

## Oubli de la barre de tractage avion



Chers amis pilotes,

Récemment un nouvel oubli de la barre de tractage sur un de nos DR400 aurait pu se terminer avec de graves conséquences matérielles. Malgré une visite pré-vol minutieuse, un pilote a mis en route avec la barre de tractage encore positionnée sur le train avant. Bien heureusement, une personne qui passait par là, a pu alerter le pilote avant qu'il ne commence à rouler. Après analyse de cet incident, il s'avère qu'il ne s'agit pas d'un manquement du pilote à préparer son avion mais plutôt une suite de facteurs perturbants le pilote et l'amenant à cet oubli.

### Résumé de l'incident

Après avoir effectué la visite pré-vol de l'avion le pilote décide de faire un complément de carburant. Il tire l'avion jusqu'à la pompe à essence et laisse la barre de tractage positionnée sur la roue avant car il prévoit, après l'avitaillement, de déplacer l'avion à l'écart de la pompe à essence avant de mettre en route. Toutefois, après avoir effectué le complément de carburant, il a été décidé de changer le projet d'action initialement établi et de démarrer l'avion à partir de la pompe à essence en oubliant complètement que la barre de tractage était sur l'avion. Par chance, une personne qui passait par là, a alerté le pilote qui s'est rendu compte de son oubli et immédiatement a coupé le moteur.

### Analyse de l'événement

L'analyse de cet événement a mis en évidence que cet oubli de la barre de tractage sur l'avion est la conséquence d'une suite de facteurs ayant amené à distraire et perturber le pilote dans ses actions et projet d'actions. Chacun d'entre nous peut et y sera confronté à un moment ou un autre notamment lors de la phase de préparation qui précède le vol (visite pré-vol, du complément de carburant ainsi que tous autres actions). Ces facteurs

perturbants peuvent se manifester sous la forme d'une personne qui vient nous distraire pour une raison quelconque, discussion avec les passagers, un appel téléphonique reçu, la pression temporelle qui nous fait changer un projet d'action (volonté de rattraper un retard ou d'éviter de se retarder) et bien d'autres raisons...

### Quelles peuvent être les conséquences d'un oubli de la barre de tractage ?



Tout d'abord, si la barre de tractage vient en rentrer en collision avec l'hélice moteur tournant des morceaux de métal pourraient être projetés et provoquer des dommages matériels mais aussi physique à des tiers.

De plus les conséquences matérielles et donc économique pour le club seront importante. L'hélice devra être remplacée et le moteur déposé puis envoyé chez le motoriste agréé qui fera, dans le meilleur des cas, une révision générale très coûteuse. Selon les dégâts internes constatés par le motoriste, le moteur devra être aussi remplacé. Il s'agira alors d'une facture de plus de 30000 euro difficilement supportable pour notre club et qui ne sera pas forcément pris en charge par notre assureur.

Dans le cas où vous réussiriez à décoller avec la barre encore accrochée, des problèmes

pourraient survenir à l'atterrissage ou vous pourriez perdre la barre en vol provoquant des dommages matériel et/ou physique dont vous seriez pénalement responsable.

Dans le cas où vous perdriez la barre au sol sur l'aire de mouvement (taxiway, piste) cela pourrait très bien provoquer un incident grave voir un accident avec un autre aéronef dont vous seriez, là aussi, pénalement responsable.





### **Comment éviter un « oubli » de la barre de tractage ?**

Si l'on fait une analyse des divers rapports (type BEA ou REX) qui traite de ce type d'événement, nous constaterons que ces oublis de la barre de tractage ont toujours pour origine une même cause : « A un moment ou un autre de la préparation de son avion, le pilote a été distrait, perturbé dans son action ou plan d'action ».

Ces facteurs perturbants, aussi banal qu'ils puissent paraître, nous amèneront inmanquablement à oublier sur l'avion un élément aussi peu visible que la barre de tractage.

C'est la raison pour laquelle il est impératif de faire preuve de la plus grande rigueur et discipline en retirant systématiquement la barre de tractage de la roue avant dès que la manœuvre de déplacement de l'avion est terminée

Désormais aucune barre de tractage ainsi que le chariot électrique du Cirrus ne devront rester sur l'avion, même momentanément comme le temps de faire un complément de carburant ou même pour quelques secondes le temps de faire une autre action.

Il est évident que cette pratique amènera probablement à placer et retirer la barre ou le chariot électrique de tractage à plusieurs reprises que ce soit avant ou après le vol mais cette discipline à s'imposer est le seul moyen de ne pas mettre en route en les oubliant sur l'avion.

