

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, Février 2017.

Textes : Antoine Baise et Guy Mercier

Amies et amis pilotes, bonjour.

Déjà un mois et demi de passé depuis le début de la l'année. En ce tout début de février, le 2, on fête la Chandeleur. On connaît surtout la Chandeleur en tant que jour des crêpes. La tradition attribue cette coutume au pape Gélase I^{er} qui faisait distribuer des crêpes aux pèlerins qui arrivaient à Rome. De nos jours, la coutume des crêpes s'est perpétuée. Selon la croyance populaire, les crêpes figurent le retour du soleil après les longues nuits hivernales.

Lorsqu'on cuisine la première crêpe, tout l'art est de la faire sauter en la retournant dans la poêle que l'on tient d'une main, pendant que, dans l'autre, on serre bien fort une pièce d'or ou plus communément une pièce de monnaie, gage de prospérité et de bonheur pour l'année entière.

Une retombée élégante et non pliée de la pâte serait de bon augure pour financer les heures de vols. Attention toutefois à l'atterrissage de la crêpe dans la poêle en cas de fort vent cross.

La consommation de crêpes serait donc un hommage à la renaissance de la nature, au cycle de saisons et plus précisément au printemps qui s'annonce. En effet, en ce début du mois de février, l'astre se lève de plus en plus tôt et se couche de plus en plus tard ; la durée du jour s'allonge de 3 minutes par jour. Et donc ainsi nous disposerons de plus de temps pour voler. Et qui dit plus de temps pour voler, dit plus de temps partagé avec les copains et copines pilotes. C'est super !



Comme dit le dicton, à la chandeleur, l'hiver se meurt ou reprend vigueur. Il a fait beau ce 2 février ; gageons que la météo soit clémente en attendant le printemps. Pour ceux qui n'ont pas volé beaucoup, voire pas du tout durant l'hiver, il est temps de reprendre le manche et le palonnier. N'oubliez pas de vous faire aider pour vous remettre à niveau, non pas de vol, mais de capacités. Il peut s'avérer que certaines manœuvres ne nous paraissent plus aussi faciles, faute d'entraînement.

Petit rappel de réglementation : « *Un pilote peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion transportant des passagers à condition d'avoir effectué au cours des 90 jours précédents au moins 3 décollages et 3 atterrissages comme pilote manipulant les commandes d'un avion du même type ou de même classe, ou d'un simulateur de vol du même type* ».



Eviter les abordages.

Comment pouvons-nous diminuer le risque d'une collision en vol surtout sur un aérodrome non contrôlé ?

Voler est chargé de distractions de toutes sortes. Et en tant qu'humain, nous avons tant de limitations ! Mais d'un point de vue prioritaire, qu'est-ce qui pourrait être plus important que ne pas heurter un autre aéronef ?

Il est stupéfiant qu'avec toute notre technologie, nous continuons à avoir des collisions en l'air. Un jour un accrochage eu lieu en courte finale par un élève pilote avec un autre appareil. Aucun avion n'a jamais vu l'autre. Personne ne fut tué ; ce qui permit de discuter avec eux. L'élève pilote était très occupé à vouloir exécuter un beau circuit tandis que l'autre admit être très occupé à montrer des choses au sol à ses passagers.

Évidemment, opérer près d'un aéroport est l'endroit le plus vulnérable pour une collision en plein ciel. La suffisance pourrait à tout moment nous coûter nos vies.

Laissons-nous nos radios faire le nettoyage à notre place ? Supposons-nous qu'en annonçant nos positions et intentions tous les autres resteront hors de notre chemin ? Rappelez-vous que sur certains aérodromes non contrôlés, il n'y a pas d'obligation d'avoir une radio ou même de l'utiliser. Consultez les AIP à ce sujet. Notre tête doit être sur un pivot car nous avons tant d'angles morts dans un avion que nous devons pro activement regarder à l'extérieur dans toutes les directions quand c'est possible. Des drames peuvent être évités en balayant le ciel du regard plus activement dans le but de voir d'autres avions.

Vous pouvez inviter vos passagers à voir d'autres appareils, car pour un commandant de bord, éviter d'autres avions est une priorité absolue. Agissez en conséquence !



Situation dangereuse.

Jour : samedi 21 janvier.

Heure : entre 16 et 17 h.

Lieu : circuit de l'aérodrome de St-Ghislain.

Piste en usage : 09.

Circuit standard main gauche.

Conditions météorologiques : aucun nuage dans ce magnifique ciel bleu hivernal. Vent presque nul.

QNH 1027 hPa.

Visibilité : brume d'inversion qui réduit très fortement la visibilité face au soleil qui est déjà relativement bas.

Les faits : j'accompagne deux amis pour un vol en Grumman. Les deux Cessna 172, le OO-FCE et le OO-HER partent également pour un vol local. Après notre petite balade nous revenons vers EBSG pour quelques circuits. Contact radio et demande des informations pour une intégration dans le circuit. Nous passons verticale terrain et nous éloignons pour rejoindre le vent arrière en son début comme cela doit être exécuté.

Après le deuxième touché décollé ou *touch and go* si vous préférez, nous entendons le HER revenir et demander une approche directe sur la 09. Le préposé à la tour lui dit de rappeler longue finale. Peu après, le FCE revient lui-aussi et s'intègre derrière nous en vent arrière après être passé verticale terrain.

