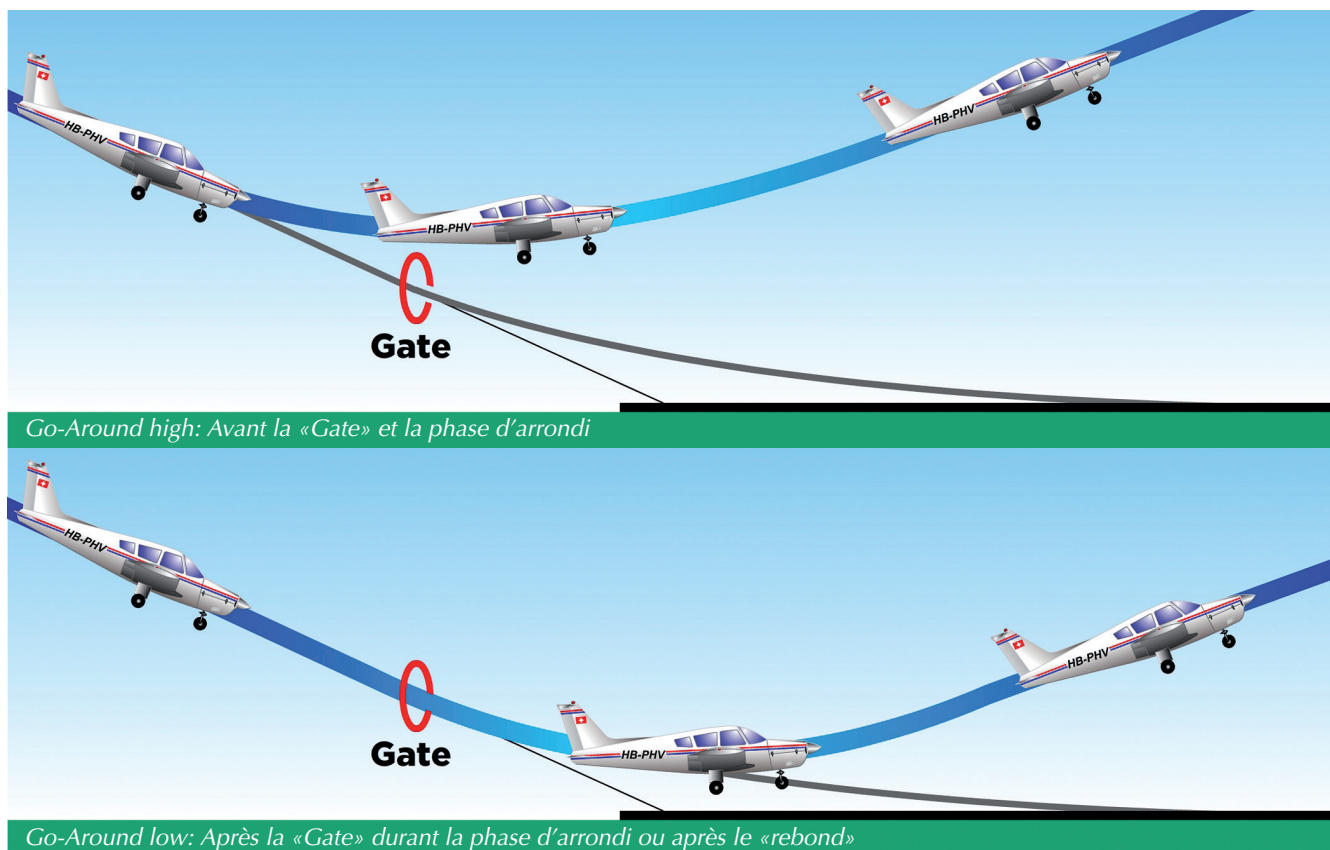


Publication de la Fédération suisse de vol à moteur pour promouvoir la sécurité dans l'aviation



Un Go-Around est standard

■ Dans la phase finale, un pilote se prépare toujours mentalement à un Go-Around. Il n'est atterri que lorsque tout concorde. Le Go-Around n'est donc pas un cas d'urgence, mais bien une procédure standard.

Il existe de nombreuses raisons de remettre les gaz. Par exemple une approche non stabilisée (trop haut, trop bas, décalé par rapport à la ligne centrale, trop vite, trop lentement), mais aussi des turbulences, un fort vent latéral ou des rafales peuvent déclencher un Go-Around. Lorsque la piste est bloquée, par exemple par un avion ayant atterri peu avant, la

manœuvre va de soi, de même que suite à une instruction du contrôle de circulation aérienne. Des situations rencontrées lors de l'atterrissage peuvent aussi motiver une remise des gaz. Par exemple lorsque l'atterrissage intervient en dehors de la zone cible de la piste ou si l'avion rebondit après un contact rude avec le sol. Mais il arrive effectivement

que l'atterrissage soit forcé envers et contre tout dans le Short-Final même face à une situation de départ aussi désespérée soit elle. Dans le meilleur des cas, il peut s'agir d'un long atterrissage ou d'un atterrissage trois points. Il peut toutefois aussi en résulter des situations épineuses, voire dangereuses.

