

Sunny Swift – La compil... **à l'attention des licenciés FFA**

Commission Prévention & Sécurité - FFA

Édition 1 - Mars 2024



PRÉAMBULE

La Fédération Française Aéronautique œuvre depuis de nombreuses années pour permettre la pratique de l'aviation légère et sportive en ayant toujours à l'esprit la sécurité du vol.

La promotion de la sécurité constitue en conséquence une des priorités de sa Commission Prévention & Sécurité. Il en est de même d'un point de vue supra national, au niveau de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne.

À cet effet Dominique Roland, directeur du département de l'Aviation Générale à l'AESA, a eu l'idée d'assurer une partie de cette promotion d'une façon visuelle facile à appréhender, c'est-à-dire en utilisant le support de la bande dessinée. C'est ainsi qu'est née « *Sunny Swift - Flight Instructor* », officiellement présentée en avant-première au public lors du salon AERO 2018 de *Friedrichshaffen*.

Chaque épisode de *Sunny Swift* a pour vocation de présenter en une ou deux planches maximum les aspects essentiels d'une question relative à un point particulier de sécurité, afin de susciter ensuite des échanges et des discussions entre les pratiquants, qu'ils soient novices ou expérimentés, qu'ils soient brevetés ou bien élèves pilotes, qu'ils soient simples pilotes ou alors instructeurs.

L'objectif de cette bande dessinée¹ est également de susciter chez le pratiquant, une réflexion individuelle au sujet de chacun des thèmes abordés.

Depuis son origine, *Sunny Swift* a toujours été traduit par l'AESA dans les 24 langues nationales utilisées par les pratiquants au sein de l'Union Européenne.

La bande dessinée *Sunny Swift* fête aujourd'hui son quarantième opus. À cette occasion, la Commission Prévention & Sécurité de la FFA a décidé de les regrouper en un seul et même opus intitulé « *Sunny Swift – La compil...* ».

La FFA est heureuse de mettre à disposition de ses licenciés cet ouvrage dématérialisé, qui continuera à s'enrichir au fil du temps de nouvelles contributions issues de thèmes figurant dans l'EPAS² ou proposés par les lecteurs eux-mêmes.

Pour la Commission Prévention & Sécurité,

Stéphane MAYJONADE
Président de Commission

¹ Les deux dessinatrices de l'AESA en charge de la réalisation des planches se nomment Elena Garcia et Monica Mestre

² European Plan for Aviation Safety

MENTIONS LÉGALES

La diffusion et/ou la reproduction sans altération d'une, de plusieurs et/ou de l'intégralité des planches de la bande dessinée ci-après est autorisée par ses autrices uniquement à des fins de promotion de la sécurité.

L'utilisation d'un ou de plusieurs dessins composant les planches et extraits de leur contexte original est en revanche soumise à l'obtention de l'autorisation expresse de ses autrices, qui peuvent être contactées aux adresses suivantes :

Elena GARCIA SANCHEZ : elena-beatriz.garcia-sanchez@easa.europa.eu

Monica MESTRE : monica.mestre@easa.europa.eu

Toute modification ou adaptation dans quelque langue que ce soit, du texte original figuré dans une des bulles d'une ou de plusieurs des planches de la bande dessinée est également soumise à l'obtention de l'autorisation expresse de Katharina EBEL : katharina.ebel@easa.europa.eu

La bande dessinée « *Sunny Swift – Flight Instructor* » reste la propriété intellectuelle de l'AESA.

THÈMES DE SÉCURITÉ ABORDÉS DANS SUNNY SWIFT

- ✝ 1 – Bas niveau carburant
- ✝ 2 – Intoxication au monoxyde de carbone
- ✝ 3 – Givrage carburateur
- ✝ 4 – Dernier virage et vent de travers
- ✝ 5 – Activez votre transpondeur !
- ✝ 6 – Clairance et Espace Aérien Contrôlé
- ✝ 7 – Turbulence de sillage
- ✝ 8 – Le demi-tour impossible
- ✝ 9 – Planification hivernale
- ✝ 10 – Échanges d'expériences
- ✝ 11 – Voyager en IFR, c'est plus simple et plus sûr
- ✝ 12 – Les radars météo
- ✝ 13 – Altitude densité
- ✝ 14 – Émetteurs de localisation d'urgence (ELT)
- ✝ 15 – Visualiser le trafic d'aérodrome
- ✝ 16 – Fausses alertes de détresse
- ✝ 17 – Préparation du vol : la météo
- ✝ 18 – Nouvelles technologies
- ✝ 19 – Complexité de l'espace aérien (1)
- ✝ 20 - Complexité de l'espace aérien (2)
- ✝ 21 – Ce que les TAF signifient en pratique
- ✝ 22 – Évitement de collision – soyez visible !
- ✝ 23 – Approches stabilisées
- ✝ 24 – Précautions pour la reprise des vols
- ✝ 25 – Vol lent et décrochage. Sensibilisation vrille (1/3)
- ✝ 26 – Sensibilisation au vol lent (2/3) : masse et centrage
- ✝ 27 - Sensibilisation au vol lent (3/3) : sortie de vrille
- ✝ 28 – Programme de maintenance dans la Part-ML
- ✝ 29 – Voir et éviter
- ✝ 30 – Attention à la TMZ
- ✝ 31 – Spécial Planeurs : Remontage vigilant
- ✝ 32 – Spécial Ballons : « Voler, mais pour le plaisir »
- ✝ 33 – Références visuelles en VFR de nuit
- ✝ 34 – Manuel d'opérations pour les clubs de parachutisme
- ✝ 35 – Remise de gaz : se préparer à l'inattendu
- ✝ 36 – Bonnes vibrations
- ✝ 37 – Restez dans votre zone de confort
- ✝ 38 – Emballement de compensateur horizontal
- ✝ 39 – L'entraînement au *glass-cockpit*
- ✝ 40 – Report des événements liés à la navigabilité



Sunny Swift

TOUT EST CALME EN CETTE FIN D'APRÈS-MIDI AUTOMNALE. IL EST TEMPS DE RENTRER À L'AÉROCLUB APRÈS UNE JOURNÉE DE VOL BIEN REMPLIE.



MAIS SOUDAIN, MAUVAISE SURPRISE : LE MOTEUR A DES RATÉES.



MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, PANNE MOTEUR. JE DOIS FAIRE UN ATERRISSAGE D'URGENCE.



IL Y A TROP D'ARBRES DANS CETTE ZONE...



JE VAIS ATERRIR DANS CE CHAMP.



PENDANT CE TEMPS, À L'AÉRODROME...



SUNNY, L'AVION EN DIFFICULTÉ A ATERRI DANS UN CHAMP PROCHE D'ICI. LE PILOTE EST INDEMNÉ. NOUS ALLONS LE CHERCHER.



JE VIENS AVEC TOI !



LA JAUGE INDICAIT QUE J'AVAIS ASSEZ DE CARBURANT.

OUI, MAIS SAVAIS-TU QU'ENVIRON 10 AVIONS S'ÉCRASENT CHAQUE ANNÉE EN EUROPE PARCE QU'ILS TOMBENT EN PANNE DE CARBURANT ?

MOI-MÊME J'AI EU QUELQUES MAUVAISES SURPRISES EN ME RETROUVANT AVEC PEU DE CARBURANT.

C'EST POUR CELA QUE J'AI INSTALLÉ UN AVERTISSEUR LUMINEUX.

L'ACHAT ET L'INSTALLATION D'UN SYSTÈME AUSSI SIMPLE NE COÛTE PAS CHER.

FUEL LEVEL SENSOR

S'AGISSANT D'UN CHANGEMENT STANDARD, JE N'AI MÊME PAS BESOIN DE LE FAIRE APPROUVER.

C'EST TOUT POUR AUJOURD'HUI ! J'ESPÈRE QUE VOUS LIREZ LE PROCHAIN ÉPISODE DE CETTE BD AESA SUR L'AVIATION GÉNÉRALE.



Sunny Swift

INTOXICATION AU CO

VENDREDI SOIR A "LA VIEILLE POSTE", SUNNY ET SA NIÉE LISA ECOUTENT L'HISTOIRE QUE LEUR RACONTE LE CDT MERCIER.



J'ALLAIS RENDRE VISITE A DES AMIS PAR UN JOUR FROID D'HIVER. LES CONDITIONS ETAIENT PARFAITES POUR UN VOL VFR.



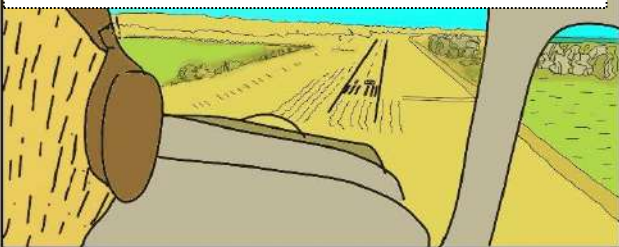
IL FAIT BIEN PLUS FROID QUE PREVU. HEUREUSEMENT QUE J'AI DU CHAUFFAGE !



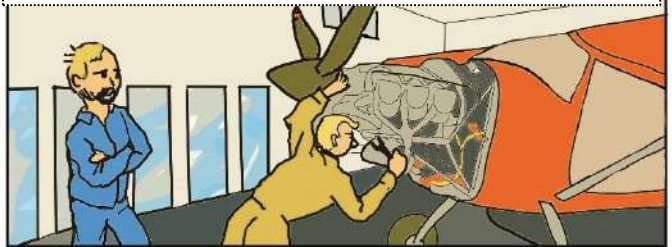
APRES UNE DEMI-HEURE DE VOL, J'AI COMMENCÉ À AVOIR MAL A LA TETE ET À ME SENTIR MAL



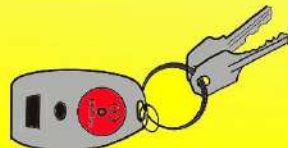
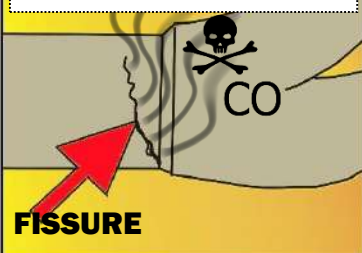
HEUREUSEMENT, J'AI PU IDENTIFIER UN TERRAIN A PROXIMITÉ ET J'AI PRIS RAPIDEMENT LA DÉCISION D'ATTERRIR.



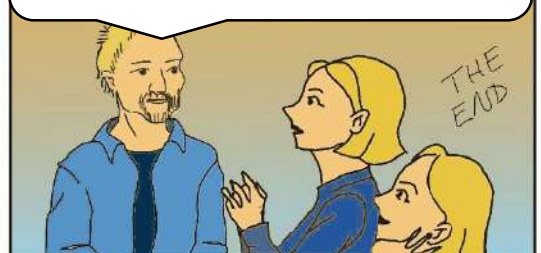
LE MECANO A TROUVÉ UNE FISSURE DANS L'ECHANGEUR ENTRE L'ECHAPPEMENT ET LE CHAUFFAGE COCKPIT.



J'AI CONSCIENCE D'AVOIR EU BEAUCOUP DE CHANCE !



UN SIMPLE INDICATEUR DE MONOXYDE DE CARBONE PASSIF OU ELECTRONIQUE AURAIT PU M'EVITER CETTE FRAYEUR.





Sunny Swift

“GIVRAGE CARBURATEUR”

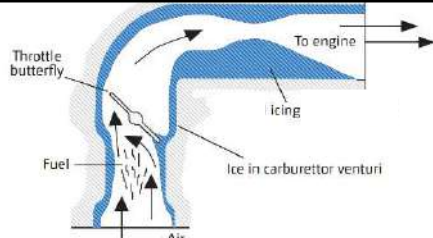


Humidité 60%
(point de rosée 14°C)



LE GIVRAGE CARBU PEUT SURVENIR LES JOURS CHAUDS SI L'HUMIDITÉ EST ÉLEVÉE. LES JOURS SECS D'HIVER SONT MOINS PROPICES AU GIVRAGE QUE LES JOURS HUMIDES D'ÉTÉ PARCE QUE L'AIR FROID EST MOINS HUMIDE.

DANS LE CARBURATEUR, L'AIR HUMIDE SE REFROIDIT EN COURS D'EXPANSION ET SE MELANGE AU CARBURANT. L'EXCÈS D'HUMIDITÉ PEUT SE TRANSFORMER EN GLACE.



PROCEDURES PREVENTIVES EN CAS DE GIVRAGE CARBU (GC) *

ACTIVER LE CHAUFFAGE CARBU UNIQUEMENT LORSQUE NÉCESSAIRE CAR CELA RÉDUIT LES PERFS ET LA DURABILITÉ DU MOTEUR.

DESCENTE ET APPROCHE:
 • RECHAUFFAGE ACTIVÉ AVANT LA RÉDUCTION DE PUISSANCE ET A PUISSANCE RÉDUITE
 • TOUS LES ~ 500 FT, AFFICHER LA PUISSANCE CROISIÈRE POUR VÉRIFIER LA DISPONIBILITE DU MOTEUR.

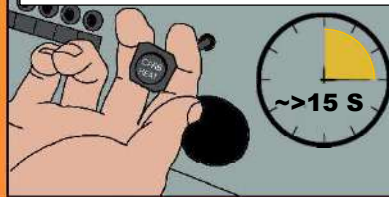
- EN CROISIÈRE : EVITER LES NUAGES.
- SURVEILLER LES PARAMETRES MOTEUR.
- FAIRE UN CHECK TOUTES LES 10 MINUTES
- ACTIVER LE RECHAUFFAGE SI GIVRAGE

*LIRE LES PROCÉDURES CONSTRUCTEUR DANS LE MANUEL DE VOL



***EN CAS DE GIVRAGE

METTRE LE CHAUFFAGE CARBU SUR MAX PENDANT AU MOINS 15 S



PUIS REPOUSSER LA COMMANDE

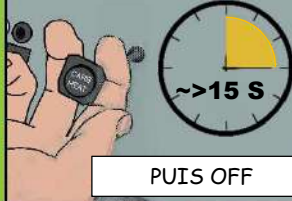


**VÉRIFICATION ABSENCE DE GIVRAGE

NOTER LE RÉGIME / MAP*
 * PAS VARIABLE



RECHAUFFAGE ON



PUIS OFF

PERTE DE RÉGIME INITIALE



PUIS

SI LA PUISSANCE AUGMENTE, C'EST LE SIGNE QU'IL Y AVAIT DEBUT DE GIVRAGE



QUELS SONT LES SYMPTÔMES D'UN GIVRAGE CARBU **CRITIQUE** ?



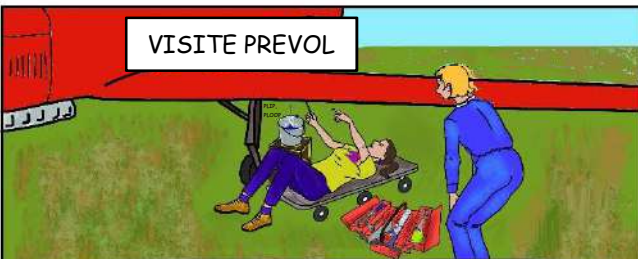
LA PUISSANCE DIMINUE ET LE MOTEUR A DES RATES



DANS CE CAS, ACTIVER **LE CHAUFFAGE CARBU**. SANS SE SOUCIER D'UNE PERTE DE RÉGIME, MAINTENIR UNE PUISSANCE MOTEUR PLUS ÉLEVÉE ET ATTEINDRE DÈS QUE POSSIBLE !



VISITE PREVOL



PURGER LES RESERVOIRS POUR ELIMINER L'EAU
 VERIFIER LE RECHAUFFAGE CARBU PENDANT LES ESSAIS MOTEURS ET A CHAQUE 50 HEURES.



POUR PLUS D'INFORMATIONS:

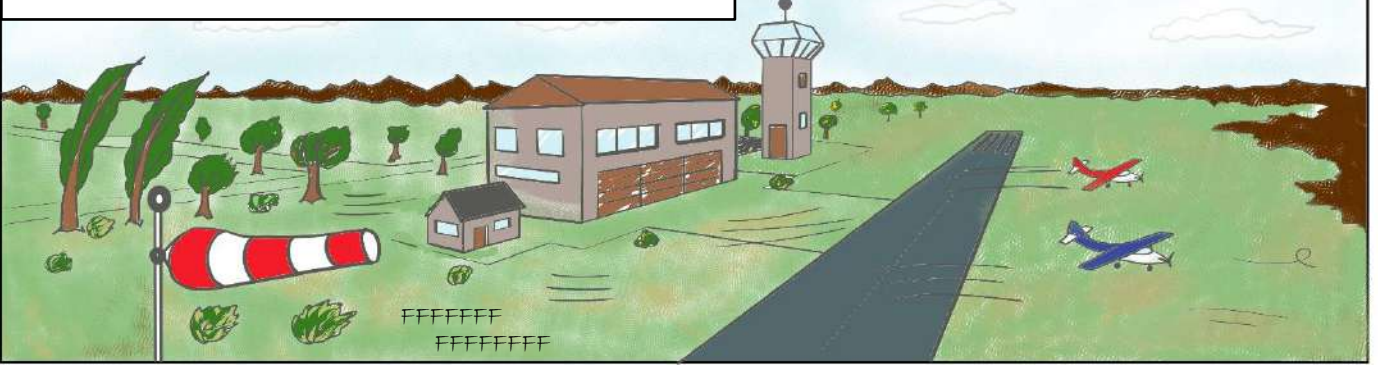
https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/EGAST_GA5-Piston-Engine-Icing-final.pdf



Sunny Swift

"Dernier virage par vent de travers"

AUJOURD'HUI, UN FORT VENT DE TRAVERS SOUFFLE SUR L'AÉRODROME



BRIEFING AU CLUBHOUSE

LES CONDITIONS SONT IDÉALES POUR S'ENTRAÎNER AU VENT DE TRAVERS AUJOURD'HUI. QUELLES EN SONT LES DIFFICULTÉS?

DIFFICULTÉS LIÉES AU VENT DE TRAVERS...

BIEN ! JOSEPH SE SOUVIENT DE TOUS LES POINTS IMPORTANTS, NOTAMMENT D'ANTICIPER LE DERNIER VIRAGE EN ETAPE DE DE BASE POUR NE PAS « OVERSHOOTER » LA FINALE

PASSONS A LA PRATIQUE EN VOL...



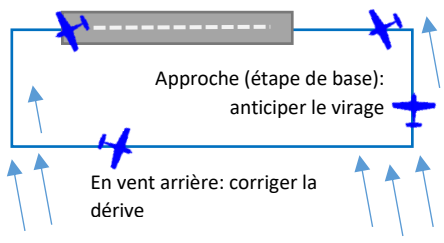
QUELQUES POINTS IMPORTANTS

Décollage: Rester dans l'axe de la piste, maintenir les ailes horizontales

Finale : corriger la dérive

Approche (étape de base): anticiper le virage

En vent arrière: corriger la dérive



EN VOL, JOSEPH APPREND PLUSIEURS TECHNIQUES POUR COMPENSER LE VENT DANS LE TOUR DE PISTE



EN APPROCHE (ETAPE DE BASE), SUNNY RAPPELLE A JOSEPH QUE LA VITESSE SOL EST ELEVEE. AVEC UNE TELLE VITESSE, IL FAUT ANTICIPER LE DERNIER VIRAGE (L'EFFET DU VENT S'APPLIQUE AUSSI PENDANT LE VIRAGE)



ET C'EST CE QUI ARRIVE ! JOSEPH ESSAIE DE CORRIGER BRUSQUEMENT LA TRAJECTOIRE



MOINS DE ROULIS ! JE PRENDS LES COMMANDES REMISE DE GAZ !

DE RETOUR A LA SALLE DE DEBRIEFING...



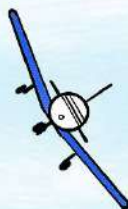
À BASSE VITESSE, UNE CORRECTION ABRUPT EN ROULIS OU EN LACET PEUT FACILEMENT ENTRAÎNER UN DÉCROCHAGE !

PENSER A L'ANGLE D'INCIDENCE! (α).

60° D'INCLINAISON

~2G DE FACTEUR DE CHARGE ($\alpha \uparrow$)

~VS AUGMENTE DE 40%



POUR PLUS D'INFORMATION, CLIQUEZ SUR CE LIEN :

<https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/egast-leaflet-ga-8-stall-and-spin-loss-control>

EGAST
Component of ESSI



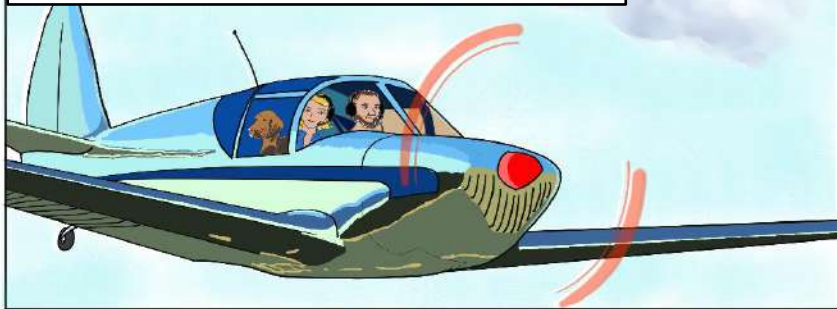
European General Aviation Safety Team



Sunny Swift

“ACTIVEZ LE !”

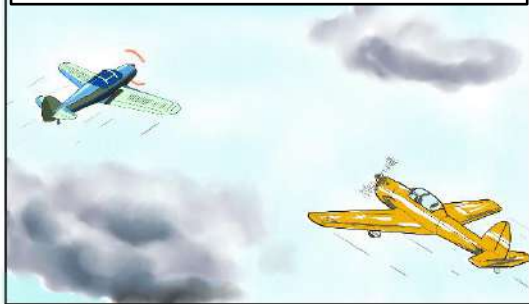
SUNNY, LE CMDT MULBERRY ET EASY SONT EN VOL POUR PARTICIPER À UN MEETING AÉRIEN



CET AVION DE COLLECTION EST ÉQUIPÉ D'UN SYSTÈME ÉLECTRONIQUE DE VISUALISATION. NOUS POUVONS VOIR TOUS LES APPAREILS ÉQUIPÉS D'UN TRANSPONDEUR !



SANS SE DOUTER QU'UN AUTRE AVION S'APPROCHE DANGÉREUSEMENT SUR UNE TRAJECTOIRE DE COLLISION...

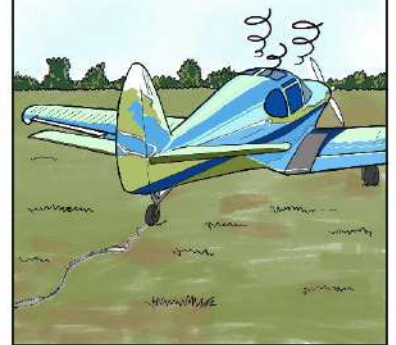


BEN MINCE ALORS ! D'OÙ SORT IL ?



PENDANT QUELQUES INSTANTS ET SUITE À LA SURPRISE, ILS PERDENT LE CONTRÔLE DE L'AVION

MAIS RÉUSSISSENT À SE POSER SUR UN TERRAIN VOISIN



L'AUTRE APPAREIL ET SES PILOTES ONT ATTERRI AU MÊME ENDROIT



VOUS ALLEZ BIEN ?

ON NE VOUS A PAS VU. POURQUOI NE TRANSMETTIEZ-VOUS PAS AVEC VOTRE TRANSPONDEUR ?



ON VOULAIT ÉVITER LES PROBLÈMES AU CAS OÙ NOUS AURIONS PÉNÉTRÉ UNE ZONE CONTRÔLÉE SANS PERMISSION

QUELLE DRÔLE D'IDÉE !

DU CALME, LÂCHE !

HÉ !

ON A ÉVITÉ LA COLLISION DE JUSTESSE... SVP ACTIVEZ VOTRE TRANSPONDEUR.



OK

EN EFFET, EN GARDANT VOTRE TRANSPONDEUR ACTIVÉ, L'ATC ET LES AUTRES AVIONS PEUVENT VOUS VOIR ET LE RISQUE DE COLLISION EST RÉDUIT

PLUS D'INFO SUR CES SITES :

[SERA.13001](#)

[Airspace infringement](#)

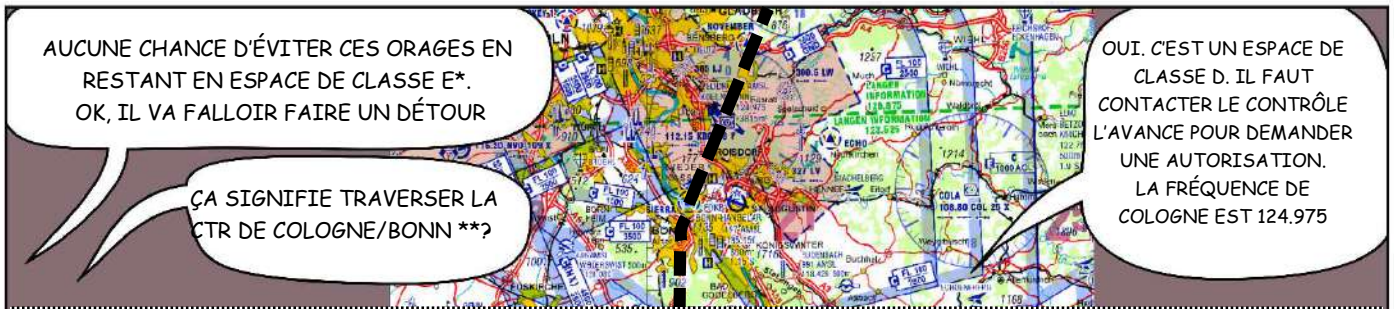
[CS-STAN](#)



Sunny Swift

« Autorisation d'entrer dans un espace contrôlé »

SUNNY ET MIMI SON AMIE MECANICIENNE EFFECTUENT UN VOL LOCAL EN VFR. TOUT SEMBLE SE PASSER COMME PREVU LORSQU'ELLES RECOIVENT UN BULLETIN MÉTÉO ACTUALISÉ DU FIS*
* SERVICE D'INFORMATION EN VOL



* ZÔNE CONTRÔLÉE
** ZÔNE NON-CONTRÔLÉE

(LA CARTE SERT UNIQUEMENT COMME ILLUSTRATION)



AVEC CETTE AUTORISATION, LE CONTRÔLEUR AÉRIEN PEUT INFORMER LES AUTRE APPAREILS SUR LEURS POSITION ET INTENTIONS. AINSI SUNNY ET MIMI CONTINUENT LEUR VOL EN SÉCURITÉ.



