



CISOA

## Vérifier qu'aucun corps étranger n'entrave les commandes et les gouvernes : une action vitale !

Date : 16 octobre 2017

Rédacteur : Jacques Loury (Correspondant Prévention-Sécurité de l'ACAT)

FLASH SECURITE DES VOLS

*Événement 1 : en instruction voltige, à la suite d'un tonneau l'élève ne maintient pas le palier, l'avion prenant une forte assiette à piquer. L'élève semble en difficulté et commence à manipuler la commande de trim. L'instructeur reprend les commandes et constate que la commande de profondeur est très dure et que l'avion ne répond pas à son action à cabrer : il est à 3000 ft et environ 250 km/h. Sans forcer sur le manche le débattement est de 1 à 2 cm mais suffisant pour revenir en palier.*

*Une fois en palier, le FI se tourne vers l'arrière pour observer si un objet ou une déformation visible entrave la gouverne de profondeur (les commandes sont efficaces en roulis et lacet) et cherche au voisinage des 2 manches si un objet empêche un mouvement correct. Il demande à l'élève de regarder l'empennage de son côté.*

*Rien n'est visible, la profondeur reste bloquée, mais l'avion est pilotable : à ce stade l'évacuation est envisagée, car la commande étant très dure il est difficile de juger si l'avion restera pilotable. Le FI réduit la puissance pour vérifier la possibilité de se maintenir en palier à 150 km/h, ce qui est le cas, et décide de rentrer en demandant la priorité à l'atterrissage : à aucun moment il n'essaie de forcer sur la commande.*

*En finale, avec le 2ème cran sorti, il ne parvient pas à maintenir le plan de descente (le couple piqueur ne peut pas être contré). Il rentre donc le 2ème cran.*

*À environ 300 ft/sol, le manche part en butée arrière (sensation de perte de contrôle avec une profondeur n'ayant plus d'effort). Le FI repousse le manche, constate que l'avion est contrôlable (la profondeur semble s'être débloquée !) et atterrit.*

*Après examen au sol de la profondeur avec le mécanicien, une « pince double clip » est visible entre le longeron de la profondeur et le contreplaqué et y est « enfoncée ».*

*La pince était manifestement présente dans le fuselage et a dû ressortir pendant le tonneau pour se coincer et rendre la profondeur quasi statique.*

*Ce type de pince est utilisé par les pilotes pour attacher leur programme sur le porte programme.*

*Événement 2 : à la visite prévol intérieure d'un DR400 le pilote trouve sur le tapis une partie de petite pince probablement utilisée pour maintenir des cartes. Il cherche et retrouve l'autre partie (équivalente à un gros trombone) coincée sous la commande des volets : il la récupère en utilisant un morceau de ruban adhésif.*

### Que retenir de ces événements ?

- **A la visite prévol, vérifier attentivement :**
  - dans tous les orifices et en cabine l'absence de corps étranger
  - le plein débattement des commandes et des gouvernes
- **Avant l'alignement :**
  - vérifier la liberté des commandes et l'absence de point dur ainsi que le bon ordre en cabine (aucun objet sur le plancher)
  - rappeler les actions de sécurité (notamment la procédure d'évacuation)
- **Après le vol :**
  - vérifier qu'aucun objet (ou partie d'objet) emporté par le pilote et/ou ses passagers n'a été laissé en cabine
  - signaler à la maintenance toute perte d'objet en cabine.

### OBJET PERDU = DANGER !

Utiliser uniquement des crayons en bois car frangibles en cas de coincement dans des timoneries ; les attacher à la planchette avec un filin ou en pendentif.

Fixer ou relier les pinces à un support rigide.

