

# Cockpit



**Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, août 2024.**

## *Sommaire.*

- *L'importance de connaître le vent au décollage et à l'atterrissage.*
- *Safety Review Meeting Report.*
- *Nouvelles de notre Club.*



## *L'importance de connaître le vent au décollage et à l'atterrissage.*

Nous sommes tous sensibles à la connaissance du vent lors des phases de décollage et d'atterrissage. Et pour cause, il est nécessaire que les usagers en soient informés. Par vent de travers, il est important de connaître la force du vent car nos avions ont une limite dans ce domaine. Sur un aéroport contrôlé ou non contrôlé disposant d'un agent AFIS, vous recevrez une information correcte du vent. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas sur certains aérodromes non contrôlés.

À Saint-Ghislain, il y a plusieurs années nous avions un instrument très précis qui donnait la force du vent, et en particulier les variations de vitesse, voire de rafales. Et cela était d'une très grande utilité tant pour les pilotes que pour le commandant d'aérodrome de service. Ce n'est plus le cas malgré la petite « station météo » dont nous disposons mais qui est loin d'être précise...

Mais depuis un certains temps, l'information du vent est très souvent aléatoire, voire inexistante. On a même eu droit à un « *wind calm* » avec en réalité plus de douze nœuds et de travers de surcroît. Dans ce cas nous en sommes donc remis à nous-même pour évaluer la direction et la vitesse du vent. La meilleure indication du vent qui affectera notre décollage ou notre atterrissage est la manche à air située près de la piste, et il y en a une près du seuil de chaque piste. Il peut arriver que les deux manches à air donnent des informations contradic-



toires. Cela peut être le résultat d'obstructions locales ou de configuration des lieux. L'observation de la manche à air permet une estimation plus ou moins précise du vent dans sa force et sa direction. Généralement formée de bandes rouges et blanches, chaque bande de tissu représente sensiblement 5 kt.

Parfois par temps chaud et ensoleillé, avec le vent plutôt léger et variable, vous pourriez voir une manche à air soudainement montrer un vent en rafale qui peut durer seulement une minute ou deux. Ceci est très probablement le résultat d'une action thermique libre de la surface et comme cet air chaud monte, l'air plus frais vient le remplacer. Cette situation ne dure généralement que peu de temps, mais pourrait créer des turbulences inattendues si vous survolez la zone. En général, un délai d'une minute ou deux, permet aux conditions de revenir à la normale.

Tant que les vents contradictoires sont légers et variables et que votre distance de décollage ou d'atterrissage n'est pas marginale, ils ne devraient pas vous causer de problèmes graves. Mais si votre décollage ou atterrissage est marginal, vous ne devez pas poursuivre à moins que vous ne puissiez confirmer que vous opérerez avec un vent de face. Même de légers vents arrière peuvent modifier considérablement les performances au décollage ou à l'atterrissage et ont été la cause de nombreux accidents.

Guy



Dans le numéro précédent de « Cockpit », nous vous avons informé d'un audit de la DGTA concernant l'organisation de la sécurité. Un « Rapport de la Réunion d'Examen de la Sécurité » devait être établi et présenté à l'Administration de l'Aéronautique, faute de quoi des sanctions pouvaient être imposées à notre aéroclub pouvant aller jusqu'à la suspension des activités. Ça ne rigole pas dans les instances de cette administration ! Un énorme travail qui a demandé de très nombreuses heures de recherches et de rédaction dudit rapport. Ce travail a été réalisé par notre Président Christian Rousseeuw, notre Chef Instructeur Antoine Baise, Willy Oliva et Michel Filip, ce dernier étant spécialisé dans la sécurité au sein des entreprises. Qu'ils soient vivement remerciés d'avoir consacré énormément de leur temps et ceci bénévolement. Voici donc le résultat de ce travail, un rapport extrêmement détaillé dont il vous est demandé de prendre connaissance à la demande de la DGTA. Ceci est très important car la sécurité est un domaine de plus en plus important que l'Administration ne prend pas à la légère.

Guy

---

## SAFTY REVIEW MEETING REPORT

---

### Préambule

Le Safety Review Meeting Report sera établi une fois par an après l'AG.