PLUS D'INFOS SUR CES SITES:

SERA.13001 - <https://www.easa.europa.eu/regulation-groups/sera-standardised-european-rules-air>

<https://www.easa.europa.eu/airspace-infringement>

<https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/egast-leaflet-ga-9-flight-information-service>

<https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/ehest-leaflet-he-13-weather-threat-vmc-flights>

https://www.skybrary.aero/index.php/Airspace_Infringement



Sunny Swift

“Evitement des turbulences de sillage”

SUNNY ET SON ÉTUDIANT RICKY ATTENDENT DANS UN CESSNA 172 À LA FIN DE LA PISTE. ILS REGARDENT UN TWIN OTTER DÉCOLLER DEVANT EUX



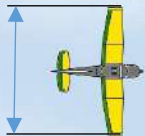
APRÈS UNE MINUTE, RICKY PENSE QU'IL PEUT DÉCOLLER

PRÊT POUR LE DÉCOLLAGE

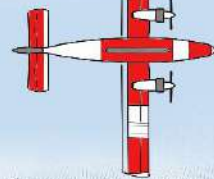


ATTENDONS UNE MINUTE DE PLUS, RICKY. CE TWIN OTTER EST PLUS LOURD ET SA TURBULENCE DE SILLAGE POURRAIT RETOURNER NOTRE CESSNA !

MTOW
1110 kg



MTOW
5670 kg

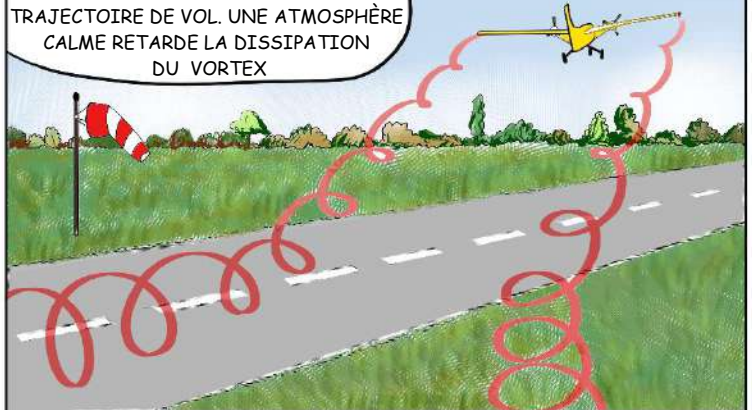


L'IMPORTANCE DE LA TURBULENCE DE SILLAGE CROÎT AVEC LA MASSE DE L'APPAREIL QUI LA GÉNÈRE

IL EST PLUS DIFFICILE DE CONTRÔLER ET DE MAINTENIR STABLE L'APPAREIL QUI SUIT S'IL EST DE MOINDRE ENVERGURE ET PLUS LÉGER QUE L'APPAREIL QUI LE PRÉCÈDE, MÊME S'IL S'AGIT D'AVIONS D'AVIATION GÉNÉRALE

EN APPROCHE ET AU DÉCOLLAGE, LES TURBULENCES DESCENDENT EN DESSOUS DE LA TRAJECTOIRE DE VOL, JUSQU'À RENCONTRER L'EFFET DE SOL OÙ ELLES CESSENT PROGRESSIVEMENT DE DESCENDRE ET PRENNENT UNE TRAJECTOIRE LATÉRALE.

UN VENT LATÉRAL JUSQU'À 5 KT PEUT MAINTENIR LE VORTEX PRÈS DE LA TRAJECTOIRE DE VOL. UNE ATMOSPHÈRE CALME RETARDE LA DISSIPATION DU VORTEX

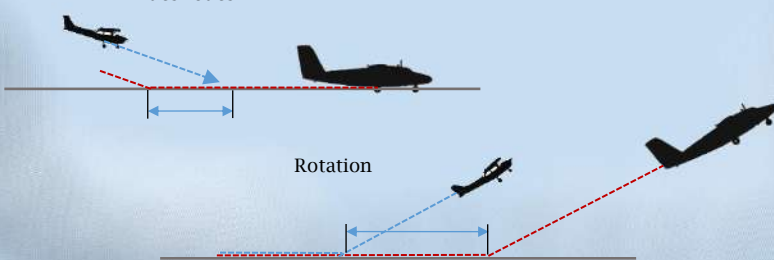


UNE SÉPARATION D'AU MOINS 2 MIN ET VOLER AU MÊME NIVEAU OU AU DESSUS DE LA TRAJECTOIRE DE L'APPAREIL QUI PRÉCÈDE EST LA MEILLEURE MÉTHODE D'ÉVITEMENT

2:00-3:00

VISUALISER OÙ SE SITUE LA TURBULENCE EN NOTANT LE POINT DE ROTATION OU DE TOUCHER DES ROUES

Toucher des roues



PLUS D'INFOS SUR CES SITES :

ACCIDENT AG : <https://www.euroga.org/forums/hangar-talk/4339-wake-turbulence-between-two-light-aircraft>

GUIDE FAA : https://www.faa.gov/training_testing/training/media/wake/04SEC2.PDF

VIDÉO EMBRY RIDDLE : https://www.youtube.com/watch?v=IL_kS4W7gk

ENVOYEZ VOS COMMENTAIRES ET IDÉES :

EMAIL : generalaviation@easa.europa.eu / subject: Sunny Swift

REJOIGNEZ LA COMMUNITÉ : <https://www.easa.europa.eu/community/ga>

TOUS LES ÉPISODES DE SUNNY SWIFT ET ABONNEMENT : <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>



Sunny Swift

“Demi-tour impossible”

SUNNY ET MOHAMMED, ELEVE PILOTE, SONT EN ATTENTE AU POINT D'ARRÊT, PRÊTS A S'ALIGNER POUR DÉCOLLER.

IL EST INDISPENSABLE DE TOUJOURS EFFECTUER UN BRIEFING AVANT LE DÉCOLLAGE, POUR SE RAPPELER LES PROCEDURES DE DÉPART ET LES PROCEDURES D'URGENCE EN CAS DE PANNE AU DÉCOLLAGE

EN CAS DE PERTE DE PUISSANCE AU COURS DE L'ACCELERATION, IL FAUT ANNULER LE DÉCOLLAGE ET FREINER.

SCREEEECH

PENDANT LA MONTÉE INITIALE, IL FAUT RÉDUIRE L'ANGLE D'INCIDENCE EN POUSSANT LE MANCHE EN AVANT, MAINTENIR LE CAP INITIAL ET UNE VITESSE SUFFISANTE POUR ÉVITER LES OBSTACLES. SI LA PISTE EST SUFFISAMMENT LONGUE, IL FAUT UTILISER LA PARTIE RESTANT DISPONIBLE.

N'ESSAYEZ PAS DE REJOINDRE LE TERRAIN ! IL FAUT RÉAGIR VITE, EN PENSANT AVANT TOUT À MAINTENIR UNE VITESSE SUFFISANTE POUR ÉVITER LE DÉCROCHAGE.

SI LA PANNE INTERVIENT ENTRE 2000 ET 3000 FT, VOUS DISEPOSEZ D'UN PEU PLUS DE MARGE, MAIS TOUJOURS PAS SUFFISANTE POUR AUTORISER UN DEMI-TOUR EN TOUTE SÉCURITÉ. RÉDUISEZ L'INCIDENCE POUR MAINTENIR LA VITESSE ET UTILISEZ CETTE MARGE POUR EFFECTUER DE PETITES VARIATIONS DE CAP POUR ÉVITER LES OBSTACLES ET CHOISIR LE MEILLEUR TERRAIN POUR VOTRE ATTERRISSAGE.

AVANT DE DÉCOLLER, IL FAUT SAVOIR QUELLES SONT LES OPTIONS POUVANT ÊTRE UTILISÉES EN CAS D'ATTERRISSAGE D'URGENCE.

AU DESSUS DE 2/3000 FT, ON PEUT COMMENCER A CONSIDERER LA POSSIBILITE D'UN DEMI-TOUR. ATTENTION TOUTEFOIS A PRENDRE EN COMPTE TOUS LES FACTEURS QUI POURRAIENT RENDRE CE DEMI-TOUR IMPOSSIBLE...

IL FAUT UTILISER CETTE MARGE D'ALTITUDE POUR VERIFIER QUE LE SELECTEUR DE CARBURANT EST BIEN SUR LE RESERVOIR LE PLUS PLEIN, LA POMPE ÉLECTRIQUE SUR « ON », ET ESSAYER UN REDÉMARRAGE DU MOTEUR SI POSSIBLE...

CONTINUONS LA MONTÉE JUSQU'À 5 000 FT AGL

A 5000 FT, NOUS AVONS SUFFISAMMENT DE HAUTEUR POUR EFFECTUER UN EXERCICE DE PANNE.

MOTEUR RÉDUIT, MANCHE EN AVANT POUR MAINTENIR LA MEILLEURE VITESSE DE PLANÉ

ATTENTION, LA VITESSE CHUTE !

ASSIÈTE À PIQUER, VITESSE VERS 80 KT

APRÈS 90° DE VIRAGE, NOUS AVONS PERDU 570 FT.

1070 FT PERDU APRÈS 180°

CAP VERS LA PISTE, 1320 FT DE PERDU

VOULEZ VOUS RECOMMENCER L'EXERCICE EN ESSAYANT UN TAUX DE VIRAGE PLUS ÉLEVÉ ?

OK, ALLONS Y !

CETCI MONTRÉ QU'IL NE FAUT PAS TENTER UN DEMI-TOUR SI ON NE DISEPOSE PAS D'UNE HAUTEUR SUFFISANTE.

AVEC UN TAUX DE VIRAGE STANDARD, ON PERD 1320 FT. UNE INCLINAISON SUPÉRIEURE RÉDUIT LA PERTE D'ALTITUDE, MAIS AUGMENTE LE RISQUE DE PERTE DE CONTRÔLE.

UNE PANNE RÉELLE ENTRAÎNERA UNE PERTE DE HAUTEUR SUPÉRIEURE SI L'HÉLICE EST EN MOULINET. LE VENT EST AUSSI UN FACTEUR AGGRAVANT. LA GESTION DU TRAFIC ENVIRONNANT VA AUSSI COMPLIQUER LA MANŒUVRE.

ENFIN, LA CAPACITÉ DE CHACUN À RÉAGIR RAPIDEMENT ET DE MANIÈRE APPROPRIÉE EST DIFFÉRENTE D'UN PILOTE À L'AUTRE (JUSQU'À 4S EN CAS DE PANNE RÉELLE).

ATTENTION: L'AUGMENTATION DE L'INCLINAISON AUGMENTE LE RISQUE DE DÉCROCHAGE

Bank Angle	Stall Speed	Increase (%)
0 deg.	49 knots	0%
35 deg.	53 knots	8%
45 deg.	59 knots	20%
60 deg.	71 knots	43%
75 deg.	97 knots	97%

TYPICAL STALL SPEED TABLE
[FAA-P-8740-44](#)

POUR PLUS D'INFORMATIONS :

Un témoignage:
http://www.maxtrescott.com/max_trescott_on_general_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html

FAITES NOUS PARVENIR VOS COMMENTAIRES ET VOS IDÉES :

EMAIL generalaviation@easa.europa.eu

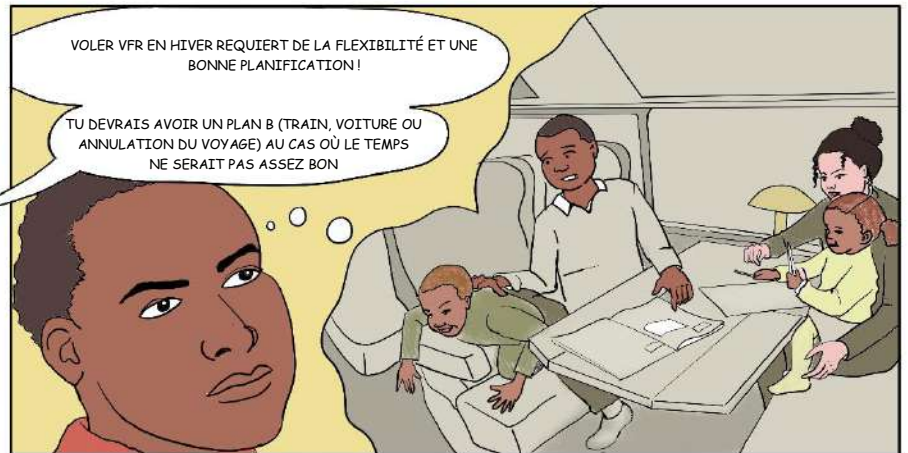
REJOIGNEZ NOTRE COMMUNAUTÉ :
<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

LA LISTE COMPLÈTE DES HISTOIRES DE SUNNY :
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>



Sunny Swift

“Planification Hiver”



POUR PLUS D'INFORMATIONS

INFORMATIONS MÉTÉO POUR PILOTES:
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/air-operations/weather-information-pilots#group-easa-downloads>
<https://www.skybrary.aero/index.php/Pre-flight-Preparation#Meteorological-Briefing>
<https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/ehest-leaflet-he-13-weather-threat-vmc-flights>

FAITES NOUS PARVENIR VOS COMMENTAIRES ET IDÉES :

EMAIL generalaviation@easa.europa.eu

REJOIGNEZ NOTRE COMMUNITÉ !
<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

TOUS LES ÉPISODES DE SUNNY SWIFT ET ABONNEMENT :
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>



Sunny Swift

"Échange d'expériences"



POUR PLUS D'INFORMATIONS :

<https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/inadvertent-flight-incident-conditions>

<https://www.aopa.org/news-and-media/all-news/2007/august/flight-training-magazine/vfr-flying-and-clouds>

FAITES NOUS PARVENIR VOS COMMENTAIRES ET IDÉES :

EMAIL: <mailto:generalaviation@easa.europa.eu>

REJOIGNEZ NOTRE COMMUNAUTÉ !

<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

TOUTS LES ÉPISODES DE SUNNY SWIFT ET ABONNEMENT :

<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>



Sunny Swift

"Voyager en IFR : c'est plus simple & plus sûr !"

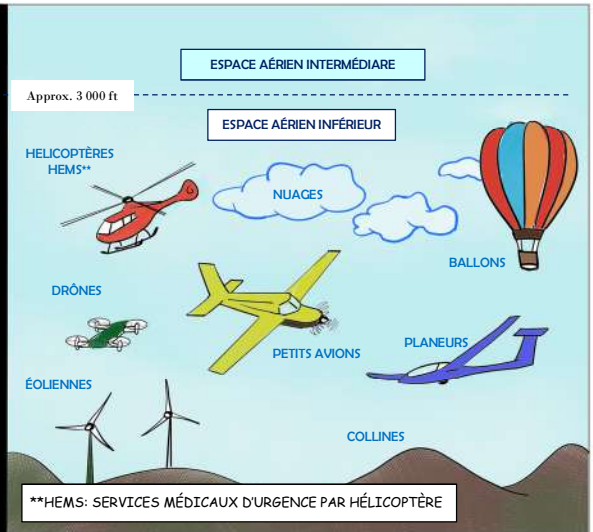
SUNNY S'APPRÊTE À DONNER UNE PRÉSENTATION À SES AMIS PILOTES

IFR*
DE QUOI S'AGIT IL ?

*IFR: "INSTRUMENT FLIGHT RULES" (RÈGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS). VOLER EN IFR VOUS PERMET DE VOUS FIER AUX INSTRUMENTS EN CAS DE VISIBILITÉ RÉDUITE (PAR EXEMPLE, POUR TRAVERSER UNE COUCHE DE NUAGES)

L'ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR (NON CONTRÔLÉ), QUI S'ÉTEND DU SOL JUSQU'À APPROXIMATIVEMENT 3 000 FT (SELON LA ZONE), EST TRÈS OCCUPÉ PAR TOUS TYPES DE TRAFICS

IL Y A UN RISQUE ÉLEVÉ DE COLLISION



EN PLUS D'ÊTRE CONGESTIONNÉ, L'ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR EST AUSSI PLUS COMPLEXE À GÉRER, AVEC DE MULTIPLES ESPACES CONTRÔLÉS OU RÉGLEMENTÉS.

ET DANS L'ESPACE SUPÉRIEUR, NOUS AVONS DES AVIONS DE LIGNE ET D'AFFAIRE

ESPACE SUPÉRIEUR

ESPACE INTERMÉDIAIRE

Approx. FL120***

***FL: FLIGHT LEVEL = NIVEAU DE VOL, EN 100 FT.

DANS L'ESPACE AÉRIEN INTERMÉDIAIRE, LE CIEL EST SOUVENT DÉGAGÉ ET COMPTE BEAUCOUP MOINS DE TRAFIC

ESPACE SUPÉRIEUR

ESPACE INTERMÉDIAIRE

ESPACE INFÉRIEUR

Approx. FL120

Approx. 3 000 ft

VOLER PLUS HAUT EN ESPACE CONTRÔLÉ EST PLUS SÛR PARCE QUE LE CONTRÔLE AÉRIEN (ATC) ASSURE LA SÉPARATION. C'EST AUSSI PLUS FACILE CAR LE PILOTE SUIT SIMPLEMENT LES INSTRUCTIONS DE L'ATC.

VOLER PLUS HAUT VOUS DONNE AUSSI PLUS DE TEMPS POUR RÉAGIR EN CAS DE SITUATION D'URGENCE.

PANNE MOTEUR ! À 8 000 FT, VOUS AVEZ UNE ZONE D'ACTION DE PLUS DE 10 NM POUR CHOISIR UN TERRAIN D'ATTERRISSEMENT D'URGENCE.

AVEZ-VOUS DES COMMENTAIRES OU DES QUESTIONS ?

OUI, L'IFR EST INTÉRESSANT. MAIS JE N'AI PAS POSTULÉ POUR UN IR**** PARCE QUE C'EST TROP COMPLEXE ET CHER ET QUE ÇA PREND DU TEMPS.

L'EASA (EASA) SIMPLIFIE LES RÈGLES POUR FACILITER L'ACCÈS À L'IFR. POUR L'IR DE BASE, VOUS AUREZ SIMPLEMENT À SUIVRE UNE FORMATION BASÉE SUR LES COMPÉTENCES, COUVRANT LES RISQUES SPÉCIFIQUES LIÉS AU VOL EN IFR POUR UN PILOTE SOLO VOLANT SUR UN MONOMOTEUR.

****IR: LICENCE DE PILOTAGE AUX INSTRUMENTS

You can find more information on the **BIR opinion** and **GA Rules** on the EASA website:
www.easa.europa.eu/sunny-swift,
 in the downloads section of this issue.

Please send your comments and ideas to generalaviation@easa.europa.eu

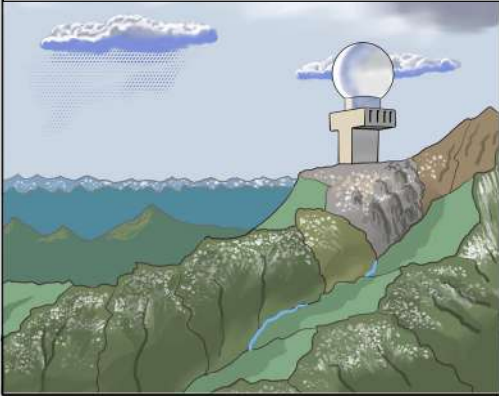
Join the GA Community!
www.easa.europa.eu/community/ga



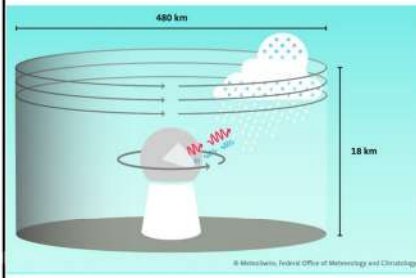
Sunny Swift

“les radars météo”

INSTALLÉ AU SOMMET D'UNE COLLINE, UN RADAR MÉTÉO VEILLE SUR L'ÉTAT DU CIEL...



SOUS LE DÔME, UNE ANTENNE ROTATIVE CAPTURE EN SILENCE L'ÉCHO PRODUIT PAR LES PRÉCIPITATIONS (PLUIE, GRÊLE, NEIGE) ET ENVOIE LES DONNÉES VERS UN CENTRE DE TRAITEMENT.



AU CENTRE, LES DONNÉES SONT FILTRÉES ET COMBINÉES À D'AUTRES, COLLECTÉES À PARTIR D'AUTRES RADARS EUROPÉENS. CE FAISANT, LE CENTRE GÉNÈRE UNE IMAGE DES PRÉCIPITATIONS QUI PEUT ÊTRE DIFFUSÉE PAR LES SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES.



DANS LA SALLE DE BRIEFING, SUNNY ET FARRY, UN DE SES ÉLÈVES, PRÉPARENT UN VOL AVEC L'INTENTION DE CONSERVER DES CONDITIONS ADAPTÉES AUX LIMITES DU JEUNE PILOTE EN MATIÈRE DE VISIBILITÉ ET HAUTEUR DES NUAGES. ILS ANALYSENT LES PRÉCIPITATIONS OBSERVÉES PAR LES RADARS MÉTÉO AU SOL.

L'IMAGE DU RADAR SEMBLE MONTRER DES TROUS IMPORTANTS. CETTE ROUTE POURRAIT CONVENIR...

PEUT-ÊTRE... MAIS QUE NOUS DISENT LES PRÉVISIONS GÉNÉRALES POUR CE SECTEUR ?



ET BIEN, LA PRÉVISION ANNONCE DES NUAGES FRAGMENTÉS À 1200 FT AMSL*, DE LA BRUINE ET UNE VISIBILITÉ RÉDUITE À 3000 M...

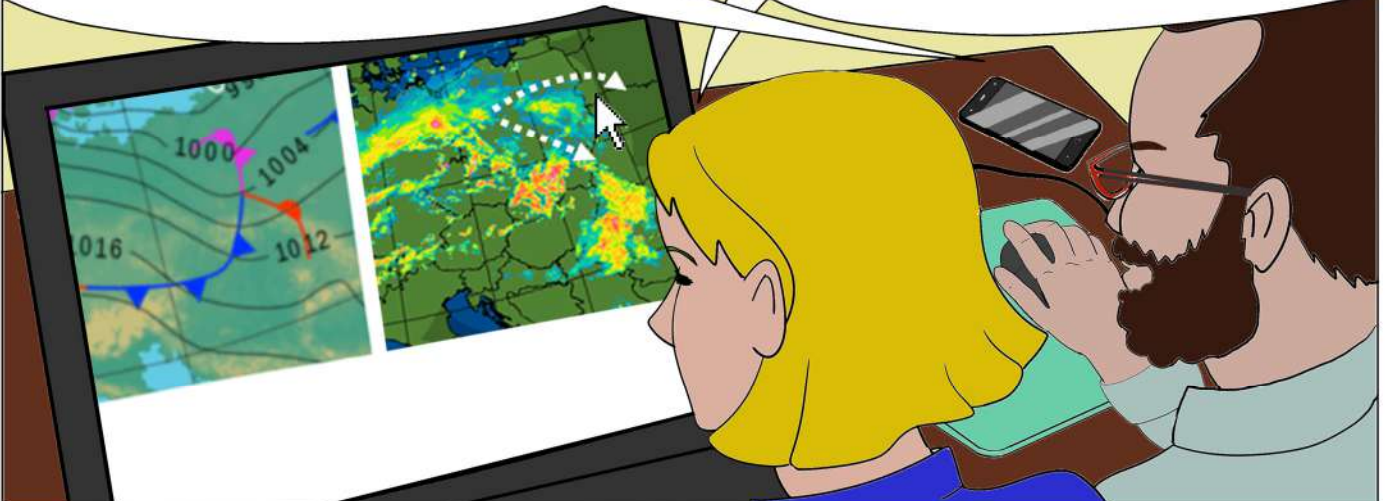
SOUVIENS-TOI, LES RADARS MÉTÉO NE VOIENT PAS LES NUAGES, ET QUELQUE FOIS, NE VOIENT PAS NON PLUS LA BRUINE...

