

## Flash info sécurité des Ailes Tourangelles

### EN BREF :

#### ➤ Pré- vol des EVSS :

A la lumière du REX GHC2BXLFP1, publié début Septembre, il apparait qu'une fragilité d'une soudure du pot d'échappement peut conduire à sa rupture et à sa perte en vol.

Il convient donc de bien vérifier sa fixation lors de la visite pré-vol.

Les **check-lists** vont être mises à jour prochainement pour intégrer cette vérification dans les pré-vols.

#### ➤ Annulation des vols :

N'oubliez pas d'annuler vos réservations dans l'application Open Flyers si vous ne venez pas voler sur le créneau prévu, cela permet de libérer l'avion pour un éventuel autre utilisateur.

**Point particulier** : Si votre réservation est la dernière de la journée et que vous ne l'annulez pas suffisamment tôt, le risque est que l'appareil que vous avez réservé reste sur le parking et les portes du hangar ouvertes pendant toute la nuit.... Dans ce cas, prévenez un pilote qui avait un créneau sur la tranche horaire juste avant la vôtre afin qu'il rentre l'avion que vous aviez réservé et qui est éventuellement resté sur le parking et ferme les portes du hangar. Il en va de la sécurité de notre patrimoine.

#### ➤ Consignes sanitaires :

Rappel : Les consignes sanitaires pour nos vols s'appliquent toujours : Nettoyage de la cabine des avions et des organes extérieurs manipulés lors de la pré-vol avec des lingettes désinfectantes. Port du masque lors des vols en DC ou avec des passagers qui ne sont pas membres de votre foyer familial.

#### ➤ Vols automnaux:

Cette période très humide est particulièrement propice au risque de givrage carburateur. On n'oublie donc pas de tirer la réchauffe avant une réduction de puissance importante et lors de la configuration approche de l'appareil. Sur les EVSS, on applique la consigne de la check list :

Après la mise en route si la température extérieure est inférieure à 15°C (information facilement accessible dans le cockpit car elle figure dans le bandeau inférieur de l'EFIS : c'est l'indication **OAT** pour **Outside Air Temperature**) on tire la réchauffe jusqu'au départ du stationnement pour le roulage.

#### ➤ Conférences Sécurité :

Bonne nouvelle ! La pandémie COVID semble s'éloigner de nous et nous allons pouvoir relancer les conférences Sécurité. Une première conférence sur le thème de la météo est entrain de s'organiser avec l'intervention d'un météorologiste de Météo France. Vous serez informés par une communication spécifique de la date et du détail de cette conférence.

## LE TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE

ITEM	Objectif 2021	Situation au 16/04/2021	Tendance
Evènements sécurité à déclarer à l'autorité	< 1	4	
REX traités dans les 15 jours suivant leur émission	90%	Nbr REX : 9 Nbr traités : 6	
Diffusion des flash sécurité	5/an	5	
Conférences sécurité	2/an	0	
Réalisation actions PAS	90%	70%	

### LE THEME DU BIMESTRE :

#### ➤ L'intégration dans le circuit d'aérodrome

Plusieurs évènements récents montrent qu'il est bon de rappeler les règles d'intégration dans le circuit d'aérodrome

Plusieurs cas sont à distinguer :

- Sur un **Aérodrome Contrôlé** :  
L'intégration se fait suivant les clairances données par le Contrôleur
- Sur un **Aérodrome AFIS** :  
Si l'aérodrome est réservé aux appareils munis de radio et que l'agent AFIS signale qu'il n'y a pas de trafic connu on peut s'intégrer en vent arrière, en début d'étape de base ou en longue finale suivant sa trajectoire d'arrivée.  
Dans le cas contraire, on s'intègre systématiquement en début de vent arrière.
- Sur un **Aérodrome non Contrôlé** ou en dehors des horaires de fonctionnement de l'AFIS :  
Si le pilote n'a pas d'information de trafic en écoutant la fréquence : Dans ce cas, il convient de faire une reconnaissance de l'aérodrome. Cette reconnaissance se fera au dessus des installations à une altitude supérieure de celle du plus haut des tours de piste (une marge de sécurité de 500ft est recommandée). A l'issue, le pilote s'intégrera en début de vent arrière.  
Si le pilote a pu exploiter les messages d'auto-information et qu'il connaît la piste en service, il peut se dispenser de faire la reconnaissance du terrain et s'intégrer directement en vent arrière.

Bien évidemment en cas d'urgence, passager malade, panne, un pilote pourra s'intégrer de façon plus directe dans le circuit pour se poser le plus rapidement possible, mais dans ce cas, il aura préalablement émis un message d'information à l'attention des autres usagers précédé du PAN PAN PAN en indiquant clairement le motif de sa demande de priorité et son projet d'action pour l'intégration (semi directe ou longue finale par exemple).

**LA SECURITE C'EST L'AFFAIRE DE TOUS, BONS VOLS !**

**CPS : J-C PELLETIER**