

# Cockpit



## Info Aéroclub Mons-Borinage EBSG, février 2020

Textes : Antoine Baise, Philippe Boutefeu et Guy Mercier

### *Sommaire :*

Vérifications avant l'alignement sur la piste.

Incursion de piste et facteur humain.

Airprox

Note de l'instructeur : changer de pays... comment faire ?

Licence PLL ou LAPL, voire ULM, que choisir ?

La vie de l'aéroclub

NOTAM



### *Vérifications avant l'alignement sur la piste.*

Il y a une dizaine d'années, bien avant que l'on instaure la DTO, un élève pilote part pour une navigation en solo à destination de EBKT et retour à EBSG.

Après un temps de vol qui lui parut plus long que ce qui était prévu pour revenir, il aperçut une longue ligne grise dans le lointain, la mer. On est en droit de se demander si les points de repères survolés correspondaient avec ceux lus sur la carte...

La raison de cette erreur de navigation prit naissance lors du départ de Wevelgem, car notre pilote omit de vérifier le calage de son conservateur de cap avec la boussole et l'axe de la piste.

La question que l'on peut se poser est : « Y-a-t-il quelques vérifications finales à faire lorsqu'on tourne pour s'aligner sur la piste ? ».

Il y a trois choses à considérer.

Premièrement, jeter un coup d'œil à la manche à air. C'est le meilleur indicateur du vent dont on peut disposer pour le décollage car elle se trouve souvent près de l'entrée de piste. Les conditions changeantes du vent peuvent vouloir dire que ce qui était dit à la radio par le contrôleur ou l'agent AFIS il y a deux minutes n'est plus valable.

Je rajouterai que lors du taxi, elle permet de voir l'orientation du vent pour bien positionner les commandes de vol durant le roulage.





Deuxièmement, vérifier qu'il n'y a pas de trafic en finale. Ceci est essentiel car les contrôleurs peuvent faire des erreurs tout comme les pilotes. Ne vous fiez donc pas au fait d'avoir reçu une clearance de décollage. Regardez bien la finale, voire aussi l'étape de base pour distinguer s'il n'y a pas un aéronef en approche qui selon les règles de l'air a priorité. La personne qui se trouve dans la tour n'a peut-être pas vu l'arrivant ; elle n'a peut-être même pas regardé comme c'est souvent le cas à EBSG. (*Lire l'article suivant*).

Finalement, lorsque vous êtes aligné sur la piste, vérifiez votre gyro directionnel s'il est en concordance avec la boussole et le QFU. Si ce n'est pas le cas, soit votre instrument n'est pas bien réglé, soit vous vous êtes trompé de piste. C'est une erreur plus facile que vous ne pouvez le penser si deux débuts de pistes se croisent à un même endroit.

D'autres choses telles qu'un briefing de départ ou une vérification des commandes de vol peuvent être faites avant d'annoncer à la tour qu'on est prêt. Personnellement je n'aime pas me trouver à l'arrêt sur la piste plus longtemps que nécessaire en tournant le dos au trafic en approche. Et tant les contrôleurs que les agents AFIS ou même les commandants d'aérodrome n'apprécient pas qu'un avion reste à l'arrêt sur la piste après avoir reçu sa clearance de décollage à moins que le pilote n'ait informé le contrôleur qu'il a besoin d'un peu de temps en position juste avant de commencer le roulage.



### *IncurSION de piste et facteur humain.*

Dans le numéro 4 du mois d'août 2018 de « Cockpit » je vous parlais d'une incursion d'espace contrôlé. Mais il existe aussi l'incursion de piste.

Qu'est-ce qu'une incursion de piste ?

Définition de l'OACI :

« Événement qui se produit à un aérodrome et qui se traduit par la présence **inappropriée** d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans la zone protégée d'une surface destinée aux atterrissages et aux décollages des aéronefs. »

Sur un aérodrome contrôlé, une incursion de piste est le fait qu'un avion, ou tout autre véhicule, entre sur la piste sans en avoir reçu l'autorisation de la tour.

Sur un aérodrome non contrôlé, hormis le fait qu'il n'y a pas d'autorisation, un aéronef au départ franchit les lignes jaunes de la limite du point d'attente et de la piste pour, par exemple, exécuter sa check-list avant décollage plutôt que de la faire avant lesdites lignes.

Autre cas, un appareil s'engage sur la piste alors qu'un avion est en finale. Dans ce cas nous savons que cet avion brûle la priorité à l'appareil en phase d'atterrissage. Ceci est une infraction grave car elle met la sécurité en péril.