## Contenu :

L'audit récent de notre DTO a révélé plusieurs domaines d'amélioration bien que nous n'ayons subi aucun incident majeur, il a mis en lumière plusieurs domaines où des améliorations sont nécessaires. En mettant en œuvre les mesures d'atténuation recommandées et en tirant les enseignements de cet audit, nous pouvons renforcer notre posture de sécurité et mieux protéger notre organisation contre les menaces futures.

### **Outcome of the Safety Review Meetings & results of incident and hazard.**

Il est important de noter que nous ne disposons pas de suffisamment de données pour effectuer des analyses complètes et exhaustives. Cependant, les tendances observées indiquent un manque de vigilance chez les pilotes. Cela signifie qu'il y a des signes récurrents et préoccupants montrant que les pilotes peuvent parfois ne pas être aussi attentifs ou alertes qu'il le faudrait, ce qui peut poser des risques pour la sécurité et l'efficacité des opérations. Une collecte de données plus approfondie et systématique serait nécessaire pour confirmer et quantifier ces observations de manière plus précise.

Nous souhaitons vous rappeler l'importance cruciale de signaler tout incident en utilisant le formulaire d'enregistrement des incidents (Incident Registration Form). Votre contribution est essentielle pour garantir un environnement de travail sûr et sécurisé. Chaque signalement nous permet d'identifier et corriger les dangers potentiels, de mettre en place des mesures préventives efficaces et de respecter les réglementations en matière de sécurité. Le formulaire est disponible sur le site internet du club.

Deux points restent récurrent, l'avitaillement et le niveau d'huile. Il est important de bien renseigner dans le carnet de route les détails de chaque avitaillement effectué. Cette information est cruciale pour une gestion efficace et précise des consommations que ce soit pour la quantité avitaillée ou pour la facturation.

Quantité exacte avitaillée.

Plein partiel (FP) ou plein complet (FF).

Horomètre moteur.

Nous vous demandons aussi de porter une attention particulière lors de la vérification du niveau d'huile. Assurez-vous de bien refermer le bouchon après chaque vérification pour éviter tout débordement.

### **The DTO's Safety Management System and its processes & Changes in (Safety) procedures.**

Un nouveau manuel d'exploitation sera bientôt disponible. Ce manuel a été soigneusement élaboré pour améliorer nos procédures et optimiser nos opérations quotidiennes. Toutefois, la mise en circulation de ce manuel est conditionnée par l'approbation de la Direction Générale des Transports Aériens (DGTA). Nous sommes actuellement en attente de leur validation et nous vous tiendrons informés dès que nous aurons leur accord.

### **Safety board.**

Un "safety board" a été installé dans la classe club, c'est un panneau centralisé qui affiche des informations essentielles sur la sécurité. Il sert à sensibiliser les membres aux bonnes pratiques, à prévenir les accidents et à assurer la conformité aux réglementations aéronautiques. En facilitant la communication et la coordination des activités, il aide à maintenir un environnement de vol sûr et organisé. La safety policy y est aussi affichée.

## **Relevant safety developments at other airfields.**

Actuellement, sur notre aérodrome, l'activité parachutiste est très faible. Cela signifie que les sauts en parachute et les mouvements associés sont peu fréquents. Cependant, il est crucial de rester vigilants et prêts à toute éventualité, surtout si cette activité venait à se développer. Dans le cas où l'activité parachutiste augmenterait, nous procéderons à un rappel des procédures spécifiques afin de garantir la sécurité et la fluidité des opérations. Ces procédures incluent : coordination avec la tour, zones de sauts désignées, horaires de sauts, signalisation et communication.

Sur l'aérodrome, la tour joue un rôle essentiel dans la gestion du trafic aérien. Elle fournit aux pilotes des informations et des instructions nécessaires pour assurer la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes, y compris les décollages, les atterrissages, et les mouvements au sol. Cependant, il arrive que certains jours le service ne soit pas assuré en permanence, ou même pas du tout. Dans ces situations, les pilotes doivent recourir à un système appelé "auto-information". Voici ce que cela implique :

### **Communication directe :**

Les pilotes annoncent leurs intentions et leur position aux autres avions présents dans la zone. Cela permet à chaque pilote de prendre conscience de la situation globale et d'éviter les collisions.

