

Approach briefing: Où est le point go-around?



Photo: Andreas Fischer

Cela ne devrait jamais finir ainsi: effectué suffisamment tôt, un go-around empêche de dépasser le seuil de piste.

■ *Vol sans problèmes, avec une bonne préparation de vol. Un dénominateur auquel peut aussi se réduire le thème de l'approche. Certains pilotes VFR continuent de considérer comme inutile l'approach briefing, ou même les briefings en général, ou les ressentent comme une gêne importune pendant le vol. Pourtant, les incidents survenant à l'atterrissage incitent à «tenir un autre discours»: une préparation mentale à l'approche aurait été plus que nécessaire.*

Tout vol comporte une destination. Et pour que celle-ci puisse être atteinte en bonne préparation, le vol à venir doit être minutieusement planifié avant d'être effectué. Une représentation claire du déroulement du vol procure la sécurité. Le departure briefing, le décollage et l'envol constituent les premiers éléments du vol. La

descente doit être planifiée vers la fin du vol de croisière. L'approach briefing apporte la clarté sur toutes les phases de l'approche. Et sur le thème de l'approach briefing justement, le briefing en tant que tel n'est pas le seul aspect à considérer. En principe, il convient de se former par avance des images mentales du vol, de même que

de la préparation de vol y relative.

La préparation de vol

Une approche commence par la préparation de vol et le choix de l'aérodrome de destination. On évitera toute recherche précipitée de la carte d'approche pendant une approche, de même que de procéder encore à

une préparation hâtive d'approche ainsi qu'à un briefing. Ceci entraîne des manœuvres inutiles pour le pilote, fébriles et préjudiciables à la sécurité. Quiconque souhaite donc achever son vol planifié par un atterrissage sûr étudiera intensivement, avant le vol, les conditions propres à l'aérodrome de destination. Divers aspects doivent être ici tirés au clair:

- Où sont les points d'approche?
- Comment peut-on les identifier?
- A quelle altitude de vol doit-on se tenir pour les points prescrits?
- Comment puis-je connaître la direction actuelle de la piste?
- Quelle est la distance entre le point de pénétration et l'entrée dans le circuit d'aérodrome?

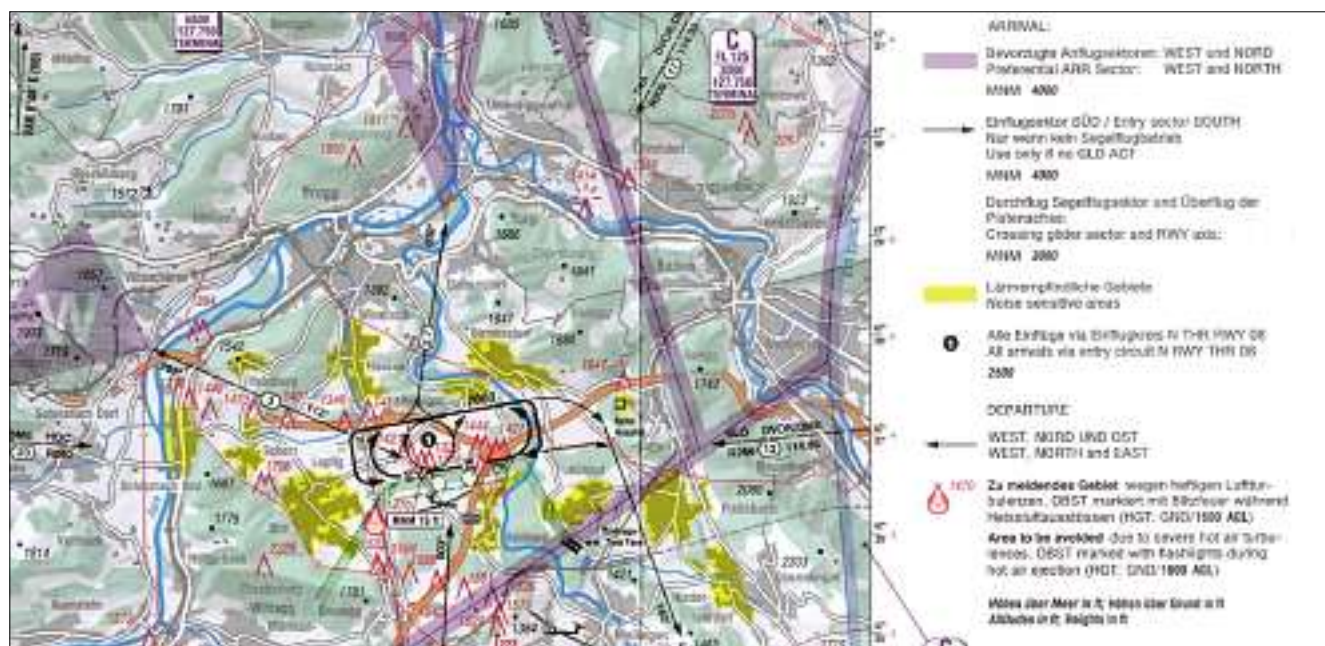
- Quel taux de descente doit-on respecter pour que le circuit d'aérodrome soit atteint sans détours?
- Comment entre-t-on dans le circuit d'aérodrome?
- Où doit-on commencer la descente pour l'approche finale?
- Quelles sont les dimensions de la piste?
- Où se trouve le point go-around sur la piste?

