



CISOA

## Ecart de vitesse indiquée vis-à-vis des valeurs nominales : une anomalie à signaler !

Date : 24 octobre 2019

Rédacteur : Jacques Loury

FLASH SECURITE DES VOLS

Événement : un instructeur utilise le Robin DR400-120. Les performances et les réactions de l'avion le surprennent : la Vi augmente très rapidement pendant la course au décollage, les Vi et Vz sont très fortes en montée initiale puis en montée normale. En palier au régime de croisière la Vi est plus élevée que d'habitude ! Après les exercices, l'élève tient bien le plan en finale, la vitesse est stabilisée et l'atterrissage est correctement effectué malgré une Vi supérieure de 15 km/h à celle qu'il convient d'avoir au passage du seuil.

Considérant a priori, mais à tort, que ces "performances et réactions surprenantes" n'affectent pas la navigabilité ou l'exploitation sûre de l'avion, l'instructeur n'écrit rien sur le carnet de route et compte sur un prochain vol pour confirmer ou infirmer l'écart de Vi.

Quelques jours passent, l'avion a été utilisé plusieurs fois par d'autres pilotes et instructeurs : rien n'est mentionné nulle part au sujet de cette situation : l'instructeur évoque celle-ci avec un autre FI qui lui confie avoir constaté la même chose en ajoutant que l'atelier a été prévenu. Interrogé, le responsable de l'atelier répond qu'il n'en est rien et rappelle que, sauf exception et cas particuliers, il considère uniquement les écrits !

L'instructeur émet l'hypothèse d'une obstruction partielle du circuit des prises de pression statique et effectue en vol les manœuvres appropriées à la vérification des performances. Ses relevés confortent son hypothèse et l'éclairent sur la criticité de l'anomalie, qu'il mentionne cette fois-ci sur le carnet de route : en effet un pilote non prévenu pourrait se trouver en grande difficulté du fait d'une vitesse réelle inférieure de 10 à 15 km/h à la vitesse indiquée et donc avec une moindre marge de sécurité, voire aucune.

Détails dans la déclaration REX-FFA « Ecart de vitesse indiquée vis-à-vis des valeurs nominales » Ref. [EP3G0YM2VZ](#)

Suite à cet événement, le Conseil Sécurité 01/2017 : Les prises de pression et les mises à l'air libre : des organes qui doivent être dégagés ! a été révisé (cliquer [ICI](#)).

Dénouement :

L'anomalie est résolue après un nettoyage complet du circuit anémo-barométrique.

Le DR400-120 a été immobilisé plusieurs semaines dans son hangar : il n'a pas pu être établi que les caches n'étaient pas en place durant cette période ni les jours ou les heures qui ont précédé le vol.

Le personnel de l'atelier constate assez souvent que les caches Pitot et statiques ne sont pas en place sur les avions en stationnement, au parking ou dans leur hangar !

**En résumé, pour prévenir ce type de situation et la gérer si elle devait se présenter :**

- **placer correctement les caches après le vol (les enfoncer suffisamment dans les orifices et mettre en tension l'élastique reliant les caches des statiques)**
- **être attentif à la présence des caches sur l'avion utilisé lors de sa prise en charge, ainsi que sur tout avion en stationnement sur un parking ou à l'abri dans son hangar (les remettre en place si décrochés, tombés à terre ou absents)**
- **pendant la course au décollage surveiller le comportement de l'anémomètre, de l'altimètre et du variomètre**

**Toute anomalie constatée avant, pendant et après le vol doit être mentionnée sur le carnet de route de l'avion !**



**CISOA**

## **Ecart de vitesse indiquée vis-à-vis des valeurs nominales : une anomalie à signaler !**

Date : 24 octobre 2019

Rédacteur : Jacques Loury