### **Annonces standardisées :**

Les pilotes doivent suivre des procédures de communication standardisées. Par exemple, un pilote pourrait dire : "Saint Ghislain radio, Cessna OO-FCE en finale pour la piste 27, on rappelle piste dégagée." Cette annonce inclut le nom de l'aérodrome, le type d'avion, l'immatriculation, l'étape du vol et la suivante.

### **Écoute Active :**

Tous les pilotes doivent rester constamment à l'écoute de la fréquence pour prendre connaissance des annonces des autres aéronefs. Cela les aide à planifier leurs propres actions en fonction du trafic environnant.

### **Vigilance visuelle :**

En plus de la communication radio, les pilotes doivent être particulièrement vigilants visuellement pour détecter les autres aéronefs.

### **Utilisation des Procédures Standards :**

Les pilotes suivent des procédures standards pour les circuits d'aérodrome (les trajectoires à suivre autour de l'aérodrome). Cela inclut des altitudes et des positions spécifiques pour chaque étape du circuit (vent arrière, base, finale, etc.).

## **Conclusion**

L'auto-information est une pratique essentielle sur les aérodromes non contrôlés. Elle repose sur la coopération et la communication entre pilotes pour maintenir la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes. Bien que cette méthode présente certains risques, elle permet à de nombreux aérodromes de rester opérationnels sans les coûts associés à une tour de contrôle en service continu.

## **Behaviour Base Safety**

Je ne vais pas vous parler de viande comme le BBB, mais de BBS (Behaviour Base Safety). C'est quoi le BBS, c'est la sécurité basée sur le comportement. C'est une approche proactive visant à améliorer la sécurité avant d'entreprendre une tâche par un bon comportement. Cela conduit à une réduction des dangers, des risques d'accidents et incidents. Il s'agit d'analyser le

comportement d'une personne lors d'une tâche et d'analyser les conséquences d'un comportement particulier et de modifier celui-ci pour avoir un comportement sécuritaire. La sécurité basée sur le comportement repose sur une confiance et une coopération totale entre nous tous, le président, les membres du comité, les membres du club, les externes. La sécurité basée sur le comportement est très importante car elle fournit des outils, des moyens, des solutions à long terme pour éliminer les risques d'accidents et les dangers. Cette approche qui sauve des vies favorise une culture de la sécurité pour notre club, ce qui est primordial pour un succès durable de celui-ci.

### **Analyse des risques.**

L'analyse des risques dans une école d'aviation est un processus essentiel visant à identifier, évaluer et atténuer les risques associés aux activités d'apprentissage et de formation en aviation. Voici une explication détaillée des principales étapes et éléments impliqués dans cette analyse :

#### **1. Identification des Risques.**

L'identification des risques consiste à recenser toutes les menaces potentielles qui pourraient affecter la sécurité des étudiants, des instructeurs, du personnel et des équipements. Les sources de risques peuvent inclure :

Risques techniques : Défaillances des avions, des simulateurs de vol, et des équipements de navigation.

Risques humains : Erreurs de pilotage, manque de formation, fatigue, et stress.

Risques environnementaux : Conditions météorologiques défavorables, obstacles naturels, et perturbations de la faune.

Risques organisationnels : Problèmes de gestion, procédures inappropriées, et communication inefficace.

#### **2. Évaluation des Risques.**

Une fois les risques identifiés, ils doivent être évalués en termes de probabilité et de gravité :

Probabilité : Évaluer la fréquence à laquelle un risque pourrait se matérialiser.

Gravité : Estimer l'impact potentiel de ce risque sur la sécurité, les opérations et la réputation de l'école.

#### **3. Analyse et Priorisation des Risques.**

Après l'évaluation, les risques sont classés en fonction de leur importance. Cette priorisation aide à concentrer les ressources et les efforts sur les risques les plus critiques. Les outils utilisés peuvent inclure des matrices de risques, des diagrammes de Pareto, et des analyses de scénario.

