



Flash info sécurité des Ailes Tourangelles

EN BREF :

➤ **Utilisation des pistes à LFEF :**

A la lumière de plusieurs REX récents, on rappelle qu'en conformité avec les conditions d'utilisation de la plateforme figurant dans la carte VAC, l'utilisation simultanée de la piste revêtue et de la piste en herbe par des appareils en mouvement est interdite. Dit autrement, 2 appareils ne peuvent pas décoller ou atterrir en même temps ou un appareil ne peut pas atterrir lorsqu'un autre décolle sur la piste d'à côté.

Par ailleurs, il est également rappelé que le dégagement de la piste après atterrissage se fait par le TWY si un autre trafic est en finale derrière vous, donc pas de 180° pour remonter la piste ceci afin de ne pas perturber l'atterrissage du trafic suivant. Bien évidemment cette règle n'est pas applicable lorsque le TWY est fermé par NOTAM, après de fortes pluies notamment qui le rendent impraticable.

➤ **Vigilance activités hélicoptères :**

Les turbulences liées au souffle d'un rotor peuvent perturber votre vol si un hélicoptère évolue à proximité. Soyez donc vigilants si un hélico vient de décoller ou d'atterrir peu de temps avant votre proche décollage ou atterrissage car vous risquez de ressentir de fortes turbulences. Différez votre action d'un certain temps (à minima 1 min) pour éviter tout risque. Pensez également à bien fermer les verrières, des EVSS en particulier, sur le parking lors d'une arrivée ou du départ d'un hélico, car le souffle du rotor pourrait les arracher.

➤ **CONSIGNES SANITAIRES :**

Les règles applicables en ce moment à l'aéro-club ont été communiquées à tous par le biais d'un flash spécial début Juillet. Merci de les respecter.

➤ **VOLS PAR TEMPS CHAUD :**

Les vols par temps chaud présentent plusieurs risques. D'abord physiologiques sur le pilote et ses passagers, avec une diminution importante des capacités qui peut être très rapide même après un temps de vol assez court et impacter la bonne exécution des différentes actions de pilotage, ensuite sur les performances de l'avion qui peuvent atteindre les limitations d'utilisation au décollage et à l'atterrissage.



Les recommandations sont donc :

- Eviter de voler pendant les heures les plus chaudes de la journée
- Penser à porter casquette ou chapeau et lunettes de soleil et à vous hydrater régulièrement.
- Vérifier les performances de votre avion avec les conditions du jour. Noter qu'avec une température « standard + 20°C » Un décollage de LFEF est équivalent à un décollage en altitude, donc les distances du DF 15 sont fortement augmentées et notre piste peut être limitative !

➤ **Marge d'exploitation des appareils : IMPORTANT !!!!**

Sur la base d'un REX, il est apparu que nous devons fixer une marge de sécurité sur les performances de nos avions par rapport au manuel de vol pour diminuer les risques d'utilisation aux limites.

Par conséquent, la règle d'exploitation des appareils de l'aéroclub est d'ajouter une marge de 25% aux valeurs des performances obtenues par calcul et consultation des abaques des manuels de vols.

Exemple : Pour un DR 42, à pleine charge au décollage, soit 900kg, sur une piste en dur, avec une température standard de +15°C, les abaques du manuel de vol vous donne pour le décollage une distance de roulage de 255 m, et un DF15 de 535m. En appliquant la marge d'exploitation de 25%, vous prendrez donc comme valeur à retenir : $255 \times 1.25 = 319$ m pour le roulage et $535 \times 1.25 = 669$ m pour le DF15.

On constate immédiatement qu'avec cette marge, certaines pistes peuvent être rapidement limitatives y compris notre préférée de LFEF, mais il en va de notre sécurité de la prendre en compte, n'oubliez pas non plus de faire le même calcul pour les performances à l'atterrissage !

LE TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE

ITEM	Objectif 2022	Situation au 01/07/2022	Tendance
Evènements sécurité à déclarer à l'autorité	< = 2	0	
REX traités dans les 15 jours suivant leur émission	90%	Nbr REX 5 Nbr traités : 4	
Diffusion des flash sécurité	5/an	3	
Conférences sécurité	2/an	1	
Réalisation actions PAS	90%	75%	



LE THEME DU BIMESTRE :

➤ ESPACES AERIENS CONTROLES (EAC) et VOLS VFR.

Dans le prolongement de la conférence sur la communication radio de Juin dernier animée par JM LEGARREC, ce sujet rappelle les bonnes pratiques pour les vols VFR en EAC.

Pour mémoire, ces espaces aériens sont soumis à autorisation (clearance) avant de les pénétrer. Ce sont les TMA et CTR, zones classées en C ou D.

En Bonnes pratiques, on retient donc :

- Avoir préparé son vol avec un plan B pour un déroutement en cas de refus de clearance ou de dégradation météo ne permettant pas un vol en VFR spécial dans la zone.
- De respecter le mode de demande de clearance (pour connaître les modalités consulter la documentation VAC) : soit par l'intermédiaire du SIV qui fera le relais avec le secteur de contrôle, soit en sollicitant directement la clearance sur la fréquence du secteur de contrôle.
- Demander la clearance tout en restant en dehors de l'EAC. Une clearance comprend un cheminement, une altitude, un code transpondeur et éventuellement une limite géographique ou un point caractéristique à ne pas dépasser.
- Ecouter en permanence la fréquence radio afin de répondre aux sollicitations du contrôle et d'être précis dans la phraséologie en utilisant les termes adéquats pour ne pas créer une ambiguïté avec le contrôle.
- Ne pas hésiter à demander une répétition ou une précision du message du contrôle.
- Assurer la surveillance du ciel pour assurer sa part de travail dans le cadre de l'information de vol et afin d'assurer sa propre sécurité.
- Appliquer le PNC : « Piloter », « Naviguer », « Communiquer » dans la hiérarchisation de ses actions pour assurer sa sécurité.
- Signaler au contrôle que des manœuvres qui pourraient vous être demandées pourraient vous mettre en danger (effectuer une attente en hippodrome sur la branche vent arrière peut être préférable à un 360° de retardement qui peuvent vous désorienter)
- Bien connaître les contraintes et obligations réglementaires relatives à la turbulence de sillage.

Ce qu'il faut attendre et savoir du contrôle :

- Il connaît tous les trafics de son espace
- Visualise votre position avec le **transpondeur en mode S** et vous identifie avec un code adapté.



- Gère un trafic parfois complexe comprenant des avions aux performances très variées
- Hiérarchise ses messages ce qui lui donne parfois peu de disponibilité pour éventuellement aider un pilote VFR.
- N'hésitera pas à une utiliser une **phraséologie d'urgence** que le pilote VFR devra **exécuter** sans délai (exemple : IMMEDIATEMENT tournez à gauche).
- Mettra en œuvre le service d'alerte en cas de perte de contact radio et /ou radar.

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

CPS : J-C PELLETIER