



# FLASH SÉCURITÉ / BRIN d'AILES

## N°2 – Juillet 2019

### Entretien du F-BSBZ

Le F-BSBZ a subi fin juin dernier une visite 100 heures accompagnée du renouvellement du Certificat de navigabilité (CEN). Si une visite 100 heures est facturée pour une valeur de 15 heures de main-d'œuvre, cette visite a entraîné un complément de 11 heures de main-d'œuvre suite à des travaux supplémentaires : échange de la pompe carburant électrique, échange des quatre plaquettes de frein, réfection de la "bande noire" (wing-walk) à l'emplanture gauche, dépose du train gauche pour réentoilage sous la voilure, avec repose du train, pure du circuit de freinage, raccord de peinture. Enfin, la boîte sous carburateur jugée dans un état inadéquat a été changée.

Pour information, CEAPR (Dijon-Darois), fournisseur des pièces détachées pour les Robin n'avait pas cette boîte en stock. L'atelier EAME a donc dû la commander, la payer d'avance afin que le fournisseur passe commande à un sous-traitant. Bilan, une petite semaine d'attente entre la commande et le remontage sur l'avion.

Au final, la facture de cette visite 100 h + CEN s'est élevée à 5.368,21 € TTC dont 1.890 € HT pour la main-d'œuvre. A titre d'information, on trouve 300 € HT pour le renouvellement du CEN, 1.398,28 € HT pour la boîte sous le car-

burateur, 341,83 € la pompe électrique, 368 € HT pour les travaux d'entoilage, etc.

### Transpondeur

Lors de vols aller-retour lors du Salon du Bourget pour déposer ou reprendre des pilotes de La Ferté-Alais faisant des présentations lors du salon, un problème de transpondeur est survenu deux jours de suite. En contactant la tour de Lognes, réalisant la coordination des vols VFR avec le Bourget, le transpondeur du F-BSBZ n'était pas reçu au premier contact bien qu'allumé correctement à bord. Puis, quelques minutes plus tard, le contrôle de Lognes annonçait la bonne réception.

Lors du vol La Ferté-Alais/Ploermel, pour les séjours de Jonathan Club, le transpondeur n'a pas posé de problème avec le contrôle de Rennes. Mais quelques jours plus tard, toujours à Rennes, le transpondeur n'était pas reconnu. Auparavant, lors des vols navette vers Villacoublay, lors du meeting de La Ferté-Alais, le transpondeur a toujours été bien reçu de Villacoublay et de Toussus-le-Noble.

Bref, une "panne" aléatoire pourrait être la cause de ces déboires. Le contrôle du transpondeur devant intervenir avant fin août 2019, ce problème devrait être réglé avant la rentrée mais jusque-là, méfiance !

## Jauges à carburant et moteur

Deux points à préciser sur la motorisation du F-BSBZ.

– **Primo**, le Lycoming O-320D2A qui l'équipe est déjà entré dans les prolongations de son potentiel. Ce dernier s'élève à 2.400 heures de fonctionnement mais à partir de 2.000 heures, l'atelier doit valider à chaque visite technique qu'il peut poursuivre son fonctionnement par tranches de 100 heures supplémentaires, jusqu'au maximum ultime de 2.400 heures.

Même si le F-BSBZ a toujours amené ses Lycoming jusqu'au bout du potentiel, 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.

Au rythme de vol annuel du F-BSBZ, les 2.400 heures pourraient intervenir courant de la saison 2020, à une période propice aux vols et donc, Brin d'Ailes n'ayant qu'un seul avion, il est envisagé d'effectuer l'échange standard du moteur dès l'hiver 2019/2020, bien qu'en perdant au passage un certain nombre d'heures de fonctionnement du moteur, ce qui n'arrange pas la "rentabilité" de l'appareil avec des frais fixes déjà importants.

– **Secundo**, cela peut dépendre de l'inclinaison de l'appareil lorsque l'on fait les pleins, mais il peut arriver que pleins complets effectués, la jauge du réservoir gauche (en haut) n'indique pas les pleins complets.



## Mixture et/ou étouffoir

Avec le changement de la boîte sous carburateur, la gaine de la commande de mixture (faisant office d'étouffoir quand on veut arrêter le moteur au parking) a été changée et malheureusement, le câble s'est avéré un peu trop court.

Ainsi, pour arrêter le moteur, il est nécessaire (sans brutalité) de bien tirer l'étouffoir et de le maintenir tiré jusqu'à ce que le moteur soit arrêté car si l'on relâche la pression à tirer, le moteur a dû mal à s'arrêter. Bref, ce n'est que tirette tirée à fond que le Lycoming consentira à s'éteindre. Ce réglage sera revu à la prochaine visite à l'atelier d'Étampes.

