

Bulletin de Sécurité des Vols n°9

juin 2010

La vue c'est la vie

Il arrive heureusement peu souvent, de voir des pilotes blêmes descendre de leur avion et raconter la peur rétrospective qu'ils se sont faite.

Et c'est une bonne chose d'en parler !!!

Ces retours d'expérience sont un enseignement à condition de trouver et d'appliquer les remèdes adéquats.

Ainsi on a vu récemment une intégration anarchique dans le circuit de piste où deux avions se sont croisés à moins de dix mètres car ils se sont vus au dernier moment. C'était l'après-midi en hiver, avec un soleil incident et une brume sèche qui réduisait la visibilité à 2 ou 3 km face au soleil.

On a vu encore plus récemment (n'est-ce pas Bernard !) un avion, ayant reçu un QGP 2 (QGP = ordre de numéro à l'atterrissage) en Vent Arrière, faire une erreur d'identification croyant que le n°1 était en PTU. Il passe en dernier virage et ne voit pas l'avion en finale qui, lui, l'évite au dernier moment.

Après avoir discuté avec les pilotes incriminés, on s'aperçoit que si les consignes ne peuvent prévoir tous les cas, les procédures en vigueur sur le terrain doivent être connues de tous et appliquées.

C'est l'occasion de les rappeler pour ne pas laisser d'ambiguïté dans l'interprétation de chacune, et surtout, quand on n'est pas QGP 1, chercher à identifier les avions devant vous.

L'intégration d'un circuit sur un AD contrôlé

Elle se fait de 3 manières d'une façon générale, et avec l'autorisation du contrôleur :

1. Autorisation d'approche directe pour une finale ou une base
2. Autorisation d'entrée, Vent Arrière, pour la piste en service
3. Autorisation d'intégrer, par la verticale du terrain

Si les 2 premières manières ne posent pas de problèmes particuliers, en revanche la 3^{ème} n'est pas toujours très claire dans l'esprit des pilotes.

→ A quelle hauteur faut-il se présenter verticale, et comment rejoindre le circuit ?

L'intégration au Versoud

1. Arrivée verticale à 1500 ft du sol au moins et 2000 ft du sol ou plus. Pourquoi ?

Sachant que les planeurs font leur perte d'altitude à l'Est du terrain et rejoignent leur Vent Arrière rapprochée en coupant les axes à 90° et à 1000 ft du sol à la verticale de la tour de contrôle : un espacement vertical de 500 ft va dans le sens de la sécurité.

De plus il existe un volume voltige à la verticale terrain avec un plancher de 3000 ft du sol, et 1000 ft en dessous est aussi un minimum à respecter quand le volume est actif !

2. rejoindre le circuit normal en restant en vue

de la piste et de l'axe du décollage, donc parallèlement au QFU et ne descendre au niveau du circuit qu'après la branche Vent Traversier pour rejoindre la Vent Arrière avion.

Bons vols à tous, relisez les bulletins précédents.