

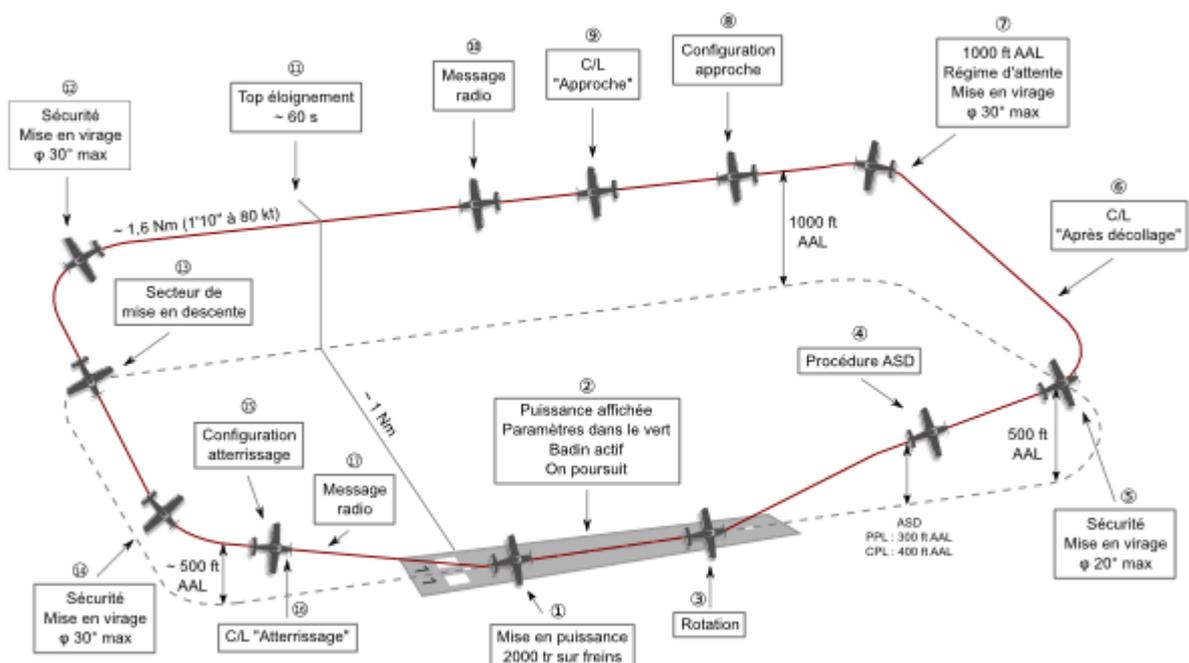


Bulletin de Sécurité N°33

Perte de Contrôle en Tour de Piste

Juillet 2022

Perte de contrôle en tour de piste : Garder le contrôle en virant en base



1 Faire quelques tours de piste

« Je pars faire quelques tours de piste pour maintenir mes compétences »
On pense à un exercice qui n'exige pas beaucoup de préparation ou de réflexion ...
Avec le mauvais temps de l'hiver dernier et des mois de confinement à cause de Covid-19, il s'agit d'une simple mise à jour ! »

Est-ce aussi simple ?

Savez-vous le nombre d'incidents et d'accidents dus à une perte de contrôle en tour de piste ?
Au cours des cinq dernières années, les événements « Perte de contrôle en vol » ont représenté 20% de tous les accidents de l'aviation générale, 44% de tous les décès et 55% de tous les blessés graves, dont la majorité se sont produits pendant l'approche.

2 La menace d'une perte de contrôle

Perdre le contrôle de l'avion en basse hauteur en tour de piste n'est pas une situation d'avenir...
Cela finit invariablement par un décrochage ou une vrille qui, si elle aurait pu être récupérée facilement à 5000 pieds, ne peut plus l'être à 500 pieds.
La faute à une très forte incidence résultant d'une réduction de la vitesse entraînant une perte de portance et finalement un décrochage.

Alors pourquoi cela arrive-t-il ?

