



FLASH SÉCURITÉ / BRIN d'AILES

N°13 – Mai 2025

■ Inspection DSAC Nord

Tous les Declared Training Organisation (DTO) et Approved Training Organisation (ATO) doivent être inspectées au moins 1 fois tous les 6 ans selon la réglementation européenne établie par l'EASA, l'Agence européenne de la sécurité de l'aviation.

Brin d'Ailes ayant déposé sa demande de DTO le 1^{er} avril 2019, la butée réglementaire était ainsi fixée au 1^{er} avril 2025. L'inspection a eu lieu le 27 mars dernier.

“Conformément aux dispositions du règlement l'ARA.GEN.305 du règlement (UE) 1178/2011 modifié du 3 novembre 2011 (Aircrew) et aux procédures prises en application par la DSAC, le programme de surveillance” a donc porté sur “les moyens matériels, techniques et pédagogiques”.

Le DTO était représenté par son président et responsable pédagogique.

La DSAC Nord était représentée par un pilote inspecteur et deux inspecteurs de surveillance. Lors de cette inspection, les documents suivants

ont été mis à la disposition des inspecteurs :

- Les revues annuelles internes de l'organisme (documents que le DTO doit transmettre à la DSAC Nord tous les ans, durant le 1^{er} trimestre de l'année et portant sur l'activité de l'année précédente),
- Les rapports d'activité de l'organisme (même remarque),
- Les documents relatifs à la politique de sécurité et les mesures prises pour atteindre les objectifs définis (REX, notification d'événements, réunions, etc.),
- Les livrets de progression des élèves,
- Les carnets de route et documents de bord des aéronefs, y compris ceux relatifs à la maintenance,
- Les informations concernant les instructeurs conformément aux exigences applicables (AMC1 DTO.GEN.210 (d)(e)).

A noter qu'en “complément de cette action de surveillance planifiée, la DSAC est susceptible de réaliser des actions de surveillance inopinées, des réunions, des inspections documen-

taire et des substitutions d'examineurs en cours d'année".

Cette inspection a duré environ 2h30. Le rapport d'inspection a été reçu une quinzaine de jours plus tard, reprenant l'essentiel des points soulevés lors des discussions.

Le rapport précise que "la promotion de la sécurité est un point fort au sein du DTO Brin d'ailes", ceci après consultation de la déclaration concernant la politique de sécurité au sein du DTO, l'analyse de risques liée à l'aérodrome de La Ferté-Alais (diffusée dans un Flash Sécurité) et la consultation des Flash Sécurité publiés par Brin d'Ailes, avec notamment des Rex.

"Des axes d'amélioration ont toutefois été identifiés notamment au sujet des communications d'éléments auprès de l'Autorité de surveillance". Les constatations suivantes de niveau 2 ont été mentionnées :

– **Déclaration DTO non à jour** : point concernant le RP adjoint, les formations proposées et les types d'aéronefs. Le DR400 avait été ajouté en cas d'éventuelle location mais seul le DR360 doit être mentionné dans la déclaration. La date limite de réponse était fixée au 11 juin 2025, elle a été faite le 29 avril dernier via Météor.

De plus, le point nous avait échappé mais suite à la délocalisation de l'activité de formation à Étampes pendant deux mois, suite aux Jeux olympiques en 2024, il aurait fallu modifier le formulaire DTO pour déclarer Étampes comme base principale puis, à l'issue des deux mois et du retour à La Ferté-Alais, refaire à nouveau le formulaire. Nous le saurons pour les prochains Jeux olympiques...

– **Notifications d'événements de sécurité** : les clubs affiliés FFA rédigent leurs Rex sur un site et ces Rex peuvent être cochés comme étant Notification d'événement vers la base de données européenne ECCAIRS2. Brin d'Ailes n'étant pas affilié FFA, les Rex se font en interne avec diffusion par mail et/ou via le bulletin Flash Info. Des Rex ont été considérés par la DSAC Nord comme relevant de la notification obligatoire (risque aviaire, erreur de fréquence). Il a été demandé à Brin d'Ailes de créer un compte aéro-club sur ECCAIRS2 et de déclarer ces Rex. Date limite de réponse fixée au 20 juillet 2025, dépose des Rex a été faite le 3 mai 2025. ECCAIRS2 reste une "usine à gaz" à gérer et si l'on n'active pas son compte dans les trois mois,

le compte disparaît et il faut se réinscrire !