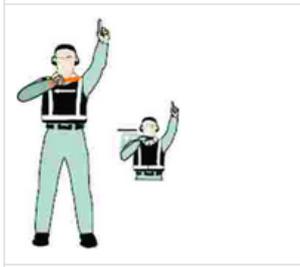
Aucune tolérance ni excuse ne sera désormais admise et les instructeurs du club et membre du bureau pourront faire des rappels aux éventuels manquements à cette règle.

Lors des vols de formation PPL ou d'entraînement, les instructeurs veilleront au respect de cette règle.

### **Une vigilance de tous et à tout moment !**

Nous appelons également à la vigilance de tous. C'est-à-dire que si vous voyez un avion du club sorti du hangar et non occupé avec la barre de tractage positionnée sur la roue avant, vous devez la retirer immédiatement.

Si l'avion est occupé, moteur arrêté, moteur tournant ou au roulage, vous devez en avertir immédiatement le pilote à l'aide des signaux visuels ou, si possible, par radio.



### 10. Coupez le(s) moteur(s)

Tendre le bras et le bâton devant le corps à la hauteur des épaules; placer la main droite et le bâton devant l'épaule gauche, puis, en tenant le bâton à l'horizontale, le déplacer vers l'épaule droite en passant sous le menton.

## Comment faire signe à un pilote ?

Que ce soit moteur tournant ou arrêté, il conviendra de ne pas se mettre en danger.



### 6 b) Arrêt d'urgence

Croiser et décroiser rapidement les bâtons au-dessus de la tête.

Positionnez-vous de manière à être vu par le pilote mais à distance raisonnable et décalé par rapport à l'axe de l'avion.

Vous pouvez également interpeller le pilote en vous plaçant en bout

d'aile et en manœuvrant l'aileron.

Utilisez les signes conventionnels (indiqués en illustration) pour faire comprendre au pilote de couper le moteur ou stopper son roulage.

Si vous n'avez pas la possibilité de l'interpeller par signaux visuels (avion roulant, tentez par tous les moyens de le contacter par radio avant qu'il ne décolle.

## Que faire en cas de choc entre l'hélice et la barre de tractage ?

Si malheureusement vous percevez un choc ou bruit qui vous fait réaliser que vous avez oublié la barre de tractage vous devez appliquer les gestes suivants.

**Si le moteur tourne encore :**

- Réduire immédiatement la puissance et couper le moteur.

**Dans tous les cas :**

- Mélange pauvre, magnétos off, essence fermée ;
- Faire un message radio (si contact avec la CA) ;
- Couper alternateur et batterie et tout équipement en marche ;
- Ne jamais remettre en route le moteur après un dégât d'hélice quel qu'il soit ;
- Garer l'avion en lieu sûr ;
- Incrire l'accident sur le carnet de route de l'avion ;
- Prévenir dès que possible un responsable du club ;
- Faire un CRESAG (OBLIGATOIRE).



### **Que faire en cas de perte de la barre de tractage au roulage ?**

En cas de perte de la barre de tractage sur l'aire de mouvement, celle-ci doit être retrouvée avant de provoquer un accident.

Si vous êtes sur un aérodrome contrôlé, avertir immédiatement le contrôle aérien qui fera procéder par les services de sécurité aéroportuaire à une inspection de la piste et des voies de circulation.

Un CRESAG devra être réalisé. (OBLIGATOIRE).

Si vous êtes en train de rouler quand vous réalisez votre oubli ou que quelqu'un vous prévient :

- Réduire complètement le moteur ;
- Freiner avec douceur.

Dans tous les cas, même si vous n'avez pas perçu de bruit ou choc, à partir du moment où vous avez mis en route avec une barre de tractage, l'hélice de l'avion devra être minutieusement inspectée.

Si la moindre trace d'un contact avec la barre de tractage est constatée, l'avion devra être arrêté immédiatement comme décrits dans le paragraphe précédent.

### **Synthèse à retenir**

- Retirer systématiquement la barre de tractage ou chariot électrique du Cirrus après utilisation (même pour un temps très court) ;
- Avion du club non occupé avec la barre de tractage : la BT doit être retiré immédiatement ;
- Avion occupé, moteur tournant ou non, au roulage avec la BT : prévenir le pilote (par signe ou par radio) ;
- En cas de dégât de l'hélice par la BT : ne jamais remettre en route ;
- Après une mise en route avec la BT : l'hélice devra être minutieusement inspectée ;
- Perte de la BT sur l'aire de mouvement (piste, taxiway, parking) : la BT doit être retrouvée, prévenir le contrôle (si existant).