*AMSL: HAUTEUR AU DESSUS DU NIVEAU DE LA MER



HMMM, MA ROUTE ORIGINALE PRÉVOYAIT DE PASSER AU SUD D'UNE ZONE DE RELIEF, MAIS JE PEUX CHOISIR DE PASSER AU NORD, À L'ÉCART DU RELIEF. LES PRÉVISIONS DANS CE SECTEUR ANNONCENT LA BASE DES NUAGES À 2000 FT AMSL AVEC UNE VISIBILITÉ SUPÉRIEURE OU ÉGALE À 10 KM.

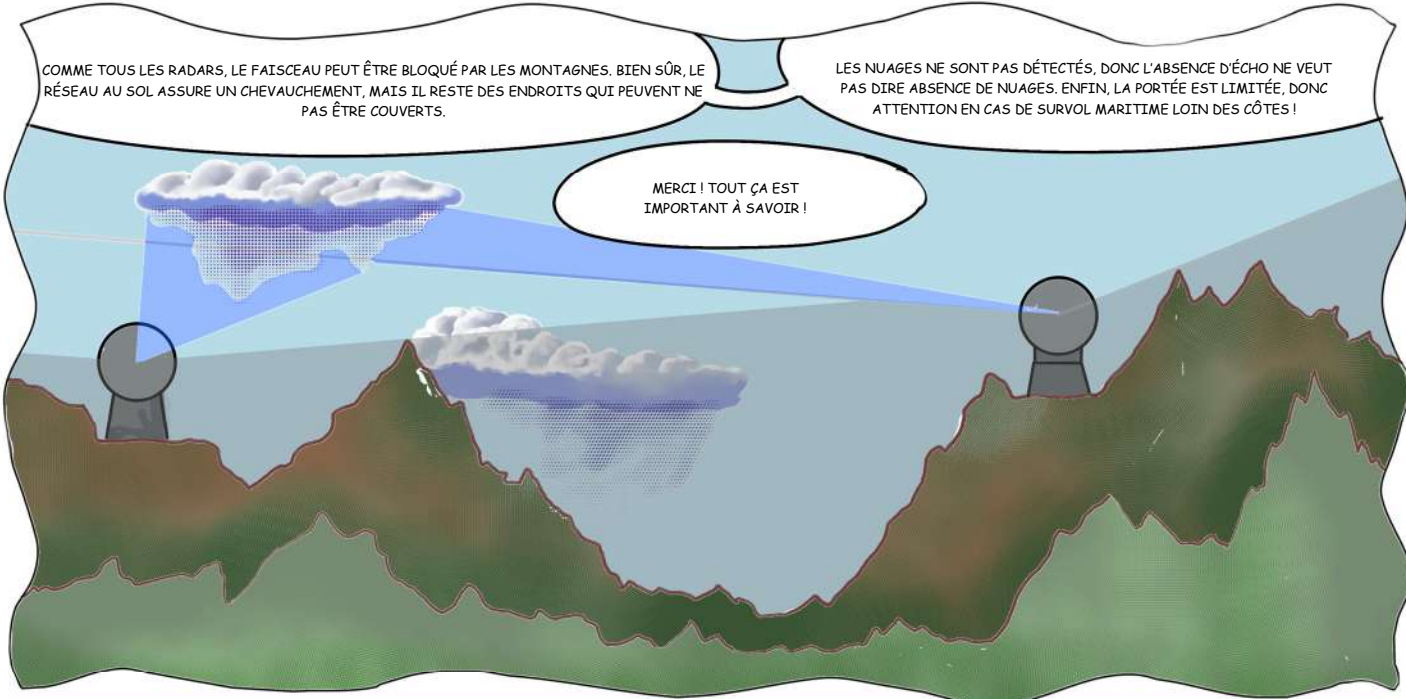
OUI, ÇA SERAIT UNE BIEN MEILLEURE OPTION. COMME TU LE VOIS, LES RADARS MÉTÉO SONT DES OUTILS FANTASTIQUES POUR PRENDRE CONSCIENCE DE LA SITUATION, MAIS ILS SONT SUJETS À DES LIMITATIONS QU'IL FAUT TOUJOURS AVOIR EN TÊTE.



COMME TOUS LES RADARS, LE FAISCEAU PEUT ÊTRE BLOQUÉ PAR LES MONTAGNES. BIEN SÛR, LE RÉSEAU AU SOL ASSURE UN CHEVAUCHEMENT, MAIS IL RESTE DES ENDRITOIS QUI PEUVENT NE PAS ÊTRE COUVERTS.

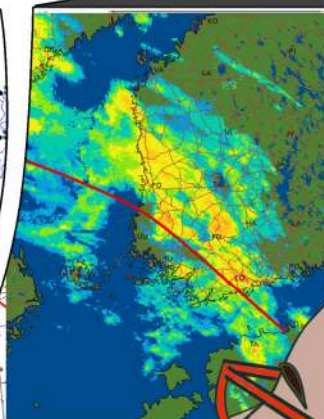
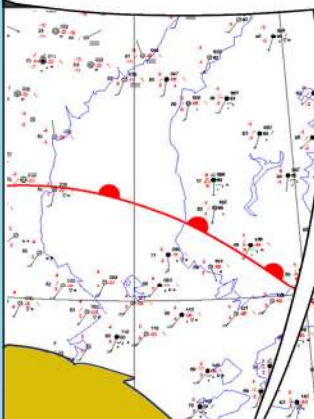
LES NUAGES NE SONT PAS DÉTECTÉS, DONC L'ABSENCE D'ÉCHO NE VEUT PAS DIRE ABSENCE DE NUAGES. ENFIN, LA PORTÉE EST LIMITÉE, DONC ATTENTION EN CAS DE SURVOL MARITIME LOIN DES CÔTES !

MERCI ! TOUT ÇA EST IMPORTANT À SAVOIR !

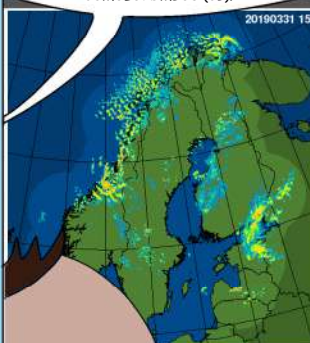


IL Y A DES SCHEMAS QUE L'ON PEUT RECONNAÎTRE EN COMPARANT LES CARTES MÉTÉO ET LES OBSERVATIONS RADAR...

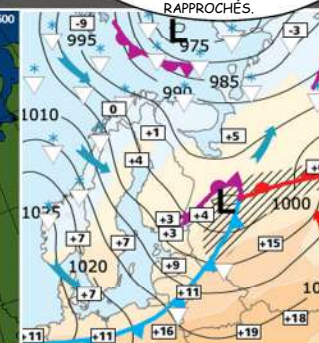
LES LIGNES DE PRÉCIPITATION REPRÉSENTENT SOUVENT DES FRONTS



LES ZONES LOCALES DE PRÉCIPITATION REPRÉSENTENT DES AVERSES. LES PLUS ABONDANTES SONT SOUVENT LIÉES À DES CUMULONIMBUS (CB).



LES AVERSES ET LES CB PEUVENT SE DÉVELOPPER TRÈS RAPIDEMENT IL FAUT VÉRIFIER LEUR ÉVOLUTION À INTERVALLES RAPPROCHÉS.

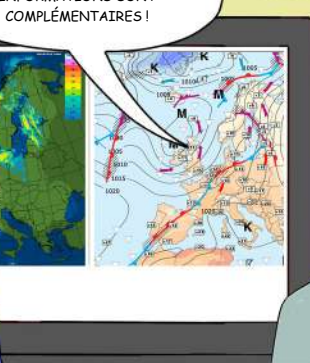


*CB: CUMULONIMBUS.

IL FAUT UTILISER LES INFORMATIONS DES RADARS MÉTÉO EN CONJONCTION AVEC LES CARTES DE TEMPS SIGNIFICATIFS (TEMSI) POUR COMPRENDRE LA SITUATION MÉTÉO.

EXACTEMENT ! LES RADARS MÉTÉO SOL SONT EXTRÊMEMENT UTILES, À CONDITIONS DE SAVOIR RECONNAÎTRE CE QU'ILS PEUVENT NOUS MONTRER DE CE QU'ILS NE PEUVENT PAS...

... ET SE SOUVENIR QUE TOUTES CES INFORMATIONS SONT COMPLÉMENTAIRES !



Sources: Radar météo sol: EUMETNET;
Cartes météo: FMI

Vous pouvez trouver plus d'informations sur les observations radar et en général, les informations météorologiques pour les pilotes sur le site de l'EASA, dans la section « téléchargements » de cette histoire :

www.easa.europa.eu/sunny-swift,

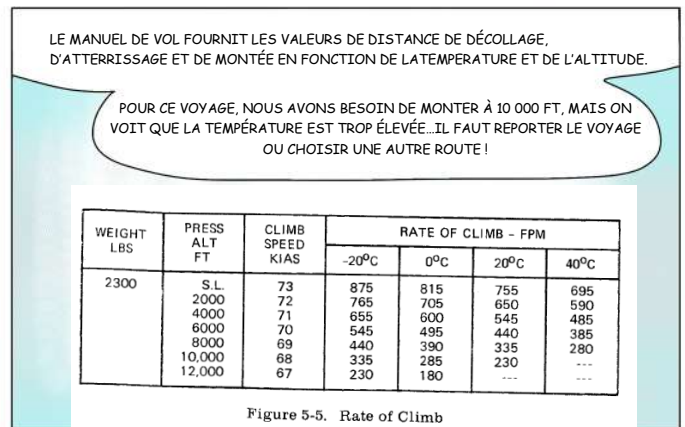
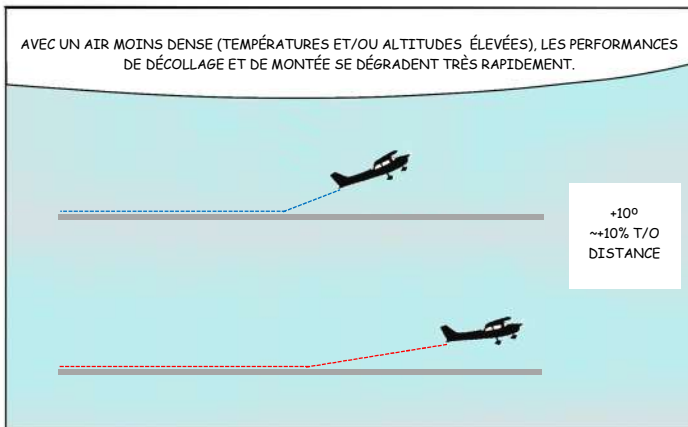
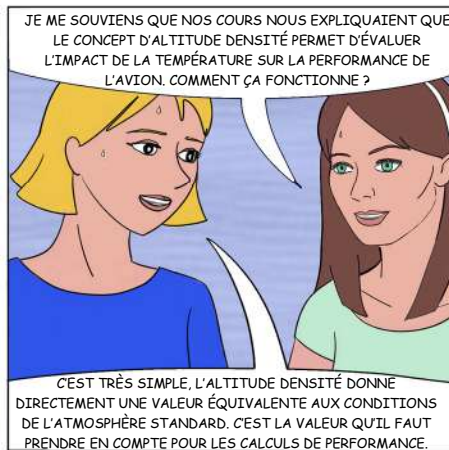
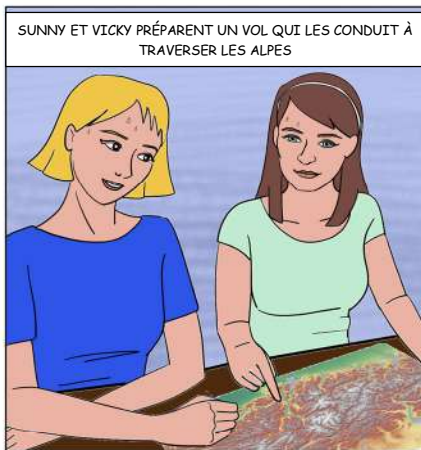
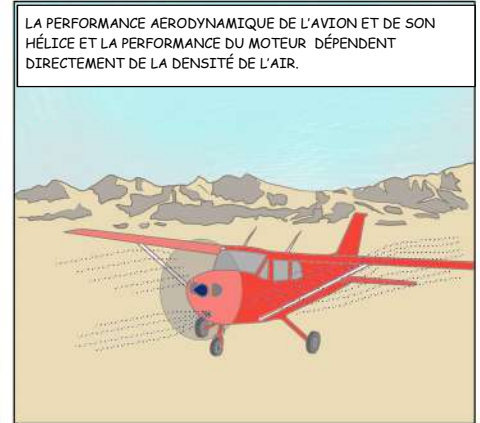
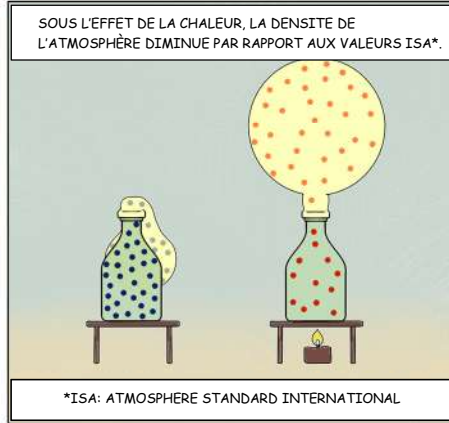
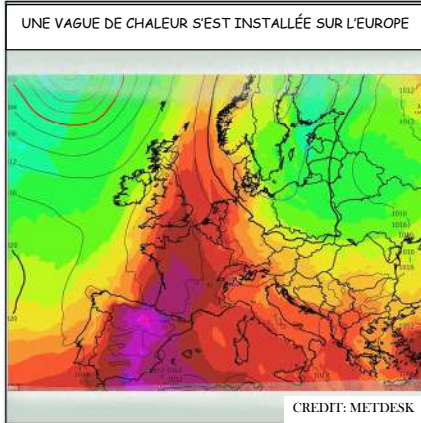
Vos commentaires et idées :
generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté :
www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

“Altitude densité”



A consulter, sur le même sujet:

- Skybrary hot and high operations
- FAA density altitude

Dans la section «téléchargements »

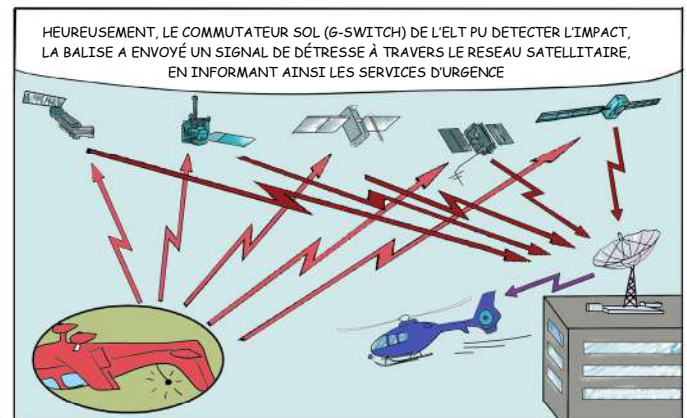
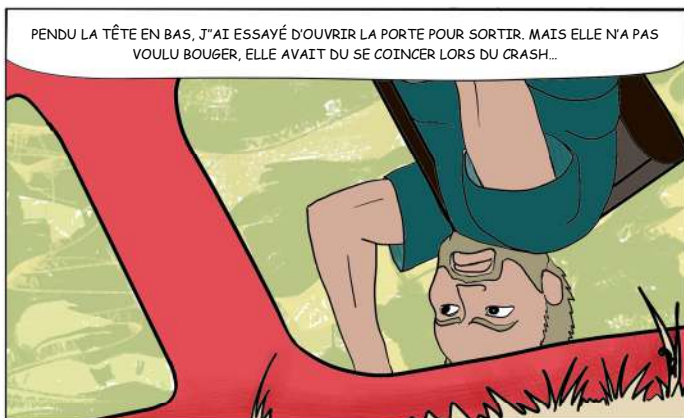
Pour envoyer vos commentaires :
generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté :
www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

“Emetteurs de Localisation d’Urgence (ELT)”



Vous trouverez les liens vers

- Installation et entretien des ELTs
 - Système COSPAS-SARSAT
 - Règles opérationnelles, et plus
- dans la section téléchargement de cet épisode

Merci d'envoyer vos commentaires et idées à :

generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la Communauté !



Sunny Swift

“Visualiser le trafic d'aérodrome”

PAR UN MAGNIFIQUE DIMANCHE D'ETE, SUNNY ET GEORGE SONT DANS LA SALLE DE BRIEFING ET SE PREPARENT A UN VOL D'ENTRAINEMENT.

CA VA ETRE UNE JOURNEE TRES CHARGEE. LE CIRCUIT D'APPROCHE VA REQUERIR TOUTE NOTRE ATTENTION ET SERA POTENTIELLEMENT DANGEREUX.

POUR LE RETOUR DE LA ZONE D'ENTRAINEMENT, PLANIFIE SUFFISAMMENT DE TEMPS POUR COMPRENDRE LA SITUATION DE TRAFIC SUR L'AERODROME. ET ECOUTE SUR LA FREQUENCE DES QUE POSSIBLE.

LES VOICI EN VOL. ENSUITE, AU RETOUR DE LA ZONE D'ENTRAINEMENT, GEORGE ET SUNNY SONT A 10 NM AU SUD DE L'AERODROME. ILS ECOUTENT LES COMMUNICATIONS RADIO SUR LA FREQUENCE D'INFORMATION DE HANGELAR

HANGELAR INFO DELTA JULIET PAPA, VENT ARRIERE DROITE PISTE 11.

HANGELAR INFO DELTA TANGO ROMEO, APROCHONS LE BUILDING ROUGE DE L'ECOLE

HANGELAR DELTA ECHO KILO SIERRA CHARLIE, 5 MIN PAR LE SUD, DEMANDONS INFO ATERRISSAGE

DELTA SIERRA CHARLIE, HANGELAR INFO, PISTE 11 EN SERVICE, QNH 1019, ATTENTION AUX PLANEURS ET TROIS AUTRES APPAREILS DANS LE CIRCUIT

WAOH, IL YA DU TRAFFIC ! JE PEUX VOIR LE PIPER APPROCHER LES BÂTIMENTS DE L'ECOLE, MAIS OÙ SONT LES AUTRES ?

OUI, IL EST DIFFICILE DE COMPRENDRE LA SITUATION QUAND IL Y A BEAUCOUP DE TRAFIC, ET QU'ON IGNORE SI LEUR INTENTION EST DE S'ARRETER OU DE FAIRE UN TOUCH AND GO. IL VAUT MIEUX NE PAS S'INSERER DIRECTEMENT DANS LE CIRCUIT ET SE METTRE EN CIRCUIT D'ATTENTE A 5 MIN DU TERRAIN JUSQU'À CE QUE L'ON COMPRENNE BIEN LA SITUATION.

POURQUOI NE PAS UTILISER L'INSTRUMENT DE VISUALISATION DU TRAFIC INSTALLE A BORD POUR IDENTIFIER LES AUTRES APPAREILS ?

OUI, CA PEUT AIDER, MAIS SEULEMENT POUR SE CONSTRUIRE UNE IMAGE AVANT D'APPROCHER LE TERRAIN ET DE JOINDRE LE CIRCUIT. PRÈS DU TERRAIN, REGARDE DEHORS : VOIR ET EVITER EST LA RÈGLE. ET ATTENTION AUX ANGLES MORTS !

SUNNY ET GEORGE TERMINENT LEUR CIRCUIT D'ATTENTE ET INFORMENT HANGELAR QU'ILS SONT PRÊTS À APPROCHER LA PISTE 11 PAR VENT ARRIERE POUR UN ARRÊT COMPLET.

HANGELAR INFO, DELTA ECO UNIFORM, PRÊTS À APPROCHER PAR LA VENT ARRIERE DROITE PISTE 11 POUR ARRÊT COMPLET, PASSERONS LE BUILDING DE L'ECOLE DANS 2 MINUTES

N'ENTRE PAS DANS LE CIRCUIT D'APPROCHE SANS AVOIR UNE REPRÉSENTATION MENTALE CORRECTE DU TRAFIC. SOIS ATTENTIF AU CIRCUIT ET À L'ALTITUDE. COMMUNIQUE TA POSITION ET TON INTENTION AVEC PRÉCISION, ET N'HÉSITE PAS À TE METTRE EN ATTENTE SI NÉCESSAIRE !

Vous trouverez un lien vers:

-Lookout for other aircraft

dans la section téléchargement de cet épisode.

Envoyez-nous vos commentaires et suggestions à generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la Communauté GA !
www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

“Fausses alertes de détresse”



LA MISSION DE CE CENTRE EST DE COLLECTER, CLASSER ET ARCHIVER LES DONNÉES D'ALERTE DE DÉTRESSE PROVENANT DES BALISES D'URGENCE ET DES AUTRES MCC. LES DONNÉES SONT VALIDÉES ET DISTRIBUÉES AUX SERVICES DE SECOURS.

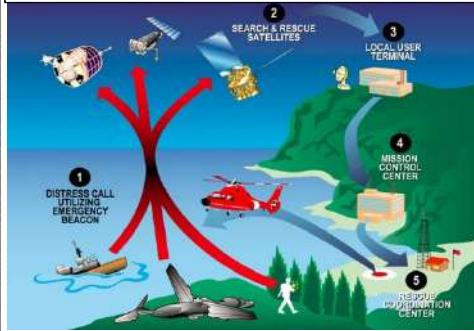
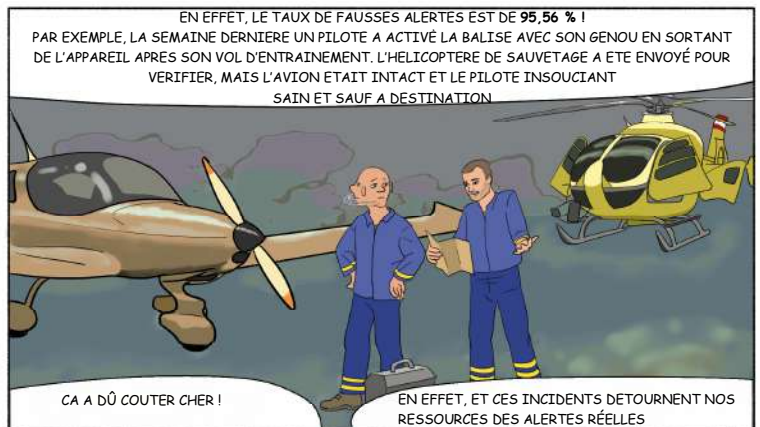
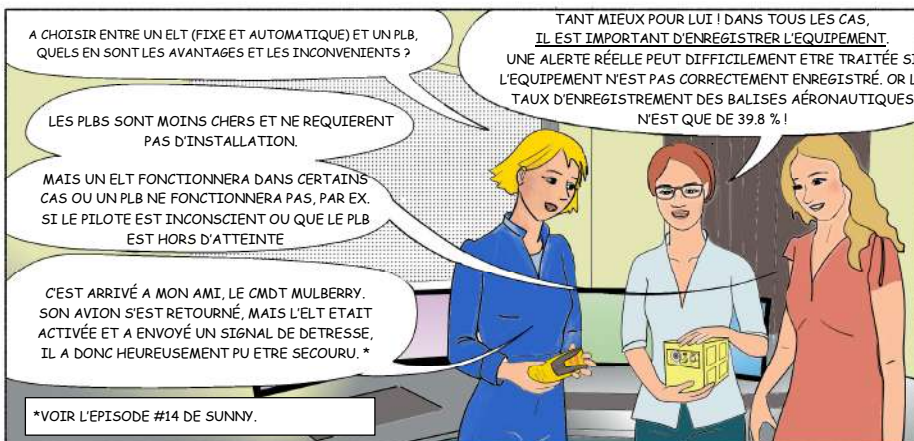


IMAGE D'ORIGINE NOAA



POUR ÉVITER LES FAUSSES ALERTES IL NE FAUT JAMAIS ACTIVER LA BALISE SAUF EN CAS D'ABSOLUE NÉCESSITÉ :



Vous trouverez des liens concernant

- le SIB AESA (EASA) sur le test annuel
- le système COSPAS-SARSAT
- les règles opérationnelles, et plus encore dans la section téléchargement de cet épisode

Envoyez vos commentaires et idées à generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la Communauté AG : www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

“Préparation du vol : La météo”

JOUR -3

CHARLIE PRÉPARE UN VOL PREVU LA SEMAINE PROCHAINE. IL S'AGIT D'UN VOL VFR DE POITIERS À RENNES, POUR UNE RÉUNION À L'UNIVERSITÉ.

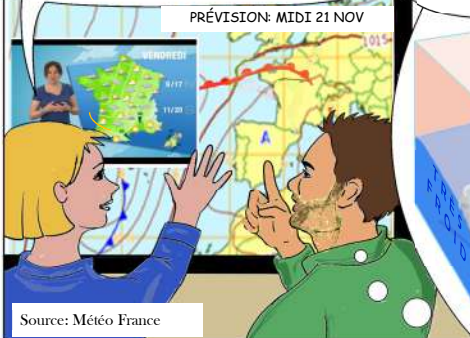
LES JOURS QUI PRÉCÉDENT LE VOL, SUIS LES PRÉVISIONS MÉTÉO À LA TÉLÉ ET SUR INTERNET POUR AVOIR UN APÉRÇU GÉNÉRAL.

LES CARTES DE FRONTS T'AIDENT À COMPRENDRE LA SITUATION GÉNÉRALE : OÙ SE TROUVENT LES FRONTS ET LES FORMATIONS NUAGEUSES.

