



# FLASH SECURITE / BRIN d'AILES N°1 – Avril 2019

## DTO Brin d'Ailes

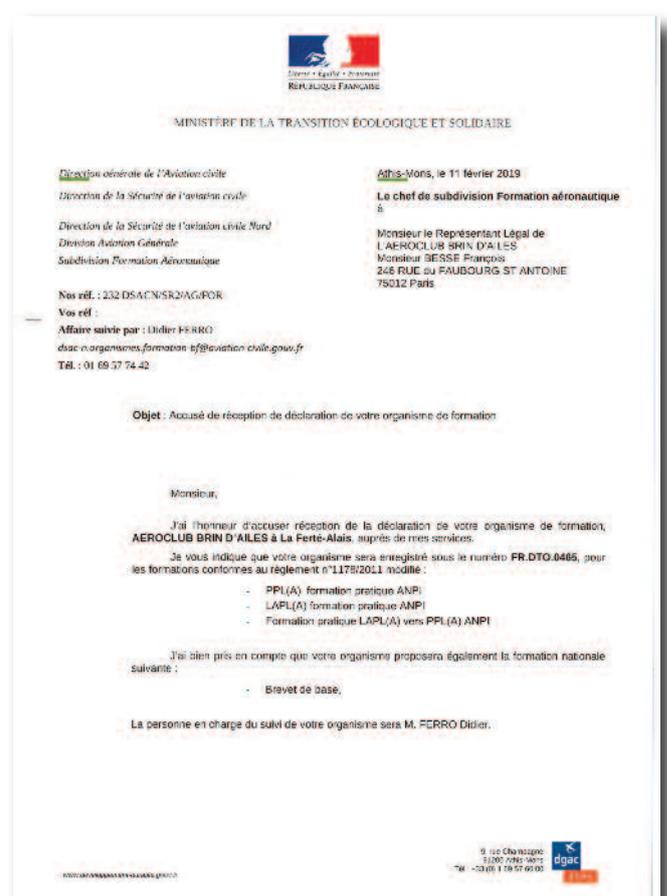
Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2019 (ce n'est pas un poisson... même volant !), Brin d'Ailes, anciennement Organisme déclaré, est devenu Declared Training Organisation (DTO). Suite à une nouvelle réglementation européenne, ce passage au DTO est obligatoire pour tout club souhaitant continuer à faire de la formation théorique et/ou pratique vers les licences de pilote privé (PPL, LAPL) à compter du 8 avril 2019.

Dans la pratique au quotidien, cela changera peu de choses par rapport à nos pratiques habituelles, même si certains points devront être formalisés.

Il faut accentuer notre politique de sécurité, par plusieurs moyens :

- la diffusion d'informations vers les membres, d'où ce bulletin qui paraîtra avec une périodicité aléatoire en fonction de l'actualité, de la réglementation, etc.

- un retour d'expérience nécessaire pour faire remonter à l'encadrement du club tout problème rencontré durant la pratique, du plus anodin au plus critique. Cette remontée d'information permet d'améliorer notre activité et peut éviter à d'autres pilotes de rencontrer les mêmes situations. Il est même nécessaire que Brin d'Ailes produisent ainsi chaque année plusieurs Rex (REtour d'eXpérience) car faire une



saïson sans rencontrer un ou plusieurs incidents n'est pas réaliste.

Ce peut être une arrivée dans un circuit sur une fréquence erronée, une intégration dans le mauvais sens, la pénétration d'une zone sans auto-

risation, une quasi-collision, l'oubli de fermer la trappe à huile, un bouchon de réservoir mal remis en place, un atterrissage dur, etc. etc. Ce retour d'expérience peut être anonyme, par courrier à l'adresse postale du club. Pour accélérer le processus, il peut être fait par simple mail sur [foxbravo@club-internet.fr](mailto:foxbravo@club-internet.fr)

– si l'événement a été jugé très critique (risque d'accident), la notification devient obligatoire auprès de la DSAC par la procédure du CRE-SAG (Compte rendu d'événement de la sécurité en aviation générale).

Tout DTO se doit de mettre en place une "culture juste". La remontée d'erreurs ne peut pas être sanctionnée, sauf récidive ou faute intentionnelle.

### Site internet Brin d'Ailes

Dans le cadre du DTO, le site <http://brindailes.fr> a été ouvert ces derniers mois, avec (on l'espère) beaucoup de ressources mises à votre disposition pour effectuer un vol (prépa-

ration du vol, liens informatiques, devis de masse, photos des équipements, documentation machine, bonnes pratiques, procédure Openflyers, etc.).

