

Autopsie d'un incident de vol

Mon premier évènement aéronautique m'est arrivé cet automne et je crois qu'il serait intéressant de partager la réflexion qui a suivi le débriefing sur l'évènement. Idée de partager les leçons que nous avons apprises avec la communauté. Je suis certain que plusieurs sont déjà au parfum de mes conclusions, mais je suis sûr que certains pourront en bénéficier. Il faut noter qu'à priori, qu'il ne s'agit pas d'une analyse sur le type d'aéronef ou sur la sélection du fournisseur de service, mais une analyse sur la prise de décision et la mise en place d'une pratique aéronautique plus sécuritaire.

Mon fils et moi avons acheté notre tout premier aéronef en aout dernier. Avec une somme combinée de plus de 30 ans et plus de 1500 heures de vol; Multi, IFR, Vol de nuit, CFI classe 3, nous détenons à nous deux une expérience de vol honnête, mais rien dans notre formation nous a réellement préparé à être propriétaire d'un aéronef. Afin de mieux comprendre l'aéronef que nous avons entre les mains, mon fils et moi avons participé pendant plus de 5 jours à la première annuelle. L'inspection avait été longue et avait pris du retard et nous avons dû étendre notre séjour.

Lorsque l'annuel fut enfin terminé, nous étions en fin d'après-midi quelques heures avant la brunante et anxieux de retourner à la maison. Le personnel et nous avons effectué un point fixe extensif ainsi qu'une vérification complète du travail. Nous avons tous les deux du boulot le lendemain et nous avons donc pris la décision de quitter immédiatement et finir la dernière partie du vol de nuit. Le chargement de l'avion s'est fait selon les règles de l'art, nous étions centrés dans le haut de l'enveloppe. Lors du décollage, il y avait 3 à 5 nœuds de vent à 45 degrés de la piste. Dans le but de sauver du temps sur une piste de 6000 pieds en asphalte, nous avons pris la décision de quitter vent de dos. Lors du roulage initial, les instruments moteurs étaient tous dans le vert. Il nous semblait que nous prenions un peu plus de piste qu'à l'habitude, mais comme nous étions un peu lourd tout semblait normal. Suite au décollage nous avons peine à garder 65mph et un gain en altitude de 200 pieds minute avec le train entré. Nous savions que quelque chose clochait avec l'aéronef, mais il ne nous restait plus de piste à l'avant. Une fois sortie de l'effet sol le taux de montée est passé à zéro et la vitesse à 60mph (15mph de la vitesse de décrochage publié). Le circuit était impossible à faire, car notre vitesse était trop basse et notre altitude aussi. Le premier choix après 0.5 seconde de réflexion fut l'autoroute perpendiculaire. Puis, après avoir constaté que la piste était faisable de façon sécuritaire, nous avons décidé de faire un 180 degré pour atterrir sur la piste; chose que nous avons faite en toute sécurité. Le tout s'est fait en harmonie, beaucoup de communication entre les deux pilotes et ce dans une atmosphère de concentration et de collaboration, sans aucune panique. Je crois que le nombre d'heures que nous avons volé ensemble en est pour beaucoup. Ce n'est qu'une fois au sol que nous avons réalisé le risque encouru. Initialement nous avons cru qu'un injecteur était bouché, mais il s'est avéré que c'était un problème de « Fuel Servo ».

Après quelques bières pour se calmer les nerfs, une bonne analyse individuelle de l'évènement et un débriefing entre pilotes. Nous en sommes arrivés aux conclusions suivantes :

- On ne devrait jamais partir après une maintenance significative sans faire un test en vol dans des conditions propices à un test en vol (bonne météo, configuration moins lourde, bon moment de la journée et/ou de la semaine)
- On devrait avoir un plan de test en vol à suivre qui va bien tester les systèmes qui ont été modifiés avec des objectifs et des critères clairs et mesurables.
- On devrait avoir des données de base pour pouvoir comparer les résultats des tests en vol.
- Pratiquer des mesures d'urgence sur une base régulière et au besoin avec un instructeur de vol. Ce n'est pas un luxe!

Une recherche sur le web, sur le site de transport Canada et sur le site de la Federal Aviation Administration n'ont pas donné beaucoup d'information. Les deux agences parlent peu si pas du tout du test en vol après maintenance dans le contexte de l'aviation générale. Donc je pars à la recherche d'information pour la création d'un plan de test en vol et d'une documentation de données de base sur notre aéronef.

En somme, notre histoire se termine bien, sains et saufs et sans aucun dommage à l'aéronef. Le fait que nous avons volé ensemble fréquemment dans les derniers mois ainsi que la formation de 50 heures que nous avons suivie avant la prise de possession de l'aéronef a sûrement eu une influence sur le résultat final. Je crois fermement que cette expérience a fait de moi un meilleur pilote et j'espère que le partage de mon expérience aidera quelques membres de la communauté de l'aviation du Québec.

Pascal J. Brabant