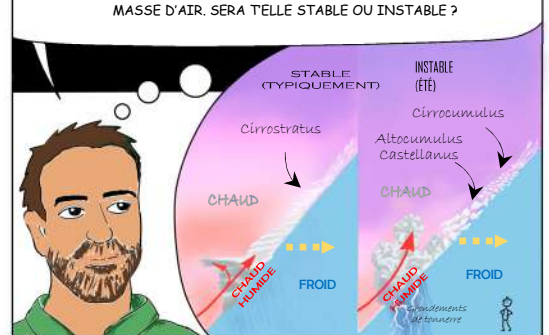
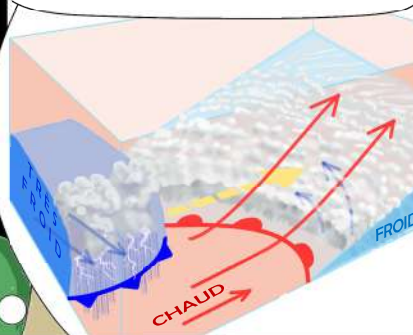
ENSUITE DEMANDE-TOI D'OÙ PROVIENT LA MASSE D'AIR...

OK, JE ME SOUVIENS DE LA THÉORIE: AIR POLAIRE - TROPICAL, MARITIME - CONTINENTAL. APPAREMMENT, LE NORD-OUEST DE LA FRANCE SERA DANS UNE MASSE D'AIR MARITIME TROPICALE.

OUI, PENSE AUSSI À LA TEMPÉRATURE ET À L'HUMIDITÉ DE CETTE MASSE D'AIR. SERA TELLE STABLE OU INSTABLE ?



Source: Météo France



JOUR -1

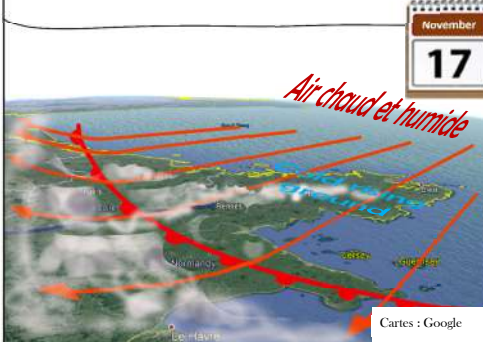
COMME PRÉVU, DEMAIN NOUS AURONS UN FRONT MARITIME TROPICAL (MT) EN PROVENANCE DES AÇORES, QUI APPORTERA DES NUAGES BAS ET DE L'HUMIDITÉ.

COMME NOUS SOMMES À L'INTÉRIEUR DES TERRES, LES NUAGES PROGRESSERONT LENTEMENT ET LA SITUATION AURA TENDANCE À S'ÉCLAIRCIR.

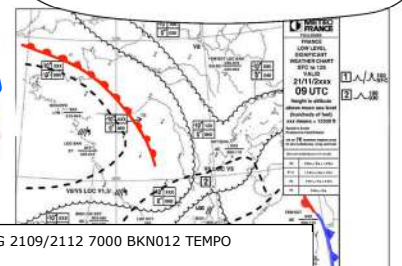
OUI, PENSE AUSSI À LA SAISON ET À LA GÉOGRAPHIE...

RÉGARDONS LES PRÉVISIONS POUR LA ZONE INFÉRIEURE ET LES GAFOR. ELLES CONFIRMENT LE TEMPS, LA VISIBILITÉ ET LES NUAGES PRÉVUS. VÉRIFIE AUSSI LA VITESSE DU VENT ET SA DIRECTION.
HMMM IL Y A UNE ZONE DE NUAGES BAS, EXACTEMENT AU-DESSUS DU TERRAIN, BIEN QU'UNE AMÉLIORATION SOIT PRÉVUE.

PLOUR RENNES, LA TAF* INDIQUE 3 000 MÈTRES EN VISIBILITÉ ET BKN À 500 FT AAL** À L'AUBE, MAIS S'AMÉLIORANT À 7 KM AND BKN012 À 12.00 UTC
LES METARS COMPLÈTENT LE TABLEAU, ET TU PEUX ENSUITE CONSULTER LE RADAR MÉTÉO ET L'IMAGERIE SATELLITAIRE.



Cartes : Google



TAF LFRN 210500Z 2106/2206 22010KT 3000 BR BKN005 BECMG 2109/2112 7000 BKN012 TEMPO 2112/2116 SCT012 BKN018...=

METAR LFRN 210800Z 21007KT 3000 BR BKN005 10/09 Q1019 BECMG 6000 BKN010=

*UN ÉPISODE SERA CONSACRÉ À "L'INTERPRÉTATION DES TAFS" **AAL-AU DESSUS DU NIVEAU DU TERRAIN

PRISE DE DÉCISION ET RÉCAP DU PROCESSUS

LE PROCESSUS QUE NOUS AVONS SUIVI EST UN BON EXEMPLE DE PRÉPARATION DU VOL

PLANIFICATION, ET LE JOUR DU VOL

- 1) CARTES DE FRONTS
- 2) MASSE D'AIR
- 3) SAISON
- 4) GÉOGRAPHIE - CÔTIÈRE, MONTAGNEUSE ?
- 5) EN CAS DE DOUTE, BRIEFING PROFESSIONNEL

LE JOUR DU VOL

- 1) PRÉDICTION DE ZONE BAS NIVEAU
- 2) GAFOR (SI DISPONIBLE)
- 3) DIRECTION ET VITESSE DU VENT
- 4) TAFS/METARS
- 5) IMAGERIE RADAR/SATELLITAIRE/ IMPACTS DE FOUDRE
- 6) WEBCAMS UTILISABLES EN ROUTE
- 7) EN CAS DE DOUTE, BRIEFING PROFESSIONNEL

LES CONDITIONS SONT VMC, 7KM AND BKN012, MAIS TU DOIS CONSIDÉRER TES PROPRES MINIMA, ET LE RISQUE DE TOLÉRANCE DES INFOS FOURNIES PAR LE TAF¹ AVANT DE PRENDRE UNE DÉCISION.

JE TE RECOMMANDE D'ARRANGER TES 'FAVORIS' DE MANIÈRE À SUIVRE NATURELLEMENT LES MÊMES ÉTAPES ... ET RAPPELE-TOI LA RÈGLE D'OR : D'ABORD UNE ANALYSE PUIS LES PRÉVISIONS.

RENNES, ET LA GAFOR, SONT OK À PARTIR DE 1200 UTC.



Vous trouverez des liens avec plus d'infos concernant :

- Masses d'air et cartes de fronts
- Infos météo pour pilotes

dans la section téléchargements de cet épisode.

Envoyez vos commentaires et suggestions à generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez notre Communauté AG !
www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

“NOUVELLES TECHNOLOGIES”

UN TOUT NOUVEAU VIRUS SW-121 EST ARRIVÉ AU CLUB



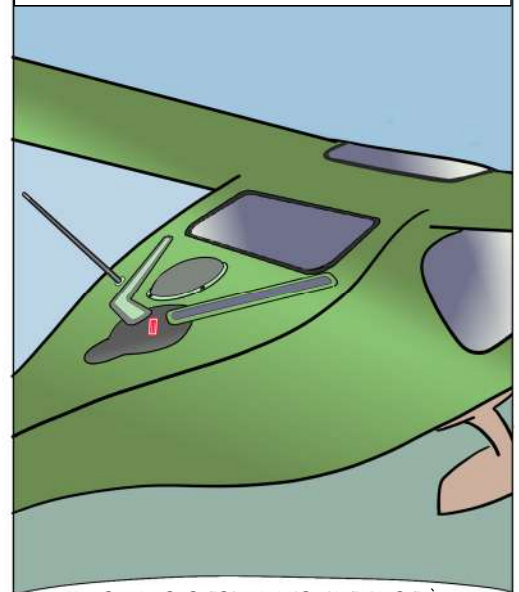
CET APPAREIL, RÉCEMMENT CERTIFIÉ, EST ÉQUIPÉ DE PLUSIEURS TECHNOLOGIES NOVATRICES CONTRIBUANT À AMÉLIORER LE NIVEAU DE SÉCURITÉ.



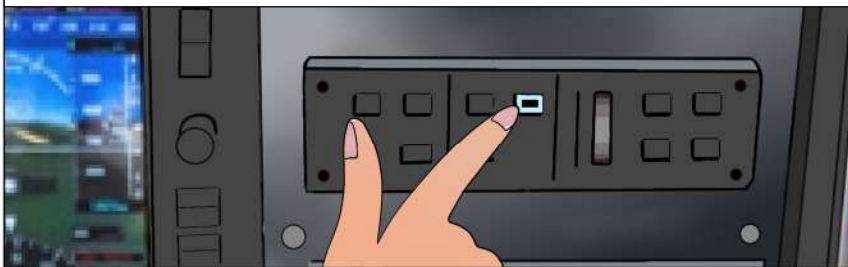
UN "GLASS COCKPIT", AVEC UN "PRIMARY FLIGHT DISPLAY" AND ET UN SECOND ÉCRAN MULTIFONCTIONNEL



UN PARACHUTE D'URGENCE

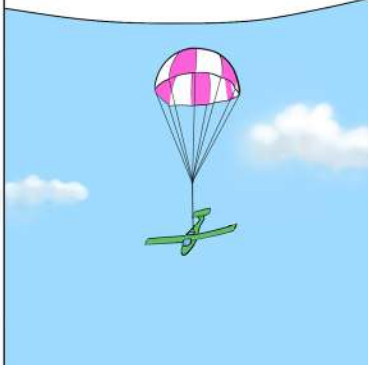


UN PILOTE AUTOMATIQUE AVEC UNE FONCTION DE STABILISATION AUTOMATIQUE DE NIVEAU ("AUTO-LEVEL")



LES NOUVELLES TECHNOLOGIES CONTRIBUENT À L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ, MAIS CERTAINES CONDITIONS DOIVENT ÊTRE RESPECTÉES

ATTENTION : LA VISION SYNTHÉTIQUE, LES PILOTES AUTOMATIQUES ET LES PARACHUTES BALISTIQUES NE SONT PAS DES RAISONS POUR POUSSER LES LIMITES AU DELÀ DES COMPÉTENCES ET DE LA QUALIFICATION DU PILOTE ET DE L'APPAREIL !



LA FORMATION, FORMELLE ET INFORMELLE (AUTO-FORMATION), EST NÉCESSAIRE POUR TIRER LE MEILLEUR PARTI DES NOUVELLES TECHNOLOGIES ET AMÉLIORER LA SÉCURITÉ



Vous trouverez des liens concernant

- l'utilisation sûre des nouvelles technologies
- les parachutes balistiques et la sécurité
- et la formation pratique (informelle) dans la section téléchargement de cet épisode

Envoyez-nous vos commentaires et idées à generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la Communauté AG !
www.easa.europa.eu/community/ga

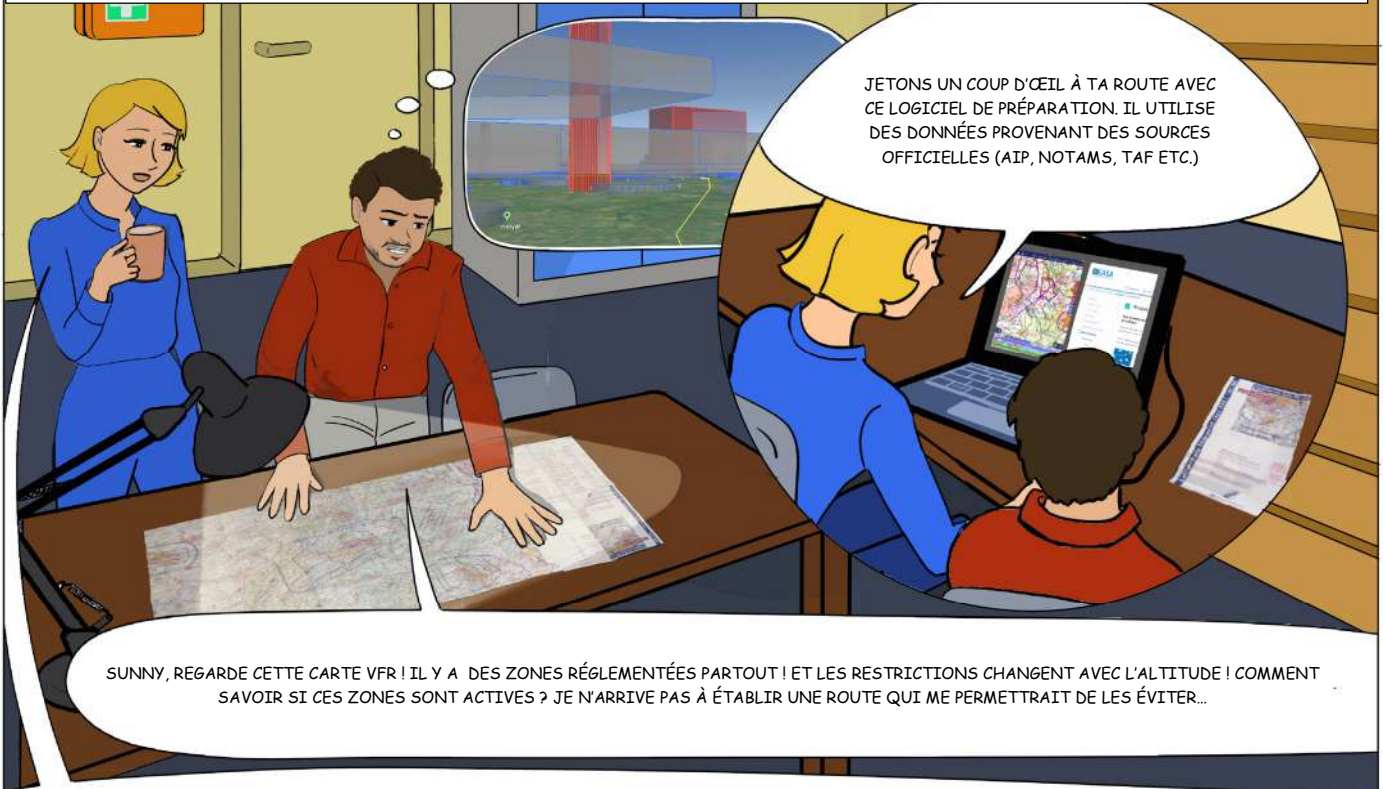
ELENA GARCIA & MONICA MESTRE @ EASA



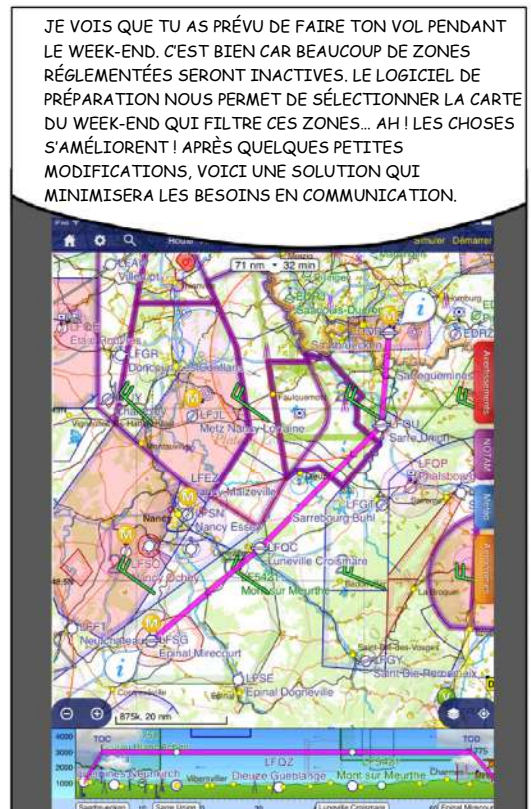
Sunny Swift

"COMPLEXITÉ DE L'ESPACE AÉRIEN" (I)

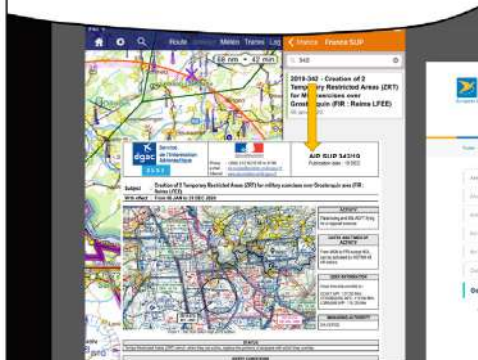
PIERRE PRÉPARE UN VOL ENTRE L'ALLEMAGNE ET LA FRANCE. NOUS SOMMES QUELQUES JOURS AVANT LE VOL.



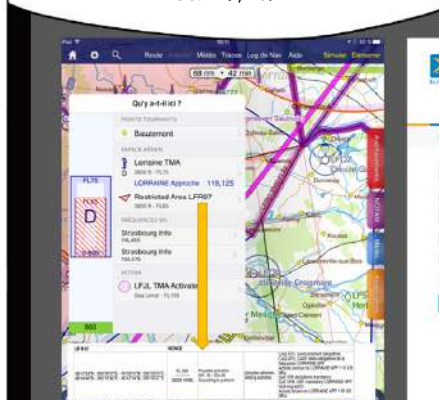
ET OUI, C'EST VRAIMENT DIFFICILE EN EUROPE... MAIS ON PEUT UTILISER DES OUTILS INFORMATIQUES QUI AIDENT À MIEUX VISUALISER L'INFORMATION ET À DÉFINIR UNE STRATÉGIE POUR LA PRÉPARATION DU VOL.



IL NOUS FAUT ENCORE VÉRIFIER QUELQUES ZONES RÉGLEMENTÉES. LES INFORMATIONS SONT DISPONIBLES DANS LES AIP DE CHAQUE PAYS MAIS LA PLUPART DES LOGICIELS DE PRÉPARATIONS PERMETTENT D'Y ACCÉDER DIRECTEMENT.



SI TU VOLES EN DESSOUS DE 3800 PIEDS, TU ÉVITERAS LA LFR97 ET LA TMA « LORRAINE ». LA LFR97 NOUS INFORME DE L'ACTIVITÉ PLANEUR. SI TU SOUHAITES VOLER PLUS HAUT, IL FAUDRA DEMANDER UNE AUTORISATION À « LORRAINE » SUR 119,125.

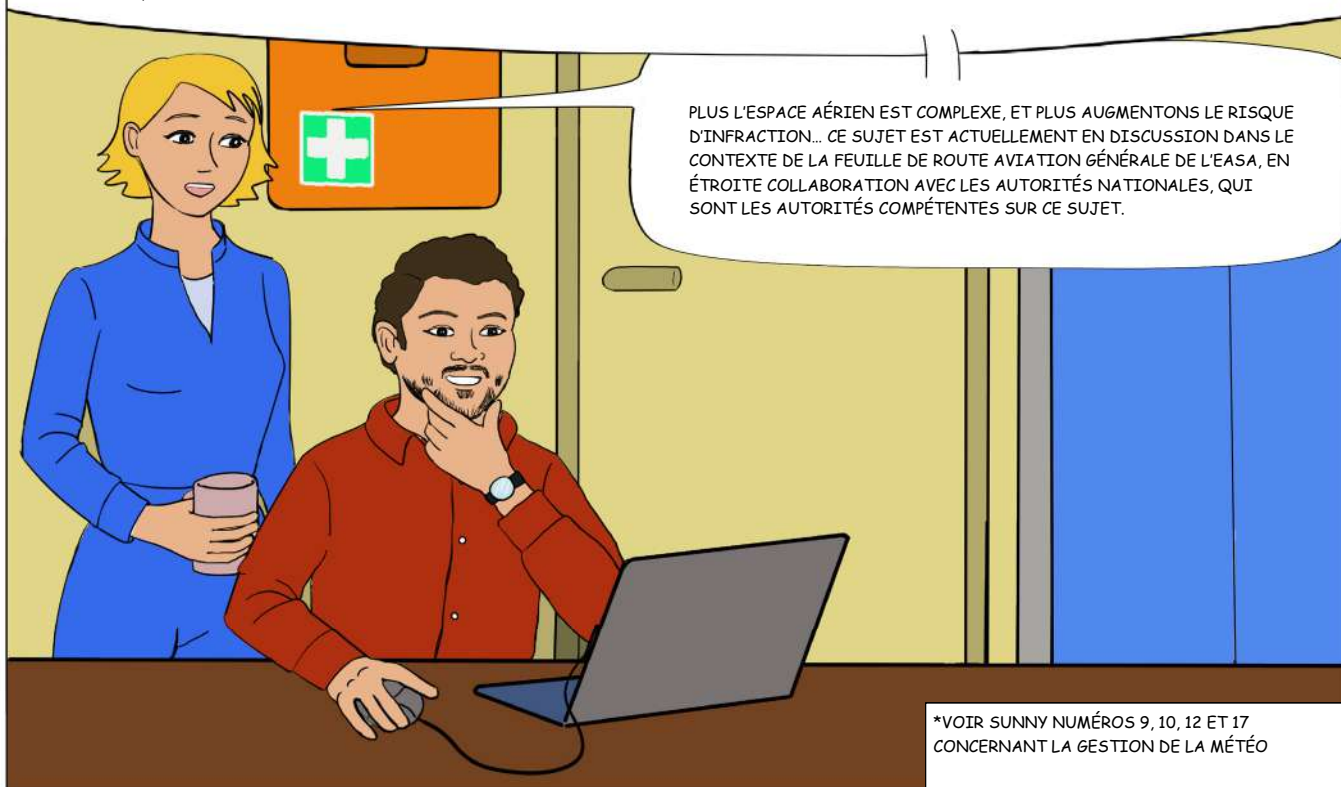


CERTAINES ZONES SONT ACTIVÉES PAR NOTAM. ILS SONT AUSSI PUBLIÉS DANS LES AIP, ET NORMALEMENT ACCESSIBLES DEPUIS LE LOGICIEL. CERTAINS D'ENTRE EUX PERMETTENT MÊME DE NE MONTRER QUE LES NOTAM APPLICABLES À LA ROUTE, EN LOCALISANT LA ZONE D'APPLICABILITÉ SUR LA CARTE.



MAIS SOUVIENS-TOI QUE LES CHOSSES NE SE DÉROULENT JAMAIS COMME PRÉVU ! TU POURRAIS AVOIR BESOIN DE RENTRER LUNDI, ET BEAUCOUP PLUS D'ESPACES RÉGLEMENTÉS SERONT ACTIFS, OU BIEN LA MÉTÉO PEUT T'OBLIGER À FAIRE UN DÉTOUR, À UNE ALTITUDE DIFFÉRENTE, IL FAUT DONC REVOIR TA STRATÉGIE LA VEILLE DU DÉPART, ET JUSTE AVANT DE PARTIR.

ET SURTOUT, N'HÉSITE À PRÉPARER PLUSIEURS SOLUTIONS DE MANIÈRES À POUVOIR FAIRE FACE À DIFFÉRENTS SCÉNARIOS.



*VOIR SUNNY NUMÉROS 9, 10, 12 ET 17 CONCERNANT LA GESTION DE LA MÉTÉO

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO, NOUS ÉVOQUERONS LES ASPECTS TACTIQUES DE LA GESTION DE L'ESPACE AÉRIEN PENDANT LE VOL. RESTEZ AVEC NOUS !

Vous trouverez des liens vers des documents associés concernant :

- L'évitement des infractions à l'espace aérien
- L'utilisation flexible de l'espace aérien
- La planification des vols

Dans la section téléchargement de cette édition.

Pour nous envoyer vos commentaires :

generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale :

www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

"COMPLEXITÉ DE L'ESPACE AÉRIEN (II) EN-ROUTE"

APRÈS QUELQUES JOURS CONSACRÉS À LA PLANIFICATION DE SON VOYAGE*, LE JOUR DU VOL EST ARRIVÉ. PIERRE EFFECTUE LES DERNIÈRES PRÉPARATIFS.



* VOIR L'ÉPISODE PRÉCÉDENT SUNNY #19, "COMPLEXITÉ DE L'ESPACE AÉRIEN"

J'AI VÉRIFIÉ LA ROUTE EN PRENANT EN COMPTE L'AIP, LES DERNIERS NOTAMS ET LES AUP/UUPS. MON CORRIDOR DE VOL NE TRAVERSE AUCUN ESPACE RÉGLEMENTÉ OU CONTRÔLÉ.



POUR LA MEILLEURE INFO EN VOL, C'EST LE FIS* QUI A LA REPRÉSENTATION LA PLUS ACTUELLE ET LA PLUS CLAIRE DE L'ESPACE AÉRIEN. CE N'EST PAS LEUR RÔLE (C'EST CELUI DE L'ATC*) D'AUTORISER À ENTRER DANS UN ESPACE CONTRÔLÉ, MAIS LE FIS PEUT TE DONNER DES INFOS CRUCIALES, ET DANS CERTAINS PAYS, IL PEUT MÊME CONTACTER L'ATC POUR TOI.

* FIS : SERVICE D'INFO EN VOL, ATC-AIR : CONTRÔLE AÉRIEN, NOTAM : MESSAGE AUX NAVIGANTS AÉRIENS, AUP/UUP : PLAN ACTUALISÉ D'OCCUPATION DE L'ESPACE AÉRIEN

UNE FOIS SA PLANIFICATION INITIALE CONFIRMÉE, PIERRE DÉCOLLE À DESTINATION D'ÉPINAL.