## 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](mailto:foxbravo@club-internet.fr)

## Du bon usage de la radio...

Le site <https://securitedesvols.aero> nous apprend que trois incidents graves se sont produits récemment, ayant pour origine une utilisation défaillante de la radio :

- brouillages, encombrements de la fréquence ou procédures radio mal assimilées,
- absence de contact avec l'organisme de circulation aérienne ou sur la fréquence d'auto information,
- incompréhension entre le pilote et le contrôleur ou entre les pilotes.

Ceci a donné lieu à une vidéo intitulée "Utilisation défaillante de la radio et quasi-collision" et réalisée par la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile (DSAC) à l'attention des pilotes. Elle rappelle les bonnes pratiques de l'utilisation de la radio :

- Utilisation de la phraséologie standard : on ne dit pas par exemple "Affirmatif" (qui pourrait être confondu avec "Négatif") mais simplement

“Affirme” pour éviter ce problème.

– Bonne connaissance et utilisation de son ensemble radio + boîte de mélange : dans le cas du F-BSBZ, seulement la VHF Trig 8.33 (en sommet de rack) doit être utilisée avec la boîte de mélange sur COM 1. La seconde VHF n’est là qu’en cas d’urgence car c’est surtout le VOR de cette NAV-COM qui nous est utile...

– Affichage des fréquences : avec une vérification que c’est bien la bonne fréquence qui est affichée avant de parler (action-contrôle) tout en laissant quelques secondes de répit quand on arrive sur une nouvelle fréquence avant de parler pour être sûr et certain de ne pas couper une conversation déjà en cours...

– Vérification du volume par l’utilisation du squelsh et vérification des casques et micros : le squelsh (il suffit d’enfoncer le bouton de la Trig pour le mettre en route) permet de noter le volume de la réception. Bien vérifier également le niveau de volume de votre casque et le fait que les prises Jack sont bien enfoncées. Dans le doute, faire un essai radio avec un autre aéronef. Pour optimiser l’anti-collision, la DSAC rappelle quelques règles de base :

– Utiliser les feux à éclat, feux de navigation, phares allumés (on rappelle au passage que si les phares du F-BSBZ sont allumés à l’arrivée sur un terrain, ils ne devront être coupés qu’une fois l’avion à l’arrêt, moteur coupé, sur le parking car si on les coupe durant le roulage, les filaments cassent lors du changement de température...).

– Nettoyer la verrière et le pare-brise : une bouteille d’eau et du sopalin se trouvent toujours à bord du F-BSBZ, sur la planche arrière.

– Utiliser systématiquement le transpondeur. Rappel : ce dernier doit être actif dès le décollage de La Ferté puisque c’est une obligation réglementaire sous la TMA de Paris. Au passage, précisons que le bouton On/Off du trans-

pondeur est cassé depuis peu. Donc le transpondeur est toujours sur Marche et ne peut actuellement être coupé !

– Voler en VFR, c’est avant tout regarder dehors et piloter à l’aide de références extérieures.

– Accroître la vigilance autour des zones très fréquentées (moyen de radionavigation, aérodromes)

– Respecter les trajectoires d’arrivées et des circuits d’aérodrome, respecter les consignes d’aérodromes des cartes VAC.

Cette vidéo est à regarder via le lien en bas de cette page.

### Tablette à bord

Le 9 juillet, une nouvelle réglementation européenne est entrée en vigueur pour l’usage d’une tablette numérique (type iPad) dans le cockpit. Pour l’EASA, il s’agit de l’utilisation des EFB ou Electronic Flight Bags (sacoche électronique de vol).

