



FLASH SÉCURITÉ / BRIN d'AILES

N°4 – Juin 2020

Le retour de l'avion...

Alors que ces lignes sont écrites, le F-BSBZ n'est toujours pas rentré de Vendée, après une grande visite (GV) débutée à la mi-décembre 2019. Son retour est cependant désormais prévu ce mardi 9 juin.

Il restera encore un problème à régler une fois revenu à La Ferté-Alais. La nouvelle VHF Trig, installée à la mi-2018 suite à l'obligation de passer en 8.33 kHz, affiche un bug de fonctionnement sur son écran. Un technicien et diffuseur de la marque est passé à l'atelier mais n'a pu résoudre cette panne considérée comme rare. Il faudra donc traiter en direct avec l'équipementier et faire sans doute un échange standard.

Ceci ne doit pas empêcher les vols tant que l'appareil n'a pas à être en contact avec un service de la circulation aérienne émettant sur une fréquence en 8.33 kHz, sachant que l'obligation d'utiliser une telle VHF sera imposée à tous à compter du 1er janvier 2021.

Consignes sanitaires

L'utilisation de l'avion va devoir se faire en respectant les consignes sanitaires déjà appli-

quées dans de nombreux aéro-clubs, avec notamment le maintien des gestes "barrière". En pratique, il faudra donc :

- avoir un masque personnel si plusieurs personnes sont dans le hangar.
- conserver ce masque lors du vol si les personnes ne vivent pas sous le même toit.
- avant d'ouvrir le hangar et effectuer la visite prévol, il faut se laver les mains avec un gel hydroalcoolique personnel.
- avant le vol, il faudra décontaminer certains éléments actionnés lors des vols : manches, commande des volets, manettes de gaz, compensateur, poignées de portes, etc.
- après le vol, il faudra à nouveau décontaminer le cockpit et se laver les mains.

A chacun de repartir avec les déchets occasionnés par ces procédures.

Par ailleurs, les casques pouvant être mis à disposition par le passé ne seront pas remis en service, au moins dans un premier temps.

A chacun donc d'avoir son propre casque. Ceci limitera de fait l'emport de passagers (amis,

collègues, etc.), ce qui n'est pas la priorité pour cette reprise de l'activité après plusieurs mois de suspension des vols.

Si vous avez des questions sur ces procédures, ne pas hésiter à les poser !

Réglementation post-Covid

Vous devez vérifier l'état de validité de vos licences, qualifications, visite médicale...

– Si tout est bon, seule votre expérience récente a dû arriver à expiration pour l'emport de passagers.

– Si votre visite médicale a expiré durant le confinement, vous avez droit à une extension de 4 mois (à partir de sa fin de validité) pour la refaire si votre visite médicale était opérationnelle le 16 mars 2020.

– Si votre qualification de classe SEP a expiré durant le confinement, faute de pouvoir effectuer une prorogation, vous avez une extension de validité de 8 mois si la SEP était bien valide au 16 mars 2020.

Si l'un de vos documents est arrivé à expiration durant le confinement, il vous faut avoir sur vous la Décision de la DSAC ainsi que le supplément à la licence (liens en bas de page) imprimée ainsi que votre carnet de vol. Sur ce dernier, un instructeur devra apposer la mention qu'il vous a fait un briefing de sécurité, portant notamment sur les procédures d'urgence indiquées dans le manuel de vol. Un lien en bas de page pour une synthèse de la Décision dérogatoire de la DSAC.

Consignes de sécurité

Contrairement à beaucoup d'aéro-clubs, Brin d'Ailes n'a jamais imposé un vol de contrôle en cas d'absence de vol dans les 2 ou 3 derniers mois. Ceci se fait sur la confiance et sur l'expérience de chacun.

Du fait de l'arrêt des vols du BZ depuis mi-décembre, cela fait désormais 6 mois de suspension d'activité. Par souci de sécurité, il est donc jugé nécessaire de refaire un simple vol avec instructeur avant de pouvoir repartir en solo. Ce vol sera juste une "reprise" pouvant être limitée en temps selon l'expérience de chacun. Rappelons que l'emport de passagers impose d'avoir enregistré au moins 3 décollages et 3 atterrissages comme commandant de bord dans les 90 jours.

Rex et transpondeur

Voici le Rex interne à Brin d'Ailes reçu de la part d'un membre, lors d'un vol de navigation effectué fin 2019.

Description

"Lors d'un vol de navigation, contact est pris avec Chevreuse Information qui nous donne un code transpondeur. Nous sommes trois pilotes à bord et nous discutons de divers sujets aéronautique. En sortie de secteur, le contrôleur nous demande de quitter la fréquence et de rebasculer sur 7000. N'étant pas encore proche de la destination, la fréquence de Chevreuse est maintenue active. Quelques minutes plus tard, le contrôleur de Chevreuse se manifeste : "Bravo Zoulou, si vous êtes encore sur la fréquence, vous avez 7700 au transpondeur". Je lui confirme l'erreur et affiche bien cette fois le code 7000.

