



FLASH SÉCURITÉ / BRIN d'AILES

N°11 – Septembre 2024

Bouchon d'huile

Annoncé par mail à tous les membres, le pas de vis du bouchon d'huile était usé. Commande a donc été passée pour le bouchon associé à sa tige servant de jauge. Verdict : 561,25 € (tarifs Lycoming). Merci d'en prendre soin...

Retour d'Etampes-Mondésir

Délocalisé, moyennant finances auprès d'ADP, sur l'aérodrome d'Etampes-Mondésir durant les Jeux olympiques et les Jeux paralympiques, le BZ a pu poursuivre ces vols, permettant ainsi pour certains pilotes de découvrir un autre environnement, des taxiways et une piste en dur, voire un trafic important à certains moments. Le forfait "Taxes d'atterrissages" illimité sur cette plate-forme courait du 15 juillet au 15 septembre. Après cette dernière date, les taxes sont à prévoir pour chaque mouvement avec un règlement "déclaratif" du pilote via une application en ligne <https://www.aerops.com/fr> comme c'est le cas désormais pour tous les aérodromes ADP en région parisienne.

Formation

- Bravo à Baptiste Techer qui a obtenu son PPL(A) le 7 juillet dernier, avec Robert Villanova comme testeur.
- Bienvenu à Nicolas Puig, un nouvel élève, avec déjà une licence vélivole (SPL) en poche. Il a été lâché après quatre séances, ce qui prouve l'intérêt du vol à voile...

Portail PN

Depuis plusieurs mois, les formulaires "papier" vers la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC/DGAC) ne sont plus acceptés. Désormais toutes les démarches administratives vers la DGAC (prorogation, renouvellement, nouvelle licence, nouvelle qualification, etc.) sont dématérialisées via le site :

<https://portailpn.aviation-civile.gouv.fr>

Que vous soyez élève, pilote, instructeur, examinateur, il est nécessaire d'avoir un compte personnel. Il s'obtient gratuitement après l'une des différentes méthodes pour se faire identifier sur FranceConnect.

L'intérêt serait de pouvoir suivre ses démarches, de pouvoir questionner l'administration sur son dossier, ce dernier pouvant ne pas forcément être traité par la DSAC-IR mais par toute DSAC-IR en France.

Malheureusement, le Portail PN n'est accessible qu'aux heures de bureau ! Soit en semaine de 7h30 à 19h30 et pas les week-ends, période de pic d'activité pour l'aviation dans les clubs...

Prochaine 100h00

La prochaine 100h00 de l'avion est programmée pour les 16, 17 et 18 septembre à Nangis. La période d'immobilisation sera sans doute réduite à 2 jours mais le planning sur Openflyers est bloqué pour ces 3 jours pour l'instant.

Matériel de nettoyage

Suite à la période passée à Étampes, un nouveau sceau (gris), ainsi qu'une éponge "grat-teuse" et une "lingette" de couleur jaune sont disponibles dans le hangar pour laver l'avion au retour du dernier vol.

Les caches statiques sont les deux petites flammes couleur orange, le cache Pitot est la flamme la plus longue, couleur rouge.

Nouvelle check-list

Fatiguée par "l'usage intensif", une nouvelle check-list a été mise en place dans l'avion. Elle comporte des couvertures translucides rigides à bien remettre en place pour éviter de "froisser"

les pages intérieures. Merci de faire attention en la remettant dans la poche latérale de l'avion pour ne pas écraser sa spirale.

Elle a été modifiée sur quelques points. Exemples : avant démarrage, la verrière doit être fermée (pour éviter aux portes de battre) mais non verrouillée. Elle sera verrouillée au point fixe.

Avant démarrage, la sécurité est de vérifier Personne dans le champ de l'hélice mais aussi la présence à l'arrière de la barre de traction.

Les items Avant mise en route et Mise en route ont été mis sur la même page pour éviter tout oubli.

Des informations diverses (Sofia-Briefing, fréquence de l'Atis d'Orly, numéro de téléphone pour clôturer un plan de vol) ont été ajoutées ou réactualisées. Elle évoluera sans doute prochainement pour évoquer la gestion des erreurs et des menaces (TEM) avant décollage, voire un rappel généraliste des briefings Sécurité, Départ et Arrivée.

Cette check-list est téléchargeable sur le site du club (www.brindailes.fr) à l'item Documents avion.

Intégration en tour de piste

DSAC et CNFAS ont mis en ligne une vidéo pédagogique (4 minutes) rappelons les règles d'intégration dans un circuit de piste, en respectant la réglementation sur la circulation autour des aérodromes. Une petite révision utile pour les 3 cas possibles, à savoir :



– **terrain non contrôlé** : (exemples La Ferté-Alais, Étampes, Montargis, Nangis...), l'intégration doit se faire par le début de la vent arrière si l'on a les éléments (écoute de la fréquence, vent dominant, etc.). Sans connaissance des éléments, une verticale s'impose (+500 ft minimum au-dessus du tour de piste.

