

Cockpit



Info Aéroclub Mons-Borinage EBSG, janvier 2021

Textes : Christian Rousseuw, Antoine Baise et Guy Mercier

Sommaire

Le jeu des trois erreurs : trois erreurs peuvent conduire à l'accident

Note de l'instructeur : revoler, les conditions

Les questions de l'instructeur

Annexe 19 de l'OACI : rapports de sécurité

Rappel du service des douanes

Réponses aux questions



Le jeu des trois erreurs.

Connaissez-vous le jeu des trois erreurs ?

À vrai dire ce n'est pas un jeu à proprement parler mais plutôt une situation dangereuse dans laquelle un pilote peut se mettre. Dans notre activité aérienne il s'agit de considérer la sécurité comme étant primordiale et pour cela nous devons être mentalement bien.

Car s'il est facile d'annuler un vol pour raison de maladie, de problème technique ou de mauvais temps, être mentalement bien est beaucoup plus subtil, et il s'agit de pouvoir s'en rendre compte.

Un ancien pilote leader de la patrouille de démonstration de l'USAF, les Thunderbirds, reconnaissait qu'il s'agissait d'une préoccupation en matière de sécurité. Les pilotes de la patrouille adoptèrent la règle des « *trois circonstances et on est exclu* ». C'est-à-dire que si trois erreurs mentales étaient commises, ce qui en soit n'était pas un gros problème, mais qu'ils indiquaient collectivement qu'ils n'étaient pas dans leur jeu, ils mettraient fin à leurs manœuvres et atterriraient.

Voici quelques facteurs pouvant influencer sur la sécurité de votre vol :

- être énervé pour une raison ou l'autre
- être fatigué
- ne pas se sentir bien
- avoir consommé de l'alcool ou des produits peu recommandables
- être sous l'influence de médicament(s)
- tomber dans le piège des habitudes
- négliger la préparation du vol
- manquer de rigueur dans l'accomplissement de notre fonction de pilote.

Afin d'illustrer ceci, voici la narration d'un évènement récent.

Par un bel après-midi d'automne ensoleillé, une personne se présente à l'aérodrome pour voler. Il faut savoir que nous avons là à faire à quelqu'un de particulièrement obstiné dans le non respect de la procédure radio, et bien que lui ayant déjà à plusieurs reprises donné des conseils sur la pratique correcte de la radiotéléphonie, cette personne persiste à ne pas se corriger.

En venant inscrire son vol au bureau de piste, ce pilote n'arrête pas de parler d'une façon pour le moins énervée et de se plaindre que l'appareil avec lequel il va voler a un problème de « rudder » et que le palonnier reste bloqué dès qu'on l'utilise à fond... Et bien que lui ayant marqué mon étonnement à vouloir voler avec un appareil qui a un problème, ce pilote n'abandonne pas son désir de partir voler avec ledit engin. Après avoir couru dans tous les sens entre l'avion et le hangar, il s'installe à bord et procède à la mise en route. Au moment où le moteur démarre, l'appareil fait un bon en avant. Les freins n'auraient ils pas été appliqués ? Appel radio pour demander les informations de roulage. Je lui communique la piste 09 et le QNH. Comme expliqué plus haut, ce pilote persiste dans « sa propre » procédure radio et me collationne le QNH et la piste 27. Vous avez bien lu, la piste 27.

Comme il n'y a pas le moindre trafic, je décide de le laisser dans son jus... pour qu'il apprenne de son erreur... Et voilà notre pilote parti vers la 27. Au moment de partir, il m'averti qu'il va s'aligner et décoller sur la 27. Et là, paf, je l'informe que je lui avais donné la piste 09. Bien évidemment, son égo ne voulant pas reconnaître son erreur, il prétend que j'ai donné la 27... Je le reprends en confirmant que j'ai bien donné la 09 parce que le vent est du 160°/ 8 kts. Je lui dis de monter sur la piste, de faire demi tour et d'emprunter le taxiway jusqu'au point d'attente de la 09. Il s'engage donc sur la piste pour faire demi-tour et son palonnier reste bloqué et il n'arrive plus à orienter la roue de nez. Et voilà la piste encombrée avec un appareil bloqué. Solution, arrêter le moteur, descendre de l'appareil et remettre cette roue de nez droite. Par chance, une bonne âme présente alla lui donner un coup de main. Heureusement, la suite du vol s'est bien déroulée.

Si nous analysons la situation, nous pouvons constater une accumulation d'erreurs.

