



N° 16 Août 2023

Flash info sécurité des Ailes Tourangelles

EN BREF :

➤ **Propreté avions :**

En cette période estivale, en vol et au roulage, les insectes viennent consteller les bords d'attaque et la verrière de nos appareils. Merci de les nettoyer au retour de vol pour laisser un appareil propre à l'équipage suivant. Seaux, éponges, lingettes et produits vitres sont à disposition dans le hangar.

Par ailleurs, on rappelle qu'une verrière sale est préjudiciable à une bonne visibilité de l'environnement extérieur et donc à la sécurité. Enfin des bords d'attaque maculés d'insectes écrasés dégradent les performances aérodynamiques des appareils.

➤ **EVSS :**

Nous faisons face à de fréquentes réparations/remplacement du système de freinage de ces appareils. L'atelier de maintenance les attribue à une sollicitation trop importante du système lors des atterrissages.

Il convient donc pour éviter d'avoir à freiner de façon puissante et prolongée d'arriver au posé des roues à la bonne vitesse ce qui implique une vitesse en finale bien stabilisée à 1.3 Vso (sans correction du kVe). Ainsi la distance de roulage après le touché des roues sera moindre et donc une utilisation modérée des freins suffira alors pour maîtriser la vitesse et la distance de roulage.

Pour mémoire, les indicatives recommandées figurent dans les check-lists des appareils. N'hésitez pas à les consulter.

➤ **Performances par temps chaud :**

En complément des recommandations générales diffusées récemment par l'affiche de la FFA concernant les vols par températures élevées, vous trouverez, ci-dessous un diagramme, appelé « Abaque de KOCH », qui permet de rapidement déterminer la diminution des performances au décollage des appareils par temps chaud.

A noter que cet abaque n'est qu'indicative et que les performances précises de votre avion se déterminent par l'utilisation des abaques du manuel de vol.

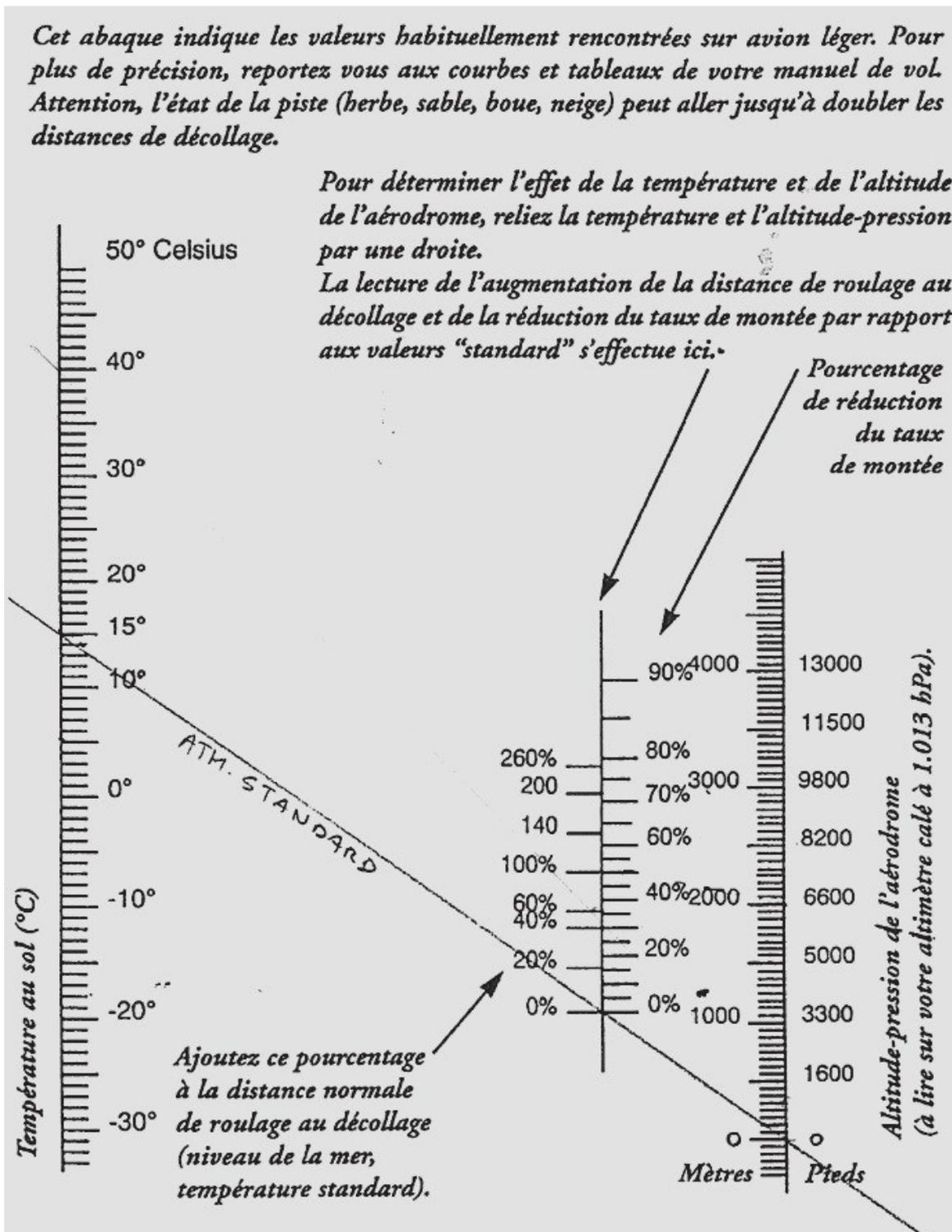
Pour l'utiliser, il suffit de tracer une ligne droite entre l'altitude pression du terrain de départ et la température qui y règne pour lire sur la partie centrale, l'augmentation de la distance de roulage et la réduction du taux de montée.



