



Événement 1 : lors d'un entraînement seul à bord en tour de piste, la verrière d'un AQUILA s'ouvre en finale à environ 500 pieds/sol : l'avion amorce un piqué assez prononcé et les documents de l'avion, posés sur le siège passager, quittent l'habitacle ! Le pilote parvient à cabrer et réussit avec moult difficultés à attraper la verrière, la refermer et la verrouiller.

L'atelier d'entretien ne constate pas de défaut sur le système de fermeture et de verrouillage de la verrière qui aurait pu causer son déverrouillage et son ouverture en vol.

Dans son rapport le pilote signale que pendant les tours de piste précédents, sans pouvoir préciser lequel, il a ouvert le fenestron d'aération car il faisait très chaud et aussi ajusté son siège pensant avoir repoussé la réchauffe carburateur avec son genou. Il se demande s'il n'aurait pas touché par mégarde le levier de la verrière lors de ces deux opérations.

Événement 2 : quelques minutes après le décollage, la porte droite du TB10 s'ouvre violemment lorsque l'avion est mis en croisière. Le passager-avant réussit à refermer puis verrouiller la porte avec l'aide du passager situé à l'arrière. Après atterrissage sur l'aérodrome de départ, l'équipage constate que les charnières et le vérin de porte sont endommagés, que l'antenne radio est sectionnée et a perforé la porte dans sa partie haute.

Le pilote déclarera avoir effectué toutes les actions prévues dans les procédures normales et notamment vérifié visuellement que les poignées des portes étaient en position FERME. Il indiquera également avoir demandé à son passager-avant s'il n'aurait pas fait une manipulation ou un geste ayant pu malencontreusement accrocher la poignée de porte mais ce dernier n'a pas pu lui répondre.

L'atelier d'entretien n'a pas trouvé d'éléments défectueux confirmant ainsi le bon fonctionnement de la fermeture et du verrouillage de la porte.

Événement 3 : le pilote du GARDAN constate lors de la fermeture de la porte située de son côté que le loquet est particulièrement dur à pousser vers le haut mais pense qu'il est dans sa position maximale. En croisière, la partie supérieure de la porte s'entre-ouvre, à quelques minutes de la destination qui est atteinte sans difficulté. Une fois posé, le pilote rejoint le parking pour refermer sa porte : le loquet est à nouveau très dur à manœuvrer.

Pendant le vol retour, le pilote vérifie à 4 reprises la position du loquet : sur 2 d'entre elles il doit le remonter légèrement. Au parking, après arrêt du moteur, il revérifie la position du loquet, qui est correcte mais son ouverture est très difficile. Après inspection du dispositif de fermeture de la porte, l'atelier d'entretien constate l'usure d'un élément et le remplace.

Ce type d'événement, qui peut survenir à tout avion de la flotte ACAT, est l'occasion de rappeler :

- l'importance de s'installer convenablement à bord, de vérifier que l'habitacle est en ordre et que les objets s'y trouvant sont sécurisés, tout ceci préalablement à la mise en route du moteur et au roulage ;
- que la fermeture et le verrouillage des portes ou de la verrière doivent :
 - o s'effectuer avec toutes les précautions nécessaires (cf. [Conseil Sécurité 05/2015 : Réduire la probabilité qu'une porte de TB s'ouvre en vol](#)) ;
 - o être vérifiés aux étapes définies dans les procédures normales, ces vérifications figurant dans la check-list (C/L) mise à disposition dans l'avion ;
- que toute anomalie constatée par le pilote doit l'alerter quant à son impact sur l'utilisation de l'avion, doit être mentionnée sur le carnet de route et que si cette anomalie affecte ou risque d'affecter la navigabilité il ne doit pas repartir en vol avant qu'elle soit corrigée (cf. [Consignes pour renseigner le carnet de route](#)) ;
- que le commandant de bord doit présenter les consignes de sécurité¹ aux passagers et en particulier décrire la fermeture des portes et l'évacuation de l'habitacle ainsi que les commandes, manettes ou poignées à ne jamais toucher pendant le vol. (cf. Séminaire 2015 : [Le\(s\) passager\(s\) : menace ou atout ?](#)).

¹ Exigences de l'arrêté du 24/07/91 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale