



FLASH INFO SECURITE

1. EN BREF « ACTUALITES DU MOMENT »

➔ A propos de nos avions

➤ DR 400, lecture de la Jauge à huile :

À la suite d'un REX récent concernant la consommation d'huile du F-IX, il a été décidé d'indiquer dans la trappe à huile des DR 400, les valeurs mini et maxi du niveau d'huile à lire sur les jauges. Ces repères doivent éviter des compléments intempestifs ou un questionnement sur les niveaux à respecter.



Ici la trappe du F JT. Attention, les graduations sont différentes d'un moteur à l'autre (DR120 et DR180)

Il est rappelé qu'un contrôle du niveau d'huile se fait moteur froid ou « a minima » 2 heures après un vol pour que l'huile soit bien redescendue au fond du carter et donne une indication réaliste à la jauge

➤ EVEKTORS : pour le confort des pilotes

Un jeu de coussin siège et dossier spécialement adapté aux Evektores est maintenant disponible.

A prendre et à remettre en place après utilisation dans l'armoire Accessoires du hangar.

LA SECURITE EST L'AFFAIRE DE TOUS !



FLASH INFO SECURITE

➔ A propos du pilotage – et notamment du VENT DE TRAVERS :

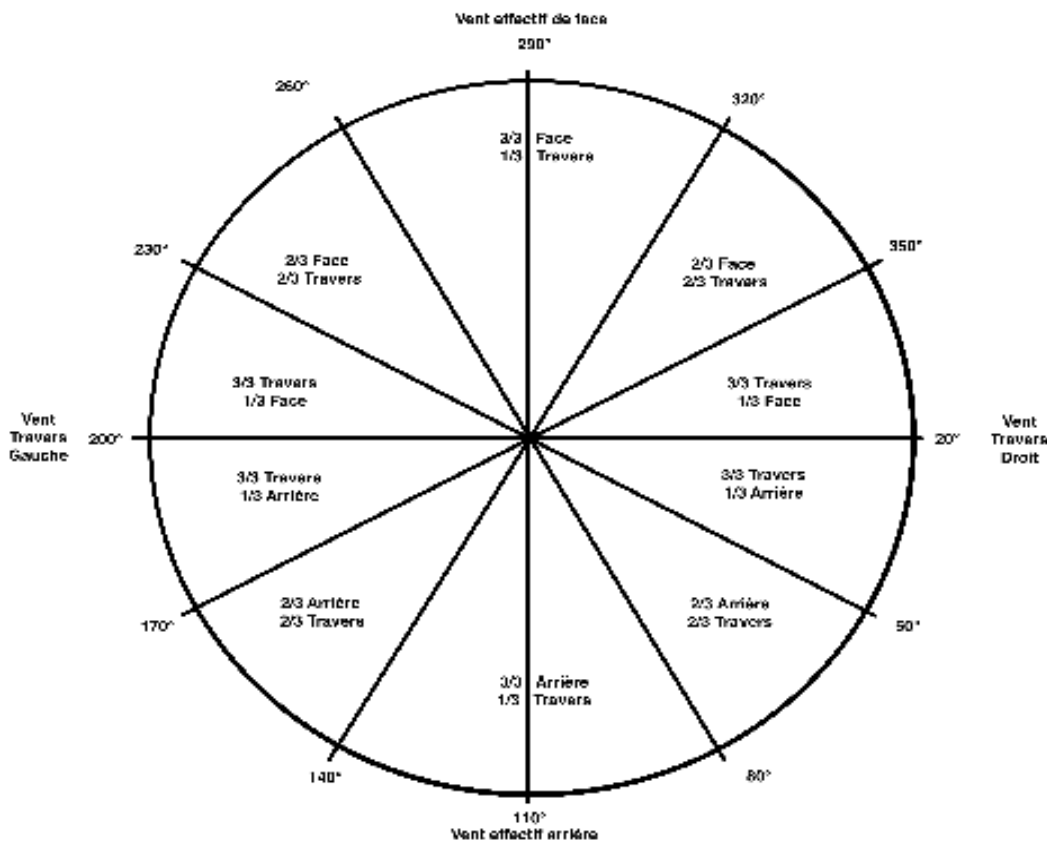
Plusieurs évènements de sortie de piste en début d'année nous amènent à rappeler les **limitations** des appareils de notre flotte (cf. manuels de vols) dans cette configuration :

EVSS:18 kt, DR 400 (120/180) :22kt, D112: 15kt, ULM Ninja : 15kt

Pour une estimation rapide de la valeur du vent de travers vous pouvez vous aider de la rose des vents ci-dessous qui vous donne par 1/3 la valeur à retenir du Kve en fonction du secteur du vent.

Exemple : Piste en service 11, vent du secteur 240 pour 21kt , vous donne un vent de travers équivalent au 2/3 de sa valeur soit 14kt.

