



REGLES PRATIQUES

COVID = DANGER

30

15/02/2021

✘ L'outil REXFFA permet de déposer des RETOURS D'EXPERIENCE qui contribuent à la sécurité des vols. Le REXFFA permet également à un pilote de se conformer à la réglementation en vue de déclarer tout événement figurant dans une liste officielle. Si vous ne connaissez pas le REXFFA, en voici [ICI](#) la Fiche Pratique.

✘ De plus, si l'on est abonné(e), il permet de recevoir chaque semaine, en général le dimanche, un mail de notification qui transmet la liste des publications nationales des 7 derniers jours.

✘ Cette publication nationale REXFFA hebdomadaire permet également, outre les sujets traditionnels récurrents comme la préparation des vols ou les incursions en espace aérien à clairance, de noter parfois des évolutions liées à tel ou tel phénomène.

✘ C'est le cas en ces temps de COVID et des événements récents méritent, non de les analyser dans leur intégralité, mais de tirer la sonnette d'alarme et de vous rappeler quelques principes permettant de voler plus en sécurité.

✘ Voici 3 de ces événements significatifs publiés récemment pour lesquels la sécurité a été mise en jeu :

✘ Le premier est consultable via le lien C6R9CIUSJV : Collision au sol, en voici un extrait :

Il traite d'un pilote très expérimenté en limite de validité de son expérience récente de 3 mois sur la machine nécessitant un vol en double commande suivant le règlement interne du club et qui entreprend un vol local en vue de réaliser des tours de piste.

Suite au confinement et malgré l'insistance du Correspondant Sécurité Prévention à encourager fortement la reprise par des vols en double commande, des informations et notes contradictoires, sur la possibilité de faire des vols en double commande ou pas, peuvent avoir contribué à cet accident. La question doit se poser.

✘ Le second est consultable via le lien FTWQFFN5DF : Atterrissage dur, en voici les conclusions tirées par le club :

Ce vol a été effectué dans un contexte d'entraînement insuffisant du principalement aux contraintes induites par la crise sanitaire.

Le pilote n'avait pas la disponibilité d'esprit suffisante pour juger de l'inadaptation de la trajectoire.

L'étape de base doit être gérée de telle sorte que l'interception de l'axe de piste soit réalisée à proximité du plan d'approche, en vue de son interception.

Les critères de stabilisation de la finale, (Axe, Plan, Vitesse), doivent être obtenus à 300 pieds sol au plus tard. A défaut, une remise des gaz doit être réalisée.

Un « tour de piste mental », en vue d'un vol, est un exercice agréable et efficace. Tout comme les pilotes de voltige révisent mentalement leurs programmes.

✘ Le troisième est consultable via le lien EOFRAT2CCL : Décollage par conditions météo incompatibles avec le VFR, en voici la déclaration du pilote :

Au regard des conditions météo indiquant un plafond à 500 pieds, je me fais, lors de la check avant décollage, un briefing spécifique tour de piste basse hauteur.

Pour rappel, la carte VAC indique: "Circuit avion interdit en dessous de 500 pieds AAL".

Le contrôleur m'autorise au décollage. Une fois en vol, je constate qu'il sera difficile de rester durant tout le TDP à 500 pieds.

Les barbulés oscillent entre 4 et 500 pieds. Au report fin de vent arrière, le contrôleur m'autorise pour un toucher. Je lui indique que je ferai un complet vu les conditions observées de plafond. Atterrissage et retour club sans problème.

Il est nécessaire de s'entraîner régulièrement à la pratique du basse hauteur lors des vols réglementaires avec FI/FE de manière à être à l'aise vis-à-vis de sa machine et pouvoir gérer sereinement la partie facteurs humains. Un vol basse hauteur météo est très différent d'un vol basse hauteur pour entraînement car la surveillance de la nébulosité occupe une bonne partie des ressources. Il faut donc que la gestion de l'avion soit fluide, rapide et efficace.

Voici la partie non technique de l'analyse du club :

Avant ce vol, le dernier vol du pilote au sein de l'aéro-club remontait au 27 octobre 2020, soit 51 jours plus tôt. Pour information, la limite aéroclub d'expérience récente est fixée à 2 mois dans le règlement intérieur.

Le besoin de réaliser ce vol afin de conserver son expérience récente au sein de l'aéroclub semble être un facteur contributif de cette prise de décision.

Conclusion :

L'objectif destination (besoin de conserver l'expérience valide) semble être à l'origine de cette prise de décision. En cette période d'interruption de vols - couvre feu / confinement dus à l'épidémie de Covid-19 - il est recommandé de prendre des marges au delà des marges réglementaires afin d'assurer la sécurité des vols.

Et pour information, voici un extrait de l'Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs, partie B-3 Circuit d'aérodrome :

Des circuits à basse hauteur peuvent être effectués pour des besoins de formation avec un instructeur à bord, à une hauteur différente de la hauteur du circuit d'aérodrome sans toutefois être inférieure à 90 m (300 pieds) au-dessus de la surface, après clairance sur un aérodrome contrôlé ou entente préalable entre pilotes sur les autres aérodromes; la trajectoire suivie est alors un circuit court afin de ne pas s'éloigner de la piste. Ils ne peuvent être effectués que sous réserve ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.



REGLES PRATIQUES

COVID = DANGER

En conclusion ?

- ✚ Félicitons ces 3 pilotes qui utilisent le REXFFA à bon escient,
- ✚ Il apparaît, soit par le contenu de leur déclaration, soit par l'analyse faite des événements, que :
 - le lien avec la crise sanitaire ne fait pas de doute,
 - les dispositions du règlement intérieur sur l'expérience récente et des vols entrepris, souvent après interruption COVID, en limite de validité sont récurrents,
 - le recours à un instructeur ne se fait pas alors qu'il aurait été utile.
- ✚ Le contexte actuel fait qu'il convient d'être extrêmement vigilant sur les vols en solo effectués, à l'heure où certains clubs interdisent (c'est leur choix) les vols en double commande.
- ✚ Nous le savons tous, le rôle d'un instructeur ne se limite pas à simplement monter dans l'avion. Il est avant tout un animateur qui, dans les circonstances sanitaires actuelles, doit être un garant de la sécurité des vols.
- ✚ Rien n'interdit à un instructeur qui ne peut/veut pas effectuer de vols en double commande d'être présent au club, de conseiller, de brief et s'il le faut de surveiller les conditions ou les vols eux-mêmes de ses pilotes.
- ✚ Attention aux vols lorsque l'on arrive aux limites de certaines validités (emport de passagers, limite du RI du club, autorisations de site etc..) qui constituent des cas d'Objectif Destination qui riment avec OBSTINATION !
- ✚ Le contexte sanitaire et les effets du confinement ou du couvre-feu, tout simplement l'ambiance et les incertitudes qui règnent actuellement, doivent nous faire tous redoubler de prudence afin de garantir des vols en toute sécurité.

Bons vols !

La Commission Formation FFA