Un Go-Around «raté» peut occa-

sionner des dommages à l'avion. Un freinage à fond après un long atterrissage peut provoquer un éclatement de pneumatique, voire un dépassement de l'extrémité de piste. Un «atterrissage forcé» peut endommager le train d'atterrissage. Et un premier contact de sol avec la roue avant peut occasionner un toucher d'hélice avec la piste ou même plier la roue avant.

Remettre des gaz en décalage latéral

Un Go-Around ne doit jamais être effectué au-dessus d'un avion aligné sur la piste et prêt au décollage. Il faut plutôt partir du principe que le pilote voulant décoller n'a pas aperçu l'avion en approche. Que faire dans

un tel cas? Supposons que l'avion A se trouve en milieu de phase final sur un aérodrome non contrôlé. Subitement, l'avion B attendant au Holding Point s'aligne sur la piste. Le pilote A est ainsi contraint d'engager un Go-Around. Que le pilote B ait identifié son erreur et retarde son départ ou qu'il s'emploie même à décoller sur-le-champ, le pilote A ne peut le contrôler que s'il exécute son Go-Around en décalage latéral et parallèle à la piste.

Briefing d'approche

S'assurer suffisamment de temps pour la préparation de l'approche et un briefing d'approche bref et efficace, telle est la base d'une approche sûre,

calme et réussie vers tout aérodrome. Une approche ne peut commencer que si toutes les tâches requises (checks, écoute de l'ATIS et un briefing d'approche) ont été menées à bien. Lors du briefing d'approche, le pilote récapitule les faits traités pendant la préparation et les complète à l'aide des dernières informations issues de l'aérodrome de destination (par exemple, la direction de la piste et le régime actuel des vents).

Principe fondamental à retenir: un briefing d'approche doit être bref et efficace. Il est d'autre part conseillé de prévoir suffisamment de temps à cet effet. Car une approche stable et bien préparée constitue la base d'un atterrissage sûr et réussi. ■

Check-list Go-Around

Un pilote doit connaître par cœur la check-list d'un Go-Around. En effet, lors d'une remise des gaz, le temps manque définitivement pour la consulter. Ci-après un exemple:

- **Throttle** **Full power**
- **Carburetor Heat** **off**
- **Attitude** **Nose up**
- **Speed** **established (selon AFM)**
- **Flaps** **Take-off Position (slowly retract)**

Une attention particulière est à vouer à l'aérodrome de destination. Il est impératif de se familiariser avec ses particularités. Il faut par exemple connaître les points de pénétration possibles avec leurs altitudes respectives, la piste disponible, sa longueur et sa direction, les circuits, mais aussi les zones à éviter. La préparation implique dans ce cas d'analyser la carte d'approche selon différents critères et de visualiser mentalement les scénarios possibles d'approche, d'envol et de remise des gaz.



Lorsqu'un avion ayant précisément atterri se trouve sur la piste, un Go-Around est inévitable.



Image: Willi Dysli/Willegan.ch

Image: Ecole de pilotage de Birrfeld



Photo: Heinz Wyss

Temps hivernal sympa

■ *Il peut être attrayant de voler en hiver au-dessus de paysages perdus sous la neige. Le faire exige toutefois du pilote une analyse approfondie des particularités hivernales.*

Vu des airs, le paysage hivernal est tout aussi séduisant qu'au sol. Les vols en hiver peuvent donc être tout à fait tentants. Néanmoins, voler durant la saison froide exige une attention redoublée de la part du pilote. Le givre, la neige et la glace ont leur lot de pièges et exigent une attention particulière.

Une mince couche de neige ou de givre peut déjà prolonger sensiblement la distance de décollage, occa-

sionnée par une résistance accrue et une portance réduite. De même, la vitesse de décrochage peut augmenter de 30 pour cent.

La résistance augmente

La traînée accrue par une face supérieure contaminée réduit la portance jusqu'à 66%. La vitesse de décrochage et le comportement en abattée sont sévèrement modifiés. Seul un écoulement laminaire crée



Theoriekurs Privatpilot PPL(A) im Fernunterricht

Beginnen Sie die theoretische Ausbildung noch heute, zu Hause, am Computer.

