



« APERONAUTIQUE CHARLIE-DELTA-BRAVO, EN FINALE POUR UN COMPLET » « NUMÉRO DEUX, RAPPELEZ EN COURTE ... »

LE MOT DE GUILLAUME, NOTRE CHEF-PILOTE

En cette **période hivernale** nous rongeons tous notre frein en attendant un peu de chaleur et une météo plus clémence.

Pour occuper vos soirées au coin du feu, je vous propose de mettre en place une bonne pratique en vue de la reprise d'une activité aérienne plus soutenue :

→ **La relecture des manuels de vol** des avions sur lesquels vous volez, ainsi que quelques révisions d'ordre réglementaire avec, par exemple, l'aide du **guide VFR**.

Internet est également un puits sans fond d'**articles**, de **cours théoriques** et de **textes réglementaires** qui peuvent vous permettre d'appréhender une situation particulière et d'**améliorer votre niveau de connaissances et vos compétences**.

Au verso de cette Newsletter N°3, je vous propose un article issu du site aeroVFR.com intitulé « Le pilote et ses faiblesses » qui, je l'espère vous interpellera.

Bonne lecture et **bon vol à tous**.

Guillaume BEAUFILS ☎ 06 79 85 47 25

RÉGLEMENTATION

Les **NOTAM** font partie du **dossier de vol réglementaire**.

C'est pourquoi je vous propose quelques **rappels et précisions** :

- Avez-vous vérifié les NOTAM de votre aérodrome de départ ?

...Même si c'est Graulhet ?

- Avez-vous vérifié les NOTAM de votre aérodrome de destination ?

...Même s'il est habituel et proche tel que Gaillac ou Albi ?

- Avez-vous vérifié les NOTAM des aérodromes le long de votre route ?

...Car la vessie de votre passagère est souvent plus petite que la votre !

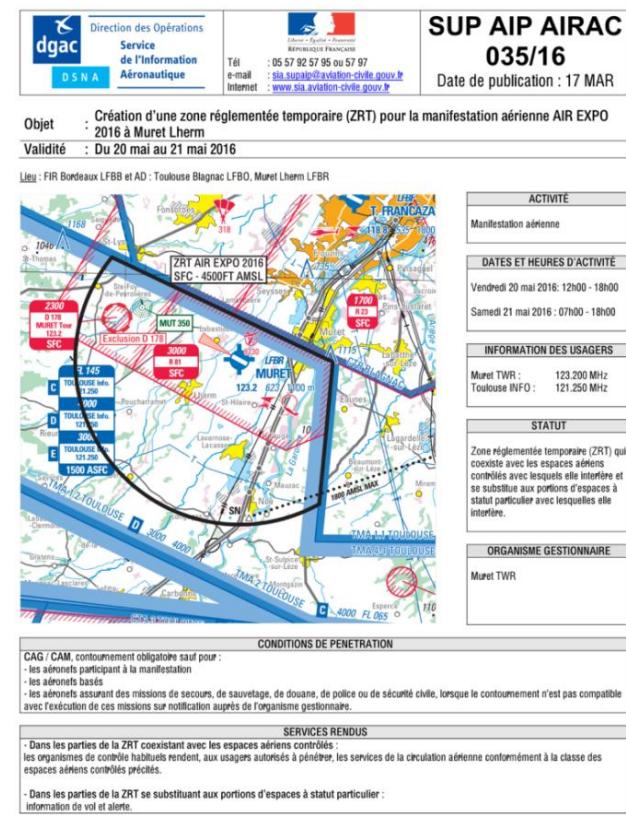
- Je suis sûr que vous avez vérifié l'activation des **zones AZBA** (zone d'entraînement militaire basse altitude) ...donc je ne vous pose pas cette question ;-)

- Question subsidiaire, avez-vous **vérifié les SUP AIP** ?

...Ha oui ! Mais au fait, c'est quoi déjà ce truc ?

Les **SUP AIP** (supplement aeronautical information publication) sont à l'espace aérien ce que le NOTAM est à l'aérodrome. On y trouve des **créations de ZRT** (zone réglementée temporaire) qui peuvent avoir des conséquences sur la navigation prévue. **En effet** vous pouvez être amené à un évitement de zone, jusqu'à une impossibilité d'aller à destination.

EXEMPLE : Crédit d'une ZRT pour AIR EXPO



FÉLICITATIONS !

Baptiste pour son PPL, Marc pour son Brevet de Base, Maëlys et Antoine pour leur lâcher sur J3. Nous leur souhaitons de belles aventures aéronautiques !