JUSTE AVANT D'ENTRER EN FRANCE, IL CHANGE LA FRÉQUENCE POUR LE FIS DE STRASBOURG



STRASBOURG INFORMATION, EU-EASA, BONJOUR

EU-EASA, STRASBOURG INFORMATION, BONJOUR

EU-EASA, TECNAM P2002, VFR EN PROVENANCE DE SARRBRUCK POUR ÉPINAL MIRECOURT, 2 000 FT, QNH 1004, 1 NM AU NORD OUEST DE SIERRA, DEMANDE INFO TRAFIC

NOTE: SEUL L'ESPACE CORRESPONDANT À L'ALTITUDE DU VO EST REPRÉSENTÉ

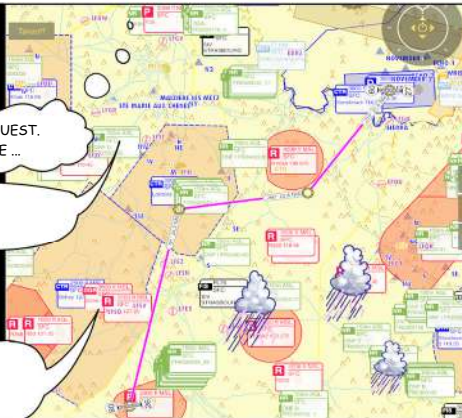
EU-EASA, QNH 1004, SQUAWK 4421. CUMULONIMBUS ISOLÉS EN FORMATION À PROXIMITÉ ET À L'EST DE LUNÉVILLE.

MMM, JE PRÉFÈRE LES ÉVITER ET M'ÉCARTER DE LUNÉVILLE PAR L'OUEST. CA M'AMÈNERAIT À TRAVERSER L'ESPACE DE CLASSE D LORRAINE ...

DEMANDE TRANSFERT AVEC LORRAINE POUR ÉVITER CETTE FORMATION NUAGEUSE

VOUS POUVEZ CONTACTER LORRAINE SUR 122.075

MERCI STRASBOURG. JE QUITTE VOTRE FRÉQUENCE, EU-EASA.



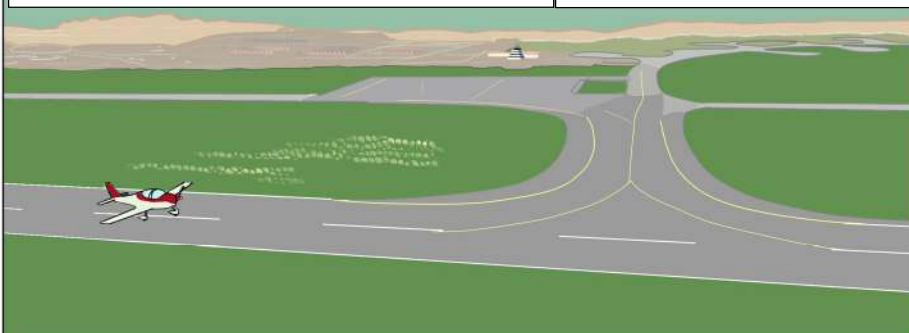
PIERRE QUITTE LA FRÉQUENCE DE STRASBOURG ET CONTACTE LORRAINE. 10 MINUTES AVANT DE PÉNÉTRER L'ESPACE CONTRÔLÉ*, LORRAINE L'AUTORISE À TRAVERSER LA CTR.



* VOIR L'ÉPISODE #6 DE SUNNY, AUTORISATION D'ENTRER DANS UN ESPACE CONTRÔLÉ.

LE RESTE DU VOL DE DÉROULE COMME PRÉVU. PIERRE EST RAISONNABLEMENT FIER DE SON ATTERRISSAGE À ÉPINAL.

NHÉSITEZ PAS À CONTACTER LE FIS POUR DES INFOS ET DES CONSEILS EN ROUTE !



Vous trouverez des liens vers des documents associés concernant **l'évitement des infractions à l'espace aérien** dans la section téléchargement de cet épisode.

Pour nous envoyer vos commentaires : generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale :

www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

“Ce que les TAF signifient en pratique”

DANS UN CENTRE DE PRÉVISION MÉTÉO, UN PRÉVISIONNISTE PRÉPARE DES TAF (PRÉVISIONS AÉRODROME).

POUR L'AÉRODROME, LE TYPE DE NUAGE LE PLUS PROBABLE ENTRE 0900 UTC AND 1800 UTC SERA SCT* AT 1 200 FT, AND BKN* AT 3 000 FT.

* FEW=1-2 OKTAS (EIGHTHS), SCT=3-4 OKTAS, BKN=5-7 OKTAS, OVC=8 OKTAS.

UN PEU PLUS TARD, DEUX PILOTES...

TAF EGH1 220800Z 2209/2218 20005KT 9999 SCT012 BKN030=

LE TAF DE SOUTHAMPTON INDIQUE SCT012 ET BKN030. LE CIEL N'EST QUE PARTIELLEMENT COUVERT, C'EST OK POUR MOI.

QUELS SONT TES MINIMA PERSONNELS ?

> 2 000 FT DE PLAFOND, > 10 KM DE VISIBILITÉ, < 10 KT DE VENT DE TRAVERS.

AS-TU PENSÉ QUE LES NUAGES OU LA VITESSE DU VENT POUVAIENT CHANGER ? IL Y A DES RÈGLES POUR METTRE À JOUR LES TAF.

JE N'AI JAMAIS SU EXACTEMENT CE QUE LES TAF SIGNIFIENT EN PRATIQUE.

IL Y A CERTAINS POINTS-CLÉS À RETENIR. LES TAF SONT PRINCIPALEMENT DESTINÉS AUX VOLS IFR ET ILS PRÉVOIENT LES CONDITIONS LES PLUS PROBABLES. TOUT CHANGEMENT OU MISE À JOUR DÉPEND DE SEUILS POUR LE VENT, LA VIST, LES NUAGES ET LES PRÉCIPITATIONS. CONSULTE TES AIP OU CONTACTE LE SERVICE DE PRÉVISION MÉTÉO

PAR EXEMPLE, CONSULTE CETTE LIGNE CONCERNANT LE PLAFOND NUAGEUX DANS LA TABLE DES SEUILS DE MODIFICATION DES TAF.

AINSI DONC, IL EST POSSIBLE QUE LE PLAFOND NUAGEUX DESCENDE DE 3 000 FT À 1 500 FT SANS QUE LE TAF SOIT MODIFIÉ !

EN EFFET, CA T'AMÈNERAIT SOUS TES MINIMA. C'EST UNE BONNE IDÉE D'AVOIR UN PETIT GUIDE DE RÉFÉRENCE SOUS LA MAIN - CONSULTE L'AIP ET INSCRIS DANS UNE TABLE LES CRITÈRES DE MISE À JOUR DES TAF **.

Forecast height (above aerodrome level)	TAF encoding for BKN or OVC Note: 1	Meaning
1 500 ft (Note:2) and above; or 'no significant cloud' (NSC)	BKN015 or OVC015 and higher; or NSC	For example: BKN030, or 'NSC' in a TAF means that the actual cloud base may be BKN at 1 500 ft or higher or OVC at 1 500 ft or higher
1 000 ft to 1 400 ft	BKN010 or OVC010 to	For example: BKN012 in a TAF means that the actual cloud base may be:

Forecast Weather below 10000

*** VOIR LES LIENS CONCERNANT LES SEUILS DE MODIFICATION DES TAF DANS LES DOCUMENTS ASSOCIÉS.

DE PLUS, LES TAFS NE SONT MIS À JOUR QUE SI LA PROBABILITÉ DE CHANGEMENT EST DE 30 % OU PLUS.

... DONC SI LA PROBABILITÉ POUR QUE LE PLAFOND NUAGEUX DEVIENNE BKN014 OU MOINS ÉTAIT INFÉRIEURE À 30 %, LE TAF NE SERAIT PAS MODIFIÉ ?

EN EFFET, UNE PROBABILITÉ DE 30 % SIGNIFIE QUE LE CHANGEMENT A 3 CHANCES SUR 10 DE SE RÉALISER.

COMPARE LE TAF AVEC LE NIVEAU INFÉRIEUR DE PRÉVISION POUR LA ZONE ET LE METAR. S'ils suggèrent des conditions météo moins bonnes que le TAF, tu peux toujours contacter le personnel météo.

COMMENT DOIS-JE INTÉGRER LES INCERTITUDES LIÉES AUX PRÉVISIONS MÉTÉO DANS MA PLANIFICATION ?

GARDE-LE EN TÊTE ET ANTICIPE LES CHANGEMENTS POSSIBLES. GARDE UNE MARGE DANS TES MINIMA PERSONNELS ET PRÉPARE UN PLAN B AU CAS OÙ LA SITUATION DE DÉGRADERAIT EN VOL. SOIS STRICT ET PRÊT À ANNULER OU À REPROGRAMMER TON VOL AVANT DE TRANSIGER AVEC TES MINIMA.

SOUVIENS-TOI DE LA RÉGLEMENTATION « SERA » CONCERNANT LES CONDITIONS MÉTÉO VISUELLES (VMC) ET LES CONDITIONS QUI SONT SPÉCIFIQUES À CERTAINS PAYS DANS LES AIP RESPECTIVES.

Vous trouverez des liens vers des documents associés concernant les **références météo** et les **références réglementaires** dans la section téléchargement de cet épisode.

Pour nous envoyer vos commentaires : generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale : www.easa.europa.eu/community/ga



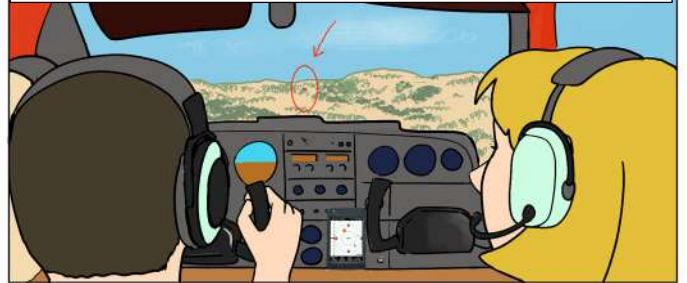
Sunny Swift

“Évitement de collision : rendez-vous visibles”

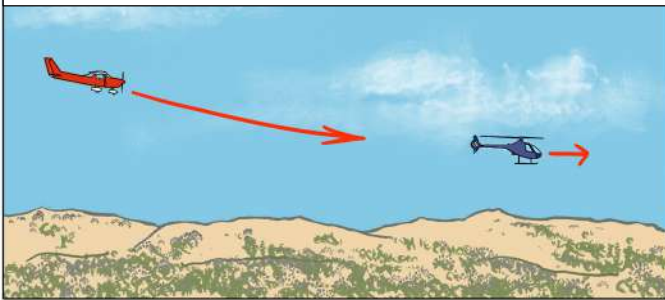
CEST UN JOUR IDÉAL POUR VOLER. SUNNY ET VLADO S'ENTRAÎNENT À LA NAVIGATION, EN ROUTE VERS UN PETIT TERRAIN PRÈS DE LEUR AÉROCLUB DE BASE. LE VOL SE DÉROULE BIEN.



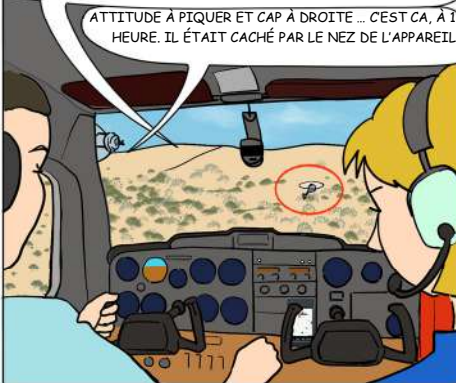
ENTRE-TEMPS, DEVANT EUX ET 1 000 FT EN DESSOUS DE LEUR POSITION, UN AUTRE INSTRUCTEUR EFFECTUE UN VOL D'ENTRAÎNEMENT AVEC UN ÉTUDIANT EN HÉLICOPTÈRE. COMME IL SE TROUVE SOUS L'HORIZON, L'HÉLICOPTÈRE EST TRÈS DIFFICILE À VOIR...



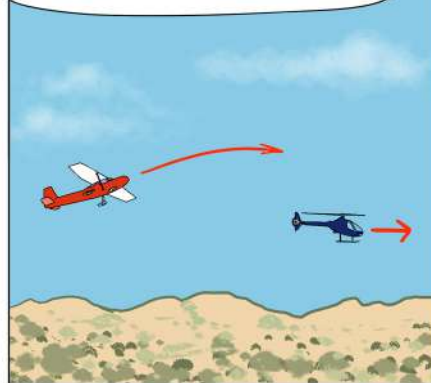
COMME SUNNY ET VLADO APPROCHENT DE LEUR DESTINATION, SUNNY DÉCIDE DE COMMENCER LA DESCENTE. LEUR TRAJECTOIRE CONVERGE LENTEMENT AVEC CELLE DE L'HÉLICOPTÈRE MAIS ILS NE SE RENDENT PAS COMPTE QU'IL SE TROUVE DEVANT ET EN-DESSOUS D'EUX !



CETTE ALARME SIGNIFIE : REGARDE DEHORS ! UN APPAREIL POURRAIT ÊTRE DANS TON ANGLE MORT, ALORS CHANGE D'ATTITUDE



ÉVITE-LE EN DOUCEUR ...



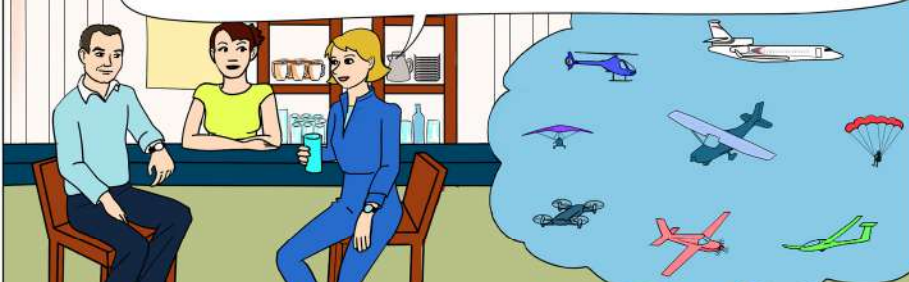
PAR CHANCE, LE DISPOSITIF ÉLECTRONIQUE DE L'HÉLICOPTÈRE ÉTAIT ACTIVÉ ET A PU AINSI SIGNALER SA POSITION. BIEN QUE L'HÉLICOPTÈRE NE PUISSE PAS DÉCODER LE SIGNAL DE LEUR APPAREIL, SUNNY ET VLADO ONT PU ÉVITER UNE QUASI-COLLISION EN VOL. L'ÉQUIPAGE DE L'HÉLICOPTÈRE QUANT À LUI A POURSUIVI SON VOL D'ENTRAÎNEMENT SANS JAMAIS SE RENDRE COMPTE DU RISQUE ÉVITÉ !



DE RETOUR À L'AÉROCLUB ...

AVOIR À BORD UN DISPOSITIF ÉLECTRONIQUE DE VISIBILITÉ ACTIVÉ PERMET D'ÉVITER UNE COLLISION EN VOL !

CERTAINS CONSTRUCTEURS PEUVENT ALLER PLUS LOIN EN ASSURANT UNE COMPATIBILITÉ PLUS LARGE GRÂCE À LEUR CAPACITÉ À LIRE DIFFÉRENTS STANDARDS. IDENTIFIER LES AUTRES APPAREILS PLUS TÔT PERMET DE MIEUX GÉRER LES MANŒUVRES D'ÉVITEMENT.



RENDEZ-VOUS ÉLECTRONIQUEMENT VISIBLES !

Vous trouverez des liens vers :

- Équipements électroniques de visibilité
- Les règlements SERA et CS-STAN
- Sunny Swift épisode 5 "Activez le"

Envoyez vos commentaires à generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale :

www.easa.europa.eu/community/ga

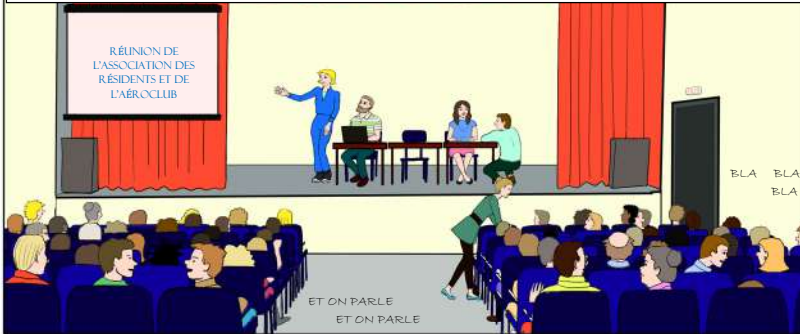
ELENA GARCIA & MONICA MESTRE @ EASA



Sunny Swift

"Approches stabilisées"

UNE RÉUNION IMPORTANTE A LIEU À L'AÉROCLUB AUJOURD'HUI. A L'ORDRE DU JOUR, L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DES VOLS DANS LE CIRCUIT DE PISTE.

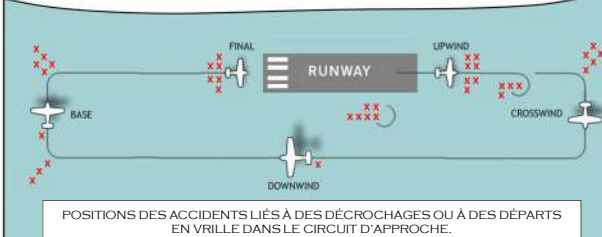


ET ON PARLE
ET ON PARLE

BIENVENUE À LA 3ÈME RÉUNION AVEC L'ASSOCIATION DES RÉSIDENTS LOCAUX. J'ESPÈRE QUE VOUS ALLEZ BIEN, COMME MOI, ET QUE CES RÉUNION RÉGULIÈRES ONT PERMIS D'AMÉLIORER LES RELATIONS ENTRE L'AÉROCLUB ET LA COMMUNAUTÉ LOCALE.



LA PLUPART DES ACCIDENTS SURVIENNENT PENDANT LA PHASE D'APPROCHE ET L'ATERRISSAGE.

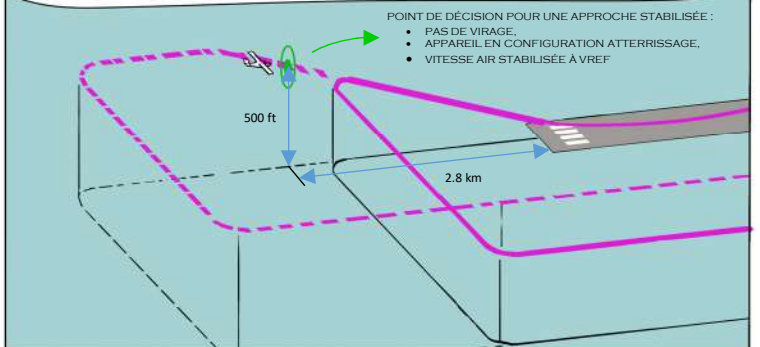


POSITIONS DES ACCIDENTS LIÉS À DES DÉCROCHAGES OU À DES DÉPARTS EN VRILLE DANS LE CIRCUIT D'APPROCHE.

ON L'A BIEN COMPRIS DEPUIS LONGTEMPS POUR LES VOLS COMMERCIAUX (CAT - COMMERCIAL AIR TRANSPORT) AVEC L'INTRODUCTION DES APPROCHES STABILISÉES *.

* DANS UNE APPROCHE STABILISÉE, LE PILOTE ÉTABLIT ET MAINTIEN UNE TRAJECTOIRE D'APPROCHE À ANGLE CONSTANT VERS UN POINT PRÉDÉTERMINÉ SUR LA PISTE D'ATERRISSAGE.

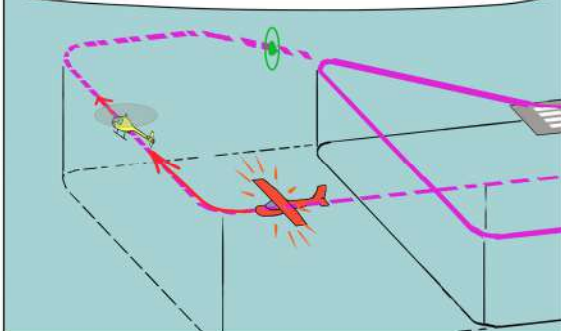
POUR LES AVIONS DE LIGNE, LE SEUIL DE DÉCISION EST DE 1 000 FT EN IMC. POUR LES VOLS VFR EN AVIATION GÉNÉRALE, 500 FT EST IDÉAL, CE QUI CORRESPOND À 1,5 NM OU 2,8 KM DU SEUIL DE LA PISTE. L'APPROCHE EST ALORS PLUS SÛRE, À LA FOIS POUR LES OCCUPANTS DE L'AVION ET POUR LES PERSONNES AU SOL.



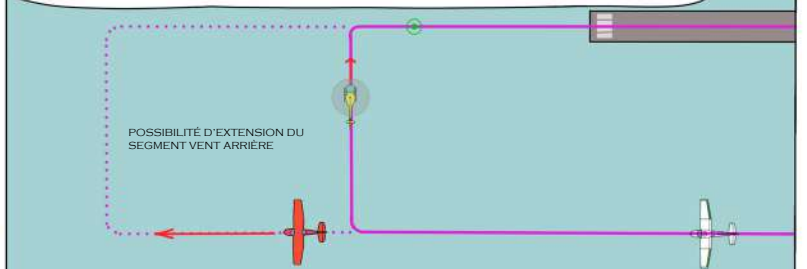
POINT DE DÉCISION POUR UNE APPROCHE STABILISÉE :

- PAS DE VIRAGE.
- APPAREIL EN CONFIGURATION ATERRISSAGE.
- VITESSE AIR STABILISÉE À VREF

LA SÉPARATION ENTRE LES APPAREILS DANS LE CIRCUIT D'APPROCHE EST ESSENTIELLE. FORCER DES APPAREILS VOLANT À DES VITESSES DIFFÉRENTES À SUIVRE UNE TRAJECTOIRE AU SOL COMMUNE RISQUE EN EFFET D'ENTRAÎNER DES PROBLÈMES DE SÉPARATION ET D'AUGMENTER LA CHARGE DE TRAVAIL DU PILOTE. CELA PEUT MÊME ENTRAÎNER UNE DÉCISION TARDIVE DE REMISE DES GAZ !



LA MEILLEURE OPTION CONSISTE À PROLONGER LE SEGMENT VENT ARRIÈRE POUR GARANTIR UNE SÉPARATION SUFFISANTE DANS LE CADRE D'UNE APPROCHE STABILISÉE. L'IMPACT DES CHANGEMENTS PROPOSÉS SUR LES RÉSIDENTS DEVRAIT ÊTRE NEGLIGEABLE PUISQUE LA PUISSANCE EST RÉGLÉE AU MINIMUM ET QUE LES PILOTES POURRONT ÉVITER DES CHANGEMENTS ABRUPTS DE PUISSANCE.



PENDANT LA DISCUSSION, L'ASSEMBLÉE SE MET D'ACCORD POUR EFFECTUER LE SEGMENT VENT ARRIÈRE UN PEU PLUS HAUT AFIN DE RÉDUIRE L'IMPACT SONORE AU SOL.

LA RÉUNION EST MAINTENANT TERMINÉE...



ON A DONC DÉCIDÉ D'ESSAYER LE NOUVEAU CIRCUIT D'APPROCHE CET ÉTÉ PENDANT 2 MOIS ET DE SE RENCONTRER À NOUVEAU POUR COLLECTER L'AVIS DES RÉSIDENTS ET DES PILOTES. SUNNY CONFIRME AUSSI QUE L'AÉROCLUB A DÉCIDÉ D'INVESTIR DANS DES SILENCIEUX POUR LA FLOTTE D'APPAREILS UTILISÉS PAR LE CLUB. POUR PRÉPARER LE LONG TERME, LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DU CLUB COMMENCE À S'INTÉRESSER AUX APPAREILS ÉLECTRIQUES QUI ARRIVENT SUR LE MARCHÉ.

Vous trouverez des liens vers

- **Approches stabilisées**
- **Rapport de recherche Avions résistants aux vrilles**
- **Sunny #4 "Dernier virage par vent de travers"** dans la section téléchargements de cet épisode

Envoyez vos commentaires à generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale :

www.easa.europa.eu/community/aa



Précautions pour la reprise des vols

Je suis très heureuse d'observer la reprise de notre activité en Europe ! Après un long hiver et une suspension des vols suite au COVID-19, il est important de prendre des précautions spéciales afin de reprendre les vols en toute sécurité.

Avant vos prochains vols, vérifiez que votre appareil est techniquement en état de voler en prenant le temps de réaliser une inspection pré-vol détaillée et de vérifier le statut des documents de navigabilité.

Etudiez la météo avec soin, planifiez votre vol et identifiez les éventuelles restrictions locales. La situation n'est à ce stade pas la même dans tous les pays d'Europe. Vérifiez également la validité de vos licences et certificats médicaux, en prenant en compte les exemptions publiées dans de nombreux pays.

Les appareils utilisés pour l'Aviation Générale (AG) sont maintenant soumis à des mesures sanitaires visant à protéger pilotes et passagers. Ensemble

avec la communauté AG, l'EASA (AESA) a récemment publié une brochure décrivant les bonnes pratiques à respecter avant d'utiliser un appareil :

Nous devons tous mettre en question nos compétences et nos capacités à la suite de cette longue interruption ; N'hésitez pas à réaliser un vol avec un instructeur.

