



Flash info sécurité des Ailes Tourangelles

EN BREF :

➤ **Fréquence radio des terrains en 8.33 MHz :**

À la suite du passage des fréquences radio en 8.33MHz, de nouveaux canaux sont désormais disponibles et plusieurs terrains vont voir leurs fréquences modifiées prochainement (remplacement du 123.5 par une fréquence dédiée par exemple, dédoublement de canaux identiques, etc..).

LFEF est également concerné et notre fréquence sera modifiée vraisemblablement en septembre 2024. On vous tiendra informé de la date précise de la modification en temps opportun.

D'ores et déjà les DSAC déploient ces nouvelles fréquences dans plusieurs régions de France.

Lors de la préparation de vos navigations, pensez à bien vérifier l'information aéronautique (NOTAM, cartes VAC à jour) afin d'avoir la bonne fréquence pour contacter vos terrains de destination, de décollage ou survols.

➤ **Atterrissage avec les EVSS :**

Plusieurs événements récents ont conduit à un endommagement des pales d'hélice des Evktor. L'analyse montre que les hélices ont touché le sol lors d'atterrissage un peu dur, par suite d'une vitesse au toucher un peu trop rapide avec des posés « 3 points » qui ont générés des rebonds mal maîtrisés avec une assiette à piquer d'où le toucher des hélices avec la piste et leurs destructions partielles.

On rappelle qu'en cas de vitesse non stabilisée en courte finale il est préférable de faire une API (Approche interrompue) et de se représenter à l'atterrissage plutôt que de tenter un atterrissage mal contrôlé.

On rappelle également qu'il faut éviter tout atterrissage « 3 points » qui risque de conduire en cas de posé dur à faire frotter l'hélice avec le sol... Pensez à bien garder une assiette à cabrer à l'arrondi et la maintenir le plus longtemps possible après le toucher du train principal.



N°20 Avril 2024

➤ La priorité du pilote, c'est de piloter ! :

Un incident récent nous rappelle que la priorité du pilote c'est avant tout de piloter son appareil avant d'engager toute autre action qui pourrait détourner son attention de la conduite de sa machine et induire une perte de contrôle.

Bien garder en tête le triptyque « Piloter, Naviguer, Communiquer » et mener les actions avec cet ordre de priorité.

LE TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE

Le TDB 2024 mis à jour au 01/02/24

ITEM	Objectif 2024	Situation au 01/04/2024	Tendance
Evènements sécurité à déclarer à l'autorité	< = 2	2	
REX traités dans les 15 jours suivant leur émission	90%	Nbr REX :3 Nbr traités : 1	
Diffusion des flash sécurité	5/an	2	
Conférences sécurité	3/an	0	
Réalisation actions PAS	90%	20	

LE THEME DU BIMESTRE :

➤ « De l'ambiguïté de la Classe E en Espace Aérien Contrôlé » :

Ce sujet fait suite à une réunion Sécurité avec la DSAC SO à Loudun le 13/03/24 où ce thème a été abordé par le chef de Circulation aérienne de Poitiers Biard.

Vous avez remarqué que certaines TMA sont en classe E avant de se raccorder en Classe D sur les CTR de certains aéroports voire sur une autre TMA de classe D avant la CTR.

Dans notre région c'est notamment le cas des aéroports de Poitiers et Chateauroux.

Vous savez que la pénétration d'un espace aérien de classe E pour un VFR n'est pas soumise à l'obligation d'un contact radio avec un organisme de la circulation aérienne ni d'une clearance.



N°20 Avril 2024

Le service rendu dans ces espaces est donc uniquement du renseignement sur la circulation aérienne, autant que possible.

Les vols IFR évoluant dans cet espace aérien se pensent « protégés » des autres vols car dans un volume de TMA, ce qui n'est pas réellement le cas, et donc n'assurent pas forcément une surveillance de leur environnement extérieur.

D'où cette ambiguïté dans ces espaces en classe E et le risque potentiel de collision en vol, notamment avec les vols VFR, à fortiori s'ils n'ont pas ou pas branché le transpondeur, ce qui est encore le cas parfois.

Il faut savoir qu'avec les procédures d'arrivée des IFR en GNSS, les trajectoires d'approche vers les finales s'effectuent vers 3000ft QNH au travers de ces espaces pour Poitiers et Chateauroux, entre autres.

Récemment lors d'une approche sur Chateauroux, un contrôleur a dû demander à un vol en entraînement IFR (Boeing 777 !) de changer de cap et d'altitude lorsqu'il a perçu au radar un vol VFR en transit dans la TMA E en trajectoire conflictuelle avec le vol IFR.

Devant ce risque potentiel, il est fort probable que la classe de ces TMA évoluent pour passer en D, mais ce sujet est en cours d'analyse à la DGAC, affaire à suivre.

En attendant, avant de pénétrer dans un espace aérien de classe E, il est recommandé :

- De vérifier que son transpondeur est bien branché en mode alticodeur avec 7000 affiché, et surtout de ne pas le couper !
- Si possible être en contact à minima avec le SIV de la zone concernée
- En cas de difficulté pour contacter le SIV, de ne pas hésiter à contacter la fréquence d'approche liée à la TMA E pour leur signaler votre transit.

Sinon vous pouvez aussi transiter en dehors de ces espaces en passant sous leurs planchers qui se trouvent généralement à 2500ft QNH.

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

CPS : J-C PELLETIER