OPENFLYERS :

Les bonnes pratiques :

- Assurez-vous que **l'horaire** de départ entré sur Open-Flyers est **identique à celui inscrit sur le Carnet de Route**.

Attention, lorsque vous saisissez un vol, Openflyers mets par défaut l'heure actuelle comme heure de départ (pensez à la changer et ne pas simplement saisir votre temps de vol car cela peut chambouler l'ordre des vols de la journée et remonter une anomalie d'horamètre, que les petits lutins de l'aéroclub devront modifier ensuite pendant la nuit ...)

- Pensez à saisir également **les pleins** (d'essence et d'huile)

LES CONSEILS DE STICK ET RUDDER

Quelques **pièges** de nos nouvelles radios 8.33 :

- 
- Si vous entendez un **souffle** indésirable, il peut s'agir du **volume de l'écoute de l'identification VOR**. Baissez le volume à l'aide du bouton Nav Volume/ID
 - Attention**, si le bouton **MON** est pressé, alors **MN** (monitor) remplace **STB** (standby) à côté de la fréquence en attente et dans ce cas, **les deux fréquences sont en écoute** ce qui peut amener des confusions.

L'émission n'est dans tous les cas possible **que sur la fréquence active**.

- En cas de panne du boîtier (écran LCD par exemple), alors **la radio et le VOR sont perdus**.

Vous pouvez retrouver le manuel d'utilisation de la radio Garmin GNC 255 sur le site internet du club.

L'Aéroclub de Graulhet est présent sur  [Aéroclub Graulhet](https://www.facebook.com/aeroclub.graulhet)

L'Aéroclub de Graulhet, c'est l'affaire de tous ses membres. Vous pouvez tous proposer des sujets aéronautiques pour être publiés sur cette newsletter.

A VOS PLUMES !!!

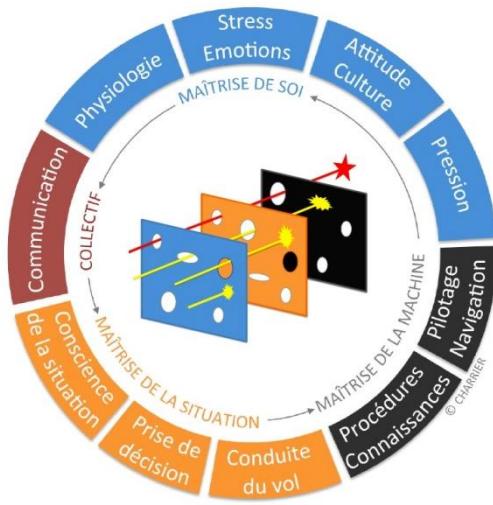
Et bien-sûr, n'oubliez pas d'étudier la météo, les performances (la piste est-elle assez longue pour le décollage et l'atterrissage ?), et l'état de charge de votre avion.



LE PILOTE ET SES FAIBLESSES

PUBLIÉ LE 21 FÉVRIER 2015, PAR JEAN-GABRIEL CHARRIER

Avec un recul de plusieurs décennies, les fragilités récurrentes des pilotes - qui entraînent des situations indésirables - sont connues. On les appelle des « menaces ». Elles sont **internes** quand elles concernent le pilote et **externes** quand elles proviennent de son environnement.



Le modèle que vous découvrez ci-dessus regroupe les **principaux éléments** qui vont agir sur votre performance. Chaque élément possède donc son côté positif avec ses «**bonnes pratiques**», et son côté négatif avec ses «**menaces**». Vous retrouvez le pilote (**en bleu**), son environnement (**en orange**) et sa machine (**en noir**), ainsi qu'un élément sur le collectif avec la communication (**en rouge**).

Quels sont les **remèdes** ?

Pour chaque menace, il existe une « **bonne pratique** », ou une contre-mesure. Certaines d'entre elles sont appelées **règles de l'art**.

Collons une rustine sur la « **pression temporelle** » et nous trouvons une « **bonne pratique** » qui doit atténuer ou éviter les conséquences de cette menace. Que la pression soit temporelle, organisationnelle, due à l'entourage ou à un facteur personnel, le remède est l'**anticipation** et une **préparation rigoureuse du vol**.

C'est la clé d'une bonne analyse et de prises de décisions rationnelles, l'urgence étant mauvaise conseillère.

CALENDRIER :

11 Mars : Journée ménage le samedi. Venez partager un balais, un aspirateur, un chiffon à poussière avec tout le monde le matin, et pourquoi pas un vol l'après-midi !

