



FLASH SÉCURITÉ / BRIN d'AILES **N°5 – Décembre 2020**

De la fin du confinement...

Depuis le dernier Flash Sécurité (juin), il y a eu des hauts et des bas pour l'activité Vol moteur et notamment au sein de Brin d'Ailes, suite notamment au deuxième confinement. Ce dernier ne permettait d'effectuer dans une durée maximale de 3h00, déplacement au terrain compris, que des vols en solo (ou équipage de personnes vivant sous le même toit) dans un rayon de 20 km autour de son... domicile. Dans ces conditions, le BZ est resté dans son hangar sauf une fois, avec un vol de test PPL autorisé dans les dérogations.

Depuis ce 15 décembre, sauf à ne plus rien y comprendre, la reprise des vols est possible "dans le strict respect des conditions sanitaires et du couvre-feu (20h-6h)".

Le respect des conditions sanitaires impose donc le port du masque, y compris à bord de l'avion quand l'équipage ne vit pas sous le même toit. L'usage d'un gel hydroalcolique personnel, avant et après le vol, demeure une bonne pratique. Il est également vivement conseillé d'utiliser son casque personnel.

Certains clubs n'ont pas repris les vols, attendant une hypothétique autorisation de la DGAC qui avait interdit durant le second confinement l'instruction en vol. La nouvelle donne du 15 décembre autorise tout déplacement, y compris entre les régions. Les auto-écoles ont repris les séances de conduite. Si la FFA (Brin d'Ailes n'est pas un club fédéral) joue la prudence extrême sur son site (https://www.ffa-aero.fr/FR/frm_News_Fiche.awp?P1=318), la FFPLUM annonce que "bien que la situation sanitaire soit encore très compliquée, les annonces gouvernementales permettent d'entreprendre désormais tous les vols à partir du 15 décembre".

Durant le second confinement, un mail de l'assureur Verspieren, le 2 décembre, a mis en garde les clubs et fédérations sur le respect des consignes pour éviter toute difficulté auprès des assureurs. Le changement de règles intervenu le 15 décembre n'interdit pas les vols auparavant interdits. A chacun donc de prendre ses responsabilités ! En notant que la météo aura le dernier mot !

Du retour en vol...

Attention à votre situation administrative côté aéronautique au sortir du second confinement.

– Vous êtes à jour partout (SEP, Médical), rien n’interdit de voler. Attention cependant aux 3 décollages et 3 atterrissages aux commandes dans les 90 derniers jours pour pouvoir embarquer des passagers.

– Vous n’êtes plus à jour côté SEP ou côté Médical. Plusieurs cas sont à traiter car selon vos dates de péremption, vous avez pu bénéficier à l’issue du premier confinement de dérogations dont les plus étendues prendront fin le 31 décembre 2020.

De nouvelles dérogations sont attendues pour les pilotes privés en provenance de la DSAC mais, annoncées sur leur site, elles tardent à venir alors que les dérogations concernant les pilotes professionnels ont déjà été publiées ce 3 décembre.

Pour la visite médicale, la dérogation DSAC/PN 20-151 du 28 novembre 2020 étend jusqu’au 31 mars 2021 les butées qui avaient été initialement fixées par les dates limites d’application des précédentes dérogations, permettant :

– aux pilotes ayant bénéficié d’une extension partielle de la validité de leur certificat médicaux (compte tenu de la butée fixée par la date limite d’application) de bénéficier pleinement de l’extension, avec une nouvelle butée fixée au 31 mars 2021

Exemple : un pilote privé dont la périodicité de visite est de 1 an avec un certificat médical arrivant à échéance au 30 août 2020 avait, au titre de la dérogation 20-047 jusqu’au 31 décembre 2020 pour la renouveler. Avec cette nouvelle dérogation, il a maintenant jusqu’au 31 mars 2021.

– aux pilotes n’ayant pas encore bénéficié de dérogation, d’étendre la période initiale de validité (telle que fixée par la réglementation) de 4 mois sans dépasser la date limite d’application du 31 mars 2021, à condition de respecter les mesures d’atténuation des risques fixées par la dérogation.

