

Le vol de nuit au Plessis-Belleville

Depuis plus de 40 ans, nous pratiquons avec bonheur le vol de nuit au Plessis Belleville. C'est une activité passionnante et formatrice qui demande beaucoup de rigueur.

Voici quelques rappels sur les consignes à respecter en complément de celle qui sont mentionnées dans notre Manex :



1°) Utilisation du balisage de piste

Le balisage est commandé par un PCL (Pilot Controlled Lighting) qui s'arme automatiquement chaque soir au crépuscule. Cet armement est confirmé par le clignotement d'un feu rouge au sommet de notre vigie. Le PCL peut alors être mis en route par 3 clics sur l'alternat.

Il reste en fonctionnement pendant une vingtaine de minutes puis s'éteint automatiquement. Il faut donc surveiller sa durée d'utilisation lorsqu'on pratique les tours de piste et relancer une nouvelle période d'allumage avant l'extinction.

Si le balisage s'éteint en courte finale, il est trop tard pour le remettre en route et une remise de gaz doit être réalisée.

Il a été constaté que des tentatives trop fréquentes de rallumage du balisage avaient un effet négatif sur les automatismes. Il peut alors devenir impossible de rallumer le balisage pendant un bon moment. La seule solution est alors d'attendre patiemment en vol avant de commander un rallumage. Pour parer à cette situation peu confortable, il existe une possibilité de mettre en route le balisage en procédant à un appel téléphonique sur un numéro dédié. Malheureusement ce système est actuellement en panne. C'est un élément de sécurité utile et il est demandé à la SCAP de faire procéder rapidement à la réparation de ce dispositif. Lorsque ce système sera à nouveau opérationnel, nous vous expliquerons comment l'utiliser.



2°) Avions autorisés au vol de nuit

Les 2 Cessna 172 (F-GKGU et F-GDON), le PA 28 (F-GIEB) et les Tecnam P2008 F-HJYQ et SO sont autorisés vol de nuit. Le DA 40 F-GUVP peut aussi être utilisé après que l'équipage ait été informé de ses particularités en vol de nuit, particularités qui font que l'instruction de nuit n'est pas recommandée sur cet avion.

3°) Organisation des séances de vol de nuit

Les séances sont organisées par nos instructeurs qualifiés vol de nuit et agréés par notre Chef Pilote. Il leur est recommandé de contacter Pascal Petre, Instructeur référant Vol de nuit qui, très actif en vol de nuit, pourra leur donner les dernières consignes ainsi que Michel Dotti qui suit avec soin l'état technique des avions sur le plan radios et éclairages.

4°) Conditions opérationnelles à respecter

4-1°) Déroutement

Nous volons à l'heure de pointe pour la consommation électrique. Une panne générale électrique, sera normalement compensée par notre groupe de secours qui démarre en 8 secondes et est régulièrement vérifié par la SCAP. Mais le balisage lui-même peut tomber en panne, un avion peut être immobilisé sur la piste ou un troupeau de sangliers peut occuper les lieux. Pour parer à toutes ces situations, **nous exigeons que lors de tout vol de nuit au Plessis Belleville, un déroutement soit possible vers un autre aérodrome ouvert et équipé vol de nuit.**

Pendant longtemps, nous avons préconisé un déroutement vers Pontoise. Mais depuis plusieurs années, le parking Aviation Générale y est fermé la nuit. Nous recommandons donc de prévoir un déroutement vers Beauvais. Cela impose de vérifier l'heure de fermeture de Beauvais, heureusement assez tardive, et d'interrompre les vols en fonction.

Un déroutement vers Melun, Lille ou Reims peut aussi être envisagé.

4-2°) Tours de piste à LFPP

Pour limiter les nuisances sonores, un TDP à 1000 ft / sol (1400 ft QNH) est recommandé. Les autres avions dans le circuit doivent en être informés.

Il est impératif, pour éviter les approches basses, de vous assurer que vous ne descendez pas au-dessous de 500 ft QNH avant de survoler les routes situées avant les seuils 07 ou 25 et qui sont bien visibles la nuit.

4-3°) Météo

Le risque de brouillard, ainsi que le développement de TCU ou de CB à proximité interdisent le vol de nuit au Plessis.

Le vent de travers, surtout s'il vient du nord, ne doit pas dépasser 15 Kt.

Pour que le déroutement soit possible à 2500 ft vers Beauvais, **il ne doit pas y avoir de nuages au-dessous de 4000 ft et la visibilité doit être d'au moins 8 Km.** Ce sont les minima règlementaires, en plus des réserves de carburant habituelles (45 minutes minimum), à respecter impérativement pour nos vols de nuit au Plessis Belleville.

Bons vols à tous.

Jean-Yves ROUAULT
Responsable SGS