Quiconque peut répondre à ces questions sait ce qui l'attend lors de son approche vers un aérodrome de destination. Un briefing d'approche équivaut donc à une récapitulation et à une actualisation des réflexions menées lors de la préparation de vol. ■

SAFETY TIP

Effets appréciables d'un petit calcul

L'approche sur l'aérodrome de Birrfeld est considérée comme délicate. A l'entame, entre le secteur ouest et le cercle de pénétration, il faudra réduire l'altitude de 1500 ft. Sur la VAC, la distance est donnée à 3 NM. Si l'on connaît précisément le temps qu'il faut pour franchir ces 3 miles, il est facile de calculer la vitesse verticale correcte et de voler en conséquence. Pour 3 miles, avec une ground speed de 120 kts, il faudra 1,5 minute. Ce qui signifie que les 1500 ft d'altitude à perdre nécessiteront un ROD de 1000 ft. Pour une ground speed de 90 kts, on comptera 2 minutes de temps de vol et un ROD de 750 ft. Un petit calcul de ce genre permet à un pilote de planifier sans stress une descente, et de l'accomplir sans problèmes.



L'étude de la carte VAC apporte la sécurité pour l'approche vers un aérodrome.



winterthur

réinventons / la protection financière



Photo: Baumann

En approche vers la piste 08 de l'aérodrome de Birrfeld: le pilote est-il mentalement préparé à un go-around?

En approche, bien préparé

■ *S'assurer suffisamment de temps pour la préparation et un approach briefing bref et efficace: telle est la base pour 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 briefing d'approche) ont été menées à bien. Lors du briefing d'approche, le pilote récapitule les faits identifiés pendant la préparation, et les complète à l'aide des dernières informations issues de l'aérodrome de destination (p.ex. la direction de la piste).

Principe fondamental à retenir: un approach briefing doit être bref et efficace (comme exemple, voir l'encadré en page suivante). Il est en outre recommandé de se réserver assez de temps, et si nécessaire avec un holding supplémentaire. Le mieux est d'entamer une approche dans un état d'esprit calme et assuré.

L'approach

Tout aérodrome est entouré de zones à sensibilité accrue au bruit. Ces secteurs doivent être évités, ou survolés à hauteur convenable. Il semble donc évident que l'approche doit s'effectuer à puissance réduite, de même qu'avec un nombre de tours d'hélice réduit.

Qui calcule son vol descendant sait selon quel taux de descente il doit voler entre le point de pénétration et son entrée dans le circuit d'aérodrome (à ce sujet, voir aussi le *SAFER FLYING* n° 11). Il s'agit de respecter en pratique les altitudes de vol énoncées dans le briefing. Et ceci ne peut se faire qu'avec une représentation claire de la manière dont la hauteur doit être réduite à une distance imposée (voir Safety Tip, page 2). ■

Fliegen lernen?
Wir sind für Sie da.
<http://www.swisspsa.ch>



Alp-Air Bern • 031 960 22 22
Aero Locarno • 091 745 20 27
Fliegerschule Birrfeld • 056 464 40 40
Motorfluggruppe Zürich • 043 816 74 63
Flugsportgruppe Zürcher Oberland • 044 954 12 53
Ausserschwyzzerische Fluggemeinschaft • 055 440 42 18

■ Approach briefing: les points essentiels

Point du briefing	Thème	Exemple (aérodrome de Birrfeld)
Routing/altitudes	Piste en usage	– Landing on RWY 26
	Direction et force du vent	– Headwind, 5 kts
	Description de la route et des hauteurs d'approche	– Entry sector at 4000 ft
		– Starting descent over Aare River
	– Entry circle overhead at 2500 ft	
Configuration and speeds	Mention de la vitesse d'approche et de la configuration d'atterrissage	– Final approach, flaps full – V _{final} 63 kts
Abnormal situations	Description de la procédure en cas de situation anormale	– No landing after passing 2nd taxiway – In case of missed approach: go around and join circuit

Bien évidemment, il est possible de mener un briefing de manière encore plus détaillée. Pour les pilotes VFR, cet exemple peut cependant être considéré comme suffisant.



Photo: Baumann

Une approche stable et bien préparée constitue la base pour un bel atterrissage réussi.

SAFER FLYING est un service offert par la FSVM à ses membres pour la promotion de la sécurité dans l'aviation. Avez-vous manqué les 15 premiers numéros de *SAFER FLYING*? Ou souhaitez-vous, en tant qu'école d'aviation ou aérodrome concerné(e) par la sécurité, offrir *SAFER FLYING* à vos élèves ou pilotes et ainsi contribuer à la sécurité aérienne? Alors commandez d'autres exemplaires à 1 franc pour les membres ou 2 francs pour les non-membres auprès du secrétariat de l'AéroClub de Suisse, tél. 041 375 01 01. *SAFER FLYING* est également en vente sous forme de fichier PDF sur le site Web www.mfvs.ch.

■ IMPRESSUM

Editeur

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

Président

Peter Wey

Tirage

10000 exemplaires

Concept, mise en pages

Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Tél. 056 442 92 44
verlag@swissaviation.ch
www.swissaviation.ch

Auteur de la présente édition

Andreas Fischer

Impression

Effingerhof AG
Storchengasse 15
5201 Brugg
Tél. 056 460 77 77
www.effingerhof.ch
info@effingerhof.ch

Parution

1 à 3 fois par an
Envoi à tous les membres de la FSVM
Prochain numéro
Automne 2010

KUNST FÜR LIEBHABER



WWW.PILOTSBOUTIQUE.CH