Cette dérogation se trouve sur le site de la DGAC/DSAC. Saisir “DSAC Covid” dans votre navigateur pour arriver sur la page intitulée “Covid-19 : validité des formations, examens, qualifications et certificats” ou le lien en bas de page !

Côté validité de la SEP (qualification de classe

Single Engine Piston), il faut attendre la publication des dérogations annoncées prochainement... en espérant que cela intervienne avant la fin 2020.

Des nouvelles de l’avion

Après sa grande visite et sa sortie d’atelier après la fin du premier confinement, le BZ a repris les vols avec quelques soucis techniques passagers.

– **Flasque de cône d’hélice** : le flasque du cône d’hélice, en métal, a montré des signes de faiblesse avec un début de crique. Ceci a entraîné un aller-retour à Etampes (atelier EAME) pour déposer le cône, ce qui impose de déposer et de reposer l’hélice.

Après une tentative avortée cause météo, un aller-retour a été fait vers Dijon-Darois pour accélérer la manip mais le constructeur n’étant pas très réactif et exigeant deux jours pour percer et équilibrer l’ensemble, il a fallu refaire un aller-retour pour revenir chercher le flasque.

Il a fallu ensuite refaire un aller-retour à Etampes pour à nouveau déposer l’hélice et la remettre avec le cône cette fois.



Hors les vols pris en compte par des membres que l'on remercie, le coût total (flasque et main d'oeuvre pour la dépose/repose de l'hélice par deux fois - à dépassé les 1.000 euros dont 909 euros pour le flasque en carbone...

– **Problème de badin** : un pilote a noté des performances moindres en croisière, entraînant un doute sur la chaîne anémométrique. Les valeurs indiquées par le Badin étaient erronées. Une intervention en interne a permis de nettoyer le circuit du Pitot pour un retour au fonctionnement standard.

– **Réservoirs avant** : il faut évoquer deux autres points à surveiller très prochainement. Avant le second confinement, le réservoir avant gauche a eu tendance à "faire" un peu d'eau quand le plein n'était pas fait avant stockage de l'appareil. Avec les températures ambiantes en période hivernale, il est encore plus important de bien purger les réservoirs lors de la visite prévol, soit 5 purges à raison de 1 pour chaque réservoir avant, 2 pour le réservoir arrière sans oublier le point bas avec sa languette métallique empêchant le carburant de tomber sur le silencieux.

De plus, lors de l'unique vol effectué durant le second confinement, le pilote a noté que la peinture avait été attaquée à proximité de la purge du réservoir avant droit. Le second confinement n'a pas permis à ce jour de mieux analyser ce point.

L'image ci-dessous montre une légère montée avec un badin (faux) à moins de 90 km/h !



Deux brevets PPL en 2020

Malgré les confinements et la période d'activité réduite, deux brevets PPL ont pu être passés en 2020.

Bravo à Paul Merlaud et à Tommy Douillard, nouveaux brevetés, des brevets rondement menés car tous deux avaient déjà un bon passé aéronautique, ayant notamment tous les deux déjà acquis (pendant ou avant la formation pratique sur le BZ) le théorique PPL

Paul était déjà breveté planeur, avec de plus la pratique du motoplaneur (TMG), tout en étant en cours de formation pour devenir instructeur planeur. La nouvelle réglementation vélivole S-FCL (avril 2020) lui a permis d'utiliser une passerelle entre la SPL-TMG et le PPL avion. Le test pratique du PPL a été effectué par Pierre Fages.

Tommy était déjà breveté avion mais avec un LAPL restreint, issu d'un brevet de base, tout en faisant de la voltige sur... Extra 300. Il lui a donc fallu un complément de formation orienté sur la navigation pour obtenir le PPL complet. Le test PPL a été effectué par Robert Villanova.

