



N° 19 Février 2024

## Flash info sécurité des Ailes Tourangelles

### EN BREF :

#### ➤ Vous avez dit « Z » quoi ??? :

Vous avez déjà entendu parler des ZRT (Zone Réglementée Temporaire) arrivent maintenant des ZDT (Zone Dangereuse Temporaire) ainsi que des ZIT (Zone interdite temporaire). Toutes ces zones restreignent l'espace aérien en plus des traditionnelles zones R, P, D, déjà existantes.

Ces nouvelles dispositions font suite à une instruction de 12/2023 conjointe entre la DSAE (Direction de la Sécurité Aéronautique d'Etat) et la DIRCAM (Direction de la circulation aérienne militaire) relative à la création d'activités aériennes de la défense.

L'information de leur mise en place et de leur activation se fait par le biais de l'information aéronautique classique : NOTAM et/ou SUP-AIP.

Gageons qu'en cette année olympique, de nombreuses zones Z fleuriront dans le ciel français. Une vérification minutieuse de l'information aéronautique sera encore plus nécessaire avant d'entreprendre un vol afin d'éviter de se mettre en infraction ...

#### ➤ « Mémento du pilote VFR 2024 » :

La nouvelle édition du mémento VFR est disponible sur le site de la FFA. Il est très utile d'avoir dans sa documentation personnelle ce petit guide très pratique qui permet de retrouver rapidement plusieurs règles de base qu'on peut avoir oubliées et des numéros utiles en cas de besoin d'assistance.

Le guide est téléchargeable sur : [Accueil - SMILE Documents \(ffa-aero.fr\)](https://www.ffa-aero.fr/accueil-smile-documents)

(SMILE Documents puis espace pilote : Mémo du Pilote VFR FFA).

Où sur notre site <https://www.ailestourangelles.fr/wp-content/uploads/2024/02/MemoPiloteVFR.pdf>

A noter que cette édition est publiée dans un format adapté aux dimensions normales des smartphones courants afin d'en faire un guide « Eco responsable ».

#### ➤ Déroulement intempestif des Trims électriques :

Plusieurs incidents récents ont été rapportés dont la cause est un déroulement intempestif jusqu'en butée du compensateur électrique. Ces incidents concernent des Robin, mais le phénomène a déjà été rencontré sur d'autres types d'appareils équipés de trims électriques.



N° 19 Février 2024

Devant cette recrudescence de ce type d'incident, la DGAC, en lien avec la FFA, a décidé de publier une vidéo afin de sensibiliser les pilotes sur ce risque et d'indiquer la façon de réagir face à ce problème.

Vous trouverez, ci-après le lien vers cette vidéo. Si vous avez des questions sur la méthode à appliquer n'hésitez pas à en parler avec les instructeurs.

<https://www.youtube.com/watch?v=aLhU-nXi4Yc>

## LE TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE

Le TDB 2024 mis à jour au 01/02/24

ITEM	Objectif 2024	Situation au 01/02/2024	Tendance
Evènements sécurité à déclarer à l'autorité	< = 2	0	
REX traités dans les 15 jours suivant leur émission	90%	Nbr REX :0 Nbr traités : 0	
Diffusion des flash sécurité	5/an	0	
Conférences sécurité	3/an	0	
Réalisation actions PAS	90%	0	

## LE THEME DU BIMESTRE :

### ➤ « L'intégration sur un terrain extérieur » :

Les beaux jours arrivent ! Si ,si, promis ! Et donc vous allez vouloir aller vous dégourdir les ailes en allant vous poser sur des terrains extérieurs , activité plus sympathique que de faire des tours de piste à LFEF.

C'est donc le moment de vous proposer un rappel sur la façon de s'intégrer sur un terrain.

Tout d'abord, il faut rappeler que réglementairement c'est l'arrêté du 12 Juillet 2019 qui régit les procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Du texte réglementaire on retient :

### ➤ Sur un aérodrome contrôlé (ATS) :

Le pilote prend connaissance des paramètres en radiotéléphonie avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome et il s'intégrera dans le circuit d'aérodrome conformément aux



autorisations et instructions (*clearance*) qui lui seront données par le contrôle de la circulation aérienne (*TWR*).

➤ **Sur un aérodrome AFIS :**

Lorsque le service AFIS est rendu, le pilote prend connaissance des paramètres avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome.

A noter que si aucun autre aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome un aéronef peut s'intégrer directement en étape de base ou en approche finale.

En l'absence du service AFIS, les règles d'intégration sont celles d'un aérodrome sans ATS, telles que définies ci-dessous.

➤ **Sur un aérodrome sans ATS (*en auto information*) :**

Le pilote évalue les paramètres à l'arrivée avant de s'intégrer dans le circuit d'aérodrome en procédant à l'examen de l'aérodrome. Cet examen doit notamment porter sur l'aire à signaux, la manche à air et l'état de la surface de l'aire de manœuvre afin de déterminer la piste à utiliser et s'assurer que l'usage de l'aérodrome ne présente pas de danger apparent. Cet examen est effectué par un passage à la verticale des installations à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome publiés.

*(On recommande un passage à une hauteur en prenant une marge de sécurité de +500ft par rapport au circuit d'aérodrome) .*

Lorsqu'il a déterminé la piste à utiliser, le pilote rejoint le début de la branche Vent aérienne et effectue un circuit d'aérodrome complet.

