

Réunion de CA exceptionnel

Retours sur les incidents des JPO

Jeudi 25 mai - 18:30



Présents : Marc GILG, Cyril LANGIBOUT, Ivan DIETRICH, Jean-Philippe SAGER, Jean-François NEU, Mostafa HAMI-EDDINE, Arnaud GRILLOT, Hélène TOUTAIN, Eric SCHNELL, Sébastien DECUPPER, Jerome STAUB, Jean-Pierre CONRAD, Guilhem BORGHESI, Stéphane WAGNER, Michel STOESSLE
Absents : Christopher BUEB, Alexis ROZIER, Jérémy DIETRICH, Philippe DUFOUR, Jean-Marc PAGIES

Le but de ce CA extraordinaire est de faire un point sur les incidents qui se sont déroulés lors des JPO, les 13 et 14 mai 2023.

1. Protestation de la famille d'une élève mineure

Une élève pilote s'est plainte d'une blague déplacée lors des JPO faite par un des intervenants en présence de Stéphane. Selon les propos rapportés par ce dernier, la plaignante s'est pensée visée par la blague alors que ce n'était certainement pas avéré et cela a provoqué l'énervement de sa mère sans qu'elle ne souhaite expliquer le contenu de la blague déplacée.

Stéphane nous rappelle qu'il faut être très vigilant avec des mineurs dans notre association. Nous devons être exemplaires lors de l'encadrement et l'accompagnement de ces publics.

Eric va proposer un communiqué générique pour faire un rappel à la vigilance des membres du club. Il sera proposé en prochain CA. Eric propose de synthétiser les propositions des membres du CA d'ici là.

2. Vol interrompu par suite d'un défaut d'alarme récurrent non résolu (CO)

Après les nombreuses péripéties que nous avons pu avoir sur l'alarme du liquide de refroidissement sur CO, il est passé de nouveau à la maintenance. Le constructeur de l'avion a découvert que dans le vase d'expansion il y a une cartouche filtrante. Le liquide de refroidissement était siphonné ce qui allumait le voyant d'alarme. Le changement de cette cartouche a permis de valider que la panne était résolue. Le vol d'essai a validé cette modification. Bruno a préconisé au constructeur de rajouter cette vérification dans les manuels de maintenance officiels. Le défaut d'information entre le constructeur et l'atelier de maintenance explique le délai de résolution de cet incident.

Eric voudrait faire un rappel sur l'enchaînement des événements qui ont commencé il y a environ 5ans. Au début ce voyant était allumé rarement, jusqu'à ce que finalement il soit allumé en permanence et le club a fini par trouver cela acceptable. Il aura fallu une arrivée des gendarmes pour que cette situation soit résolue.

Eric a échangé avec des membres du BEA sur les situations concernant les voyants. Par ailleurs, lors de ses investigations, il a constaté que dans des situations similaires, certains clubs ont interdit les vols de nuit.

Eric demande si on ne devrait pas mettre en place une procédure plus efficace en cas d'incident sur un avion. La procédure officielle est claire, l'incident doit être mentionné dans le carnet de route. Les instructeurs et la maintenance sont des ressources à consulter en cas de questionnement, en utilisant pour s'aider d'un arbre de décision (précédemment proposé par Eric) en cas de doute.

Les incidents déclarés dans Aérogest sont envoyés directement à Stéphane et Bruno qui peuvent faire le nécessaire pour bloquer un avion en alertant un instructeur.

Partant du constat que la problématique de base est que les pilotes ne déclarent pas les incidents pour éviter de bloquer un avion, Eric propose d'intégrer les rappels sur les déclarations d'incident par les pilotes dans la prochaine lettre trimestrielle sur la Sécurité.

Eric propose de renvoyer l'arbre de décisions pour le revalider, l'adapter et donner lieu éventuellement un affichage dans la salle de briefing.

