



FLASH SÉCURITÉ / BRIN d'AILES

N°3 – Octobre 2019

Entretien du F-BSBZ

Contrairement aux informations publiées dans le précédent bulletin, les priorités concernant la maintenance du F-BSBZ ont évolué...

Une grande visite est en effet programmée avant le printemps prochain et pour éviter une interruption d'activité en pleine saison, elle va être anticipée dès cet hiver. L'avion étant ainsi immobilisé environ 2 mois, il a été jugé préférable d'en profiter pour réentoiler la voilure.

Cet réentoilage devient une priorité. Il y a 3 ou 4 ans, un ancien du GSAC avait indiqué qu'il "faudrait penser à réentoiler la voilure" au vu de son état. Ces derniers temps, quelques "points" deviennent critiques et en juin dernier, une réparation a dû être faite au niveau des puits de train principal.

Donc décision a été prise de réentoiler la voilure durant l'hiver 2019-2020 puisque cette opération exigera environ 2 mois de travaux, durée comparable à celle de la grande visite. L'atelier EAME, en charge de l'entretien depuis 1996, n'est pas habilité à réaliser de l'entoilage sur voilure de DR. Il s'occupera donc uniquement de la grande visite portant sur le fuselage, du cône d'hélice aux empennages.

Pour l'entoilage de la voilure, l'atelier Loire Aviation (Cosne) – chez qui la dernière grande visite avec réentoilage intégral de la cellule avait été réalisé en 2003 – ne peut prendre un avion avant 1,5 à 2 ans d'attente... Il a fallu donc trouver un autre atelier. Divers devis ont été demandés et un atelier en Vendée a été retenu pour un montant d'environ 13.500 € TTC. Le démontage et le remontage de l'aile seront effectués à Etampes, au sein d'EAME, et la voilure livrée en Vendée par la route, sur plateau. Une durée approximative de 2 mois étant nécessaire pour toutes les interventions à faire sur l'avion, **il a été décidé d'arrêter de vol ce dernier vers le 15 décembre prochain** pour une livraison de la voilure entre le 15 et le 20 décembre, selon conditions météorologiques. Cette période mi-décembre/fin février correspond à la période où l'avion vole généralement très peu, suite à l'état de la piste à La Ferté-Alais et/ou les conditions météo régnant sur la région.

S'il était prévu cet hiver d'effectuer l'échange standard du Lycoming O-320D2A, ce dernier a été repoussé à fin 2020 car il restera fin 2019 encore environ 200 heures de potentiels (sur les



4 extensions de 100 h à partir de 2.000 heures de fonctionnement pour un potentiel maximal de 2.400 heures), suffisant sur la base du nombre d'heures annuelles en moyenne.

Jusqu'à présent, le F-BSBZ a toujours amené ses Lycoming jusqu'au bout du potentiel, même s'il est bon de savoir que le moteur peut consommer un peu plus que d'habitude, qu'il s'agisse d'essence ou d'huile.

Cartes aéronautiques en 2020

Chaque année, le Service de l'information aéronautique (SIA) met à disposition des usagers plusieurs types de cartes couvrant la France métropolitaine. On peut ainsi citer les cartes au 1/250.000e pour certaines régions dont la région parisienne, les 4 cartes au 1/500.000e pour la France entière ainsi que les cartes au 1/1.000.000e (radionav). Si les quatre cartes IGN/OACI au 1/500.000e ne sont mises à jour qu'une fois par an, avec une sortie programmée normalement début avril en prenant en compte le dernier cycle Airac (mars), les autres cartes bénéficiaient jusqu'à présent de deux mises à jour, au printemps et à l'automne.

Mais pour "répondre aux évolutions réglementaires" et "moderniser ses services", le SIA s'est engagé ces derniers temps dans une réorganisation de ses structures et un renouvellement de ses outils. Parmi les projets en cours, figure le remplacement de son outil de production baptisé NOPIA (Nouvel Outil de Production de l'Information Aéronautique) par un nouvel outil de pro-

duction de l'information aéronautique dénommé SEPIA pour Système Évolutif de Production de l'Information Aéronautique. Le tout pour gérer notamment 200 SUP-AIP et 40.000 notams par an. Le "nouvel" outil doit "répondre aux besoins de nouveaux acteurs en offrant des prestations interactives et dynamiques des données, en temps réel et ciblées selon les utilisateurs, à l'image des cartes disponibles sur smartphone informant des restrictions de zones pour les drones de loisir" selon le SIA.