Le pilote peut se dispenser de l'examen de l'aérodrome à l'arrivée s'il a pris connaissance de la piste en service et de la position d'autres aéronefs dans le circuit d'aérodrome en exploitant les messages d'auto information transmis par les autres aéronefs.

*(On recommande toutefois de passer systématiquement par une verticale des installations avant de s'intégrer dans le circuit d'aérodrome ce qui permet de mieux appréhender l'évolution d'autres aéronefs dans le circuit et notamment de trafics qui ne se seraient pas annoncés à la radio !)*

L'intégration doit se faire sans perturber les appareils qui sont déjà dans le circuit d'aérodrome !

Pour mémoire, un aéronef ne peut en dépasser un autre dans le circuit d'aérodrome qu'à condition de ne pas gêner et de ne pas retarder l'atterrissage de l'aéronef dépassé. De même un appareil ne peut pas atterrir ou décoller si la piste n'est pas dégagée.

A l'approche d'un aérodrome l'observation de l'espace périphérique est encore plus importante puisque potentiellement d'autres appareils peuvent se trouver dans le même



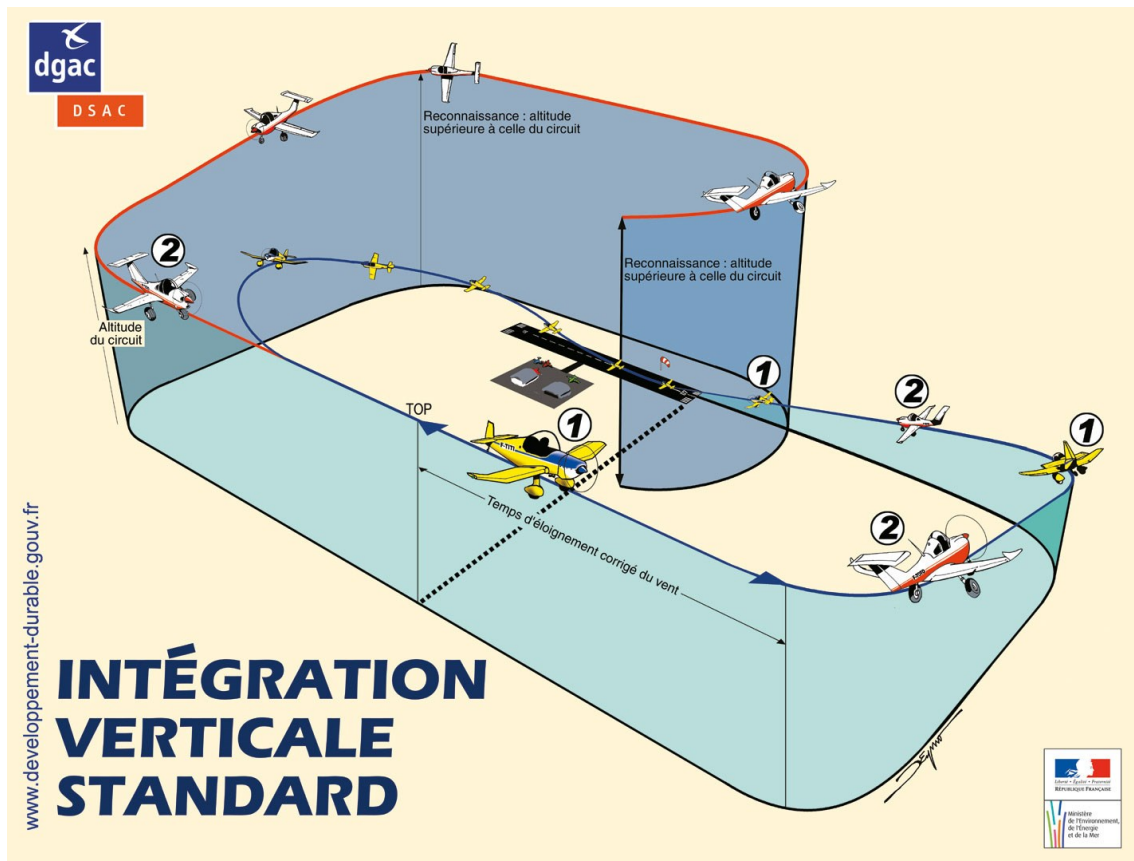
espace. La règle « voir et être vu » devient essentielle. Pour cela on n'hésite pas à solliciter ses passager à regarder à l'extérieur et à leur demander de vous communiquer tout appareil qu'ils pourraient voir à proximité. Pour être vu, on allume les phares d'atterrissage. Enfin, on n'hésite à communiquer en auto information sur sa position et son projet d'action et lorsque l'on est dans le circuit d'aérodrome de préciser dans quelle branche on se situe (Vent arrière, étape de base, Finale).

### Attention !

Assurez vous que vous avez bien affiché la bonne fréquence sur votre radio.

En effet, avec le passage au 8.33 MHz le risque d'erreur est plus important qu'avec le 25 MHz, alors si vous n'avez pas de réponse radio lorsque vous contactez un organisme vérifiez que vous avez affiché la bonne fréquence et que le volume de votre radio est bien réglé .

**Faites demi-tour** , ne poursuivez pas si vous n'avez pas l'autorisation du contrôle, on n'intègre pas un ATS sans réponse.



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