Et c'est précisément ce qui s'est passé le vendredi 7 février 2020.

Explication des faits.

Aérodrome : EBSG

Piste en usage : 09

Circuit : standard main gauche

Conditions météo : 16009KT 9999 09/01 Q1024 NSC



Nous sommes en semaine et c'est une des très rares journées de beau temps que ce mois de février nous a offert.

Un avion Cessna 172 est en circuit pour la piste 09 d'EBSG.

Le pilote s'annonce à la radio à chacune des positions dans le circuit, à savoir : «*Downwind, baseleg et final* ».

Sur le parking un avion de type XXX met en route et contacte la tour pour avoir les informations de roulage en vue de partir.

Le préposé à la tour faisant office de commandant d'aérodrome lui renseigne la piste en usage, la 09, ainsi que le QNH. Après avoir collationné, l'avion roule jusqu'au point d'attente de la 09 et exécute sa check list.

Pendant ce temps le Cessna est arrivé en finale et s'annonce comme tel.

Une fois prêt, XXX avertit la tour qu'il est prêt pour partir.

Le préposé de la tour lui répond illico presto : « *line up and take off at your discretion* ».

Et l'avion s'aligne sur la piste et décolle alors que le Cessna se trouve en courte finale.

Nous avons à faire ici à un non respect des règles de l'air de la part de XXX concernant la priorité d'un avion en phase d'atterrissage.

Il eut été plus judicieux de la part du commandant d'AD de demander au XXX de maintenir la position et l'informer qu'un appareil était en courte finale. Ceci constitue en effet une INFORMATION importante.

Est-ce que ce préposé a regardé en direction de la finale au moment où l'XXX voulait partir ?

Est-ce que le pilote de XXX a regardé s'il n'y avait pas d'avion en approche ?

Telles sont les questions que l'on est en droit de se poser.

La plupart des préposés à la radio de la tour utilisent constamment l'expression « at your discretion ». Est-ce vraiment nécessaire et comment cette expression est-elle perçue ? Peut-être pensent-ils qu'en disant cela ils se mettent à couvert !!! Peut-être cela leur donne-t-il un sentiment de protection !!! En connaissent-ils seulement la signification ?

Littéralement, « *discretion* » en Anglais veut dire : discrétion, prudence, sagesse, jugement, discernement. En phraséologie de procédure radio, « At your discretion » veut tout simplement dire « *à votre convenance* ».

Cela ne sous-entend en aucune manière que c'est la responsabilité de l'autre. Bien que le pilote soit le premier responsable des ses actes.

Il importe que la vigilance exercée en vue de déceler les risques d'abordage ne soit pas relâchée tant à bord des aéronefs que dans la tour, quels que soient le type de vol et la classe de l'espace aérien dans lequel évoluent les aéronefs, et au cours des déplacements sur l'aire de mouvement d'un aérodrome.

Peut-on dire que ces événements constituent un « incident de la circulation aérienne » ?

La réponse est oui. Dans ce cas un compte rendu d'incident de la circulation aérienne aurait pu être transmis à l'organisme ATS intéressé (ici la tour d'EBSG) car il s'agit bien de proximité d'aéronefs (AIRPROX = Aircraft Proximity).

La définition donnée par l'OACI.

*An AIRPROX is a situation in which, in the opinion of a pilot or air traffic services personnel, the distance between aircraft as well as their relative positions and speed have been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised. (ICAO Doc 4444 : PANS-ATM).*

Un AIRPROX est donc un incident au cours duquel deux aéronefs se sont trouvés dans une situation de rapprochement dangereux. Rapporter un airprox constitue un élément important de la sécurité aérienne. Il doit faire l'objet d'une analyse visant plus à améliorer les procédures ou la formation des personnels qu'à sanctionner les éventuels fautifs.

Si une situation de proximité vous arrive, vous devez, en tant que pilote, en avertir immédiatement l'ATC ou l'agent de la tour par radio, les détails seront ensuite reportés par le « contrôleur » à l'autre intéressé. S'il n'est pas possible de transmettre cette information en vol – parce que la fréquence radio est fort utilisée – le pilote doit rapporter l'incident le plus tôt possible après l'atterrissage.

La sécurité aérienne est l'affaire et la responsabilité de tous les intervenants.

L'aérodrome de Saint-Ghislain est non contrôlé. Ceci implique que les messages radio délivrés par la tour relèvent uniquement de l'information.

Les principales informations transmises sont la piste en usage, le QNH et le vent.