Réservation toujours sur OpenFlyers

Depuis 15 ans, Brin d'Ailes utilise le système de réservation en ligne proposé par la société OpenFlyers. Mais la version utilisée depuis toujours (OF 1.0) datant de près de vingt ans, la société a décidé de ne plus assurer le suivi technique de cette version en 2021, imposant une migration vers la version actuelle (OF 4.2). Ceci avec un coût forfaitaire de migration très élevé, même avec une promotion à 50%, sachant que Brin d'Ailes ne retient de l'application globale que la réservation de base de l'avion et non pas des fonctionnalités plus sophistiquées comme le suivi de la maintenance ou la facturation des vols.

Au final, même si l'abonnement a plus que doublé (216,00 € TTC pour 2021), la migration a été finalement menée à un tarif très amical, faisant que Brin d'Ailes demeurera ainsi utilisateur de OpenFlyers en 2021. C'est une bonne nouvelle...

Validée ce 15 décembre, l'évolution est déjà en place avec une interface différente (choix de l'interface légère ou dynamique à faire en haut de page, l'interface dynamique semblant être la plus intéressante à l'usage). A noter l'affichage en haut de page d'ouverture des Taf et

Métar d'Orly. Dans Préparation Vol, de nouvelles fonctionnalités sont proposées comme la Météo ou une carte de la France permettant d'accéder rapidement aux fiches VAC des terrains. A découvrir lors de votre prochaine connection sur

<https://openflyers.com/brindailes>

Potentiel moteur

Il faudra très prochainement faire le point sur ce dossier, en notant que le Lycoming O-320D2A est déjà dans les extensions de potentiel autorisées par tranche de 100 heures entre 2.000 et 2.400 h du TBO (Time Before Overhaul). L'échange standard tel que pratiqué déjà à plusieurs reprises par Brin d'Ailes s'éleverait à environ 30.000 € (25.000 € pour le moteur en échange standard, ce qui n'est pas un moteur neuf, et environ 5.000 € pour la dépose-pose du moteur chez EAME), un budget qui n'est pas réaliste au vu de la trésorerie du club, le maintien à flot financier de Brin d'Ailes étant déjà dû à un membre.

Il faudra donc réfléchir à l'avenir, en notant les heures encore restant si elles permettent d'aborder la totalité de la saison 2021 ou non, après une année 2020 plus réduite.

Une solution à étudier pourrait être l'installation

d'un moteur d'occasion, à mi-potentiel par exemple, donnant "plus d'air" au club pour passer la période critique actuelle, notamment après la GV et le réentoilage de la voilure en 2020. A suivre...

Good Pilot sur internet

En aviation, il n'y a jamais de fin pour améliorer ses connaissances, ses compétences. Il faut toujours se tenir à jour pour "rester dans la boucle".

Créée par Thibault Palfroy, instructeur et examinateur bénévole en aéro-club à Lognes, responsable pédagogique d'un DTO et par ailleurs pilote de ligne, la chaîne YouTube intitulée Good Pilot est consacrée à la formation au pilotage.

De nombreuses vidéos abordent différents domaines : Navigation, Panne, Briefing avant vol, Atterrissage, Intégration sur un terrain, Radio, Retours d'expérience, etc. Ces vidéos sont consultables gratuitement.

De plus, chaque mois, à raison d'un cours par semaine, des séances en ligne sont proposées gratuitement en direct avec un thème particulier à chaque fois.

Consultation vivement recommandée sur

<https://www.goodpilot.fr/liste-vidéos>



Lectures proposées

Quelques articles proposés à la lecture durant la période hivernale !

Gérer une panne radio <http://www.aerovfr.com/2020/12/gerer-une-panne-radio/>

Voler en hiver <http://www.aerovfr.com/2020/12/gerer-une-reprise-hivernale/>

Rex et RTBA <http://www.aerovfr.com/2020/12/intrusion-dans-le-rtba/>

Turbulence de sillage <http://www.aerovfr.com/rubrique/cockpit/page/2/>

Egaré en navigation ? <http://www.aerovfr.com/2020/11/un-moment-degarement/>

Eviter la perte de contrôle en TdP <http://www.aerovfr.com/2020/09/eviter-la-perde-de-contrôle-en-tour-de-piste/>

