



## Flash info sécurité des Ailes Tourangelles

### EN BREF :

#### ➤ EVSS :

- **Freinage** : Eviter une utilisation brutale et soutenue des freins qui sollicite durement l'ensemble du système de freinage et conduit à un échauffement et une détérioration des durites. Plusieurs remises en état ont été nécessaires à la suite d'une utilisation intempestive des freins. Privilégier un freinage délicat et progressif autant que possible.

- **Niveau d'huile moteur** : Attention lors des compléments d'huile de ne pas en remettre de trop ! Si vous constatez qu'un complément est nécessaire, faite des appoints par tranche de 100ml maxi, et vérifiez le niveau après chaque appoint. Pour mémoire, une quantité trop importante d'huile peut endommager le moteur et l'extraction du surplus d'huile doit se faire à la seringue et prend beaucoup de temps....

- **Emport carburant** : Rappel : La consigne d'exploitation club est de remplir les réservoirs de 40l chacun maximum afin d'utiliser l'appareil sans faire le calcul du devis de masse avant chaque vol avec un équipage « standard » à bord. On constate que cette consigne n'est pas toujours respectée et peut mettre en difficulté l'équipage montant en lui imposant de vidanger partiellement les réservoirs pour respecter le domaine de vol de l'appareil. Par conséquent, si vous avitaillez à plus de 80l au total assurez vous que le délestage de votre vol permettra de restituer l'appareil avec 80l maximum à l'issue de votre vol.

#### ➤ CONSIGNES SANITAIRES :

Les règles applicables en ce moment à l'aéro-club sont toujours applicables : désinfection des appareils à l'aide de lingettes à l'issue des vols par l'équipage descendant.

### LE TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE

ITEM	Objectif 2022	Situation au 01/09/2022	Tendance
Evènements sécurité à déclarer à l'autorité	< = 2	0	
REX traités dans les 15 jours suivant leur émission	90%	Nbr REX 14 Nbr traités : 14	
Diffusion des flash sécurité	5/an	3	
Conférences sécurité	2/an	1	
Réalisation actions PAS	90%	90%	



## LE THEME DU BIMESTRE :

### ➤ VOLS HIVERNAUX.

La belle saison s'achève mais notre activité préférée ne s'arrête pas pour autant ! Cependant nous allons être confrontés à une situation nouvelle et il est bon d'avoir en tête quelques éléments spécifiques afin de l'appréhender sereinement.

#### - La visite pré- vol :

Pas facile de faire cette vérification quand il fait froid et quand le vent souffle. On aurait tendance à la faire au pas de course afin de se mettre au chaud rapidement, voire à s'y reprendre à plusieurs fois...

Attention à ne rien laisser de côté, rester concentré(e) et éviter les interruptions de tâche car tout oubli pourrait avoir de lourdes conséquences sur votre vol.

#### - La mise en route du moteur :

La capacité de la batterie à répondre aux sollicitations du démarrage par temps froid est diminuée. Pour s'assurer d'un bon démarrage, respecter les procédures de démarrage par temps froid des check-lists.

Après la mise en route, bien laisser chauffer le moteur en respectant là aussi les températures indiquées dans les check-lists avant d'engager le roulage et/ou de procéder aux essais moteurs. Il en va de la durée du moteur.

#### - La météo et la durée du jour :

Même si l'hiver est propice aux beaux vols, force est de constater que l'hiver est aussi souvent synonyme de plafond bas, ou de mauvaise visibilité, éléments à intégrer dans la préparation du vol.

La **durée** du jour est également fortement réduite et on constate en hiver qu'un CS+ 30 min donne une obscurité plus forte qu'en été. A prendre en compte pour un retour de navigation.

#### - Le givrage :

On rappelle qu'il existe 2 types de givrage : le **givrage cellule** et le **givrage carburateur**. Il ne faut pas confondre les 2 phénomènes !

- Le **givrage cellule** peut apparaître lors d'un vol dans des conditions givrantes, notamment dans des zones d'eau surfondue. Ce phénomène modifie l'aérodynamique de l'avion et la masse de glace sur les ailes et la cellule sont loin d'être négligeables, peuvent alourdir l'avion, générer un blocage des commandes et rendre l'avion incontrôlable.



Ne pas voler dans des conditions givrantes car nos appareils ne sont pas conçus pour cela.

Lors de la préparation du vol, bien consulter le dossier météo et vérifier sur les cartes TEMSI en particulier que le symbole de givrage n'est pas mentionné dans la région où vous souhaitez voler.

Le **givrage carburateur** est également d'actualité par temps froid et humide. Que ce soit au roulage ou au sol. Respecter les consignes qui figurent dans les check-lists des appareils pour chaque phase de vol et cas de doute sur l'apparition du phénomène si on constate une perte de puissance du moteur, pas d'hésitation tirer la réchauffe carburateur.

- **Les pistes :**

Sur les **pistes en herbe** en cas d'un fort cumul de pluie, le drainage naturel peut être insuffisant jusqu'à rendre la piste impraticable. Lors de la préparation de votre vol, pensez à consulter les NOTAM afin de vérifier que la piste n'est pas fermée.

Sur une **piste boueuse**, les distances de décollage sont allongées, vérifiez les performances de l'avion avec les conditions du jour afin de vous assurer que la piste que vous allez utiliser n'est pas limitative.

Sur une **piste revêtue**, le gel ou l'accumulation d'eau peuvent rendre l'atterrissage ou le roulage compliqués avec risques d'aquaplaning, de glissade.

Eviter tout freinage brutal qui peut rendre impossible le contrôle de la trajectoire.

**En conclusion :**

Chaque saison a ses spécificités et ses conséquences sur nos vols.

Bien les connaître et adapter notre comportement de pilote à la situation du moment doit nous permettre d'effectuer des vols en toute sécurité.

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