Merci de le consulter si vous recherchez une information donnée. Si elle ne s'y trouve pas ou si un lien informatique est cassé, ne pas hésiter à faire remonter l'info sur [foxbravo@club-internet.fr](mailto:foxbravo@club-internet.fr)

### Manche à air HS

Depuis courant mars, la manche à air du terrain a été arrachée par une tempête. Ce qui a entraîné la diffusion d'un Notam valable jusqu'au 7 avril :

LFFA-E0878/19

Q) LFFF/QFWAS/ V/ M/ A/000/999/  
4830N00220E005

A) LFFQ LA FERTE ALAIS

B) 2019 Mar 22 10:18

C) 2019 Apr 07 23:59

E) MANCHE A AIR HORS SERVICE

## Aéro-club Brin d'Ailes

DTO. Association loi 1901 non affiliée à la FFA



En l'absence de manche à air, il y a plusieurs solutions pour déterminer le vent :

- préparation du vol chez soi au départ
- écoute de l'ATIS d'Orly au 01 69 57 60 00
- écoute de l'ATIS d'Etampes au 01 60 80 96 86 si la tour est "armée", ce qui est rarement le cas ces derniers mois...
- prendre une touffe d'herbe, la jeter vers le haut et noter la direction de sa chute !
- observer les trafics déjà au décollage ou à l'atterrissage sachant que par vent faible ou nul, la 28 est à préférer.

Le problème existe quand le vent est parfaitement perpendiculaire à la piste mais là encore, la 28 est à préférer (même si aucun QFU préférentiel n'est indiqué).

### SIA et piège systémique

Le Service d'information aéronautique (SIA) sert de base de données pour une préparation de vol, mais son système est piégeux. Si vous choisissez "Route standard" sur la page Notam, pour définir un voyage entre un point A et un point B (et si vous ne remplissez pas la case de la FIR. Exemple : LFFF pour la FIR parisienne), le système risque de ne pas vous sortir tous les Notams liés à un aéroport alors que vous serez persuadé d'avoir bien effectué votre préparation. Le "bug" devrait être supprimé à l'été 2019, ce qui est lamentable de la part d'une administration qui nous parle ensuite de Sécurité avec un S majuscule.

Donc, pour toute préparation de vol, il faut choisir la "Route étroite" mais évidemment rester sur le trait car si vous sortez du "tuyau", vous n'avez plus forcément toutes les informations. Méfiance, même si le SIA ne vous aide pas à travailler sereinement.

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>

### Un portail pour la sécurité des vols

A la demande du Conseil national des fédérations aéronautiques et sportives (CNFAS), regroupant toutes les fédérations aéronautiques en France, la Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC) a ouvert un portail "Sécurité des vols" où chaque pilote peut trouver des informations utiles à sa pratique.

Chaque fédération (avion, planeur, ULM...) dispose de sa propre page avec des informations spécifiques mais d'autres entrées sont "multi-activités" afin de pouvoir faire des comparaisons, noter des bonnes pratiques dans les autres activités, etc.

Des rapports du BEA seront détaillés et des notions succinctement abordés dans ces rapports d'accidents donneront lieu à des explications détaillées.

<https://securitedesvols.aero>

### Cartes 2019 et symbologie

Fin mars-début avril, les cartes édition 2019 sont sorties, notamment les OACI/IGN au 1/500.000<sup>e</sup> et la 1/250.000<sup>e</sup> Région parisienne

**CNFAS** Nouvelles Productions Initiatives Agenda dgac DSAC

## Promotion de la sécurité

L'information de tous les pilotes sur les risques de leurs activités aériennes, et sur la façon de les gérer, est nécessaire à la prévention des accidents. Les productions du portail sécurité s'appuient sur la notification des événements de sécurité, sur les rapports d'enquêtes et les études de sécurité du BEA, déclinés en informations et en actions de formation et de maintien des compétences, par des instructeurs de l'Aviation Légère.

### Dernières publications

- 27 mars 2019 **LES COMPÉTENCES NON-TECHNIQUES**
- 27 mars 2019 **AMERRISSAGE DANS LE GOLFE DE GIROLATA**
- 27 mars 2019 **PLAN D'APPROCHE, ÉTALONNEZ VOTRE PERCEPTION**
- 27 mars 2019 **LA PERTE DE RÉFÉRE VISUELLES**

du SIA. Il est donc bon de réactualiser vos cartes. Les fréquences changent régulièrement, surtout avec la mise en place des “nouvelles” fréquences en 8.33 kHz. De plus, de nouvelles zones ont fait leur apparition avec les RMZ et TMZ (voir plus bas).

Attention, la symbologie des cartes a de plus été modifiée pour cette édition 2019. Cette symbologie sera appliquée progressivement aux fiches VAC.