#### **4. Mesures de Mitigation.**

Pour chaque risque prioritaire, des mesures de prévention et de réduction des risques sont développées. Ces mesures peuvent inclure :

Procédures et Protocoles : Mise en place de procédures opérationnelles standardisées et de protocoles d'urgence.

Formation et Sensibilisation : Sessions de formation régulières pour les étudiants et le personnel sur les pratiques de sécurité et les réponses d'urgence.

Maintenance et Inspections : Programmes rigoureux de maintenance des avions et des équipements pour assurer leur bon fonctionnement.

Surveillance et Évaluation Continue : Suivi constant des conditions et des performances pour détecter et corriger rapidement les anomalies.

#### **5. Documentation et Communication.**

Toutes les étapes de l'analyse des risques et les mesures de mitigation doivent être bien documentées. Une communication efficace de ces informations à toutes les parties prenantes est cruciale pour assurer leur adhésion et leur compréhension.

#### **6. Révision et Amélioration Continue.**

L'analyse des risques est un processus dynamique qui nécessite une révision régulière pour rester efficace. Les retours d'expérience, les incidents survenus, et les changements dans les opérations ou l'environnement doivent être intégrés pour améliorer constamment les pratiques de gestion des risques.

#### **Conclusion**

L'analyse des risques dans une école d'aviation est un processus complexe et vital pour garantir la sécurité et l'efficacité des programmes de formation. En adoptant une approche systématique et proactive, les écoles peuvent minimiser les dangers potentiels et créer un environnement de formation sécuritaire et productif.

### **Politique de Sécurité (Safety policy) à l'ACMB.**

#### **1. Engagement du Conseil d'Administration.**

Le conseil d'administration du club doit montrer un engagement clair envers la sécurité, en intégrant des objectifs de sécurité dans la gestion quotidienne et en assurant que les ressources nécessaires sont disponibles.

#### **2. Formation et Qualifications.**

Formation Initiale : Tous les membres doivent recevoir une formation de sécurité initiale couvrant les procédures d'urgence, l'utilisation des équipements de sécurité et les pratiques de vol sécuritaires.

Formation Continue : Des sessions de formation régulières doivent être organisées pour maintenir et améliorer les compétences en sécurité des membres.

Qualifications : Assurer que tous les pilotes et membres du personnel ont les licences, qualifications et certificats requis pour leurs activités spécifiques.

#### **3. Procédures d'Opération Standard (SOP).**

Briefings Pré-vol : Les briefings avant chaque vol doivent inclure un rappel des procédures de sécurité et des conditions météorologiques.

Listes de Vérification\*\* : Utilisation systématique des listes de vérification avant, pendant et après le vol pour s'assurer que toutes les étapes de sécurité sont respectées.

Planification des Vols\*\* : Des plans de vol détaillés doivent être préparés et approuvés, incluant les itinéraires, les altitudes, les points de contrôle et les alternatives en cas d'urgence.

#### **4. Gestion des Risques.**

Identification des Risques : Effectuer régulièrement des évaluations des risques pour identifier les dangers potentiels.

Analyse des Risques : Analyser les risques identifiés pour déterminer leur gravité et la probabilité de leur occurrence.

Atténuation des Risques : Mettre en place des mesures pour atténuer ou éliminer les risques identifiés.

#### **5. Réponse aux Incidents et Accidents.**

Enquête sur les Incidents : Tous les incidents doivent être signalés, enquêtés et analysés pour en déterminer les causes et prévenir leur récurrence.

Amélioration Continue : Utiliser les résultats des enquêtes sur les incidents pour améliorer continuellement les pratiques de sécurité et les procédures opérationnelles.

#### 6. Communication et Culture de Sécurité.

Sensibilisation à la Sécurité : Promouvoir une culture de sécurité au sein du club en encourageant les membres à signaler les dangers potentiels et à partager les bonnes pratiques.

Communication Ouverte : Maintenir une communication ouverte et transparente sur les questions de sécurité entre le conseil d'administration, les pilotes et les autres membres du personnel.

Évaluation de la Sécurité : Effectuer des évaluations régulières de la culture de sécurité et des pratiques de sécurité du club, et ajuster les politiques en conséquence.