Faites en sorte de mettre toutes les chances de votre côté pour votre premier vol. Evitez de voler par mauvaise météo ou en cas de trafic important sur l'aérodrome, au moins pour les premiers vols suivant l'interruption. Je vous recommande de prendre le temps de regarder l'excellente présentation développée par nos amis de GASCo, que l'EASA (AESA) a publiée sur le site « GA Community ».

Vous trouverez des liens vers

- Mesures sanitaires avant d'utiliser un appareil
 - Présentation de GASCo
- dans la section téléchargements de cet épisode.

Bons vols !
Sunny



Sunny Swift

"Vol lent et décrochage. Sensibilisation vrille"

SUNNY, INSTRUCTEUR, PRÉPARE UNE SESSION D'ENTRAÎNEMENT AVEC UN ETUDIANT. IL AURA L'OCCASION DE PRATIQUER VOL LENT ET DÉCROCHAGES.

IL EST IMPORTANT DE COMMENCER PAR UNE REVUE DÉTAILLÉE DU MANUEL DE VOL DE L'APPAREIL. FAIT-IL L'OBJET DE LIMITATIONS PARTICULIÈRES CONCERNANT LES DÉCROCHAGES ?

LES VRILLES INTENTIONNELLES SONT INTERDITES

THIS AIRCRAFT MUST BE USED FOR NORMAL OR UTILITY FLYING ONLY IN ACCORDANCE WITH THE APPROVED FLIGHT MANUAL. ON THIS AIRCRAFT, ALL NOSES, MARKINGS & PLACARDS CORRESPOND TO NORMAL UTILISATION. FOR UTILITY OPERATION, REFER TO THE APPROVED FLIGHT MANUAL.
VA MANOEUVRING SPEED: 116 kt - 215 km/h
NO AEROBATIC MANOEUVRES ALLOWED
APPROVED FOR VFR BY DAY IN NON-ICING CONDITIONS
SPINS PROHIBITED, NO SMOKING

MAINTENANT, PASSONS EN REVUE LES PROCEDURES DE RÉCUPÉRATION DES DÉCROCHAGES

UNE PROCÉDURE TRAITÉ DES VRILLES NON INTENTIONNELLES, RIEN SUR LE DÉCROCHAGE

NOS DEVONS RÉALISER L'EXERCICE À UNE ALTITUDE SUFFISANTE POUR RÉCUPÉRER D'UN DÉCROCHAGE EN SÉCURITÉ, MAIS AUSSI D'UNE VRILLE NON INTENTIONNELLE.

3000 FT AGL EST PROBABLEMENT SUFFISANT POUR PRATIQUER UN VOL LENT ET DES DÉCROCHAGES, MAIS PAS ASSEZ SI PAR ERREUR, L'AVION SE MET EN VRILLE

4000 FT SERAIT SUFFISANT ?

OUI, ÇA IRA

SUNNY ET JACOB SONT MAINTENANT EN VOL

NOUS ALLONS PERDRE DE L'ALTITUDE DURANT L'EXERCICE. DEMANDONS UNE AUTORISATION A L'ATC.

TOUR PARDUBICE, EU-EASA ROBIN DR400, VFR, 5 MILES AU NORD EST DU TERRAIN, 2000 FT. DEMANDE AUTORISATION DE PRATIQUER DES EXERCICES EN VOL ENTRE 3000 ET 4500 FT, À 5 NM AU NE DU TERRAIN

EU-EASA. AUTORISÉ À PRATIQUER DES EXERCICES EN VOL

SOUVIENS-TOI : NE JAMAIS S'ENTRAÎNER AU DÉCROCHAGE SANS RÉALISER LA LISTE "APOS" COMPLÈTE DES VÉRIFS DE SÉCURITÉ : ALT., POSITION, ORIENTATION, CIEL (SKY) DÉGAGÉ

GARDE LA BILLE AU CENTRE. CABRE... CABRE... JUSQU'À CE QUE TU ENTENDES L'AVERTISSEUR SONORE

TYIII
TYIII TYIII

L'AVERTISSEUR SONORE DE DÉCROCHAGE EST AJUSTÉ POUR DÉCLENCHER ENTRE 5 ET 10 KT AVANT LE DÉCROCHAGE

3..2..1...ET VOICI LE DÉCROCHAGE !

L'ÉTUDIANT RÉCUPÈRE DE DÉCROCHAGES AVEC ET SANS PUISSANCE MOTEUR DANS DIFFÉRENTES CONFIGURATIONS. IL NE DÉCLENCHE PAS DE VRILLE ACCIDENTELLE.

C'ÉTAIT CHOUETTE ! NOUS PRATIQUERONS AUSSI DES VRILLES ?

OUI, NOUS POUVONS Y DÉDIER UN VOL AVEC UN APPAREIL APPROUVÉ POUR VRILLES INTENTIONNELLES, COMME CE CAP 10

Vous trouverez des liens vers

-Sensibilisation aux décrochages et vrilles

dans la section téléchargements de cet épisode

Envoyez vos commentaires à generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale

www.easa.europa.eu/community/ga

ELENA GARCIA & MONICA MESTRE @ EASA



NE RATEZ PAS LES PROCHAINS ÉPISODES DE SUNNY ! ILS ABORDERONT MASSE ET CENTRAGE ET RÉCUPÉRATION D'UNE VRILLE



Sunny Swift

"Sensibilisation au Vol lent 2/3. Masse et centrage"

DANS L'ÉPISODE 25, JACOB SOUHAITAIT PRATIQUER DES VRILLES. AVEC SUNNY, ILS PRÉPARENT UN VOL DE FORMATION POUR SA QUALIFICATION VOLTIGE. ILS VOLERONT DANS UN CAPIO, QUI EST CERTIFIÉ EN CATÉGORIE ACROBATIQUE.

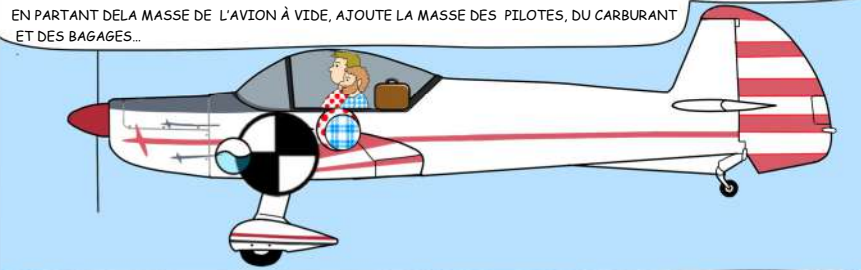
DANS CE VOL, NONS DÉCLENCHERONS DES VRILLES INTENTIONNELLES POUR ÉTUDIER COMMENT LES ARRÊTER. IL EST TRÈS IMPORTANT DE S'ASSURER QUE LA MASSE ET LE CENTRAGE DE L'AVION RESTENT BIEN DANS LE DOMAINE CERTIFIÉ.

POUR CALCULER LES M&C, RÉFÉRONS-NOUS À LA SECTION 6 DE L'AFM.



IDENTIFIE LA MASSE À VIDE DE CET APPAREIL. ILS SONT TOUS DIFFÉRENTS. ASSURE-TOI QUE LES DONNÉES SOIENT À JOUR EN TE RÉFÉRANT AU RAPPORT DE PESÉE LE PLUS RÉCENT.

EN PARTANT DE LA MASSE DE L'AVION À VIDE, AJOUTE LA MASSE DES PILOTES, DU CARBURANT ET DES BAGAGES...



FAIS LES CALCULS POUR LE DÉBUT ET LA FIN DU VOL. SOUVIENS-TOI QUE NOS UTILISERONS LE RÉSERVOIR AVANT, QUI SE TROUVE EN AVANT DU CENTRE DE GRAVITÉ. LA CONSOMMATION DE CARBURANT ENTRAÎNERA DONC UN DÉPLACEMENT DU CDG VERS L'ARRIÈRE.



VOICI LES 2 TYPES DE LIMITES À PRENDRE EN COMPTE EN DÉBUT ET FIN DE VOL:
- MASSE,
- POSITION DU CENTRE DE GRAVITÉ

ON N'EST PAS TRÈS LOURD MAIS ON NE PEUT UTILISER QUE LE RÉSERVOIR AVANT ET ON NE PEUT EMPORTER AUCUN BAGAGE QUAND ON VOLE EN CATÉGORIE ACROBATIQUE !

L'APPAREIL A ÉTÉ CERTIFIÉ POUR SORTIR D'UNE VRILLE DE 6 TOURS EN MOINS D'UN TOUR ET DEMI, À CONDITION QUE LA MASSE ET LE CDG SOIENT BIEN DANS L'ENVELOPE CERTIFIÉE.

UN CHARGEMENT INAPPROPRIÉ RÉDUIT L'EFFICACITÉ ET LA PERFORMANCE DE L'APPAREIL. STRESSANT SA STRUCTURE ET ALTÉRANT SES QUALITÉS DE VOL, CE QUI PEUT AVOIR DES CONSÉQUENCES CATASTROPHIQUES !

POUR LES VRILLES, UN CDG EN ARRIÈRE DES LIMITES CERTIFIÉES PEUT RÉDUIRE L'EFFICACITÉ DES GOUVERNES ET RETARDER LA SORTIE DE VRILLE !

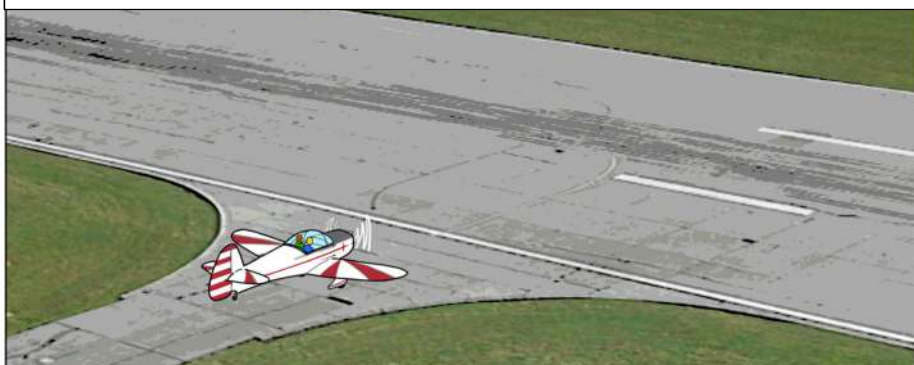


VOLER EN DEHORS DE L'ENVELOPE APPROUVÉE EST EXTRÊMEMENT DANGEREUX !

MASSE ET CENTRAGE PEUVENT ÊTRE CALCULÉS AVEC DE NOMBREUSES APPLICATIONS. CEPENDANT, LES DONNÉES DOIVENT CORRESPONDRE À CELLES DU MANUEL DE VOL DE L'APPAREIL ET ÊTRE RIGOREUSEMENT VÉRIFIÉES.



LA PRÉPARATION PRÉ-VOL EST TERMINÉE, EN INCLUANT UNE VÉRIFICATION DE LA MASSE ET DU CENTRAGE, JACOB AND SUNNY ATTENDENT MAINTENANT EN VUE DU DÉCOLLAGE.



NOUS SUIVONS LEUR VOL DANS L'ÉPISODE SUIVANT "SORTIE DE VRILLE".

Vous trouverez des liens vers

- **Références masse et centrage**
dans la section téléchargements de cet épisode

Envoyez vos commentaires à
generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale

www.easa.europa.eu/community/aa

ELENA GARCIA & MONICA MESTRE @ EASA



Sunny Swift

"Sensibilisation au Vol lent 3/3. Sortie de vrille"

JACOB SE PRÉPARE À UNE LEÇON DE VOLTIGE. IL PRATIQUERA DES SORTIES DE VRILLE AVEC SUNNY. L'OBJECTIF DE CE VOL EST DE FAMILIARISER JACOB À DES ATTITUDES EXTRÊMES ET DE PRATIQUER DES MANŒUVRES DE RÉCUPÉRATION. ILS COMMENCENT PAR LE MOINS DIFFICILE: UNE VRILLE POSITIVE. ILS ONT VÉRIFIÉ LES LIMITATIONS DU MANUEL DE VOL, DONT CELLES RELATIVES À LA MASSE ET AU CENTRAGE (VOIR #26)...

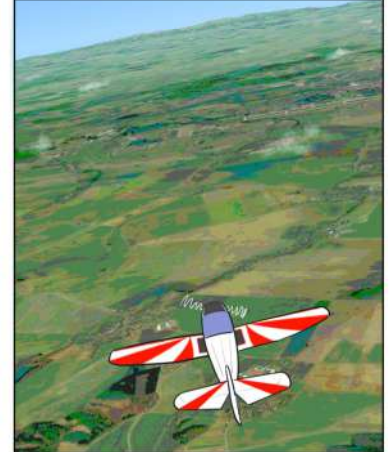
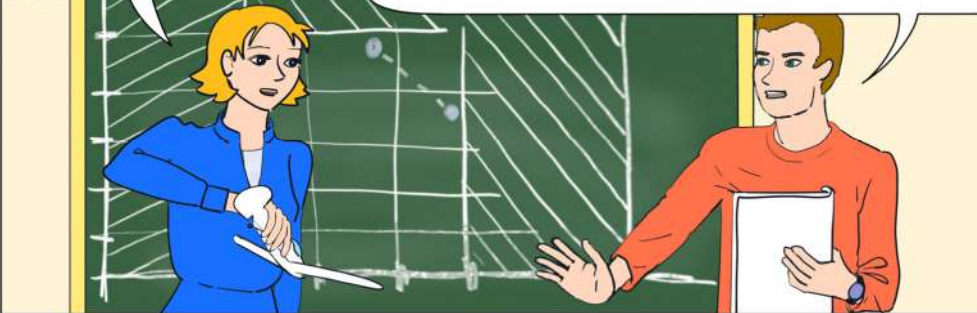
ILS VÉRIFIENT QUE LES CONDITIONS MÉTÉO SONT FAVORABLES: CIEL DÉGAGÉ, PAS DE NUAGES DANS L'ESPACE DE TRAVAIL, HORIZON BIEN VISIBLE, ET C'EST PARTI...

AVEC CET APPAREIL, LA PERTE D'ALTITUDE EST D'ENVIRON 500 FT PAR ROTATION PLUS 1000 FT POUR LA RÉCUPÉRATION. AVEC 3 000 FT POUR 2 TOURS PLUS 1.5 POUR ARRÊTER LA VRILLE, PLUS 1 000 FT POUR EN SORTIR, 5 750 FT DEVRAIT SUFFIRE. PASSONS EN REVUE LES ACTIONS DE RÉCUPÉRATION.

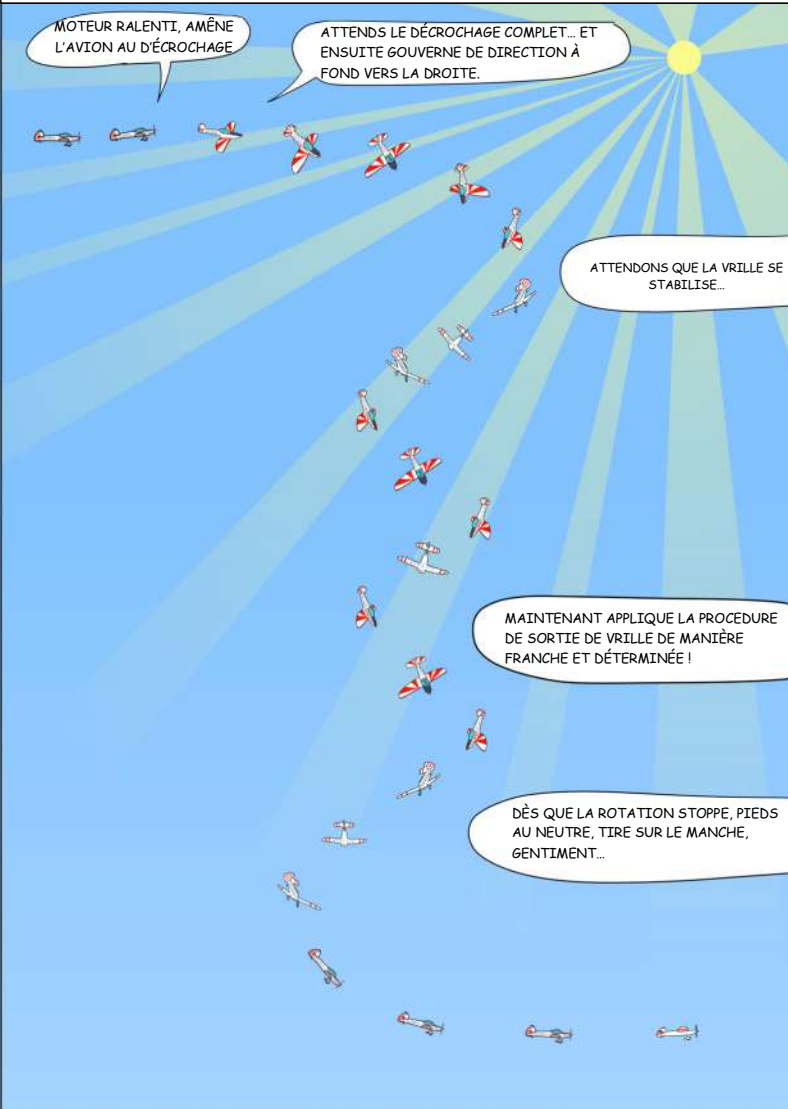
UNE ÉVACUATION D'URGENCE, À QUELLE ALTITUDE DEVONS NOUS COMMENCER ?

JAKUB RÉPÈTE LA PROCÉDURE DE SORTIE DE VRILLE DU CAPIO QU'IL A APPRIS PAR CŒUR, UNE DERNIÈRE FOIS, AVANT DE SE DIRIGER VERS L'AVION.

MOTEUR RÉDUIT, PALONNIER À FOND CONTRE LA DIRECTION DE LA VRILLE...



NOUS SOMMES À L'ÉCART DE ZONES HABITÉES. MAINTENANT LANÇONS LA VRILLE !



MOTEUR RALENTI, AMÈNE L'AVION AU DÉCROCHAGE

ATTENDS LE DÉCROCHAGE COMPLET... ET ENSUITE GOUVERNE DE DIRECTION À FOND VERS LA DROITE.

ATTENDONS QUE LA VRILLE SE STABILISE...

MAINTENANT APPLIQUE LA PROCÉDURE DE SORTIE DE VRILLE DE MANIÈRE FRANCHE ET DÉTERMINÉE !

DÈS QUE LA ROTATION STOPPE, PIEDS AU NEUTRE, TIRE SUR LE MANCHE, GENTILMENT...



WAOUH ! QUELLE POUSSÉE D'ADRÉNALINE !

TU AS TRÈS BIEN APPLIQUÉ LA PROCÉDURE !

ON A PERDU QUE 2 300 FT

OUI, MAIS PLEIN DE CHOSES PEUVENT MAL SE PASSER LORS DE L'ENTRÉE ET DE LA SORTIE DE VRILLE. LA PERTE D'ALTITUDE PEUT DONC ÊTRE BIEN SUPÉRIEURE. TU NE VEUX PAS TE RETROUVER À TIRER BRUTALEMENT SUR LE MANCHE EN APPROCHANT LE SOL !

TOUJOURS SE DONNER UNE MARGE D'ALTITUDE SUFFISANTE !

AUJOURD'HUI NOUS AVONS RÉALISÉ UNE SORTIE DE VRILLE. DANS UN CONTEXTE AUTRE QU'UN VOL DE VOLTIGE, À BASSE ALTITUDE, LA MEILLEURE PROTECTION RESTE ÉVIDEMMENT D'ÉVITER LA VRILLE !
PENDANT LES VIRAGES À FAIBLE VITESSE, QUAND TU TOURNES EN ÉTAPE DE BASE OU EN FINALE, MAINTIENS UNE MARGE SUFFISANTE AU DESSUS DE LA VITESSE DE DÉCROCHAGE ET GARDE LA BILLE AU CENTRE.
VOIR AUSSI SUNNY SWIFT ÉPISODE 25 "VOL LENT ET DÉCROCHAGE" ET ÉPISODE 4 "DERNIER VIRAGE PAR VENT DE TRAVERS".

Vous trouverez des liens vers

- **Références Sortie de vrilles**

dans la section téléchargements de cet épisode

Envoyez vos commentaires à generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

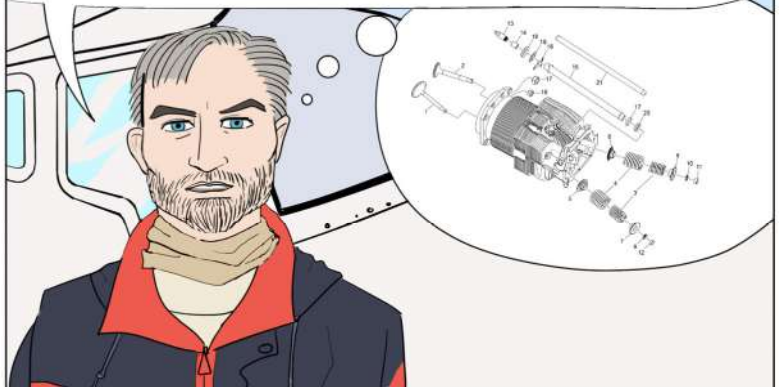
“ Programme de Maintenance dans la **Part-ML** ”

MARIO VIENT JUSTE D'ACHETER UN VULCANIAIR V1.0 D'OCCASION.



IL DOIT CHOISIR PARMIS LES DIFFÉRENTES OPTIONS DE MAINTENANCE.

J'AI APPRIS QUE LE PART M LIGHT DONNE AU PROPRIÉTAIRE LA POSSIBILITÉ DE DÉCLARER LE PROGRAMME DE MAINTENANCE DE L'APPAREIL (AIRCRAFT MAINTENANCE PROGRAMME - AMP). LA RÉDUCTION DE COÛTS EST TENTANTE MAIS JE N'AI PAS VRAIMENT D'EXPÉRIENCE CONCERNANT LA MAINTENANCE DE CET APPAREIL.



AVEC LA PART-ML, TU AS EN FAIT DEUX OPTIONS*:

-SI TU AS LES COMPÉTENCES, TU PEUX DÉCLARER LE PROGRAMME TOI-MÊME. CE N'EST PAS UN CHÉQUE EN BLANC, CEPENDANT : CERTAINS ÉLÉMENTS RESTENT OBLIGATOIRES QUELLE QUE SOIT L'OPTION. SACHE QUE TU ES LÉGALEMENT RESPONSABLE POUR TOI-MÊME ET POUR LES PASSAGERS !



* VOIR ML.A.302

- OU SI TU AS DES DOUTES, IL SERAIT PLUS PRUDENT DE CONTRACTER UNE CAMO** OU UNE CAO**, QUI VEILLERA À MAINTENIR LA NAVIGABILITÉ DE TON APPAREIL. Y COMPRIS L'APPROBATION DE L'AMP.

JE NE ME SENS PAS CAPABLE DE DÉCIDER SI UN INTERVALLE D'INSPECTION POUR CERTAINS ÉQUIPEMENTS OU POUR LA STRUCTURE EST OU NON APPROPRIÉ.



** VOIR L'ANNEXE I DE LA PART-ML

JE PEUX TE METTRE EN CONTACT AVEC PLUSIEURS CAO/CAMO RECONNUES ET EXPÉRIMENTÉES. IL POURRAIT ÊTRE AVISÉ D'UTILISER L'UNE D'ENTRE ELLES CAR ELLES ASSUMERONT CETTE RESPONSABILITÉ POUR TOI ET RÉALISERONT LES OPÉRATIONS DE MAINTENANCE NÉCESSAIRES À TA SÉCURITÉ. CA POURRAIT MÊME SE RÉVÉLER PLUS RENTABLE SUR LE LONG TERME.



Vous trouverez des liens vers :

- Part-ML et AMC
- SIB : Programme de Maintenance dans la Part-ML
- Bonnes pratiques concernant la maintenance
- Accidents d'aviation générale liés à la maintenance

dans la section téléchargements de cet épisode

Envoyez vos commentaires à generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

“Voir et Eviter” ✈️

LE CIEL EST CLAIR ET LE SOLEIL BRILLE. SUNNY ET MICHEL VOLENT DANS UN ESPACE AÉRIEN COMPLEXE.

NOUS ALLONS BIENTOT TRAVERSER UN ESPACE CONTRÔLÉ.

QUAND TU RÉGARDES LES INSTRUMENTS, NOUBLIE PAS DE BALAYER RÉGULIÈREMENT LE CIEL POUR D'AUTRES APPAREILS.

AVEC CE SOLEIL, JE NE VOIS PAS TRÈS BIEN À L'EXTÉRIEUR DU COCKPIT.

MICHEL EST CONCENTRÉ SUR LA LECTURE DE LA CARTE ET LE CHANGEMENT DE FRÉQUENCE RADIO. IL NE RÉALISE PAS QU'IL EST RESTÉ LA TÊTE BASSE PENDANT PLUSIEURS MINUTES.

LA FRÉQUENCE EST ... 119.655...OK

RÉGARDE, IL Y A UN APPAREIL LÀ-BAS ! EN APPARENCE IL NE SE DÉPLACE PAS IL DEVIENT DE PLUS EN PLUS GROS, NOUS SOMMES DONC SUR UNE TRAJECTOIRE DE COLLISION ! JE PRENDS LE CONTRÔLE !

AVANT QUE L'AUTRE APPAREIL NE S'APPROCHE D'AVANTAGE, SUNNY RÉALISE UNE MANŒUVRE D'ÉVITEMENT.