D'autres informations sont très intéressantes parce que concernant la sécurité comme

- vérifier la sortie du train d'atterrissage pour les avions concernés,
- le maintien de la position avant l'alignement sur la piste si un appareil est en finale (comme cela aurait dû être fait dans le cas exposé ci-dessus),
- la position d'un autre trafic dans le circuit.

Le moins que l'on puisse dire c'est que ces informations sont fortement appréciées par les pilotes. Il suffit de se rappeler l'un de nos copains qui s'est posé sur le ventre ayant oublié d'actionner la commande de sortie du train d'atterrissage. L'accident aurait pu être évité avec une annonce « *check gear down* »...

Une autre situation qui peut se présenter, un avion à ailes hautes se positionne au point d'attente perpendiculairement à l'axe de piste et de ce fait ne peut pas voir si un avion se présente en finale.

Une bonne observation de ce qui se passe aux alentours de l'aérodrome et surtout en finale peut apporter son lot de sécurité. Nous sommes d'accord pour dire que l'éducation des pilotes doit être faite en amont et vous en conviendrez : on est jamais trop prudent...

*Make it safe!*



## *La note de l'instructeur.*

Changer de pays... comment faire ?

- On me demande souvent comment j'ai fait pour avoir une licence française. La réponse est simple, j'ai demandé !

Un pilote de nationalité belge détenant un titre aéronautique en état de validité délivré par l'aviation civile belge peut demander le transfert vers la France de sa licence. Pour cela il remplit le formulaire (07i-Formlic), complète sa demande par plusieurs documents et surtout il ne doit pas oublier de joindre l'authentification de sa licence. Cette authentification de licence doit être demandée auprès de son autorité. Il ne doit pas non plus oublier de payer une redevance, comme il est indiqué sur le formulaire 07i mais seulement après avoir été contacté.

- Et sinon, pour passer la frontière en vol, il faut faire quoi encore ? Déposer un plan de vol ... ?

Pour cela, rien de plus simple, il suffit de téléphoner.

Au départ de la Belgique, contactez le +32 2 206 25 40 et au départ de la France, contactez le BRIA au +33 557 926 084.

En plus, nos avions sont connus et ils ont déjà toutes les caractéristiques enregistrées dans leur base de données.

PS : n'oubliez surtout pas de le clôturer à votre arrivée auprès d'un de ces deux numéros. Communiquez toujours votre numéro de GSM sur votre plan de vol, cela permettra qu'on vous contacte si vous avez oublié de clôturer votre plan de vol.

*Antoine Baise, Instructeur de vol, Head of Training.*



## *Licence LAPL ou PPL ? Voir ULM*

Vous voulez voler en avion ou en ULM mais vous ne savez pas quoi choisir ?

J'espère que ce qui suit va vous aider à trancher, voire d'aider un futur pilote à faire son choix !

Il y a de grandes différences entre le brevet de pilote privé avion (PPL ou LAPL) et le brevet de pilote ULM belge (ou français).

La licence de pilote ULM française ne demande pas de certificat médical, la belge demande un certificat de classe 4. Les licences avion nécessitent de se soumettre à une visite médicale d'aptitude chez un médecin agréé (certificat médical de classe 2 pour la PPL ou certificat médical LAPL). Le brevet de pilote ULM est acquis à vie en France, mais pas en Belgique.

### **PPL ou LAPL, laquelle choisir ?**

Si on possède la PPL ou Private Pilot Licence, cela nous donne le droit de piloter tout avion, en principe sans limitation. La LAPL ou Light Aircraft Pilot Licence limite le poids de l'avion à deux tonnes et le nombre de passagers à trois. La LAPL permet donc de piloter quasiment tous les avions des aéroclubs, mais la PPL permet d'ajouter à ses compétences des qualifications supplémentaires comme piloter un bimoteur ou un avion à train rentrant, un avion de 6 places...

Par ailleurs, posséder le brevet de pilote certifié que vous avez passé les examens avec succès mais qu'en est-il de votre pratique ? Depuis combien de temps n'avez-vous pas pris les commandes, effectué un tour de piste ou une navigation ? C'est la licence qui certifie votre pratique car piloter en toute sécurité nécessite une pratique régulière. En cas d'interruption de longue durée, cela nécessite un contrôle de votre capacité à piloter.

Pour la PPL, celle-ci est valable à vie. Par contre la qualification SEP (Single Engine Piston) n'est valable que 2 ans ; pour revalider il faut faire une prorogation. Cela nécessite :

- soit un contrôle en vol de plus d'une heure par un examinateur (FE ou Flight Examiner) dans les 3 mois précédant l'expiration,
- soit avoir effectué 12 heures de vol, 12 décollages et 12 atterrissages dans les 12 mois précédant la date d'expiration de votre qualification. Dont 6 heures en tant que commandant de bord et un vol d'entraînement d'une heure au moins avec un instructeur.