1. Vouloir aller voler en étant particulièrement énervé.
2. Mise en route sans application des freins – la check-list a-t-elle était exécutée ?
3. Erreur de procédure radio.
4. Se tromper de piste.
5. Ne pas reconnaître son erreur.

Ça fait quand même beaucoup, ne trouvez-vous pas !

Est-ce que ce pilote était mentalement bien pour exécuter un vol ? Certainement pas.

Avoir le droit de piloter un avion est quelque chose de merveilleux qui nous est permis parce que nous avons acquis des connaissances pour le faire. Mais ce privilège ne nous écarte pas de nos responsabilités envers nous-mêmes, envers les autres même si on vole seul à bord et envers le propriétaire de l'avion.

Si on a le moindre doute quant à notre état mental, mieux vaut aller faire une autre activité.

Être bien dans son corps et bien dans sa tête sont la clé pour voler en toute sérénité.

Rappelez-vous, trois erreurs et vous vous trouvez en situation propice à un accident.



Note de l'instructeur.

Le bon temps va bientôt revenir, les journées commencent à rallonger, nos envies d'évasion vont se faire ressentir. La reprise des vols après une interruption peut être parfois un facteur de stress et d'erreurs. Voici quelques rappels avant de repartir :

- 1) Vérifions la validité de nos documents de vol
 - Notre licence, est ce que ma SEP est toujours valide ?
 - Le médical, est-il toujours valide ?
 - Mes cartes, de quand datent-elles ?
 - Les NOTAMS, y a-t-il eu des changements ?
- 2) L'expérience récente (FCL.060)
Pour l'exercice des privilèges d'une licence, si l'on doit transporter des passagers, le pilote doit justifier d'une expérience récente (avoir volé dans les 90 jours précédents et effectué 3 décollages et 3 atterrissages).
- 3) Attention à l'excès de confiance et n'hésitons pas à solliciter un instructeur.
Pour rappel, dans le ROI : Art. 25
Un pilote n'ayant plus volé soit avec un instructeur, soit comme commandant de bord depuis plus de 60 jours sur un type d'appareil ou un pilote ayant fait une manœuvre maladroite, doit se soumettre à un vol de contrôle avec l'instructeur du club désigné à cet effet, avant de pouvoir utiliser de nouveau ce type d'appareil. Une dérogation au vol de contrôle peut être octroyée uniquement sur avis du chef-instructeur.
- 4) Attention à la météo, inutile de se précipiter. La météo en ce moment est capricieuse et changeante. Ne soyons pas plus malin que les oiseaux.
- 5) La CL et le manuel de vol, une petite révision des procédures fera certainement le plus grand bien.

Antoine Baise, instructeur de vol.



Les questions de l'instructeur.

Question 1. La turbulence de sillage est d'autant plus dangereuse qu'on est en atmosphère :

- a. agitée, avec de fortes rafales de vent
- b. calme, derrière un avion lourd et lent
- c. agitée, derrière un avion lourd et lent
- d. calme, derrière un avion léger mais rapide.



Question 2. Sur un indicateur VOR, la déviation maximale de l'aiguille est généralement obtenue par un écart latéral de :

- a. 10°
- b. 5°
- c. 2°5
- d. 15°



Question 3. Lorsque l'on pilote sous la pluie et que l'on se prépare à atterrir :

- a. j'augmente ma vitesse d'approche car la vitesse de décrochage augmente
- b. j'augmente ma vitesse d'approche car la vitesse de décrochage diminue
- c. je diminue ma vitesse d'approche car la vitesse de décrochage augmente
- d. je diminue ma vitesse d'approche car la vitesse de décrochage diminue



Question 4. Sous un front froid instable vous rencontrez :

1. de la bruine
2. des orages
3. des averses de pluie ou de grêle
4. du brouillard

- a. 2 et 3
- b. 1 et 4
- c. 3 et 4
- d. 1 et 2

Question 5. Par rapport à un aéronef centré avant, un aéronef de même masse et de même type mais centré arrière est :

- a. moins stable et consomme plus de carburant
- b. plus stable et consomme moins de carburant
- c. plus maniable et consomme moins de carburant
- d. moins maniable et consomme plus de carburant

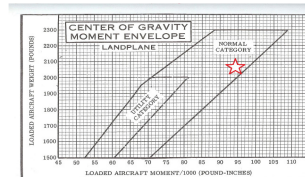


Figure 4-1. Center of Gravity Moment Envelope



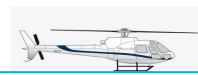
Annexe 19 de l'OACI.