Du fait des ressources prises en compte pour ses différents projets, de nouvelles dispositions sont prévues pour les cartes aéronautiques l'an prochain. Ainsi, en 2020, une seule édition des cartes au 1/1.000.000e et au 1/250.000e sera proposée, sur le même calendrier que les cartes au 1/500.000e qui seront maintenues à une seule périodicité annuelle. Ces nouvelles modalités de publication des cartes devraient être reconduites au moins jusqu'en 2022, année... prévue pour un déploiement opérationnel du système SEPIA.

Périmètre d'un Notam

Depuis le 10 septembre, de nouvelles versions des sites Olivia et NotamWeb ont été mises en ligne. Parmi les modifications apportées, la possibilité désormais d'indiquer en nautiques un "rayon de cylindre" pour obtenir les informations concernant un aéroport.

Si vous le cylindre est réduit à 0 nm, vous n'aurez que les Notams de l'aéroport et rien aux

Informations Notam

Validité (UTC) : Date 1109 Heure UTC 0900 Durée 05

Règles de vol : VFR IFR

Aérodromes :

LFOX	LFRM	LFAX		
LFPN	LFOB	LFRN		

Cylindre d'application : rayon 10 NM plafond FL 30

Attention: en saisissant un rayon égal à 0 NM, certains NOTAM impactant la circulation d'aérodrome ne seront pas affichés.

Notam GPS

Présentation : Détaillée

Un service de la Direction Générale de l'Aviation Civile
- OLIVIA Version 5.1.0 -

alentours. Il est donc conseillé d'utiliser les valeurs nominales de 10 nm de rayon avec un plafond de 3.000 ft pour obtenir les Notams pouvant impacter la circulation aérienne (obstacles à proximité, etc.).

Si dans le document d'explication, vous trouvez l'acronyme PIB à différents endroits, il s'agit des bulletins d'information prévol ou Preflight Information Bulletin (PIB)...

Circulation aérienne et utilisation des aérodromes

Un arrêté en date du 12 juillet 2019, "relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs", modifie à la marge quelques détails. Abrogeant et remplaçant l'arrêté du 17 juillet 1992 "relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs", ce nouvel arrêté est entré en vigueur le 2 septembre 2019. Lien en bas de page.

Si les **paramètres** concernent toujours la piste en service (QFU), la direction et la force du vent au sol, la visibilité, la quantité de nuages bas et la hauteur de leur base si les données sont disponibles, la température de l'air et le calage altimétrique QNH, il faut noter que le QFE n'est plus fourni automatiquement mais qu'il peut être communiqué sur demande par le contrôle (dans les faits, Brin d'Ailes n'utilise que le QNH...).

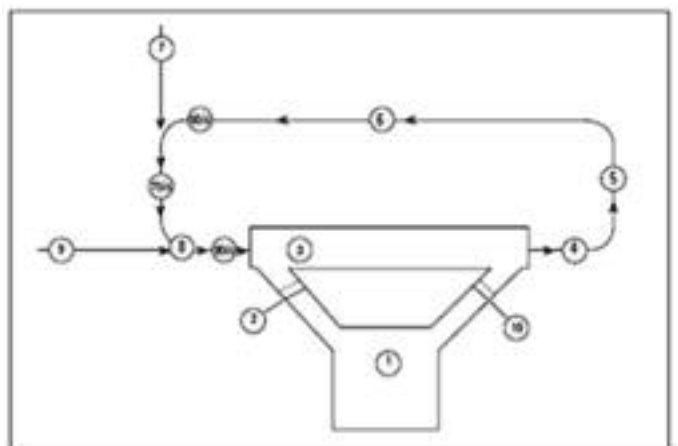
Par ailleurs, la **visibilité** est désormais celle "dans la direction du décollage et de la montée initiale, si elle est inférieure à 10 km".

Au "point d'attente" (cela fait déjà un certain temps que l'on ne doit plus utiliser "point d'arrêt"),

les distances recommandées entre l'aéronef et le bord de la piste sont de 30 m "pour une piste revêtue d'une longueur inférieure à 900 m ou une piste non revêtue" et 50 m "pour une piste revêtue d'une longueur égale ou supérieure à 900 m".

En cas d'absence d'indication pour le tour de piste, le vent arrière doit se faire à 1.000 ft/sol, si la base des nuages le permet, et les tours de piste doivent se faire à main gauche. Mais dans ce cas – absence de consignes – pour "les besoins de la formation avec instructeur à bord", des circuits main droite peuvent être effectués.