19 Mars : Sortie club vers les Pyrénées organisée par Sylvain Corveley.

08-09 Avril : Journées portes ouvertes de l'aéroclub

22 Avril : Rallye aérien à Montpellier

RAPPEL :

Un peu moins d'une vingtaine de membres est abonnée aux notifications REXFFA.

Inscrevez-vous pour recevoir les REX de l'aéroclub **dès qu'ils sont publiés**.

<http://rexffa.fr/Connection/LogOnStructureAccess/1608109017>

Abonnement

Quelles sont les **menaces externes** à gérer ?

- **les conditions météo** (environnement) avec le vent (de travers ?), le plafond, la visibilité, des orages ou de la turbulence, avec la nécessité de disposer de compétences personnelles spécifiques et d'appliquer certaines règles de sécurité (carburant pour se dérouter ?).
- **la configuration géographique** : un environnement montagneux, l'absence de repères, un relief à proximité du tour de piste, de nombreuses zones réglementées...
- **l'aérodrome** : est-ce une piste limitative ou au sol incertain (herbe mouillée avec dégradation de l'efficacité du freinage) ?
- **le trafic** : un possible trafic important dans le circuit à l'arrivée, une fréquence encombrée, deux appareils sur la fréquence avec des indicatifs très semblables...
- **le contrôle aérien** : une mauvaise réception, une erreur du contrôle ou un mauvaise interprétation d'une instruction...
- autres menaces : le risque aviaire, des restrictions de vol (NOTAM).

Les **menaces organisationnelles** :

- **la machine** : avoir une bonne connaissance de l'appareil utilisé, de ses équipements, gérer le carburant, évaluer l'état de l'appareil avec par exemple une menace latente comme une panne intermittente non reproduite au sol mais signalée par les pilotes précédents.
- **l'accès à l'information** : la rencontre de problèmes informatiques pour préparer son vol, l'absence d'un instructeur pour valider un point précis de sa navigation.
- **les contraintes du vol** : un retard subi dû à un retour tardif de votre avion ou une perte de temps à l'avitaillage avec d'autres appareils attendant devant vous, un changement d'aéronavette suite à un problème technique sur l'appareil réservé.
- autres menaces : la panne soudaine de la pompe à essence lors d'une étape prévue pour avitailler, la piste encombrée par un avion posé train rentré.

Les **menaces internes** :

Elles sont **liées au pilote**, avec notamment comme paramètres son **attitude** (excès de confiance ?) et sa **conscience de la situation** (manque d'expérience ?). On entre dans les domaines de la physiologie et de la psychologie avec les réponses d'un individu face à la pression ou au stress (**facteurs humains...**). Il y est alors question de maîtrise personnelle, d'engagement de la part du pilote dans son activité aéronautique et d'attitude avec les différents profils à éviter (impulsif, anti-autorité, invulnérable, macho, résigné).

Evidemment, lors d'un seul vol, même en local, **plusieurs menaces** peuvent se combiner au même moment, imposant de **mettre en place auparavant de « bonnes pratiques »** passant notamment par la **connaissance de ses propres limites**, la recherche des **conseils de pilotes plus expérimentés** ou ayant rencontré des situations non désirables (lecture de REX par exemple), la **capacité à savoir renoncer à un vol**, la volonté de conserver dans le temps ses compétences théoriques et pratiques, sans oublier d'être **prudent, vigilant** et de **lever les doutes**.

A SAVOIR :

Tous nos avions ont été équipés de la désormais **obligatoire trousse de premiers secours** (règlement EASA 965/2012 pour ceux qui souhaitent approfondir)

En cas de difficultés météo par exemple, pour nous aider à **prendre la bonne décision** d'annuler un vol, « **L'assurance rapatriement FFA** » couvre certaines prestations (frais d'hôtel, de train, pour le pilote et ses passagers, ...). **Au dos du Memo VFR** figure le **numéro de téléphone** à contacter **avant d'engager les dépenses**. Pensez-y !

L'Aéroclub de Graulhet est présent sur [f Aéroclub Graulhet](https://www.facebook.com/aeroclub.graulhet)

L'Aéroclub de Graulhet, c'est l'affaire de tous ses membres. Vous pouvez tous proposer des sujets aéronautiques pour être publiés sur cette newsletter.

A VOS PLUMES !!!

Date : 10 Mars 2017

Rédaction : Guillaume Beaufils, Nicolas Bioche