– **Terrain avec agent Afis** (Orléans-Saints-Denis par exemple). Si et seulement si il n'y a personne dans le circuit, l'intégration par l'étape de base (semi-directe) ou par la finale (directe) est possible. Sinon, début de vent arrière...

– **Terrain avec contrôle ATC** : tout est possible en fonction des consignes et autorisations du contrôleur.

Dans tous les cas, l'intégration ne doit pas gêner les trafics déjà dans le circuit de piste qui restent prioritaires.

Lien vers la vidéo pédagogique :

<https://youtu.be/VoQgp61yJMM?si=IDhiB8IVfIQ7y2A>

Attention aux planeurs !

La saison vélivole approche de sa fin en plaine mais il peut rester encore quelques belles journées... Un planeur, de couleur blanche, n'est pas toujours bien visible. Une fois en vol, partis sur des circuits de plusieurs centaines de kilomètres, on peut rencontrer des planeurs partout... La surveillance du ciel s'impose, surtout à

proximité d'un terrain vélivole. Dans notre secteur, il y a Buno-Bonnevaux dont il est préférable d'éviter la verticale en passant par Milly-la-Forêt à l'est ou par Malesherbes à l'ouest. Le local peut être encombré sans oublier un box de voltige à la verticale.

Il est utile de bien connaître les spécificités des modes de lancement des planeurs, et notamment les trajectoires des attelages planeur + aéronef remorqueur (avion ou ULM). L'attelage est prioritaire sur tout autre aéronef motorisé. Une fois le planeur largué, la descente peut être très marquée et le tour de piste réduit. Donc bien surveiller les fiches VAC pour les terrains vélivoles, avec parfois des zones de "perte d'altitude" indiquées, zones de descente des planeurs avant d'intégrer la vent arrière.

Attention aux terrains équipés de treuils. La procédure est critique est il ne faut pas intervenir sur la fréquence lors de la treuillée. Donc écouter au moins 2 minutes la fréquence à l'arrivée. Si pas de procédure en cours, faire son message. La procédure consiste en des échanges entre le treuillard et l'équipage du planeur pour définir le câble qui va être tendu, tension annoncée par le treuillard qui prévient sur la fréquence qu'il faut garder le silence radio et éviter la verticale. Quand le câble est tendu, le pilote du planeur va annoncer "Tendu, tendu". Le treuillard confirmant





le “début de treuillée”. Celle-ci va durer 25 à 30 secondes pour passer un planeur du sol à 0 km/h à environ 400 m/sol (selon vent et longueur de câble) à 100/110 km/h. Une fois largué, le planeur poursuit son vol tandis que le treuillard rembobine le câble freiné par un parachute. Câble posé au sol, il doit annoncer “Fin de treuillée”. Alors et seulement maintenant vous pouvez utiliser la fréquence... Deux fiches récapitulatives sur les décollages de planeurs à retrouver en fin d'article, avec le lien en bas de cette page, pour améliorer sa culture aéronautique.

Heure d'hiver

On repasse à l'heure d'hiver dans la nuit du samedi 28 octobre au dimanche 29 octobre. À 3h00 du matin, il sera à nouveau 2h00 du matin. Attention à la tombée de la nuit beaucoup plus précoce.

Air Total

...n'étant pas en mesure de remplacer les cartes d'avitaillement, la période de validité de la carte Total du F-BSBZ a été repoussée de fin août à fin novembre !

Flash Sécurité Brin d'Ailes

Ceci est le numéro 11, les 10 précédents bulletins sont disponibles sur le site du club à l'item De la sécurité des vols.

Bonnes pratiques

– Quand on bloque les commandes de l'avion au sol, à l'escale par exemple, c'est toujours le manche en place gauche qui doit être bloqué avec les harnais et pas le manche droit.

Explications via le lien en bas de page.

– Attention à l'usage des fréquences 8.33 kHz qui entraînent quelques Rex dans les clubs suite à un mauvais affichage. Bien lire tous les chiffres et vérifier qu'il s'agit bien de la bonne fréquence. Autre lien en bas de page.

– Pour progresser, vous pouvez analyser vos vols à partir d'une trace en .GPX issue de SD-VFR par exemple en jetant le fichier dans l'application gratuite Flysto. Vous obtiendrez une analyse visuelle de différents paramètres : trajectoire sur l'ensemble du vol du décollage à l'atterrissage via l'intégration, respect de la tenue d'altitude, plan en finale, taux de chute en finale, etc. Plus d'explications avec le lien ci-dessous. ■

Modes de lancement des planeurs

<https://www.aerovfr.com/2024/09/specificites-des-modes-de-lancement-des-planeurs/>

Commandes bloquées à gauche

<https://www.aerovfr.com/2024/09/commandes-de-vol-bloquees-a-gauche/>

Fréquences 8.33

<https://www.aerovfr.com/2024/08/le-piege-des-frequences-8-33-khz/>

Application Flysto

<https://www.aerovfr.com/2023/08/flysto-pour-analyser-ses-vols/>