Le Pilotage en tour de piste implique de mettre en œuvre en quelques minutes de multiples compétences de maniement de l'aéronef lors des différentes phases du vol : monter, tourner, stabiliser, descendre, modifier les réglages de puissance, utiliser les volets et le trim, etc. tout en restant vigilance.
C'est très souvent une charge de travail élevée, en particulier quand on inclue les échanges radio, les conversations avec les passagers, Etc. Les étapes particulièrement critiques restent le décollage, la montée, la préparation de l'approche, le virage en finale et l'approche finale elle-même.

Comment se préparer ?

Planifier les différentes phases du vol permet de réfléchir sur les menaces et les erreurs possibles ...

- Quelle est la qualité de vos compétences en maniement ?
- Quelles sont les bonnes habitudes à se rappeler ?
- Quel sera le bon angle d'attaque sûr, pour cette montée, selon le type de la piste et les calculs de masse et centrage ?
- Quelle configuration en approche ?

Un décollage parfait...

Le décollage est un le premier domaine où le contrôle de l'assiette peut conduire à une mauvaise gestion de la vitesse à un moment critique.

- Le trim est-il correctement réglé (en particulier après un touché / décollé) ?
- Les volets sont-ils dans la bonne position ?
- Un virage antibruit précoce est-il nécessaire ?

Tout ou partie de ces éléments peut conduire à un angle d'incidence élevé source de difficultés ou de mise en situation délicate

Une bonne approche...

Il en va de même pour la configuration en approche, l'abaissement des volets et le maintien de la bonne vitesse pour une approche stable qui ne nécessite que des ajustements mineurs ?

L'avion est-il en équilibre, le trim est-il ajusté correctement ?

Le dernier virage, rester concentré

Le dernier virage (passer de base en finale) est la phase la plus fréquente pour un mauvais contrôle de la vitesse. Cela peut surprendre de savoir que les pilotes ont généralement tendance à abaisser le nez dans un virage à gauche et à le soulever dans un virage à droite en raison du décalage du siège (à moins que vous ne soyez dans un cockpit monoplace ou tandem où l'image est la même dans les deux sens).

Où regarder lors d'un virage ?

Avoir en tête l'image de l'assiette et la corriger à l'entrée du virage, pendant le virage et à la sortie. Le fait de reposer le coude sur l'accoudoir et de pivoter à partir de ce point entraîne des changements involontaires de hauteur dans un virage.

Quelles sont les autres menaces ?

D'autres facteurs peuvent également interférer avec les compétences de maniement :

- les **distractions** dues aux appels radio,
- les conversations des **passagers**,
- la **recherche d'un autre trafic**,
- la **désorientation** sur un aérodrome inconnu, ou même à votre base (plusieurs pistes, changement de circuit, etc.).

Les **conditions météorologiques** peuvent également jouer un grand rôle (turbulence, vent de travers et cisaillement du vent, par exemple).

Penser à vérifier les prévisions de vent à 1000 pieds ainsi qu'à la surface.

Ce point est souvent négligé. Cependant, il est important d'y prêter attention lors de la préparation du vol, les variations de vitesse et de direction du vent peuvent être assez marquées. Il n'est pas rare en été de se retrouver avec du vent de travers très marqué ou une inversion des vents en peu de temps.

Ensuite, peut-être plus important encore, il y a la complaisance et l'habitude. Pourquoi préparer un vol pour quelques tours de piste que j'ai souvent fait ? Pourquoi regarder les NOTAM et la météo ? Le **négligence** est l'un des premiers facteurs de risque envers nous-mêmes.

3 En résumé...

- ✓ Revoir fréquemment les **circuits de piste** et les différentes phases de vol
- ✓ Rester **systématiquement prudent lors du dernier virage** surtout en cas de dépassement de piste, pour garder la vitesse et éviter de s'approcher du décrochage.
- ✓ Effectuer fréquemment quelques tours de piste, notamment quand on est lâché sur plusieurs avions, afin de **conserver ses repères**.

Bons vols.

Patrick Elkan | CPS ACAM | cps@aeroclub-acam.org | <https://www.rexffa.fr>