(Nota : Cette rose est tracée pour LFEF avec la valeur des QFU des pistes (11/29) mais est transposable avec la même règle des 1/3 à n'importe quel autre terrain).



Rose des vents Pistes 11/29 (Création P.Krust)

LA SECURITE EST L'AFFAIRE DE TOUS !



FLASH INFO SECURITE

La maîtrise de l'atterrissage avec du vent de travers fait l'objet de plusieurs événements déjà identifiés comme des signaux faibles l'an dernier. La pratique avec instructeur est le meilleur moyen d'améliorer cette technique du pilotage.

Pour cela et de façon incitative, il est rappelé que la double commande est gratuite pour les pilotes brevetés.

Par ailleurs, la pratique de l'atterrissage vent de travers sera systématiquement traitée lors des vols de maintien des compétences.

2. LA SECURITE au club et son TABLEAU DE BORD

ITEM	Objectif 2021	Situation au 19/04/2021	Tendance
Evènements sécurité à déclarer à l'autorité	< 1	3	Red
REX traités dans les 15 jours suivant leur émission	90%	Nbr REX :4 Nbrs traités : 2	Orange
Diffusion des flash sécurité	5/an	2	Green
Conférences sécurité	2/an	0	Orange
Réalisation actions PAS	90%	20%	Green

PAS 2021 (Plan d'Action Sécurité) : Rappel

Vous pouvez consulter le plan d'action Sécurité du club 2021 et son état d'avancement en vous rendant sur le site internet des Ailes Tourangelles.

<https://www.ailestourangelles.fr/wp-content/uploads/2021/02/Projet-Plan-Action-Securite-2021.pdf>

LA SECURITE EST L'AFFAIRE DE TOUS !



FLASH INFO SECURITE

3. LE THEME DU BIMESTRE :

Le dossier Météo

Le dossier météo quand le consulter ????

Nous savons que réglementairement, un pilote qui part en navigation doit pouvoir faire preuve qu'il a bien pris les renseignements MTO avant le vol.

Pour cela il peut consulter le site OLIVIA ou AEROWEB et déposer les informations relatives à son projet de vol, (départ, destination, dégagements prévus, immatriculation de l'appareil, etc...).

Il est également conseillé d'avoir avec soi la copie des cartes TEMSI, Wintem, des TAF et METAR des terrains de destination et de dégagements.

Lorsque nous entreprenons un vol local, la bonne pratique veut que nous consultions le dossier MTO de la région, pour nous le METAR et le TAF de LFOT, station la plus proche de nos installations. Pour un local un peu plus élargi, nous pouvons aussi utilement consulter les bulletins de CHATEAUDUN, ORLEANS et ROMORANTIN par exemple qui nous permettront de nous faire une meilleure idée de la situation et de son évolution.

Attention toutefois, les observations de LFOT peuvent être légèrement différentes de celles constatées sur LFEF. La prudence s'impose donc !

Un contrôle visuel du ciel à LFEF avant de partir même en TDP peut s'avérer utile pour conforter les éléments du bulletin.

Rappel : En vol vous pouvez avoir les dernières prévisions sur votre trajet/destination en contactant le SIV ou en consultant les VOLMET (fréquences disponibles sur les cartes au 1/1000000).

La préparation d'un dossier MTO peut s'articuler autour **des 6 points suivants** à consulter :

- 1) La situation générale (consultation de la carte TEMSI) : pour savoir si nous sommes en présence d'un front. Si oui, de quel type de front s'agit il ? Position et sens de déplacement ? Si régime anticyclonique attention aux brouillards matinaux.
- 2) Les TAF des aéroports voisins du trajet permettront d'affiner les prévisions globales de la TEMSI. Ils permettent de prévoir : **Peut on arriver et/ou revenir ?**

LA SECURITE EST L'AFFAIRE DE TOUS !



N°2 Avril 2021

FLASH INFO SECURITE

- 3) Les METAR de ces mêmes aérodromes permettront de vérifier l'exactitude des prévisions. Les METAR nous permettront également de choisir notre altitude de vol (base des nuages). Ils permettent de dire : **Peut on partir ?**
- 4) Les cartes WINTEM aux différents niveaux : Ils permettront de déterminer la dérive, la vitesse sol (emport de carburant) et en cas de fort vent de travers à destination de s'assurer que l'on ne dépasse pas les limites de notre appareil.
- 5) L'altitude de l'isotherme zéro, en prévision du givrage
- 6) Dans les METAR, noter les températures pour prévoir les éventuels risques de brouillard et le QNH qui varie d'une région à l'autre.

BONS VOLS !

CPS : J-C PELLETIER

LA SECURITE EST L'AFFAIRE DE TOUS !