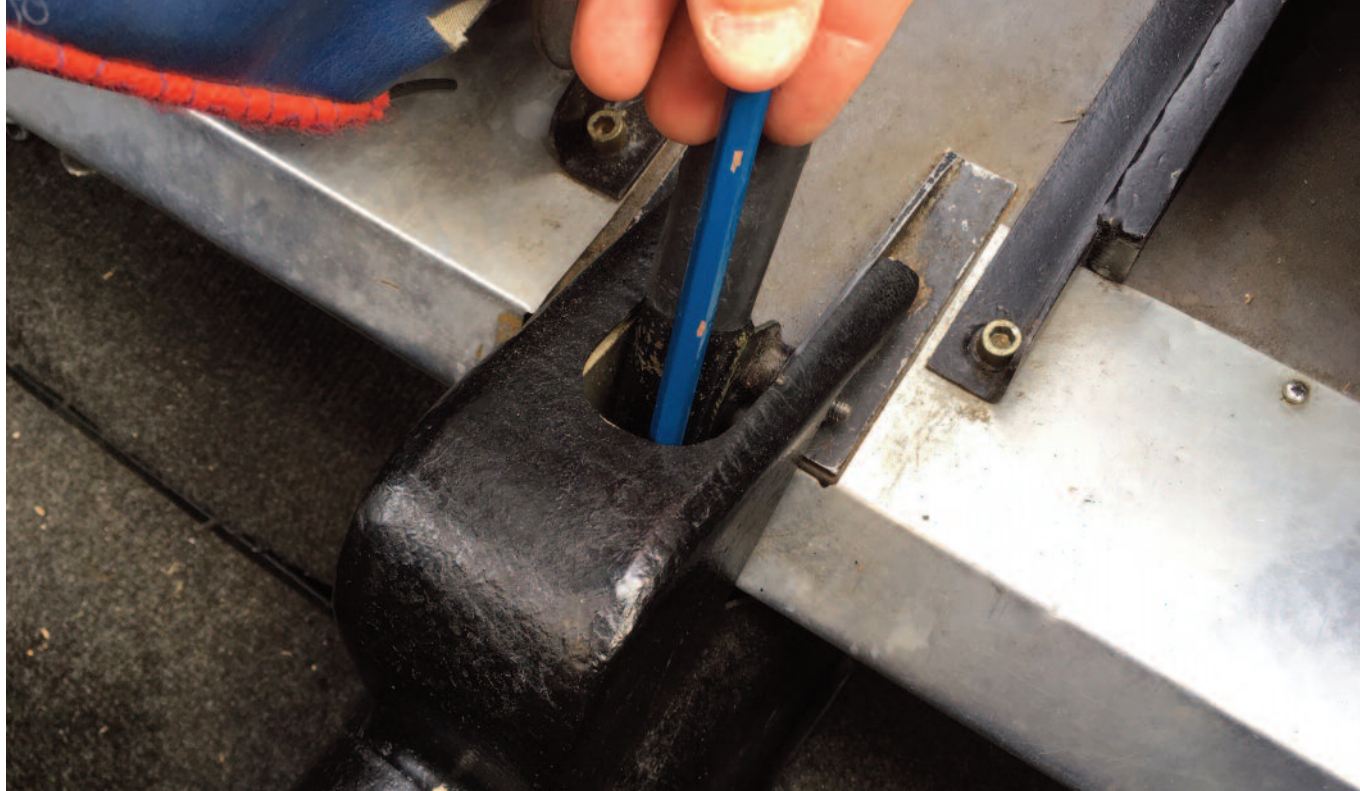
Pour les avions non-complexes, i.e. les avions légers de l’aviation générale (c’est le cas du F-BSBZ), le règlement ne change rien en pratique puisque le texte européen rappelle des règles de bon sens...

Exemple : un pilote commandant de bord ne doit pas autoriser l’usage par toute personne d’un équipement électronique à bord d’un avion, qui pourrait impacter le fonctionnement des systèmes de l’appareil ou la capacité du pilote à contrôler son appareil...

Autre règle de bon sens : au cas où la tablette quitterait son logement, sur action involontaire ou turbulence, le pilote doit s’assurer auparavant que dans cette situation, la tablette ne doit pas endommager des instruments, blesser une personne à bord ou bloquer les commandes. Il est nécessaire également de faire attention aux câbles ne devant pas créer une menace en étant laissés libres...

<https://securitedesvols.aero/productions/culture-aero/utilisation-defaillante-de-la-radio-et-quasi-collision>





### Un Rex interne

Un pilote nous a fait parvenir un Rex dont voici le contenu.

“Au retour d’un vol, je fais le ménage dans la cabine, en étant placé debout à l’arrière droit, siège avant droit basculé vers le tableau de bord. Je récupère différents objets, notamment sur la banquette arrière. Parmi ceux-ci, un crayon noir. Dans les manipulations, ce dernier m’échappe et retombe au sol. Je le cherche partout, sous les tapis, sous les sièges avant mais n’arrive pas à remettre la main dessus. À partir de sa position de départ, j’évalue sa trajectoire possible et la seule solution pour expliquer sa disparition est qu’il est passé dans le

carénage protégeant les câbles des commandes de vol à l’arrière des deux sièges avant. Récupérant un tournevis, je décide donc de démonter ce carénage en composites pour... tomber sur le crayon. Les probabilités pour que celui tombe parfaitement droit pour passer par cet étroit orifice étaient faibles mais non nulles ! Deux photos ont été prises pour illustrer ce Rex”.

Merci au pilote pour ce retour d’expérience. Pour des dommages pouvant être causés par des objets “étrangers”, les Anglo-Saxons parlent de FOD pour Foreign Object Damage. Un simple crayon peut avoir un impact sur une commande de vol... ■