DE RETOUR SUR L'AÉRODROME ...

IL EST VITAL DE RECHERCHER ACTIVEMENT ET FRÉQUEMMENT D'AUTRES APPAREILS !

JE SAIS QUE JE DOIS “VOIR ET ÉVITER” MAIS C'EST DUR DE M'EN SOUVENIR EN ÉTANT OCCUPÉ À COORDONNER TOUTES LES ACTIONS.

OUI, PAR EXEMPLE LES INTERRUPTIONS ATC, LE TRAVAIL TÊTE BASSE ET TOUTE SITUATION INATTENDUE PEUVENT DISTRAIRE L'ATTENTION.

LE PRINCIPLE 80-20 EST UTILE : 80 % DU TEMPS REGARDER À L'EXTÉRIEUR ET 20 % À L'INTÉRIEUR. LA TENDANCE EST MALHEUREUSEMENT DE FAIRE L'INVERSE.

80

20

QUAND TU RÉGARDES À L'EXTÉRIEUR, BALAYES-TU LES ABORDS DE MANIÈRE SYSTEMATIQUE ?

OUI. ON M'A APPRIS À UTILISER DES MOUVEMENTS DES YEUX BREFS ET RÉGULIÈREMENT ESPACÉS QUI METTENT DIFFÉRENTES ZONES DU CIEL AU CENTRE DE LA VISION.

AUJOURD'HUI, J'ETAIS PLUS FATIGUÉ QUE D'HABITUDE.

FATIGUE, ENNUI, MALADIE, MÉDICAMENTS, ANXIÉTÉ OU PRÉOCCUPATION RÉDUISENT L'EFFICACITÉ DU BALAYAGE VISUEL.

TIENS-TOI PRÊT, CONNAIS TES LIMITES ET AGIS EN CONSÉQUENCE.

Vous trouverez des liens vers :

- provisions du règlement SERA sur la vigilance générale
- précautions pour éviter les collisions
- la gestion des distractions

dans la section téléchargement de cet épisode.

Envoyez vos commentaires à generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale : www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

“Attention à la TMZ +”

BAUDOUIN N'EST PAS UN PILOTE PRIVÉ EUROPÉEN TYPIQUE. IL VOLE PRINCIPALEMENT EN IFR. COMME LE TEMPS EST SUPERBE AUJOURD'HUI, IL A DÉCIDÉ D'EXERCER SES COMPÉTENCES EN VFR.

PLANIFIER ET RÉALISER UN VOL EN VFR DANS UN ESPACE AÉRIEN COMPLEXE PEUT SE RÉVÉLER UN DÉFI, ET CE MALGRÉ LE BEAU TEMPS !

QUEL ESPACE AÉRIEN VAS-TU TRAVERSER ?

LE VOL QUE J'AI PRÉPARÉ ÉVITE LES ESPACES AÉRIENS À FORT TRAFIC, MAIS TRAVERSE QUELQUES ZONES OÙ LE TRANSPONDEUR EST OBLIGATOIRE *

* VOIR SERA.6005 (B) TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZ)

JE SAIS QUE DANS UNE TMZ, JE DOIS CHANGER LE CODE TRANSPONDEUR EN FONCTION DE L'ALTITUDE. MAIS Y A TIL D'AUTRES PRESCRIPTIONS RÉGLEMENTAIRES ?

DANS CETTE TMZ ALLEMANDE, IL FAUT UTILISER UN CODE TRANSPONDEUR SPÉCIFIQUE POUR INDIQUER AU SERVICE DE TRAFIC AÉRIEN (ATS) QUE LE PILOTE VEILLE SUR LA FRÉQUENCE PRÉSCRITE.

TU PEUX NE PAS T'EN RENDRE COMPTE EN VOLANT IFR PARCE QUE TU ES EN CONTACT PERMANENT AVEC L'ATS ET QUE TU TRANSMETS UN CODE TRANSPONDEUR PROPRE À TON VOL... MAIS QUAND TU VOLES VFR, IL TE REVIENT D'IDENTIFIER LA TMZ ET D'APPLIQUER LES CONSIGNES**

** VOIR AUSSI SUNNY SWIFT : "ACTIVEZ-LE !"

JE ME FIE HABITUELLEMENT AU GNSS ET À MON AVIONIQUE CERTIFIÉE POUR M'AIDER À NAVIGUER.

CE NE SERA PEUT-ÊTRE PAS SUFFISANT CETTE FOIS. SAIS-TU QUE LES TMZ POURRAIENT NE PAS ÊTRE RÉPERTORIÉES DANS LES BASES DE DONNÉES ? LA NAVIGATION CERTIFIÉE EST PRINCIPALEMENT CONÇUE POUR AIDER À GÉRER LA TRAJECTOIRE DE VOL. L'ESPACE AÉRIEN, SI REPRÉSENTÉ À L'ÉCRAN, N'EST QU'UNE INFORMATION COMPLÉMENTAIRE NON CERTIFIÉE.

VRAIMENT ? JE NE LE SAVAIS PAS !

PAS DE SOUCIS, TU PEUX T'EN TIRER PAR UNE BONNE PRÉPARATION DU VOL*** BASÉE SUR LES INFOS DONNÉES PAR LES AIPs ET D'AUTRES SOURCES OFFICIELLES TELLES QUE LES NOTAMS, AIP SUP OU AIC.

JE TE RECOMMANDE AUSSI D'UTILISER UNE APP DE NAVIGATION OU DES CARTES ÉLECTRONIQUES PENDANT LE VOL POUR RÉDUIRE TA CHARGE DE TRAVAIL ET ACCÉDER À L'INFORMATION NÉCESSAIRE EN FONCTION DES BESOINS.

*** VOIR AUSSI SUNNY SWIFT : "COMPLEXITÉ DE L'ESPACE AÉRIEN - PARTIES 1 ET 2".

Pour nous envoyer vos commentaires :
generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale :
www.easa.europa.eu/community/ga

Vous trouverez des liens vers :

- Le règlement SERA
- Sunny Swift "Activez-le !", épisode 5
- Sunny Swift "Complexité de l'Espace Aérien - Parties 1 & 2", épisodes 19 & 20
- SKYclip - Infraction d'Espace et Information Aéronautique dans la section téléchargement de cet épisode.

Special planeur Sunny Swift

“ Remontage vigilant ”

CEST UN BEAU WEEK-END ET LE CIEL EST PLEIN DE CUMULUS.

SALUT JULIA, TU M'EMMENES POUR UN VOL EN PLANEUR ?

SALUT SUNNY, OUI, ON VA BÉNÉFICIER DE SUPERBES CONDITIONS AUJOURD'HUI !

JE SUIS IMPATIENTE DE VOLER ENFIN EN PLANEUR !



ELLES MONTENT LE PLANEUR BIPLACE AVEC LEQUEL ELLES VONT VOLER PLUS TÂRD DANS L'APRÈS-MIDI. QUAND SUNNY EST SUR LE POINT DE FIXER LA GOUVÈRNE DE PROFONDEUR...

RING RIIING

OUI, ALLO ?

SUNNY, NE TE LAISSE PAS DISTRAIRE PENDANT UNE TÂCHE CRITIQUE POUR LA SÉCURITÉ ! IL EST FACILE D'OUBLIER UNE ÉTAPE IMPORTANTE, COMME DE SÉCURISER LES COMMANDES DE VOL, CE QUI PEUT AVOIR DE SÉRIEUSES CONSÉQUENCES !

OH, MERCI JULIA ! ON PEUT FACILEMENT SE LAISSER DISTRAIRE. EN FAIT, CE CONSEIL S'APPLIQUE À LA VÉRIFICATION PRÉ-VOL SUR N'IMPORTE QUEL APPAREIL !



LE PLANEUR EST MAINTENANT PRÊT, DANS LA FILE POUR LE LANCEMENT.

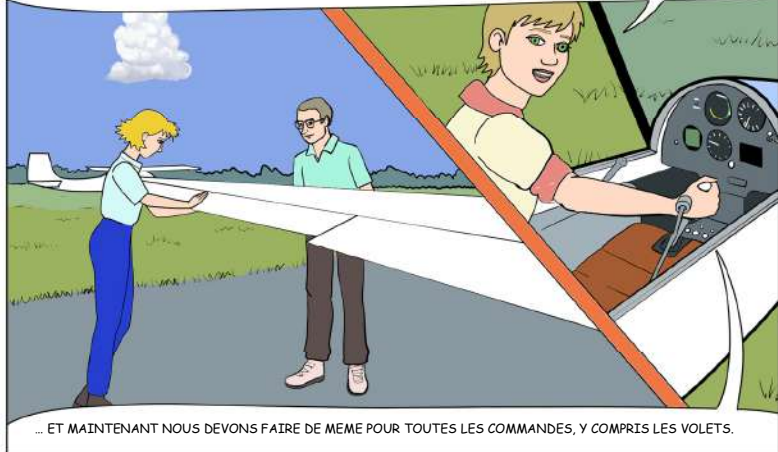
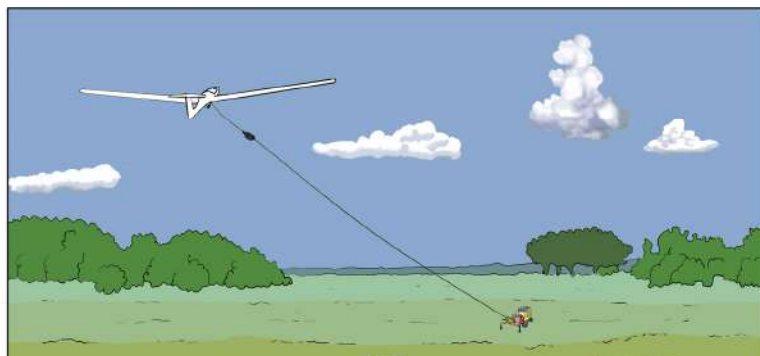
IL NOUS RESTE À EFFECTUER UNE DERNIÈRE ACTION AVANT LE DÉCOLLAGE : VÉRIFIER LE FONCTIONNEMENT DES COMMANDES.

IL EST CRUCIAL DE VÉRIFIER LE BON FONCTIONNEMENT DE TOUTES LES COMMANDES POUR S'ASSURER QUE LE PLANEUR EST PRÊT À VOLER.



MAINTIENS STP L'AILERON COMPLÈTEMENT DÉPLOYÉ POUR QUE JE PUISSE VÉRIFIER LA COMMANDE SANS TROP FORCER...

... ET MAINTENANT NOUS DEVONS FAIRE DE MEME POUR TOUTES LES COMMANDES, Y COMPRIS LES VOIETS.

SUNNY ET JULIA SONT MAINTENANT CONFIANTES : LEUR PLANEUR EST CORRECTEMENT ASSEMBLÉ. ELLES PEUVENT PROFITER DU BEAU TEMPS ET RÉALISER UN BEAU VOL EN CAMPAGNE PENDANT L'APRÈS-MIDI.

Vous trouverez des liens vers :

- EASA SIBs et AD planeur
- Analyses d'accidents planeur
- Conseils pour un gréement consciencieux

dans la section téléchargement de cet épisode.

Envoyez vos commentaires à generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale : www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

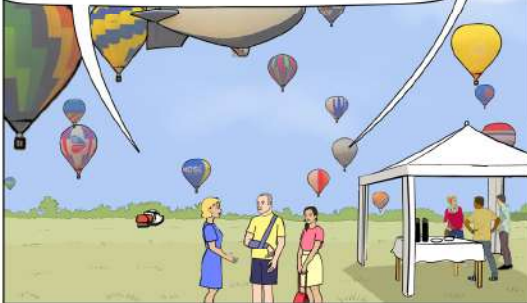
Voler, mais pour le Plaisir...'

PHILIPPE, UN AMI DE SUNNY, EST UN PILOTE DE BALLON. SA FILLE ALINE EST SUR LE POINT D'OBTENIR SA LICENCE. AUJOURD'HUI, ILS ASSISTENT AU SPECTACLE DES BALLONS QUI S'ÉVOLENT.

WOW, C'EST MAGNIFIQUE !

C'EST DOMMAGE, SANS MON BRAS CASSÉ, NOUS SERIONS EN VOL

QUE T'EST-IL ARRIVÉ, PHILIPPE ?



C'ÉTAIT UN VOL AVEC 8 PASSAGERS. J'ÉTAIS UN PEU INQUIET À CAUSE DU TEMPS. IL Y AVAIT DES RAFALES JUSQU'À 15 KT DANS LE COIN, ET DES ORAGES ÉTAIENT PRÉVUS. MAIS NOUS AVIONS DÉJÀ REPOUSSÉ CE VOL DEUX FOIS...

OÙ SONT LES ORAGES ?

40 KM DANS LE SUD-EST. AVEC LE VENT DU NORD-EST, ON A PEU DE CHANCE DE LES RENCONTRER. QU'EN PENSES-TU ?

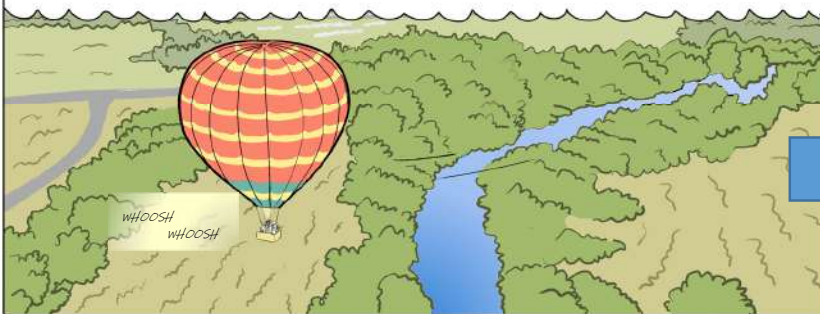
SI TU DÉCOLLES RAPIDEMENT, TU DEVRAIS ÊTRE POSÉ AVANT QUE LES ORAGES SOIENT LÀ...

OUI, ALORS, ALLONS-Y !



JE NE VOULAIS PAS ANNULER CE VOL – ET JE DOIS L'ADMETTRE, UN PEU TROP CONFIAIT DANS MES CAPACITÉS...

ON A DÉCOLLÉ. AU DÉBUT, LES PASSAGERS ÉTAIENT TOUT CONTENTS DE SURVOLER LE PAYSAGE. MALHEUREUSEMENT, LE VENT A TOURNÉ AU MOMENT OÙ NOUS AVONS SURVOLÉ LE DOUBS, NOUS POUSSANT VERS L'EST, ET VERS LES ORAGES.

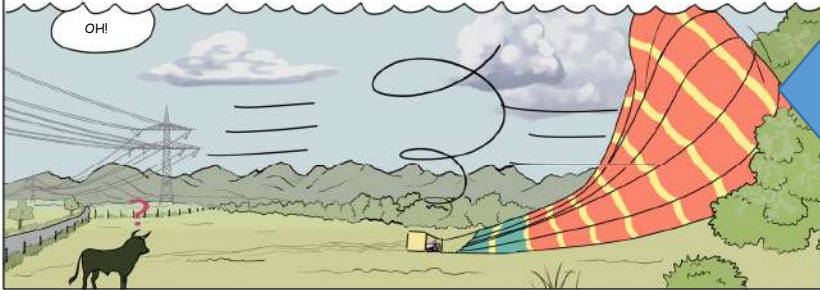


ON A COMMENCÉ À SE FAIRE SECOUER VIOLEMMENT PAR LES RAFALES, QUI DÉFORMAIENT L'ENVELOPPE. J'AI ESSAYÉ DE RASSURER LES PASSAGERS, BIEN QU'ÉTANT TRÈS INQUIET MOI-MÊME. RÉALISANT QUE LE VENT NOUS DIRIGEAIT TOUT DROIT VERS LES ORAGES, JE PRIS LA DÉCISION D'ATTEINDRE, MALGRÉ LES VENTS VIOLENTS.



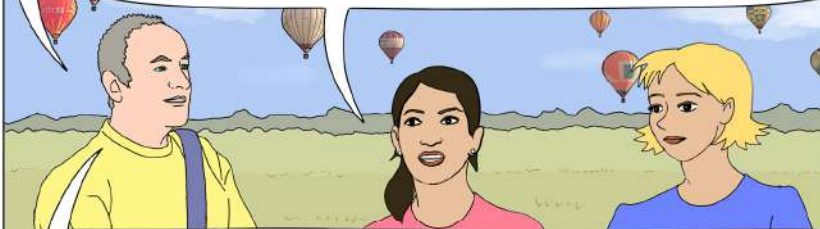
EVIDEMMENT, L'ATERRISSAGE S'EST MAL PASSÉ. CERTAINS PASSAGERS CRIAIENT, AU SECOND REBOND, J'AI SENTI QUE MON BRAS ÉTAIT TORDU VIOLEMMENT ET J'AI RESENTI UNE GRANDE DOULEUR. NOUS AVONS ÉTÉ TRAINÉS AU SOL SUR PLUS DE 100 M, ET ON S'EST ARRÊTÉ HEUREUSEMENT JUSTE AVANT LA FORÊT. UN PASSAGER A EU LA CHEVILLE FOULÉE. ILS N'AVAIENT PAS IMAGINÉ QUE LE VOL SE TERMINERAIT DE CETTE FAÇON !

OH!



EVIDEMMENT, IL AURAIT FALLU ANNULER LE VOL, QU'IL S'AGISSE DE DÉCEVOIR LES PASSAGERS, L'ÉQUIPE OU BIEN N'IMPORTE QUI. CELA A ÉTÉ UNE SÉVÈRE LEÇON. QUANT AUX ORAGES, J'AI APPRIS QU'ILS PEUVENT GÉNÉRER DES RAFALES VIOLENTES ET DES CHANGEMENTS DE VENT MÊME LORSQU'ILS SONT ENCORE LOIN.

ON M'A DIT DE ME TENIR ÉLOIGNÉ DES ORAGES EN PRENANT UN RAYON DE 80 KM ! EN ÉTÉ, ILS PEUVENT SE DÉVELOPPER TRÈS RAPIDEMENT...



IL Y A UN DICTON DANS LE MONDE DU BALLON QUI DIT QU'IL VAUT MIEUX ÊTRE AU SOL, ET RÊVER DE VOLER, QUE D'ÊTRE EN VOL ET RÊVER D'ÊTRE AU SOL !

J'ESPÈRE QU'ON VA SE RETROUVER À CHAMBLEY POUR LE GEMAB CETTE ANNÉE !!

Vous trouverez des liens vers :

- des informations météo, et
- les ballons,

Dans la section 'Related Content'

Please send your comments and ideas to:
generalaviation@easa.europa.eu

Join the GA Community!

www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

'Références visuelles en VFR de nuit'



Vous trouverez des liens vers :

- Références VFR de nuit, et
- Accidents en VFR de nuit
- Les prévisions météo

dans la section téléchargement de cet épisode.

Envoyez vos commentaires à :
generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale !
www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

'Manuel d'opérations pour les clubs de parachutisme'

LE CLUB A L'INTENTION D'ACHETER UN NOUVEAU MODÈLE D'APPAREIL. PILOTES ET PARACHUTISTES COMPARENT ET DISCUTENT LES CARACTERISTIQUES IMPORTANTES POUR LE PARACHUTISME.

TU VOIS ? LE MANUEL DE VOL NE SPÉCIFIE PAS TOUJOURS LA VITESSE DE SAUT. COMME PILOTE, J'AI BESOIN D'UNE MARGE SUFFISANTE POUR ÉVITER LE DÉCROCHAGE. JE RECOMMANDE UNE VITESSE MINIMUM DE SAUT DE 1.3 VS (VITESSE DE DÉCROCHAGE).
HMM, JE VOIS, IL FAUT UN RÉGLAGE DE VOLETS APPROPRIÉ POUR VOLER À BASSE VITESSE.

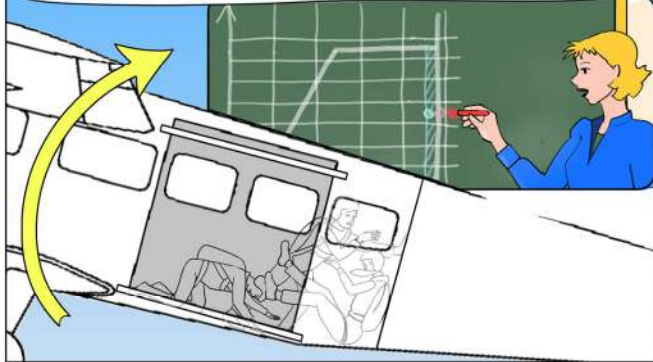


SUR CERTAINS MODÈLES, LE RÉGLAGE DE VOLETS EST LIMITÉ PARCE QUELIL OBSTRUE LA PORTE.

MAIS LA VITESSE POURRAIT ÊTRE TROP ÉLEVÉE POUR LES PARACHUTISTES, ENTRAÎNANT UNE DIFFICULTÉ À SE TENIR DEHORS ET UN RISQUE D'ABÎMER LA CARLINGUE. UNE VITESSE DE 110 NOEUDS PEUT ÊTRE INCOMFORTABLE POUR SAUTER.



DE PLUS, LORS DE LA PLANIFICATION DE CHARGE, IL EST FONDAMENTAL DE S'ASSURER QUE MASSES ET CENTRAGE RESTENT DANS L'ENVELOPPE EN PERMANENCE. LE MOMENT OÙ LES PARACHUTISTES REULENT AVANT DE SAUTER PEUT ÊTRE CRITIQUE. IL PEUVENT DÉSÉQUILIBRER L'AVION ET ENTRAÎNER UN DÉCROCHAGE ET UNE PERTE DE CONTRÔLE OU UNE VITESSE EXCESSIVE POUVANT PROVOQUER UN DOMMAGE STRUCTUREL.



POUR PRÉVENIR CÉCI, IL EST NÉCESSAIRE DE BIEN PRÉPARER LE VOL ET DE FAIRE UN BON BRIEFING. ET PENDANT LE VOL ET LE LARGAGE, DISCIPLINE ET COMMUNICATION ENTRE LE PILOTE ET LE RESPONSABLE DE CHARGEMENT. IL EST UTILE D'AVOIR DES CONSIGNES CLAIRES. JE SAIS QUE LE COMITÉ DE PARACHUTISME DE L'ASSOCIATION AÉRONAUTIQUE FINLANDAISE A DÉVELOPPÉ UN GUIDE DE MANUEL D'OPÉRATIONS POUR LES CLUBS DE PARACHUTISME*



*AVEC LE CONCOURS DE TRAFICOM ET LE SOUTIEN D'AOPA FINLANDE

ON DÉCIDE DE CRÉER UN MANUEL D'OPÉRATIONS POUR LE CLUB.

JE VOIS LE MÉRITE DE CRÉER DES CHECKLISTS SPÉCIFIQUES À CHAQUE APPAREIL POUR LES PILOTES, LES RESPONSABLES DU CHARGEMENT ET LES PARACHUTISTES.



JE SUIS D'ACCORD MAIS PRUDENCE, L'INFO DOIT ÊTRE COHÉRENTE AVEC LE MANUEL DE VOL. EN AUCUN CAS LES PILOTES ET/OU LES PARACHUTISTES NE DOIVENT RÉALISER DES EXPÉRIMENTATIONS OU DES TESTS PAR EUX-MÊMES POUR DÉTERMINER L'ENVELOPPE CORRECTE DE SAUT ET LES PROCÉDURES !

DÉVELOPPONS UN MANUEL ADAPTÉ AUX APPAREILS DU CLUB ET À LEURS CARACTÉRISTIQUES. IL YA PLUSIEURS ASPECTS UTILES À ABERDER, TELS QUE FORMATION, PRÉPARATION DU VOL, MASSES ET CENTRAGE (GESTION DU CENTRE DE GRAVITÉ), INSTRUCTIONS POUR LES PARACHUTISTES, ...



LORS DE L'APPROBATION D'UN AVION DESTINÉ AU PARACHUTAGE, IL EST FORTEMENT RECOMMANDÉ D'INCLURE DANS LE SUPPLÉMENT AU MANUEL DE VOL LES PROCÉDURES NORMALES, ANORMALES ET D'URGENCE APPROPRIÉES AUX OPÉRATIONS DE PARACHUTAGE.

Vous trouverez des liens vers :

- Manuel d'opérations pour les clubs de parachutisme
 - Atelier pour la communauté du parachutisme
 - Accidents liés aux opérations de parachutage
- dans la section téléchargement de cet épisode.

Envoyez vos commentaires à :
generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale !
www.easa.europa.eu/community/ga



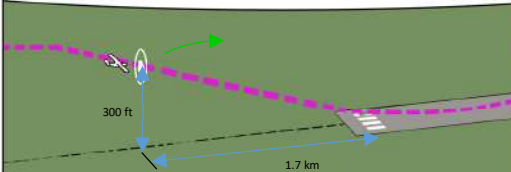
Sunny Swift

'REMISE DE GAZ : SE PRÉPARER À L'INATTENDU'

SUNNY EXPLIQUE A CATHERINE LES PROCEDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE.



UNE APPROCHE STABILISEE EST FONDAMENTALE POUR ATTEINDRE. UNE BONNE HAUTEUR DE DECISION EST 300 FT AU DESSUS DU POINT DE CONTACT.



