



N° 18 Décembre 2023

Flash info sécurité des Ailes Tourangelles

EN BREF :

➤ **Comment remplir le carnet de route :**

La FFA en lien avec la DGAC et la GTA vient d'éditer de nouvelles pratiques en matière de remplissage des carnets de route.

Après analyse, il s'avère que cette nouvelle mouture n'est pas très éloignée de notre pratique actuelle sauf en ce qui concerne la nature des vols, où l'on n'indique plus « Privé » mais « Autres », ou « Instruction ou Examens » et la case « Incidents – Observations » où l'on mettra un trait à la place de « RAS » si aucun incident ou observation n'est à reporter .

Ces nouvelles dispositions sont à appliquer au 01/01/2024. Un mémento rappelant de quelle façon on renseigne les différentes cases va être prochainement affiché dans la salle Pilotes du club et une copie de ce document sera également inséré dans chaque carnet de route des appareils de la flotte.

Merci de vous y conformer.

Pour rappel, en cas de contrôle par la GTA, l'omission de la tenue du carnet de route expose à une contravention pouvant aller jusqu'à 1500€ (5^{ème} catégorie). Remplissez bien toutes les cases !

➤ **Manuel de Phraséologie :**

Le manuel de phraséologie édité par la DGAC /DSNA a évolué et sa 10 -ème édition a été publiée le 15 Avril 2023.

Si la majorité des évolutions concernent majoritairement la CAG Commerciale et /ou IFR, plusieurs ajustements d'ordre généraux concernent également notre aviation légère.

On retient en particulier :

NOMBRES :

Un nombre peut être transmis comme il s'énonce dans la vie courante ou comme une suite de chiffres.



N° 18 Décembre 2023

INDICATIF ABRÉGÉ :

Après un premier échange utilisant l'indicatif complet et seulement à l'initiative du contrôleur.

Nota : cela ne signifie pas qu'il faille donner l'indicatif complet au premier contact mais que lorsque le contrôleur détecte une possible confusion des indicatifs au moment où l'indicatif complet est donné pour la première fois, il avertit le pilote de cette possibilité.

COLLATIONNEMENT PILOTE :

Clairance atterrissage : "Piste xx, autorisé atterrissage vent yy"

Réponse du pilote : "Piste xx, j'atterris"

Clairance décollage : "Alignez-vous piste xx, autorisé décollage, vent yy"

Réponse du pilote : "Je m'aligne piste xx, je décolle"

Alignement : "je m'aligne et j'attends piste xx"

Alignement : "je remonte la piste xx, je m'aligne et j'attends"

POSITION :

L'expression "Plus haut" est remplacée par "[au-dessus](#)".

DIVERS :

Le terme "Terrain" est remplacé par "[aérodrome](#)".

A **utiliser sans modération** dans vos communications radios

Pour tout complément d'information, il est possible de consulter en ligne l'intégralité du manuel sur le site du Ministère de la Transition écologique à la rubrique Aviation Civile, Règlementation de la navigation aérienne et de l'espace aérien. Excellent document pour les longues soirées d'hiver (281 pages !).



N° 18 Décembre 2023

LE TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE

Le TBD 2023 mis à jour au 01/12/23

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 :10 Nbr traités :10	
Diffusion des flash sécurité	5/an	6	
Conférences sécurité	2/an	4	
Réalisation actions PAS	90%	95%	

LE THEME DU BIMESTRE :

« Le givrage » :

On a parlé dans le précédent Flash Sécurité du « Givrage carburateur », risque bien connu dans l'avion légère pour les utilisateurs d'avions dotés de moteurs à carburateur et on a rappelé les mesures préventives à appliquer pour éviter d'être confronté à ce phénomène dont les conséquences peuvent mettre en péril un vol.

En cette période hivernale, et en complément, il est important de rappeler ce qu'est le phénomène du Givrage au sens météorologique pour l'aéronautique et ne pas confondre les deux .

Qu'est ce que le givrage ? Le givrage est dû à la présence d'eau sous forme liquide à des températures négatives. En impactant les surfaces de l'avion cette eau se transforme en glace . Il y a « accrétation » sur l'avion.

Les nuages instables (Cu, Ac, Cb) sont particulièrement chargés en eau liquide et sont donc ceux présentant le plus grand risque de création de givrage. La plage de température présentant un fort potentiel givrant et celle comprise entre 0° et -12/-15°C où l'eau condensée présente dans le nuage est sous forme liquide ou surfondue. L'eau ne se congèle donc qu'à des températures négatives.

On distingue différents type de givrage :

- La gelée blanche « Hoar frost » que l'on rencontre généralement en régime anticyclonique d'hiver, par nuits froides et peu ventées. Le givrage associé est généralement faible.



N° 18 Décembre 2023

- Le givre blanc « Rime ice » . Les gouttelettes d'eau en surfusion congèlent très rapidement et s'accumulent . Le givre s'accumule en pointe sur les parties exposées (i.e. les bords d'attaque). Le givrage dans ce cas est faible à modéré.

- Le givre dur ou transparent « Clear ice » : les gouttelettes en surfusion s'étalent et se congèlent lentement. On le rencontre à des températures proche de 0°C . Le givrage est généralement modéré à fort.

- Le verglas « Glaze ice » : similaire au givre dur, toutes les parties de l'appareil peuvent être touchées. Se rencontre principalement lors d'un passage de précipitations. Le givrage est dans ce cas généralement fort.

Comment identifier un risque de givrage ? : En consultant les prévision météo. Vigilance notamment si à la lecture de la TEMSI on note le symbole du givrage, de la pluie se congelant ou du brouillard givrant ou dans les TAF et Metar quand figure un « FZ » suivi d'un descripteur des temps présents « DZ, RA, FG » .

Quelle est la conduite à tenir ? : En cas de risque avéré, cf. une étude préventive des conditions météo, il est préférable de reporter son vol. Malgré tout , si lors d'un vol par temps pluvieux, température basse, il vous arrivait d'avoir de la glace sur les ailes, il faut revenir pour atterrir rapidement. En effet, l'avion va s'alourdir et l'avertisseur de décrochage peut être boqué par la glace, mais surtout il y a dégradation des profils d'ailes et des empennages, modifiés par la glace, donc une dégradation sérieuse de la portance entraînant une augmentation de la vitesse de décrochage. Au début le phénomène est peu visible sur l'extrados d'avion à ailes basses, quant aux ailes hautes, on ne voit rien.....

On peut identifier les symptômes caractéristiques : une certaine instabilité en tanguage, vibrations du moteur (dues à la glace sur l'hélice) et diminution de la vitesse à puissance constance.

Il faut donc majorer sa vitesse d'approche pour l'atterrissage, limiter le braquage des volets à une valeur faible car un braquage important pourrait occasionner le décrochage des empennages arrières qui se chargent alors en glace deux fois plus rapidement que les ailes.

Enfin si votre avion se charge en glace, il faut envisager un atterrissage d'urgence hors aérodrome si vous êtes éloigné d'un aérodrome.

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

CPS : J-C PELLETIER