3. Incursion sur la fréquence de contrôle avec une radio portable

Evoqué par Jean-Philippe avec le contrôle mardi 30 à 17h. Le fait est qu'il avait été convenu que dans une certaine situation, le contrôle devait faire en sorte qu'on ne fasse pas attendre un avion en vol. Dans le stress de la situation, l'organisateur a pris la parole en fréquence pour rappeler ce qui avait été discuté, hors de toute procédure officielle ce qui n'est pas acceptable.

Le contrôleur a pris des décisions qui engageaient sa responsabilité et nous nous devons respecter les choix qu'il a dû faire au regard de ses contraintes liées aux appareils en vol.

Michel évoque également qu'il aurait été souhaitable de procéder à un briefing en début de chaque journée en présence des personnes aux sols, des pilotes, des contrôleurs afin que tous partagent le même niveau d'information. Il évoque notamment l'arrivée prévue d'un avion que les pilotes baptême n'ont pas pu prendre en compte. Il rappelle également qu'il aurait été souhaitable de définir plus clairement des secteurs et des altitudes d'évolutions pour assurer une séparation des aéronefs. Le briefing aurait permis de partager le projet d'organisation de la journée et de prendre en compte les contraintes de chacun. Jean-Philippe indique que c'était prévu, mais que l'ouverture au public à 9h n'a pas permis de prendre le temps de le faire. Il faudra certainement laisser plus de temps à la préparation pour le premier matin des futures JPO.

Enfin, on rappelle que l'on peut toujours joindre la tour via le téléphone en cas d'urgence pour éviter de polluer la fréquence, sur laquelle toutes les conversations sont enregistrées pendant 3 mois.

4. Passage proche du sol en patrouille serrée avec passagers

Pour rappel des faits, Jean-Francois nous indique qu'une proposition a été faite avec des militaires exposants au JPO de faire un baptême de l'air après la fin de l'évènement. Christopher et lui ont considéré en toute bonne foi que leurs vols étaient à caractère privé, même si ce dernier point peut être contesté en raison des conditions dans lesquelles ils se sont déroulés. Une patrouille a ensuite été formée en vol et une demande d'autorisation a été faite en fréquence pour un passage bas au-dessus de la piste. Cette autorisation a été accordée par le contrôleur. Jean-François indique que même si la distance entre les deux appareils pouvait paraître proche depuis le bord de la piste, vu du cockpit, on pouvait mettre largement un autre appareil entre les deux.

Un débrief a été fait avec Joelle mardi 23 mai. Pour donner suite à cet entretien, un seul point de cette patrouille pose souci, c'est l'altitude de survol de la piste inférieure à 500 ft. Finalement le reste a été remis à plat sans équivoque avec les contrôleurs.

On rappelle que les vols en patrouille sont des vols à risques. Stéphane indique que malgré la fin de la journée, ce vol pourrait tout à fait être qualifié de baptême de l'air intégré aux JPO qui est inapproprié. Cyril insiste pour dire que les vols en patrouille sont véritablement dangereux et décourage quiconque de vouloir le tenter.

La réglementation sur les vols en patrouille n'est pas très restrictive. C'est la responsabilité du club de mettre en place des règles plus claires sur ce sujet notamment en précisant leurs interdictions dans le règlement intérieur. On ne pourrait autoriser les formations que de façon exceptionnelle et uniquement faites par des personnes dûment formées.

Une explication de ce changement de règlement intérieur va être effectuée dans la lettre trimestrielle rédigée par Eric.

Par ailleurs, Michel propose la création d'une « Commission de Prévention et de sécurité » composée du correspondant sécurité du club, du responsable pédagogique, d'un deuxième instructeur et peut-être d'un de nos contrôleurs. Elle aura pour objet d'étudier toutes les situations à risque qui remontent via les Rex FFA, par discussion directe avec un instructeur ou via le Conseiller de Prévention et de Sécurité et de rappeler les bonnes pratiques afin d'améliorer la sécurité des vols et au sol mais sans disposer d'un pouvoir de sanction comme la Commission de discipline.

Cette proposition sera étudiée lors du prochain CA de juin 2023.

Fin de la réunion : 21h00