N° 16 Août 2023

Exemple, sur LFEF, avec une altitude pression standard et une température de +30°C on constate une augmentation de l'ordre de 20% de la distance de roulage et un taux de montée réduit de 15 % par rapport à une température standard de 15°C, c'est comme si vous décolliez d'un terrain en montagne, équivalent à GAP par exemple, à une température standard.

On comprend aisément que ces conditions de températures peuvent être très rapidement limitatives. Prudence donc et vérifiez que vous avez bien toutes les conditions requises pour entreprendre avec votre vol...





LE TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE

Le PAS 2023 mis à jour au 01/08/23

| ITEM | Objectif 2023 | Situation au 01/08/2023 | 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% | 50% | |

LE THEME DU BIMESTRE :

« Je prends quelle piste ? » :

Vous vous posez bien entendu cette question dans plusieurs cas de figure, notamment lorsque vous approchez d'un aérodrome en auto-information ou en l'absence d'agent AFIS ou de contrôleur.

On rappelle que la réglementation demande que pour les terrains non contrôlés l'intégration dans le circuit de piste doit s'effectuer par le début de la vent arrière (ce qui interdit toute semi-directe ou finale directe) et donc en l'absence de connaissance des « éléments » obtenus par l'écoute de la fréquence d'autres trafics dans le circuit, il convient au préalable de passer à la verticale du terrain pour faire la reconnaissance de la manche à air et en déterminer le QFU que vous allez prendre. Pour des raisons de sécurité, la bonne pratique du passage à la verticale consiste à se présenter 500ft au-dessus de l'altitude du tour de piste pour éviter ainsi tous risques d'interférence avec d'autres appareils déjà dans le circuit de piste.

Il faut toutefois noter quelques menaces pour ces intégrations. Si vous avez un doute lors de l'écoute des messages radios lors de votre arrivée sur le choix du QFU par un appareil au roulage sur le terrain, il peut être préférable de passer à la verticale et de décider de votre QFU.



N° 16 Août 2023

En effet l'autre appareil, en l'absence de QFU préférentiel pourra avoir fait le choix de décoller avec une légère composante de vent arrière pour optimiser sa navigation par exemple ce qui peut ne pas vous convenir. Dans ce cas, laissez l'appareil décoller et quitter le volume et vous vous intégrerez sur le QFU que vous avez choisi.

Dans le cas également d'atterrissages en fin de journée, si le vent est faible et la piste non limitative vous pouvez choisir de vous poser sur un QFU avec une légère composante de vent arrière plutôt que de vous poser sur le QFU avec un soleil de face toujours perturbant pour stabiliser sa finale et déterminer le moment de l'arrondi. Là encore cette décision doit être prise si vous êtes seul dans le circuit ou si les autres trafics font le même choix, dans tous les cas les messages en auto-information doivent être clairs et doivent permettre de lever tout doute.

Autre cas possible de difficulté dans le choix du QFU, un vent plein travers.... Là encore, l'écoute de la fréquence et le choix d'autres trafics déjà dans le circuit peut guider votre choix, mais en cas de doute, n'hésitez pas à prendre votre décision après une reconnaissance de la manche à air par un passage à la verticale pour vérifier les potentielles fluctuations de la direction du vent et n'hésitez pas à discriminer votre choix en prenant en compte le vent en altitude (Wintem 2000ft) si vous le connaissez en privilégiant dans ce cas, d'avoir le plus possible de composante de vent de face pour votre finale ou pour une remise de gaz éventuelle. En effet, le vent au sol peut être différent de celui en altitude, modifié par l'environnement proche du terrain (relief, forêt, etc...).

Dans tous les cas, si vous n'êtes pas seul dans le circuit et que vous choisissiez d'utiliser un QFU différent de celui qu'utilise d'autres trafics dans le circuit attendez en vous éloignant du circuit de piste, tout en restant à l'extérieur et au dessus, qu'ils libèrent l'espace avant de vous intégrer dans votre tour de piste afin d'éviter toute perturbation et tout risque d'abordage.

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

CPS : J-C PELLETIER