



N° 17 Octobre 2023

Flash info sécurité des Ailes Tourangelles

EN BREF :

➤ Péril aviaire LFEF :

Le risque aviaire est bien présent en permanent sur nos installations !

En effet en moins d'un an nous déplorons 2 évènements de collision de nos appareils avec un volatile.

L'un lors d'un atterrissage en courte finale, le second lors du roulage au décollage.

Dans les 2 cas, la collision n'a heureusement conduit qu'à des dégâts matériels, sans blessure pour l'équipage.

On rappelle la conduite à tenir en cas de présence d'oiseaux :

- Allumer les phares, et maintenir sa trajectoire. Dans ces conditions, généralement, les oiseaux percevront l'appareil et s'éloigneront.
- En cas de collision, en cours d'atterrissage, maintenir sa trajectoire et poursuivre l'atterrissage. Au décollage, effectuer un circuit basse hauteur, atterrir rapidement afin de vérifier les dégâts éventuels occasionnés et s'assurer que l'appareil est apte à reprendre un vol.

Dans tous les cas rédiger un REX pour enregistrer l'évènement.

Par ailleurs, une mise à jour de la carte VAC de LFEF a été demandée au SNA afin de prévenir l'ensemble des usagers du péril aviaire permanent sur LFEF.

Dans l'attente de cette mise à jour, un NOTAM permanent va être émis pour prévenir les usagers de la plateforme de ce risque.

➤ Eclaircissement en fin de journée automnale :

En cette période, les vols en fin de journée avec un bel ensoleillement peuvent conduire à une difficulté pour les atterrissages avec un soleil rasant de face. Typiquement un atterrissage en 28 sur LFEF.



N° 17 Octobre 2023

Si le vent le permet, inférieur à 3kt, il est préférable d'utiliser le QFU opposé afin d'éviter l'éblouissement dû au soleil et ainsi pouvoir se poser dans de meilleures conditions de visibilité.

LE TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE

Le TBD 2023 mis à jour au 01/09/23

ITEM	Objectif 2023	Situation au 01/08/2023	Tendance
Evènements sécurité à déclarer à l'autorité	< = 2	1	
REX traités dans les 15 jours suivant leur émission	90%	Nbr REX :8 Nbr traités :84	
Diffusion des flash sécurité	5/an	4	
Conférences sécurité	2/an	4	
Réalisation actions PAS	90%	80%	

LE THEME DU BIMESTRE :

« Le givrage carburateur » :

On le rappelle, même si le givrage carburateur peut se produire toute l'année, l'arrivée de la période automnale froide et humide est encore plus propice au risque de givrage du carburateur.

Il convient donc d'être encore plus vigilant et d'appliquer les procédures qui s'imposent et qui sont rappelées dans les check lists de nos appareils.

Pour mémoire, le givrage carburateur se produit à puissance réduite. Dans cette configuration, le passage du carburant au niveau du papillon du carburateur est réduit et l'effet venturi produit lors du passage du carburant génère un refroidissement du liquide qui si l'air extérieur est froid et que la température est proche du point de rosée conduit à une prise en glace plus ou moins rapide et forte allant jusqu'à l'obstruction totale du carburateur par la glace et donc à un étouffement du moteur qui n'est plus alimenté.

Pour éviter ce phénomène, pensez à bien tirer la réchauffe carburateur et mettre la pompe électrique en service avant de réduire la puissance de votre moteur en vol et systématiquement en circuit d'aérodrome lorsque vous configurez votre appareil en « approche ».



N° 17 Octobre 2023

Si vous détectez en vol des symptômes qui pourraient ressembler à un début de givrage, diminution progressive de la puissance du moteur sans raison apparente, moteur qui « ratatouille », la mesure palliative est simple : Mettre la pleine puissance, tirer la réchauffe et mettre la pompe électrique en service. Ainsi, normalement, le phénomène sera enraillé et vous pourrez poursuivre votre vol. Dès que vous constaterez un retour à un fonctionnement normal du moteur vous pourrez reconfigurer votre avion en « croisière » tout en continuant de surveiller le compte tours, le phénomène pouvant réapparaître .

A noter que certains moteurs (ROTAX par exemple ou le Continental du D112) peuvent givrer au sol.

Appliquez les consignes qui figurent dans les check lists. Exemple : Pour les Evektor , après mise en route, si T°C extérieure est inférieure à 15°C tirer la réchauffe carbu jusqu'au roulage.

Vous pouvez estimer le risque du givrage lorsque vous consultez le METAR de LFOT sur Open Flyers. La Temperature et le point de rosée sont surlignées d'une couleur allant du vert au rouge vif indiquant le niveau de risque. De plus, si vous cliquez sur la température vous serez dirigé vers le diagramme de saturation et vous aurez visuellement l'indication de la position du risque (de givrage inexistant à risque de givrage fort).

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

CPS : J-C PELLETIER