BEAUCOUP DE SITUATIONS INATTENDUES PEUVENT CONDUIRE A UNE REMISE DE GAZ. A DIFFERENTES ETAPES DU PROCESSUS D'ATTERRISSAGE. CHAQUE FOIS QUE LES CONDITIONS D'ATTERRISSAGE NE SONT PAS SATISFAISANTES, IL FAUT REMETTRE LES GAZ !

QUELQUES EXEMPLES : INSTRUCTIONS ATC, DANGERS INATTENDUS SUR LA PISTE, CISAILLEMENT DE VENT*, DEPASSEMENT D'UN AUTRE APPAREIL, TURBULENCE DE SILLAGE, DEFAILLANCE MECANIQUE ET/OU APPROCHE NON STABILISEE.



LA REMISE DE GAZ DOIT ETRE PRACTIQUEE ET PERFECTIONNEE. POUR CERTAINS TERRAINS, IL Y A DES PROCEDURES SPECIFIQUES DANS L'API. EN CAS DE REMISE DE GAZ, APRES AVOIR STABILISE LA MONTEE, IL FAUT HABITUELLEMENT VIRER A DROITE POUR SECARTER DE LA PISTE OU SUIVRE LES INSTRUCTIONS DANS LA CARTE D'APPROCHE. IL EST IMPORTANT DE GARDER LES AUTRES AERONEFS EN VUE ET D'ANTICIPER LEURS TRAJECTOIRES POUR EVITER TOUTE COLLISION.

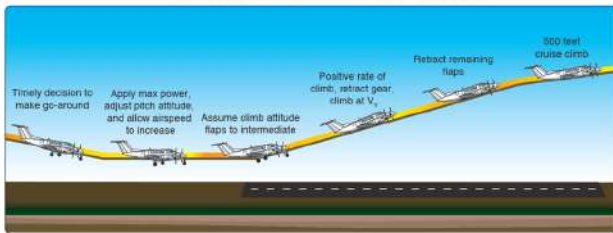
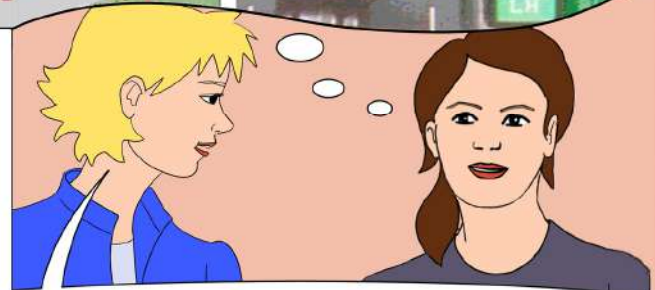


IMAGE TIREE DU MANUEL DE VOL AVION DE LA FAA, CHAPITRE 8.

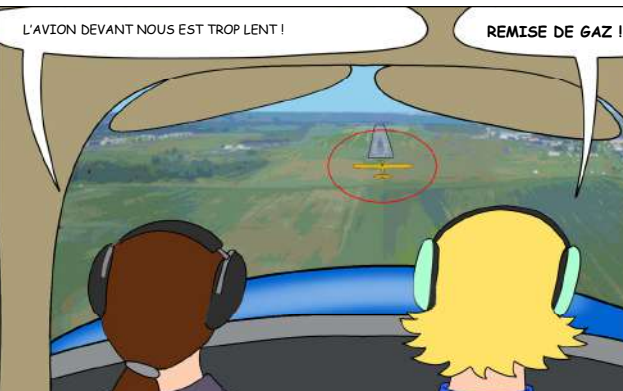


TU PEUX PARIER SUR UN ATTERRISSAGE SUR ET C'EST CE QUI SE PASSERA NORMALEMENT. MAIS TU FERAIS MIEUX D'ANTICIPER ET DE VISUALISER LES SCENARIOS POSSIBLES ET LA PROCEDURE CORRECTE. CA PERMET DE REAGIR SANS STRESS ET EN CONFIANCE AU LIEU DE SUBIR L'EFFET DE SURPRISE, D'ETRE INCAPABLE DE REAGIR SUITE AU STRESS AIGU OU D'EFFECTUER DES ACTIONS DANGEREUSES COMME DES VIRAGES ABRUPTS.

MEME DANS DES SITUATIONS DIFFICILES PRES DU SOL, ETRE PREPARE PEUT SAUVER DE PRECIEUSES SECONDES.

*IMAGE TIREE DE LA PAGE WEB DE L'AUTORITE BRÉSILIENNE (ANAC) SUR LE CISAILLEMENT DE VENT.

SUNNY ET CATHERINE REALISENT UN VOL D'ENTRAINEMENT ET ALIGNEES POUR LA FINALE. ELLES REALISENT QU'IL Y A UN PROBLEME...



DES QU'UN DANGER EST IDENTIFIE, IL FAUT REMETTRE LES GAZ SANS ATTENDRE !

APRES AVOIR EFFECTUE UN AUTRE CIRCUIT D'ATTERRISSAGE, CATHERINE ATTEINDRE EN SECURITE.

NOUS AVONS PERDU MOINS DE 10 MINUTES. CA S'EST BIEN PASSE PARCE QUE TU ETAIS PREPAREE - BRAVO, CATHERINE !



Vous trouverez des liens vers :

- Approches stabilisées and références d'atterrissage
- Sujets connexes traités dans Sunny Swift
- Rapports d'accident

dans la section téléchargement de cet épisode.

Envoyez vos commentaires à : generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale !

www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

BONNES VIBRATIONS

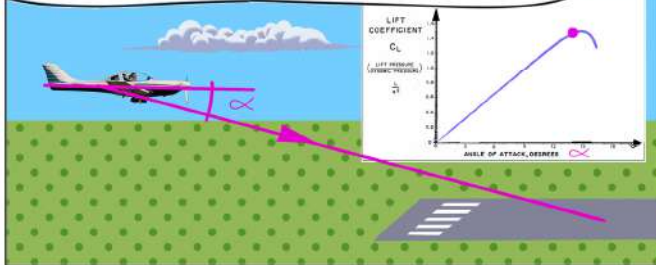
SUNNY EST TELLEMENT ABSORBÉE PAR LA PRÉPARATION D'UN VOL D'ENTRAÎNEMENT QU'ELLE N'ENTEND PAS L'ÉLÈVE PILOTE FRAPPER À LA PORTE.



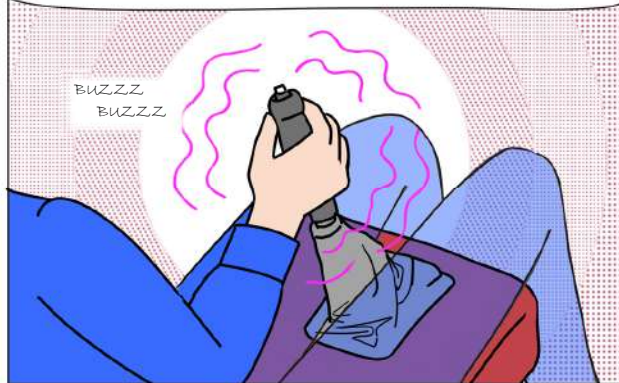
C'EST EXACTEMENT CE QUI PEUT SE PASSER EN VOL !

DÈS RECHERCHES ONT MONTRÉ QUE LORSQUE LES PILOTES SONT CONCENTRÉS, ILS PEUVENT NE PAS RÉAGIR AUX SIGNAUX AUDIO OU MÊME AUX VOYANTS LUMINEUX D'AVERTISSEMENT.

C'EST VRAI ! LA PLUPART DES ACCIDENTS SONT DUS À DES DÉCROCHAGES OU VILLES À BASSE ALTITUDE. AUCUN PILOTE NE SOUHAITE QUE CELA SE PRODUISE, MAIS COMME ILS SE CONCENTRENT POUR ATTEINDRE LA PISTE, ILS NE SONT TOUT SIMPLEMENT PAS CONSCIENTS D'ÊTRE SUR LE POINT DE DÉCROCHER.



EN REVANCHE, L'AVERTISSEMENT TACTILE — UNE VIBRATION DU MANCHE — FONCTIONNE DANS 99 % DES CAS. ESSAYONS-LE SUR UN AVION QUI EN EST ÉQUIPÉ.



SUNNY ET ASTRID PRATIQUENT UN DÉCROCHAGE.

CONSERVE L'ATTITUDE... ET RÉDUIS LA PUISSANCE.



COMME L'AVION RALENTIT, AVANT LA VITESSE DE DÉCROCHAGE, LE MANCHE COMMENCE À VIBRER.



LA VIBRATION DE LA POIGNÉE DU MANCHE ÉTAIT IMPOSSIBLE À IGNORER. J'AI RÉAGI BEAUCOUP PLUS RAPIDEMENT !



CS-STAN PERMET UNE MODIFICATION STANDARD DANS LE CAS D'UN SYSTÈME D'AVERTISSEMENT DE DÉCROCHAGE TACTILE OU KINÉSTHÉSIQUE CONNECTÉ À DES SYSTÈMES D'AVERTISSEMENT DE DÉCROCHAGE EXISTANTS. NOUS PRÉVOYONS QUE CE NOUVEAU TYPE D'ÉQUIPEMENT SERA BIEN TÔT DISPONIBLE SUR LE MARCHÉ.

Vous trouverez des liens vers :

- CS-STAN Édition 4, section CS-SC252a "INSTALLATION D'UN SYSTÈME TACTILE D'AVERTISSEMENT DE DÉCROCHAGE", et
 - Systèmes d'avertissement de décrochage
- dans la section téléchargement de cet épisode.

Envoyez vos commentaires à : generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale !

www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

'Restez dans votre zone de confort'

MARTINE A OBTENU SA LICENCE ET ELLE ENMÈNE SA SOEUR POUR LA PREMIERE FOIS DANS UNE NAVIGATION QUI VA LEUR FAIRE QUITTER LE VOL LOCAL.

SUNNY, JE SUIS UN PEU STRESSÉE PAR LE VOL. JE CRAINS QUE QUELQUE CHOSE SURVIENNE. COMMENT PRÉPARES-TU UN VOL QUE TU N'AS JAMAIS FAIT PRÉCÉDEMMENT ?



C'EST NORMAL D'ÊTRE STRESSÉE. NE SOIS PAS TROP AMBITIEUSE ET FACILITE-TOI LA TÂCHE : CHOISIS UN VOL DE COURTE DISTANCE ET RÉSERVE BEAUCOUP DE TEMPS À L'INATTENDU. PRENDS UN AVION QUE TU CONNAIS. ÉVITE DE PASSER DES FRONTIÈRES ET DE PÉNÉTRER DANS DES ESPACES AÉRIENS CONGESTIONNÉS OU DES GRANDS AÉROPORTS.

SI TU AS PRÉPARÉ LE VOL EN PRENANT EN COMPTE LES ESPACES AÉRIENS ET LA MÉTÉO, TU PEUX ÉVITER DES SITUATIONS PROBLÉMATIQUES. JE COMMENCE LA PRÉPARATION QUELQUES JOURS AVANT LE VOL. ÇA PREND DU TEMPS... UNE BONNE PAIRE D'HEURES POUR COMMENCER.



POUR UN VOL CROSS-COUNTRY, J'AIME VÉRIFIER MA PRÉPARATION AVEC UN AUTRE PILOTE PLUS EXPERIMENTÉ. NOUS ÉTUDIONS LES CARTES ET LES INFOS ENSEMBLE ET ÉVALUONS LES OPTIONS POSSIBLES. DERNIÈREMENT NOUS AVONS SOUVENT RÉALISÉ CETTE VÉRIFICATION PAR VIDÉOCONFÉRENCE. NE RESTE PAS SEULE, DEMANDE L'AVIS DE PILOTES DE L'AÉROCLUB.

QUE VÉRIFIES-TU ?

PAR EXEMPLE LA ROUTE, LA LONGUEUR DE PISTE, L'IDENTIFICATION DES ESPACES AÉRIENS, LES NOTAMS, LA MÉTÉO, MASSE ET CENTRAGE, LES CALCULS CARBURANT, L'APPAREIL (MAINTENANCE, ÉQUIPEMENTS DE COMMUNICATION, ASSURANCE, CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ), NOUS ANTICIPONS LES ÉVÉNEMENTS INATTENDUS, COMME UNE URGENCE OU UN CHANGEMENT MÉTÉO.

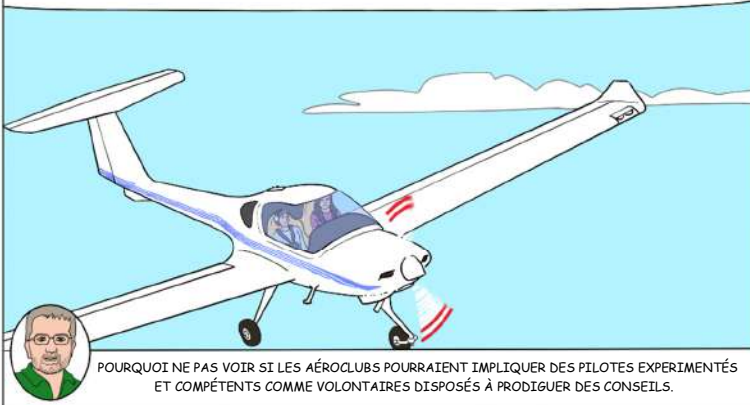


SI TU OBTIENS DEUX BULLETINS MÉTÉO DIFFÉRENTS À PARTIR DE DEUX MODÈLES DIFFÉRENTS (GFS, ICON), CONSIDÈRE TOUJOURS LE PLUS PESSIMISTE. UTILISE LES WEBCAMS POUR OBTENIR LES ILLUSTRATIONS DE DONNÉES DE METAR.

UNE FOIS DANS L'APPAREIL, TU DOIS ÊTRE MENTALEMENT PRÉPARÉE POUR LE VOL. VÉRIFIE QUE TOUT FONCTIONNE EN ACCORD AVEC LA CHECKLIST DU MANUEL DE VOL. BRIEFTE TES PASSAGERS DE MANIÈRE À RÉDUIRE LES DISTRACTIONS EN VOL.



DEUX PAIRES D'YEUX VALENT TOUJOURS MIEUX QU'UNE SEULE. NE CRAINS PAS D'AVOIR L'AIR STUPIDE : SÉCURITÉ D'ABORD ! UN AUTRE PILOTE PEUT APPORTER UNE PERSPECTIVE UTILE, QUI AUGMENTERA TA CONFIANCE ET DIMINUERA TON STRESS.



POURQUOI NE PAS VOIR SI LES AÉROCLUBS POURRAIENT IMPLIQUER DES PILOTES EXPERIMENTÉS ET COMPÉTENTS COMME VOLONTAIRES DISPOSÉS À PRODIGER DES CONSEILS.

Vous trouverez des liens vers

- Briefing Préparation du vol
- Sunny #9 Planification hiver
- Sunny #17 Préparation du vol : la météo
- Sunny #19 & #20 Complexité de l'espace aérien

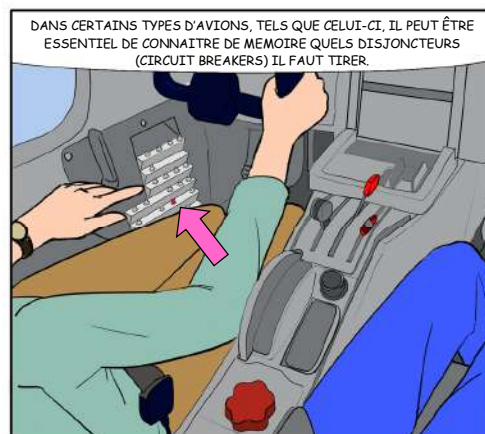
envoyer vos commentaires à :
generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale :
www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

'Emballage de compensateur horizontal'



Vous trouverez des liens vers

- Emballage de compensateur horizontal
- Promotion de la sécurité EASA

Dans la section 'RELATED CONTENT'

Envoyez vos commentaires à : generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté AG : www.easa.europa.eu/community/ga



Sunny Swift

'L'entraînement au glass cockpit'

LE CLUB A RÉCEMMENT MIS À JOUR L'AVIONIQUE DE CET AVION ET ESZTER, L'INSTRUCTRICE, EN EST TOUTE FÉBRILE !

ANDRÉ, AUJOURD'HUI NOUS ALLONS NOUS ENTRAÎNER À ENTRER EN ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ. RÉGLONS LA FRÉQUENCE SUR CELLE DE LA CTR DE COLOGNE-BONN. CEST 124.97



RÉGARDE, TU PEUX ENTRER LA FRÉQUENCE ICI. MAIS IL Y A AUSSI D'AUTRES MANIÈRES...

ELLE MONTRÉ À ANDRÉ LES AUTRES FONCTIONNALITÉS DU SYSTÈME. ALORS QU'ELLE TOUCHE À CERTAINS RÉGLAGES À L'ÉCRAN, SANS LE RÉALISER, ELLE BASCULE LA FRÉQUENCE ACTIVE AVEC CELLE EN ATTENTE !

DE RETOUR À L'AÉRO CLUB...

J'AI DÛ INVERSER LES FRÉQUENCES SANS M'EN APERCEVOIR. NOUS AURIONS DÛ NOUS ENTRAÎNER AUX DIFFÉRENTES FONCTIONNALITÉS AVANT LE VOL.

PERSONNELLEMENT, JE SUIS HABITUÉE AUX INSTRUMENTS CONVENTIONNELS ANALOGIQUES À FONCTION DÉDIÉE. LES ÉCRANS MULTIFONCTIONS GÈRENT D'AVANTAGE D'INFORMATIONS, MAIS SONT PLUS COMPLICQUÉS À UTILISER !



JE ME RAPPELLE QU'UNE FOIS, JE N'AI PAS PU TROUVER COMMENT FAIRE POUR ORIENTER LA CARTE AVEC LE NORD EN HAUT.

Vous pouvez trouver des liens vers :

- ressources liées à la maîtrise de l'avionique
- recherche sur la sécurité relative au glass cockpit dans la rubrique 'CONTENUS ASSOCIÉS'.

NOUS APPROCHONS DE L'ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ. APPELONS LA TOUR.

COLOGNE TOUR, EU-EASA, BONJOUR.

COLOGNE TOUR, EU-EASA, BONJOUR.



SILENCE...

C'EST BIZARRE, ILS SONT BIEN SILENCIEUX DEPUIS UN MOMENT.



RÉGARDE, LES FRÉQUENCES SONT INVERSÉES !

ANDRÉ LES REMET COMME IL FAUT, AFIN QU'ILS PUISSENT PARLER À LA TOUR.

JE M'ENTRAÎNE AVEC LE SIMULATEUR DU FABRICANT ET DES TUTOS VIDÉO SUR INTERNET. C'EST PLUS PRATIQUE QUE D'UTILISER LA DOCUMENTATION PAPIER ET CELA PERMET DE GAGNER DU TEMPS UNE FOIS EN VOL. LA SAISON CREUSE EST PRATIQUE POUR RÉALISER ÇA.

DES PARAMÈTRES COMME L'ORIENTATION DE L'ÉCRAN, LES UNITÉS AINSI QUE D'AUTRES RÉGLAGES PEUVENT ÊTRE SOURCE DE CONFUSION. IL VAUT MIEUX NE PAS CHANGER LES RÉGLAGES STANDARD MIS EN PLACE PAR L'AÉRO-CLUB.



LES ÉCRANS MULTIFONCTIONS ONT D'AVANTAGE DE CAPACITÉS, MAIS PEUVENT ÊTRE COMPLICQUÉS À UTILISER. IL FAUT ÉTUDIER LE GUIDE D'UTILISATION ET S'ENTRAÎNER AU SOL AVEC LE MATÉRIEL PÉDAGOGIQUE, COMME PAR EXEMPLE LES SIMULATEURS POUR ORDINATEURS ET TABLETTES.

Please, send your comments and ideas to:
generalaviation@easa.europa.eu

Join the GA Community!
www.easa.europa.eu/community/ga



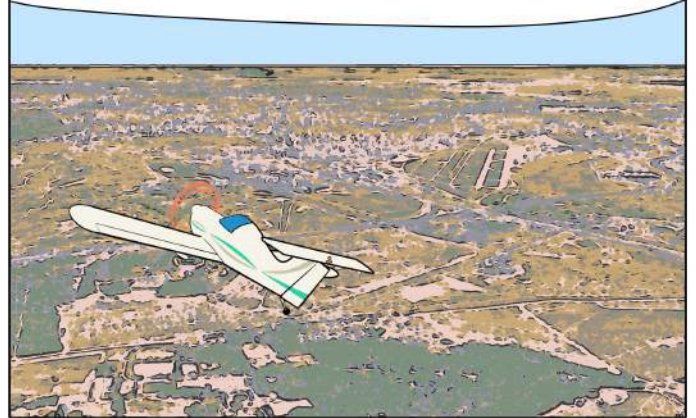
Sunny Swift

'Report des événements liés à la navigabilité'

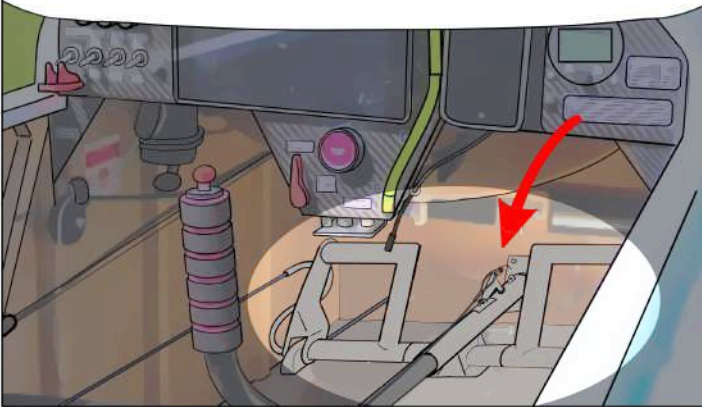
LE CLUB ORGANISE RÉGULIÈREMENT UNE RÉUNION DE SÉCURITÉ POUR ÉCHANGER SUR LES EXPÉRIENCES DE CHACUN.



LA SEMAINE DERNIÈRE, JE ME SUIS FAIT PEUR. PENDANT LE DERNIER VIRAGE, LES PALONNIERS ONT COULISSÉ VERS L'AVANT. MON VIRAGE N'ÉTAIT PLUS SYMÉTRIQUE ET J'AI DÛ EFFECTUER UNE REMISE DE GAZ.



À LA DEUXIÈME TENTATIVE, J'AI RÉUSSI À ATTEINDRE. AU SOL, NOUS AVONS CONSTATÉ QUE LA GOUPILLE DE VERROUILLAGE DU PALONNIER RÉGLABLE ÉTAIT MANQUANTE. LES PALONNIERS AVAIENT GLISSÉ JUSQU'À LA BUTÉE AVANT ET JE NE POUVAIS PLUS LES ATTEINDRE.



IL Y A QUELQUES ANNÉES, J'AI MOI AUSSI ÉTÉ CONFRONTÉ AU MÊME GENRE DE PROBLÈME ET LE RESSORT QUI AVAIT CASSÉ AVAIT ENSUITE ÉTÉ REMPLACÉ.



NON... J'AURAIS PEUT-ÊTRE DÛ, MAIS JE NE VOULAIS PAS COMPLIQUER LA VIE DE QUI QUE CE SOIT.

LE REPORT PERMET D'ÉVITER QUE DES ACCIDENTS PUISSENT AFFECTER D'AUTRES AVIONS. C'EST DE LA RESPONSABILITÉ DES PILOTES ET DES AUTRES ENTITÉS, COMME EXPLIQUÉ DANS LE RÈGLEMENT (UE) N° 376/2014 RELATIF AU REPORT DES ÉVÈNEMENTS ET DANS LE RÈGLEMENT (UE) N° 1321/2014 SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ.

DANS DE TELS CAS, IL EXISTE DEUX VOIES DE REPORT : À L'AUTORITÉ COMPÉTENTE VIA LE PORTAIL DE DÉCLARATION ECCAIRS* D'UNE PART, ET VERS LE DÉTENTEUR DE L'APPROBATION DE CONCEPTION/FABRICATION D'AUTRE PART. LA CONNAISSANCE DES ÉVÈNEMENTS LIÉS À LA CONCEPTION PERMET AU DÉTENTEUR DE L'AGRÈMENT D'APPORTER DES MODIFICATIONS.

OUI, JE SUIS D'ACCORD QUE LORS D'UN REPORT VERS ECCAIRS, L'ENVOI D'UNE COPIE DIRECTEMENT AU FABRICANT CONSTITUE UNE BONNE PRATIQUE - SINON, ILS POURRAIENT NE PAS ÊTRE INFORMÉS.



*ECCAIRS: EUROPEAN COORDINATION CENTRE FOR ACCIDENT AND INCIDENT REPORTING SYSTEMS (PLATE-FORME NUMÉRIQUE DÉDIÉE AUX REPORTS DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION).



UN REPORT AU CONSTRUCTEUR N'ENTRAÎNE PAS NÉCESSAIREMENT L'ÉMISSION D'UNE CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ. CELA LEUR PERMET D'AMÉLIORER LA CONCEPTION ET D'APPORTER UNE SOLUTION À L'ENSEMBLE DE LA FLOTTE.

AMÉLIORONS ENSEMBLE LA SÉCURITÉ, GRÂCE AU REPORT DES ÉVÈNEMENTS !

Please, send your comments and ideas to:
generalaviation@easa.europa.eu

Join the GA Community!
www.easa.europa.eu/community/ga

You can find links to

- related in-depth articles
 - manufacturer information
 - Regulation on occurrence reporting
- in the 'RELATED CONTENT' section.