Les évolutions portent notamment sur les signes conventionnels suivants :

- La distinction des installations avec restriction de survol qui sont de type centrale nucléaire par un nouveau symbole,
- Les symboles des aérodromes qui ne varient plus en fonction de la longueur de la piste principale,
- Les aérodromes désaffectés qui sont représentés avec un nouveau symbole,
- L’information textuelle Altiport sur aérodrome qui n’est plus présente,
- Les aérodromes privés qui sont représentés avec un nouveau symbole,
- Les 3 catégories de symboles sur les aéro-

dromes “ouvert à la circulation publique”, “à usage restreint” et “réservé aux administrations de l’Etat” sont remplacées par la notion d’usage “civile”, “mixte” ou “militaire”.

### Une RMZ à Etampes et un Notam

Sur les cartes 2019, de nouvelles zones font leur apparition, les RMZ et TMZ.

– RMZ pour Radio Mandatory Zone, zone à radio obligatoire.

– TMZ pour Transpondeur Mandatory Zone, zone à transpondeur obligatoire.

Ainsi, depuis l’an passé, Etampes “bénéficie” d’une RMZ, un “demi-camembert” orienté à l’ouest. Il est impératif de prendre contact avec la tour avant de pénétrer dans cette zone. Si la tour n’est pas active, la zone n’existe plus...

Avec des problèmes pour “armer” la tour en nombre suffisant de contrôleurs, Etampes est souvent un terrain non contrôlé.

Dans ces conditions, à la demande des utilisateurs du terrain, un Notam (modifié plusieurs fois...) a été édité :

LFFA-E0272/19

Q) LFFF/QFALT/IV/NBO/ A/000/999/



## CHANGEMENTS DE SYMBOLOGIE SUR LES CARTES DE NAVIGATION A VUE ET/OU BASSE ALTITUDE GRAND FORMAT

**Changement de la symbolisation de certaines installations avec restriction de survol : les centrales nucléaires sont identifiées par un nouveau symbole.**

	Ancienne légende	Nouvelle légende
Million 1:500 000 1:250 000		

**Le symbole des aérodromes ne varie plus en fonction de la longueur de la piste.**

**La longueur de la piste principale est présente dans l’étiquette des aérodromes sur la carte 1:500.000.**

**Les emprises d’aérodromes sont supprimées sur la carte 1:500.000 et conservées sur la carte 1:250.000**

	Ancienne légende			Nouvelle légende	
Million	$\geq 1000$ m	$< 1000$ m			
1:500 000	$\geq 2300$ m 	$< 2300$ m et $\geq 1000$ m 	$< 1000$ m 		
1:250 000	$\geq 2300$ m 	$< 2300$ m et $\geq 1000$ m 	$< 1000$ m 	$\geq 2300$ m 	$< 2300$ m 

4823N00204E005

A) LFOX ETAMPES MONDESIR

B) 2019 Feb 02 00:00

C) 2019 Jul 28 23:59

D) SAT SUN H24, APR 22 MAY 01 08 30  
JUN 10 H24

E) EN L'ABSENCE DE SERVICES DU  
CONTROLE D'AERODROME :

- EXERCICES PARTICULIERS

(ENCADREMENTS, TOURS DE PISTE  
BASSE HAUTEUR) INTERDITS

- TRAVAIL AU SOL HELICOPTERE INTERDIT

- TOURS DE PISTE RESERVES AUX

AERONEFS BASES OU AUX AERONEFS  
AVEC INSTRUCTEUR (FI) A BORD  
- NOMBRE D'AERONEFS EN TOURS  
DE PISTE LIMITE A 4

Donc, si le terrain n'est pas contrôlé :

– il est possible de rejoindre l'atelier pour un atterrissage complet ou de quitter le terrain pour revenir à La Ferté-Alais,

– les tours de piste ne peuvent se faire que si l'avion (non basé à Etampes) compte un instructeur à bord,

– le nombre d'avions en tours de piste est limité à 4.

### Quelques lectures conseillées

La nouvelle symbologie des cartes aéronautiques

<http://www.aerovfr.com/2019/02/evolution-de-la-symbologie-sur-les-cartes/>

– Pour analyser le comportement parfois étrange de l'organisme humain...

<http://www.aerovfr.com/2019/03/schema-mental-et-focalisation/>

– Un rappel sur les risques du virage engagé

<http://www.aerovfr.com/2019/01/comprendre-le-virage-engage/>

– Comment éviter ou gérer une entrée en IMC

<http://www.aerovfr.com/2019/01/comment-eviter-ou-gerer-une-entree-en-imc/>

– L'après brevet et la prise de risques pour les “jeunes” pilotes

<http://www.aerovfr.com/2019/01/lapres-brevet-et-la-prise-de-risques/>

### Une question ? un commentaire ?

François Besse (responsable pédagogique) sur [foxbravo@club-internet.fr](mailto:foxbravo@club-internet.fr)

Patrick Milward (correspondant sécurité) sur [patrick.milward@gmail.com](mailto:patrick.milward@gmail.com)

Dans l'idéal, une copie au deux...

### Un site à consulter

<http://brindailes.fr>



# Bons vols !