Il est bien précisé que "les circuits d'aérodrome n'ont pas en général de dimensions définies" et il incombe donc "au pilote commandant de bord d'adapter le trajet en fonction de la manoeuvrabilité de son aéronef afin de ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome". Toutefois, "des consignes particulières peuvent imposer de suivre un circuit d'aérodrome, ou d'éviter le survol de certaines zones".



Des “circuits à basse hauteur peuvent être effectués pour des besoins de formation avec un instructeur à bord, à une hauteur différente de la hauteur du circuit d’aérodrome sans toutefois être inférieure à 90 m (300 pieds) au-dessus de la surface, après clairance sur un aérodrome contrôlé ou entente préalable entre pilotes sur les autres aérodromes. La trajectoire suivie est alors un circuit court afin de ne pas s’éloigner de la piste. Ils ne peuvent être effectués que sous réserve ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d’aérodrome”.

“Sauf clairance contraire, ou entente préalable des commandants de bord dans le cas d’aérodromes non contrôlés, un aéronef ne peut ni atterrir ni décoller si la piste n’est pas dégagée”. Ainsi, si la piste est longue et/ou que l’appareil au sol est en train de dégager la piste, l’avion en courte finale peut atterrir s’il y a eu clairance dans ce sens ou accord des deux pilotes. “Un pilote commandant de bord doit manœuvrer son aéronef de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage, notamment lorsqu’il a obtenu une clairance de séparation visuelle”.

Pour **l’intégration dans le circuit**, “l’aéronef s’intègre en fonction des autres aéronefs qui évoluent dans ce circuit et, le cas échéant, de ceux qui évoluent dans les autres circuits d’aérodrome. De manière générale, sauf cas particuliers, l’aéronef s’intègre en début de vent arrière à la hauteur du circuit d’aérodrome en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d’aérodrome et en leur laissant la priorité de passage”. Sur un aérodrome “sur lequel est rendu le service AFIS, le pilote commandant de bord prend connaissance des paramètres en radiotéléphonie : 1) au départ, avant de quitter l’aire de trafic, 2) à l’arrivée, avant de s’intégrer dans la circulation d’aérodrome, ou avant de débiter une procédure d’approche aux instruments. Si aucun aéronef n’évolue dans la circulation d’aérodrome, un aéronef peut s’intégrer directement en approche finale ou en étape de base”.

Ceci implique donc l’utilisation obligatoire d’une VHF sur un terrain AFIS. En cas d’une approche IFR en cours, le pilote VFR doit laisser la priorité à l’arrivée en IFR.

Sur **terrain non contrôlé** (cas de La Ferté-Alais), “le pilote commandant de bord d’un aéronef en vol évalue les paramètres : 1) au départ, avant de quitter l’aire de trafic, et 2) à l’arrivée,

avant de s’intégrer dans la circulation d’aérodrome, en procédant à l’examen de l’aérodrome. Cet examen doit notamment porter sur l’aire à signaux, la manche à air, l’état de la surface de l’aire de manœuvre afin de déterminer la piste ou l’aire d’atterrissage à utiliser et s’assurer que l’usage de l’aérodrome ne présente pas de danger apparent. L’examen à l’arrivée est effectué, sauf impossibilité, à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d’aérodrome” – la règle pratique et empirique est de prendre une marge d’au moins 500 ft au-dessus du tour de piste... Comme par le passé, “un pilote commandant de bord en VFR peut se dispenser de l’examen de l’aérodrome à l’arrivée : 1) lorsqu’il a pris connaissance de la piste en service en exploitant les messages d’auto-information transmis par les aéronefs évoluant dans la circulation d’aérodrome, 2) lorsqu’il a déjà connaissance du vent et des signaux pouvant être disposés sur l’aire à signaux et sur l’aire de manœuvre”. Le passage à la verticale n’est donc pas une obligation si les paramètres sont acquis... Côté radiotéléphonie, les clairances et reports de position, quel que soit le type d’aérodrome (AFIS, sans contrôle, avec ATS), ne changent pas en pratique.

Nouveau formulaire CRESAG

En août dernier, une nouvelle version du formulaire CRESAG – à retourner obligatoirement à la DSAC dont dépend l’opérateur en cas de survenue d’un événement important pour la sécurité – a été mise en ligne par la Direction de la Sécurité de l’Aviation civile (DSAC).

Lien en bas de cette page vers plus d’informations concernant la notification obligatoire.

Site internet

Dans le cadre du DTO, rappelons que le site <http://brindailes.fr> a été ouvert début 2019, avec (on l’espère) beaucoup de ressources mises à votre disposition pour effectuer un vol (préparation 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 le mail suivant :

foxbravo@club-internet.fr ■

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)