– **Remplissage des livrets de progression** : deux points ont été relevés. Le premier concerne la signature par l'élève et par l'instructeur de tout vol de formation (en plus de la signature déjà faite sur le carnet de vol de l'élève). Ceci fait suite à la judiciarisation de la société. Donc, on signera ainsi désormais...

Par ailleurs, des élèves provenaient d'autres DTO dans lesquels ils avaient démarré leur formation. Deux étaient dans des DTO ayant choisi les livrets de progression et les programmes de formation de l'Association nationale des pilotes instructeurs (ANPI), comme Brin d'Ailes. Un autre utilisait un livret Cépaduès, poursuivi par simplicité mais considéré comme non conforme. Ce livret sera donc clôturé au prochain vol et un livret de progression ANPI prendra la suite. Point à répondre avant le 20 juillet 2025 mais répondu au 4 mai 2025.

– **Inadéquation des installations** : c'est le point faible de Brin d'Ailes, point connu avant l'inspection. Même avec toutes les applications sur smartphones ou tablettes, la DSAC considère que Brin d'Ailes "ne bénéficie pas de tous les moyens nécessaires pour assurer ses formations. En effet, il ne dispose pas de moyen permettant l'accès aux informations AIS et météo. De plus, un support permettant de réaliser les briefings (tableau blanc par exemple) est requis". Dans les faits, il y a bien un paper-board... mais pour réactualiser météo, Notam, etc. il faudrait un système informatique, si possible avec imprimante, sur place. Réponse à faire avant le 20 juillet 2025. En cours de réflexion car solution coûteuse et apportant peu. Si l'on prend le texte réglementaire en anglais, chaque DTO doit compter des installations permettant la préparation des vols avec notamment les cartes de navigation et d'approche à jour, l'accès aux services d'informations aéronautiques (Sofia-Briefing), aux informations météorologiques, à tout document relatif à la sécurité, et des installations suffisantes pour faire des briefings et des débriefings d'élèves, des zones de repos, des équipements pédagogiques pour appuyer la formation théorique, un bureau pour le personnel assurant la formation... C'est au-delà des possibilités financières du club.

Par ailleurs, sans échéance, car il s'agit d'une recommandation, la DSAC souhaite la mise à jour du "Plan d'intervention d'urgence". Il s'agit

de regrouper les “différentes fiches affichées dans les locaux et en l’identifiant de manière plus claire (dans les locaux et les aéronefs). Son utilisation en sera plus efficace. De plus, la liste des numéros à contacter pourrait être mise à jour” (numéros d’urgence).

■ Dernière visite 50h00

La dernière visite périodique (50 h) a été faite fin avril, avec des travaux qui avaient été reportés et donc obligatoires, dont le changement des conduites d’essence et d’huile (arrivant à péremption), le changement des câbles de direction, le changement des charnières d’ailerons et de direction. Le tout a pris plus de 4 jours avec une avance financière demandée de 4.000 € pour les pièces détachées CEAPR.

Au final, la facture s'est élevée à **9.666,65 € TTC** (non, la virgule est hélas au bon endroit), montant se répartissant entre autres en :

- 4.664,03 € HT pour les pièces détachées
 - 1.311,51 € HT pour les tuyauteries
 - 2.030 € HT pour 29 heures de main d’oeuvre
- Les travaux supplémentaires ont porté sur :
- Remplacement du joint d'échappement du cylindre 4,
 - Remplacement et purge des tuyauteries de frein,
 - Remplacement des câbles de direction,
 - Remplacement des poulies centrales du fuselage,

- Remplacement des câbles de profondeur,
 - Remplacement des charnières de direction,
 - Remplacement des charnières d'ailerons,
 - Remplacement du Karman de câble d'aileron gauche,
 - Remplacement du filtre à air,
 - Remplacement des tuyauteries souples carburant,
 - Remplacement des tuyauteries souple d'huile
- Application : SIB 2013-04R2 / F-1983-207 / SIB 2019-12 / SIB 2019-09R1 / F-1995-216 / BS36 §2.3.1 / BS36

Au passage, on note les tarifs de CEAPR :

- 1.014,38 € TTC pour deux câbles de direction
- 770,90 € TTC pour les charnières mâles
- 770,90 € TTC pour les charnières femelles
- 54,36 € TTC pour 2 axes de charnière
- 425,02 € TTC pour 6 écrous HK M36
- 543,72 € TTC pour une tuyauterie de jambe de train.
- 111,90 € TTC pour le filtre à air
- 459,06 € TTC pour un câble Cabré
- 537,70 € TTC pour un câble Piqué et quelques autres accessoires...

