

A3C	SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE	Date : 22/12/2015
	COMMISSION PREVENTION SECURITE	N : 01/SGS/2015
	FICHE EVENEMENT	

Objet : Incident du F-GMRA survenu en Nov. 2015, vol en atmosphère turbulente sévère, choc créant une fissure sur le côté supérieur gauche de la verrière occasionnée lors de la projection de la tête du pilote.

Constatations au retour du vol

Présence d'une fissure d'environ 30 à 40 Cm sur la partie supérieure gauche de la verrière

Commentaires et Analyse de la Commission Prévention Sécurité de l'A3C

1/ Description du vol

Au départ le choix de la destination est normal (Millau), mais l'analyse de la TEMSI de 12H UTC et des vents font apparaître des turbulences modérées et des rafales (tramontane \pm 35 kts), le pilote estime que sa trajectoire de vol lui permettra d'éviter cette zone en restant plus au nord. Il observe que le vol est légèrement turbulent (ce qui lui semble normal), vers Millau le plafond est nuageux, il décide de modifier sa destination vers le Sud (Montpellier) le ciel est dégagé, en arrivant vers les Cévennes les turbulences se renforcent, une turbulence plus forte, violente, a projeté les passagers et le pilote vers le plafond de l'avion occasionnant cette fissure (choc de la tête du pilote équipé de son casque)

2/ Commentaires)

Mauvais choix de destination, la TEMSI signale une zone de turbulence modérée, les vents seraient du Nord/Ouest \pm 35kts), il faut se rappeler que la météo bien que de plus en plus précise n'est cependant qu'une prévision, entre le moment où la météo est analysée et la réalité pendant le vol bien des changements se sont opérés. Le vent rencontré ce jour est la Tramontane, vent du Nord-Ouest, froid turbulent qui s'engouffre dans les gorges des Corbières, atteignant son maximum dans les plaines du Roussillon, l'effet de Foehn produit par les chaînes de Corbières et la Montagne Noire Cévennes dégage le ciel de ses nuages mais ne réussit pas à faire perdre le caractère turbulent du vent

Le pilote se retrouve dans des conditions d'un vol non préparé par rapport à la météorologie, en a-t-il conscience, excès de confiance, surestimation de ses capacités, objectif destination, un terrain dégagement ne semble pas être envisagé comme prévu lors de la préparation d'une navigation.

En France on rencontre bien des vents de caractères différents (vent d'Autan, Mistral, Tramontane et le Marin) qui tous, ont des effets sur la qualité de nos vols, le guide pratique de Météo France nous permet de mieux préparer notre vol, de trouver les renseignements météorologiques et de mieux appréhender les phénomènes significatifs et les particularités locales (régions montagneuses, maritimes) etc.....

Le pilote ne devait pas connaître suffisamment les risques du vol en conditions de turbulences et la particularité du vent Tramontane. Les TEMSI de 15h UTC et de 18h UTC indique bien en cartouche 2 la zone de turbulence (SFC 040 MON 080) qui touche Millau et les Cévennes jusqu'au Pyrénées.

3/Recommandations.

Ne pas envisager de vol vers les zones avec turbulences connues, modifier sa destination, annuler le vol s'il y a lieu, le reporter éventuellement.

Dans les régions montagneuses, massifs, vol dans les reliefs, s'attendre à des turbulences, se préparer à réduire sa vitesse et envisager toutes mesures adéquates pour sauvegarder l'avion et les personnes à bord.

Nous sommes proche des Pyrénées, il est essentiel de sensibiliser tous nos pilotes sur ces problèmes de turbulences non visibles mais très dangereux pour notre sécurité, le vol en environnement montagne avec un instructeur est un moyen d'aborder ces situations.

Bien s'attacher, s'assurer que les passagers le sont aussi, pour le confort du vol, modifier votre altitude, montée pour rechercher une zone plus calme, contacter un organisme proche (SIV etc...) et faire un point météo si cela est possible (demander la dernière météo), écouter les émissions VOLMET.

Dans l'avion bien attacher tout ce qui peut être projetés (sacs, appareil photos, etc...)

Pour tous vols prendre sa météo et la conserver dans l'avion à disponibilité pour analyse éventuelle.

Pour notre ATO, organiser une information au club sur les risques encourus lors de vol en atmosphère turbulente

Risques humain

Pour nos aéronefs

Rappeler que l'avion qui rencontre des rafales subit un choc dont la violence est d'autant plus forte

Que les vitesses des rafales sont élevées

Que l'avion va plus vite

Que l'avion est fortement chargé

La conduite à tenir immédiatement

Réduire la vitesse

Agir doucement sur les commandes, éviter de réagir à chaque rafale, elles ont très souvent tendance à annuler leurs effets respectifs.

Quitter le plus rapidement possible la zone de turbulence

Pour la sécurité de tous, rapporter un évènement même mineur contribue au maintien de nos compétences, ne pas hésiter à utiliser le " REX " comme moyen d'information très utile pour activité.

L'avion a été immobilisé environ deux semaines et cela a nécessité le remplacement de la partie arrière endommagée, ceci évidemment avec un certain coût et une incidence sur notre activité.

La Commission Prévention Sécurité

Daniel Papalia ; Gérard Desimone ; Gilles Maury