Analyse

"Méfiance à la baisse de vigilance à bord quand on discute à plusieurs tout en gérant le vol.

Se rappeler du principe Action-Contrôle pour vérifier que l'action souhaitée a été menée à bien. Il peut être bon de ne pas quitter réellement la fréquence mais ne rester encore en écoute quelques temps si c'est possible".

Commentaire supplémentaire : on rajoutera qu'il n'est pas interdit, si la charge de travail augmente en vol (traversée d'une zone avec contact radio, arrivée sur un terrain à fort trafic ou peu connu, etc.), de "demander le silence à bord" pour pouvoir mieux se concentrer.

Dans le cas de passagers non-pilotes, il est bon de leur préciser avant de décoller qu'il faudra être silencieux durant certaines phases de vol qui seront indiquées par le pilote.

De plus, leur préciser qu'ils doivent aussitôt se taire dès qu'un message intervient sur la fréquence, pour permettre au pilote de l'entendre s'il concerne l'appareil.

Profitons-en pour rappeler quelques codes transpondeur à connaître par coeur :

7000 : attribué aux VFR par défaut et obligatoirement à afficher sous la TMA de Paris.

7500 : à afficher en cas de détournement, cas peu probable en aviation légère...

7600 : à afficher en cas de panne radio pour signifier au contrôle qu'il ne peut pas vous contacter.

7700 : en cas d'urgence.

Décision DSAC https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/decision_dsac_pn_dir_20_047.pdf

Supplément à la licence https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/decision_dsac_pn_dir_20_047_supplement_licence.pdf

Synthèse https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/synthese_prorogation_qualifications_autorisations_certificats_pilotes_privés.pdf

Signaux d'interception

Il est nécessaire lors de tout vol de disposer, à portée de main, des signaux conventionnels en cas d'interception d'un aéronef par un autre aéronef militaire (avion ou hélicoptère).

Le mieux est de les mémoriser mais un document papier peut-être une aide et c'est de plus réglementaire ! Donc, pour éviter tout oubli, une fiche plastifiée (recto-verso) a été réalisée et placée dans la pochette avant du cockpit. Merci de la laisser en place.



Une fiche figure dans la poche avant du cockpit du F-BSBZ, rappelant les signaux conventionnels en cas d'interception, avec les manoeuvres de l'aéronef intercepteur et les réponses possibles de l'aéronef intercepté.

Les cartes aéro en 2020

Pour "répondre aux évolutions réglementaires" et "moderniser ses services", le Service de l'information aéronautique (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 production de l'information aéronautique dénommé

SEPIA pour Système Évolutif de Production de l'Information Aéronautique ! Le tout pour gérer notamment environ 250 à 300 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" – dit le SIA.

Du fait des ressources prises en compte pour ses différents projets, de nouvelles dispositions sont prévues pour les cartes aéronautiques en 2020.

Ainsi, une seule édition des différentes cartes au 1/1.000.000e et au 1/250.000e sera proposée, sur le même calendrier que les 4 cartes au 1/500.000e couvrant la métropole, cartes qui sont maintenues à une seule périodicité annuelle, soit une sortie habituellement vers le début du mois d'avril.

Ces nouvelles modalités de publication des cartes devraient être reconduites au moins jusqu'en 2022, année... prévue pour un déploiement opérationnel du système SEPIA.

Gare à la boue

L'utilisation d'une piste en herbe l'hiver peut devenir critique si le sol est meuble, l'herbe glissante, les distances d'atterrissage peuvent notamment être rallongées en pratique car l'efficacité du freinage devient réduite. Si un fort vent de travers se met de la partie, il est possible de subir une "glissade" au sol, lors du roulage à faible ou grande vitesse, la friction des pneus devenant faible dans ces conditions.

Au retour d'un vol, avec la boue encore fraîche accumulée dans les carénages, il n'est pas toujours facile de les nettoyer mais il ne faudra pas oublier de se pencher sur l'état du train d'atterrissage au prochain vol, à la visite prévol. Si les

températures sont descendues en dessous de 0°C, notamment durant la nuit, la boue peut se transformer en "grumeaux" ou "cailloux" de terre pouvant alors frotter sur un pneu, voire gêner le bon fonctionnement d'un frein, avec – des Comptes rendus du BEA sont là pour en attester de tels problèmes au fil des décennies – et/ou mener à une possible sortie de piste intempestive.

D'où la nécessité parfois de démonter les carénages pour retirer toute terre accumulée depuis le dernier vol avant de les remonter. Sur terrain régulièrement mou ou boueux, il devient même préférable de démonter les carénages pendant toute la période hivernale.

Il est vrai que par le passé, certains dans les bureaux ont alors attiré l'attention sur le fait que le CdN de certains avions, certifiés... "avec" les carénages pourrait ne plus être valide une fois les carénages déposés, les performances pouvant alors ne plus correspondre à celles indiquées dans le manuel de vol. Un cas typique où le "strict" respect de la réglementation devient plus dangereux qu'une légère divergence, c'est ce que l'on appelle l'insécurité réglementaire !