A ce stade, on va bientôt pouvoir faire du jet ou de l'hélicoptère...

■ Commandes de vol

Cette visite s'est achevée un samedi en début d'après-midi, le patron de l'atelier (Ripoche Aviation, Nangis) ayant assuré le remontage des



conduites non arrivées à temps le vendredi. A la reprise de l'avion, les commandes ont été jugées "dures". Plusieurs vols par la suite l'ont confirmé. On le constate dès la visite prévol en actionnant les ailerons. Un mail d'alerte a été envoyé à tous les membres.

Pour l'atelier, il faut attendre quelques heures... et le ramener si cela ne s'arrange pas, ce qui sera fait très prochainement en fonction des disponibilités et de la météo, pour retrouver les commandes souples. "C'était beaucoup mieux avant". Pour l'heure :

- les commandes sont dures, notamment sur l'axe de roulis. C'est devenu un "veau"...
- commandes lâchées, l'appareil part lentement en virage à droite.
- l'autorité à cabrer de la profondeur, à l'arrondi, semble plus faible, avec une difficulté à soulever la roulette avant.

■ Nettoyage de l'avion

Les moustiques sont de retour...

– Si l'avion ne vole plus après votre vol, ne pas oublier de laver les bords d'attaque des ailes et de la profondeur, du plastron avant, de l'hélice et de la verrière (pare-brise).

– Si l'avion revole après votre vol, il est sympa-

thique de laisser le pare-brise propre pour le pilote suivant.

Le lavage complet se fait à l'eau avec un sceau près du robinet (à proximité des WC, au fond à droite du hangar).

Pour le pare-brise et les bords d'attaque des voitures, le passage d'un sopalin s'impose pour éviter des tâches au séchage (photo ci-dessous). A l'escale, il y a dans le coffre de l'avion, un rouleau de sopalin et une bouteille d'eau pour faire le pare-brise.

■ Carnet de route

Ne pas oublier d'indiquer RAS (Rien à signaler) avant de signer comme commandant de bord. Plusieurs annotations oubliées et rajoutées...

■ Agenda 2025 (rappel de quelques dates)

- **24-25 mai** : Meeting de l'Air à Orléans-Bricy. Attention aux Notam et SUP-AIP
- **7-8 juin** : Meeting de l'AJBS. L'avion ne sera pas disponible du jeudi 5 au lundi 9 juin.
- **16-22 juin** : Salon du Bourget
- **27 juillet** : tour cycliste entre Mantes-la-Ville et Paris.
- **25-26 octobre** : passage à l'heure d'hiver (UTC+1). ■



REX / Brin d'Ailes

Compte rendu de retour d'expérience

Le REX a pour objectif de recueillir des témoignages, rapportés volontairement et anonymement par des membres après avoir rencontré une situation, un événement ou des circonstances susceptibles de favoriser l'apparition d'un risque.

En remplissant ce formulaire et en le faisant parvenir au responsable Sécurité, vous participez ainsi à la prévention des accidents et à l'amélioration de la sécurité au sein de Brin d'Ailes.

Description du vol

Date (facultatif) Conditions météo favorable défavorable

Couverture nuageuse Vent /

Vous étiez :

- élève
 - passager
 - commandant de bord
 - instructeur
 - autre

Nature du vol :

- Privé
 - Instruction

Phase de vol :

- Roulage
 - Décollage-Montée
 - Croisière
 - Descente
 - Approche-Atterrissage

Description de l'événement

(si besoin, poursuivre sur une feuille annexe)

Votre analyse (vos commentaires et l'enseignement tiré)

(si besoin, poursuivre sur une feuille annexe)

À faire parvenir au représentant du DTO par mail ou pour une anonymisation totale par courrier à F. Besse (246, rue du Fg St-Antoine – 75012 Paris).