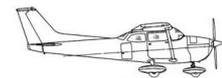
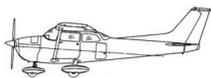
Pour la LAPL, celle-ci est valable aussi à vie, il n'y a plus de prorogation. Cependant pour pouvoir prendre les commandes vous devez avoir effectué, dans les 24 mois précédents, 12 heures de vol en tant que pilote et un vol d'entraînement d'une heure minimum avec un examinateur.

La licence se passe en deux temps : la partie théorique, identique pour la PPL et la LAPL, est un examen au sol en temps limité sous la forme de QCM, que l'on présente dans les centres d'examen de l'Administration de l'Aéronautique. Il faut obtenir 75 % de bonnes réponses dans chaque branche (4 communes et 5 spécifiques) et il n'est valable que deux ans. Dans ce laps de temps il faut passer l'épreuve pratique en vol qui consiste pour la PPL et la LAPL en une navigation et quelques exercices avec un FE (Flight Examiner) qui nous juge d'après notre pilotage.

Le délai de deux ans entre l'examen théorique et l'examen pratique semble confortable mais dans la réalité ce n'est pas toujours évident. En effet, deux ans c'est vite passé ! La météo joue un rôle et empêche souvent d'aller voler, et les finances sont très sollicitées. Il est donc parfois intéressant de ne pas passer cet examen trop tôt !

Le minimum requis est de 30 h de vol pour la LAPL et de 45 h de vol pour la PPL avant le test. Cela représente pas mal d'euros de dépense, et rares sont les élèves qui passent et réussissent leur brevet après 30 ou 45 h de vol. L'addition monte plutôt alors pour obtenir sa licence...

*Philippe Boutefeu, Instructeur de vol.*



## **NOTAM.**

L'aérodrome de Kortrijk Wevelgem (EBKT) sera fermé à la circulation aéronautique du 2 au 17 mars 2020 pour cause de travaux.

*From:02 MAR 20 05:00 Till:17 MAR 20 22:00*

*Text:AD CLSD DUE TO WIP*

## *La vie de l'aéroclub.*

### *L'homme heureux du mois.*

Et bien ce mois-ci, c'est au tour d'Onur Menekse d'être très heureux puisqu'il a décroché sa licence pilote privé après un examen pratique très bien réussi. Sincères félicitations et que tes vols t'apportent beaucoup de plaisir et de satisfaction.



*Que diriez-vous d'une petite escapade en groupe !*

## **Tous à Sedan le 4 avril !**

**Rendez-vous à l'aérodrome de Sedan (LFSJ)**

**En avion, en voiture ou à vélo...**

Une journée de détente et un programme varié :

- Pas loin : 9 km à l'est de Sedan
- Une piste en tarmac de 800 m
- Une piste en herbe de 1100 m
- Un musée des débuts de l'aviation
- Un bowling 14 pistes
- Un karting & Mini Bike Indoor
- Un resto avec vue sur le lac
- Visite possible du Château de Sedan



### *Les avions.*

Après plus d'un an d'immobilisation, le OO-HER est enfin en état de vol. Beaucoup de travaux ont été exécutés, entre autres un nouveau pare brise, un traitement anti corrosion sur certaines parties, la réparation de tôlerie du bord d'attaque de l'aile droite endommagée suite à un « bird strike » (collision aviaire), et le vol d'essai a été effectué. Toutefois, avant de pouvoir le louer, l'avion doit aller à EBKT chez Lambert Avionic pour recevoir une nouvelle radio 8.33 et un nouveau transpondeur mode S. Et comme l'aérodrome d'EBKT sera fermé pour une quinzaine de jours, il faudra encore patienter...

Pas grave, maintenant on a l'habitude...



### *La rubrique des rappels.*

Lorsque vous avez terminé votre vol, n'oubliez pas de mettre le control lock en position ainsi que le cache tube de Pitot. Et plus encore, lorsque vous remisez les Cessna 150 dans le hangar, pensez à positionner le petit bac derrière et contre la roue avant. **Il y a un certain relâchement à ce niveau** ; en effet il arrive encore trop fréquemment que ces actions ne sont pas exécutées. Nous comptons sur les instructeurs pour veiller à l'éducation de leurs poulains. Soyez-en remercié.



*Enjoy your flights and fly safely*