Donc, bien vérifier l'état du train principal lors de la prévol, et notamment la présence ou non de terre dans les carénages. En cas de doute, téléphoner au responsable pédagogique, ou démonter et remonter les carénages. De l'outillage adapté (clé à pipe) se trouve dans la sa-





© Vincent Masse

coche “outillage” à l’arrière du cockpit. Avec le retour en vol de l’avion en juin cette année, on devrait éviter ce problème avec déjà la saison des beaux jours mais rien n’est jamais gagné...

Le Bravo Zoulou en calendrier

Fin 2019, le constructeur New Robin Aircraft a lancé un concours photos pour recueillir des photos montrant ses productions. 12 photos ont été retenues pour devenir les images d’un calendrier vendu dans sa boutique en ligne. Parmi ces photos, se trouve celle de Vincent Massé ayant pris le BZ lors d’un meeting à La Ferté-Alais il y a quelques années. L’avion servait de navette entre La Ferté et Orléans-Bricy pour déposer et reprendre le capitaine “Marti” Martinez, Rafale Solo Display. La photo a été prise peu après un atterrissage, au retour de Bricy, après un vol géré entre de multiples grains pour finir par atterrir sur la piste bien détrempée. Mission accomplie...

Compte rendu d’activité

Chiffres déclarés pour la première fois sur le site Aéral de l’administration, bien que ce site soit normalement “réservé” aux associations affiliées à la FFA, le Compte rendu d’activité de Brin d’Ailes et son F-BSBZ fait état de 160h00 heures de vol en 2019 se répartissant en 22h00 d’instruction (13 en local et 9 en naviga-



tion de plus de 50 nautiques) et 138 heures en solo (dont 86 en local et 52 en navigation de plus de 50 nautiques).

Revue de sécurité

Avec le Compte rendu d’activité, cette revue de sécurité constitue le deuxième document que chaque DTO doit adresser à sa DSAC/IR durant le premier trimestre de chaque année, et portant sur les opérations de l’année précédente.

Le responsable pédagogique et le correspondant Sécurité ont rédigé cette revue de sécurité. Il est notamment question de :

- Présentation de Brin d’Ailes,
- Politique de formation, théorique (via aero-Gligli) et pratique,
- La politique de communication interne, avec notamment le site internet www.brindailes.fr et les bulletins “Flash Sécurité”,
- La politique de sécurité, avec la mise en place d’un Rex et d’un contact direct vers le responsable pédagogique,

- Le rappel des incidents enregistrés par le passé,
 - Les Rex remontés en 2019,
 - Les actions menées ces dernières années,
 - La politique en matière d'entretien de l'avion.
- Cette revue de sécurité est disponible sur simple demande (document pdf.).

Grande visite de l'avion

Elle devait intervenir un peu plus tard dans la saison mais cela n'est pas optimal pour l'utilisation opérationnelle d'un club ne comptant qu'un seul appareil. D'où la décision de devancer ce chantier, complété du réentoilage de la voilure dont le dernier remontait à 2003 mais qui montrait quelques signes de faiblesse ici ou là, ayant déjà entraîné des réparations ponctuelles en 2019.

Pour des raisons d'atelier homologué pour entoiler des ailes de DR, de disponibilité d'un atelier cet hiver 2019/2020 et après la réception de quelques devis, l'avion a été convoyé à la mi-décembre 2019 à Fontenay-le-Comte chez Aero 85.

Les montants engagés se sont avérés être les suivants :

Entoilage de l'aile	13.424,64 € (devis)
GV fuselage	3.331,92 € (devis)
Fournitures	5.459,76 €
Travaux supp.	5.206,92 €
soit au total	27.423,24 €

Les fournitures concernent des éléments de volets, charnières, commandes téléflex, paliers de palonnier, câbles de direction, etc.

Les travaux supplémentaires ont concerné 2 semaines supplémentaires de chantier pour de la menuiserie (voilure) avec infiltrations d'eau notamment au niveau des zones d'emplanture (marchepieds), diverses réparations, remplacements de renforts, capots moteur, etc.

Prospective après la GV

Avec de telles sommes mises en jeu lors de la GV avec entoilage de l'aile – dont le montant global a été assuré par un membre faute de trésorerie suffisante pour le club – et sachant que le moteur est déjà dans ses prolongations de potentiel (par tranches de 100 h jusqu'à la butée de 2.400 heures), l'avenir de l'avion pourrait être très compromis en 2021 car à l'hiver 2020/2021, il faudrait encore envisager l'échange standard du moteur d'un montant

évalué à environ 25.000 € (2019) hors pose... En conséquence, notamment pour les formations en cours, il faut prendre en considération l'hypothèse hautement probable que l'avion pourrait ne plus être là courant 2021 !

AG à prévoir

Pour pouvoir faire le point sur la GV de l'avion, l'assemblée générale 2020 avait été repoussée au mois de mars puis annulée cause confinement. A suivre.... ■