MEHR ALS EINE FLUGSCHULE

S W I S S
PSA
PILOT SCHOOL
ASSOCIATION
www.swisspsa.ch

Bern-Belp • Birrfeld • Locarno • Lommis • Sitterdorf • Speck-Fehraltorf • Wangen-Lachen • Zürich-Kloten

■ **CONSEIL SAFETY**

Remarques pour voler en hiver

- Appréciation minutieuse de la météo et des prévisions météorologiques de vol: températures, humidité de l'air, point de condensation, précipitations, formation de brouillard. SIGWX, ICE, SIGMET sont spécialement à respecter.
- Planification de vol soignée en tenant compte du crépuscule civil précoce.
- Contrôler si les aérodromes de destination sont réellement ouverts. Tenir compte de suffisamment d'aires d'atterrissage alternatives.
- Libérer à fond l'avion du givre, de l'humidité, de la neige et de la glace.
- Les chemins de roulement et la piste sont plus difficiles à identifier. Par conséquent, planifier soigneusement les chemins de roulement et les parcourir lentement. Tenir compte d'un effet de freinage réduit et faire attention aux murs de neige issus du déneigement.
- Trains d'atterrissage escamotables: une formation de glace dans le logement des roues peut les bloquer. Éventuellement, ne pas rentrer le train d'atterrissage immédiatement après le décollage, afin que les restes de neige ou de giboulée soient soufflés par le vent relatif.
- Planification d'approche: initialiser à temps le vol descendant, descendre en revanche avec plus de puissance pour prévenir un fort refroidissement du moteur. Tenir compte du risque de givrage de carburateur.
- Tenir compte de l'état de la piste et de l'effet réduit de freinage lors de l'atterrissage. Prévoir un Go-Around.

la portance nécessaire, les surfaces doivent donc être lisses. La neige ou seulement le givre blanc doivent être complètement enlevés des ailes et de l'empennage. Cela signifie: ne jamais décoller avec de la glace, du givre ou de la neige sur les surfaces portantes ou l'empennage!

Élimination de la neige, du givre et de la glace

En présence de basses températures, les avions rangés dans un hangar peuvent se recouvrir d'une couche de givre peu de temps déjà lors de

leur sortie d'abri. La situation devient particulièrement critique en cas de précipitation sur une surface d'avion surrefroidie. La neige mouillée et la pluie peuvent rapidement geler sur les surfaces portantes et interdire tout vol. Lorsqu'un avion est recouvert d'une couche claire de glace, il ne reste qu'à reporter le vol prévu. Dans ce cas, l'avion doit être complètement dégivré.

Lorsqu'un avion est stationné à l'air libre en hiver, le contrôle pré-vol doit être effectué tout particulièrement à fond. Si de la neige se trouve sur

les surfaces portantes, elle doit être enlevée complètement des ailes. La neige est dégagée de préférence avec un balai ou un racloir doux en caoutchouc. Le cas échéant, le givre et le reste de glace peuvent être fondus de manière idéale sous l'effet du soleil. Il est aussi possible de recourir à un racloir doux ou à un fluide de dégivrage (AEA, type 1). L'utilisation de fluides de dégivrage exige quelques connaissances techniques. Faites-vous aider par un spécialiste sur votre aérodrome. ■

SAFER FLYING est une prestation de la FSVM à l'intention de ses membres et vise la promotion de la sécurité dans l'aviation. Avez-vous manqué les 22 premières éditions de *SAFER FLYING*? Ou alors, en tant qu'école d'aviation ou aérodrome conscient de la sécurité, désirez-vous distribuer *SAFER FLYING* à vos élèves et pilotes et apporter ainsi une contribution à la sécurité aérienne? Commandez-en donc d'autres exemplaires revenant à 1 franc pour les membres ou à 2 francs pour les non-membres, auprès du Secrétariat de l'Aéro-Club de Suisse, Lidostrasse 5, 6006 Lucerne, tél. 041 375 01 01.

SAFER FLYING peut également être téléchargé comme fichier PDF à partir du site web de la FSVM.
www.mfvs.ch

■ **IMPRESSUM**

Editeur

Fédération suisse de vol à moteur (FSVM)
Secrétariat de l'AéCS
Lidostrasse 5
6006 Lucerne
Tél. 041 375 01 01
Fax 041 375 01 02
www.mfvs.ch
vorstand@mfvs.ch

Président

Christopher Nicca

Tirage

6500 exemplaires
Concept, mise en page, production
Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Tél. 056 442 92 44
verlag@swissaviation.ch

Auteurs

Chris Decking, Helmut Pyrochta, Andi Fischer

Impression

Jordi AG
Aemmenmattstrasse 22
CH-3123 Belp
Tél. 031 818 01 11
www.jordibelp.ch
info@jordibelp.ch

Parution

1 à 2 fois par an
Envoi à tous les membres de la FSVM

Prochain numéro

été 2017

Flugwetter-Seminare.ch

Wetterbriefing für den Gebirgsflug?
www.flugwetter-seminare.ch

are you ready?

the way to fly safely

In Zusammenarbeit mit www.MeteoSchweiz.ch