Il nous avait été demandé de rappeler en finale lors de notre report en vent arrière. Le FCE reporte en downwind. L'homme de la tour lui dit qu'il est numéro 2.

Vous trouvez que c'est confus ? Et bien vous avez raison, car en vérité les trois avions se trouvaient dans une situation très confuse qui aurait pu devenir sans avenir...

Du coup, grand embrouillement ! J'interviens et demande à la tour « *qui est numéro 1 ?* ».

Complètement perdu dans son méli mélo, le commandant d'aérodrome ne sait pas quoi répondre et ne dit rien.

Le pilote du HER comprend enfin qu'il a semé la pagaille et décide de faire une verticale terrain. Sage décision qui nous rassure car avec une visibilité très médiocre face au soleil, impossible de repérer un trafic.

Analyse de la situation ou trouvez l'erreur.

Demander une approche directe de la part du HER constitue une infraction. C'est en effet interdit sur un aérodrome non contrôlé. (*Voir le mot de l'instructeur ci-après*).

Deuxièmement, de la part du commandant d'aérodrome, demander au pilote de reporter en longue finale, conforte celui-ci dans son erreur. Là, le pilote peut se sentir autorisé même si nous savons qu'il n'y a pas d'autorisation sur un aérodrome non contrôlé. C'est qu'il s'en passe dans la tête... et donc ne pas interdire cette manœuvre et omettre de demander au HER de reporter verticale est une erreur. Car même si nous sommes sur un terrain non contrôlé et qu'une telle demande n'est pas obligatoire, elle s'avère nécessaire dans ce cas-ci et peut rassurer quant au respect des règles d'intégration et éviter le tout et n'importe quoi.

En procédure radio il est recommandé d'écouter attentivement bien avant de prendre contact. Ceci nous permet non seulement de connaître les éléments à l'avance mais aussi de savoir ce qui se passe dans le circuit ou aux abords de l'aérodrome. Et dans le cas qui nous préoccupe, le pilote du HER devait savoir qu'il y avait deux avions dans le circuit qui, soit dit en passant, sont dans la légalité alors que lui a l'intention de se mettre dans l'illégalité.

Voyons un peu plus loin ce qui ce serait passé si le HER n'avait pas décidé de passer verticale terrain.

Le Grumman se trouve en étape de base suivant la procédure d'un circuit normal et correct. Le HER arrive directement en finale sur la droite du Grumman.

D'un point de vue règles de l'air et plus particulièrement de la prévention des abordages, le HER étant en finale, a la priorité. Le HER, venant sur la droite du Grumman, a de nouveau la priorité. Il a donc doublement priorité sur le Grumman. Toutefois, le HER ayant procédé dans une forme d'arrivée interdite, nous pouvons nous demander où sont les torts et qui serait responsable en cas où les deux avions se seraient percutés.

Quelles pourraient être les conséquences d'un tel accident pour EBSG ?

Il y aurait bien sûr une enquête approfondie sur les causes et déterminer qui est coupable...

Mais tout autour de l'aérodrome il y a beaucoup d'habitations ; et si les avions entrant en collision tombent sur les habitations, les riverains auraient tôt fait en sorte de faire fermer l'aérodrome.

Et alors, tous les pilotes seraient ainsi punis à cause de la négligence de l'un ou l'autre...



Le mot de l'instructeur. Intégration en aérodrome.

Pour rappel, à EBSG (selon l'AIP), le service rendu est seulement de l'information basique (Info only), pas de service de contrôle (No ATC). Nous sommes donc bien dans le cas d'un aérodrome non contrôlé.

De manière générale, l'intégration d'un circuit d'aérodrome se fera :

- Suivant les prescriptions spéciales qui régissent l'emploi de cet aérodrome et/ou
- Par un survol préalable de l'aérodrome afin d'observer les indications de l'aire à signaux, de rejoindre le début de vent arrière à hauteur exacte du circuit et poursuivre les manœuvres classiques du circuit d'atterrissage (EBSG, EBCF,...).



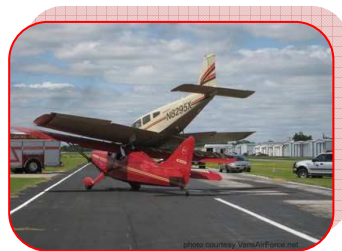
Remarques :

- Sur un aérodrome contrôlé, cette procédure peut être modifiée sur instruction de la tour.
- Sur un aérodrome non contrôlé, le passage à la verticale des installations doit se faire avec prudence en cas d'activité de planeurs ou parachutage.
- Les informations relatives au sens d'atterrissage transmises par la station radio d'un aérodrome non contrôlé n'ont pas valeur d'instruction ou d'autorisation et ne dispensent pas le pilote de l'observation des signaux de vol. Les pilotes ont l'obligation d'observer ces signaux avant de décoller ou de s'intégrer dans le circuit d'aérodrome (EBSG).
- En aérodrome non contrôlé, l'intégration directe dans le circuit en étape de base ou en finale est interdite (EBSG).
- Vous trouverez les conditions particulières qui régissent l'emploi d'un aérodrome dans l'AIP.

Antoine Baise, instructeur de vol.



Les photos du mois



Prenez plaisir à voler mais faites le prudemment.