.**
- **Alerter les mécaniciens que le défaut rencontré est connu et qu'il risque de se reproduire.**
- **Rappeler le respect de la vitesse à l'atterrissage et la protection de la roulette de nez (pour éviter de toucher 3 points) auprès des pilotes de l'aéroclub (action valable pour tous les appareils)**

**Pour tout exercice ou vol entraînant des tours de piste répétés avec le Cirrus, ceux-ci doivent être réalisés sur une piste en dur.**

**DELEGUE SGS DE L'ACDF : CLAUDE ASSALIT ☎ 06 70 02 70 36 [claud.assalit@live.fr](mailto:claud.assalit@live.fr)**  
**RESPONSABLE PEDAGOGIQUE : JEAN-CLAUDE PETIT ☎ 06 07 72 77 84**