#### Conclusion

Une politique de sécurité bien définie et rigoureusement appliquée est essentielle pour assurer la sécurité des opérations dans un club d'aviation. Elle nécessite l'engagement de tous les membres, une formation continue, une gestion proactive des risques et une culture de sécurité forte et intégrée.



### *Nouvelles de notre Club.*

Il y a quelques mois, nous avons accueilli deux nouveaux instructeurs, Hakim Mdaghri et Mathieu Saad. Un nouvel instructeur est venu rejoindre les rangs de notre staff enseignant. Il s'agit de Gaylord Delepine à qui nous souhaitons la bienvenue. Nos instructeurs sont des pilotes professionnels qui ont une activité professionnelle ailleurs que dans notre aéroclub. Raison pour laquelle ils ne sont pas toujours disponibles chez nous. Dès lors que celui avec lequel vous avez l'habitude de voler n'est pas libre pour vous, vous pouvez continuer votre apprentissage avec un autre enseignant.

Simon Peric qui vient d'obtenir sa licence PPL est tout heureux après avoir persévéré malgré une météo très capricieuse en cette première moitié d'année.

Bravo Simon et bons vols. C'est toi le maître à bord maintenant.

On arrosera cela selon les traditions car nous sommes un club qui a des traditions !



J'espère que vous avez remarqué la propreté des pare-brises de nos avions et même le FCE tout propre. C'est l'œuvre de Benjamin Vroye, Eh oui encore lui, un membre dévoué qui a l'esprit club tel que nous l'aimons. N'oubliez pas de le remercier au passage.

Veuillez noter au passage que la propreté des avions n'est pas uniquement du ressort d'une seule personne, mais est l'affaire de tous.



Lorsque vous avez terminé votre vol, pensez à nettoyer le pare-brise et les bords d'attaque car en cette période estivale, ils sont très vite sales à cause des nombreux insectes qui y terminent leur vie. De plus rappelez-vous qu'un avion propre voit sa traînée de frottement améliorée. Quant au pare-brise propre, il contribue à la sécurité d'un point de vue voir un autre trafic.

Depuis plusieurs mois, nous ne sommes plus les maîtres dans notre hangar. Le propriétaire a repris la gestion du hangar et donc en ce qui nous concerne, c'est le côté droit lorsqu'on est face au hangar qui nous est réservé. Fini de mettre les avions n'importe comment. Vous êtes priés de respecter les emplacements et pour vous faciliter la vie, c'est encore Benjamin qui a réalisé les marquages au sol pour chaque appareil.

Ceci répond aussi au **respect** des autres occupants qui doivent parfois sortir et rentrer un autre avion afin de pouvoir sortir leur machine. Faites donc preuve de solidarité.

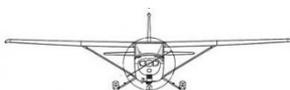
Faites également très attention lorsque vous déplacez un avion de ne pas taper la dérive dans l'aile de l'avion à côté. Sortir et rentrer un avion seul n'est pas facile ; il faut avoir l'œil partout. Faites-vous aider ou allez aider une autre personne qui a besoin d'aide. C'est ça aussi l'esprit de CLUB.



Du côté avions, notre Cessna 150 OO-WAC est en atelier de maintenance pour un bon moment car son moteur doit être changé, soit par un échange standard avec un moteur entièrement révisé, soit par un nouveau moteur. Afin de pouvoir assumer la formation des élèves et de pouvoir voler en 150 pour tout le monde, un autre appareil identique au WAC est loué, il s'agit du OO-MQA. Attention toutefois que le compteur horaire est exprimé en dixièmes d'heure après l'heure et donc ayez à l'esprit que chaque dixième vaut 6 minutes pour l'inscription du temps de vol.

J'en profite également pour insister sur la transcription des pleins d'essence corrects et complets à l'indice d'horaire dans le carnet de route de l'avion, car les factures d'essence que le club reçoit contiennent très souvent des erreurs ; ce qui oblige notre Président à passer beaucoup de temps en vérifications.

*GM*



ENJOY YOUR FLIGHT AND FLY SAFELY