L'annexe 19 de l'OACI concerne la gestion de la sécurité aérienne et fut mise en œuvre en 2013. Elle recommande aux Etats membres d'élaborer et de tenir à jour un processus pour gérer les risques de sécurité. Ceci se traduit au sein de notre DTO par la mise en œuvre d'un système qui permet de sensibiliser les pilotes sur la sécurité des vols. Personne n'étant à l'abri d'une erreur, celle-ci peut avoir des conséquences plus ou moins importantes et il est intéressant d'en tirer un enseignement afin qu'elles ne se représentent pas. Nous pouvons tous retirer un enseignement de nos propres expériences mais également de celles des autres. Pour cela tous les pilotes sont invités à partager leurs mésaventures ou erreurs dans la farde intitulée « Rapports de Sécurité » qui se trouve dans la salle des pilotes. Soulignons que cette procédure n'engage en rien une quelconque sanction à notre égard. Ces rapports sont strictement **ANONYMES**, mais sont importants pour pouvoir en discuter dans le but d'améliorer la sacro-sainte sécurité. Un « Incident Registration Form » est disponible sur notre site internet.

(Ceci a déjà fait l'objet d'un article dans le « Cockpit » du mois de décembre 2019).

Voici un exemple d'événement qui doit être reporté dans un rapport de sécurité. Comme vous pouvez le voir sur la photo ci-contre, l'étambot de notre Cessna 150 OO-WAC a perdu son anneau d'amarrage suite à un « tail strike » violent. Il serait intéressant de connaître comment cela a pu se produire afin d'analyser les circonstances qui ont causé ce dégât à l'avion.

Est-ce qu'un rapport d'incident a été rédigé ?



Rappel du service des douanes !!

Dans le cadre de contrôles effectués par le service des douanes de l'aéroport de Gosselies, il a été constaté que des vols directs vers ou depuis la Suisse ont été opérés via des aéroports privés.

Le présent courrier a pour objectif de vous rappeler que, conformément aux dispositions des articles 133, 134 et 135 du Règlement UE 952/2013 et de l'article 38 du Règlement d'exécution UE 2015/2447, tout aéronef de tourisme ou d'affaires entrant dans l'Union européenne doit atterrir sur un aéroport douanier, en vue de l'accomplissement des formalités douanières.

De même, sur base des articles 263, 267 et 271 du Règlement UE 952/2013 et de l'article 40 du Règlement d'exécution UE 2015/2447, **tout aéronef de tourisme ou d'affaires sortant de l'Union européenne doit décoller d'un aéroport douanier**, en vue de l'accomplissement des formalités douanières. **L'espace Schengen**, dont la Suisse fait partie, **exempt le voyageur de présenter un passeport** lorsqu'il circule dans cet espace Schengen. Cette facilité à la circulation des personnes ne doit pas faire oublier les obligations douanières liées à la circulation des marchandises constituant les bagages des voyageurs.

Toute entrée ou sortie de l'Union européenne doit donc s'opérer via un aéroport qui est reconnu comme aéroport international (aéroport douanier).

L'**union douanière** de l'**Union européenne** est constituée des états membres de l'Union européenne et de quatre de ses voisins : Andorre, Monaco, Saint-Marin et Turquie.

Union européenne	
Allemagne	Italie
Autriche	Lettonie
Belgique	Lituanie
Bulgarie	Luxembourg
Chypre	Malte
Croatie	Pays-Bas
Danemark	Pologne
Espagne	Portugal
Estonie	Roumanie
Finlande	Slovaquie
France	Slovénie
Grèce	Suède
Hongrie	Tchéquie
Irlande	
Les quatre pays voisins	
Andorre	Saint-Marin
Monaco	Turquie

Liste des Etats de l'Espace Schengen	
• Allemagne • Autriche • Belgique • Danemark • Espagne • Estonie • Finlande • France • Grèce • Hongrie • Islande • Italie • Lettonie • Liechtenstein	• Lituanie • Luxembourg • Malte • Norvège • Pays-Bas • Pologne • Portugal • Slovaquie • Slovénie • Suède • Suisse • Tchéquie

Ne confondez plus Espace Schengen et Union douanière !!! Ni avec l'espace EURO !!!

Grosse amende à la clé !!!

Réponses aux questions.

1 : b ; 2 : a ; 3 : a ; 4 : a ; 5 : c

La photo du mois

*Que cette année vous apporte
de nombreuses joies en vol et
au sein de l'*



AÉROCLUB
MONS-BORINAGE

