



N° 22 Août 2024

Flash info sécurité des Ailes Tourangelles

EN BREF :

➤ **Perturbations GPS :**

Comme cela a déjà été communiqué par la DGAC, en cette période de J.O, il n'est pas exclu que des opérations de brouillage des GPS aient lieu conduisant à des informations erronées de votre position réelle.

Il faut également rappeler que les informations données par le GPS peuvent être perturbées par une forte activité solaire. Pour avoir si un risque de cette nature existe lors de votre prochain vol vous pouvez consulter lors de votre préparation de vol la rubrique dédiée dans l'application AEROWEB.

Si un risque est signalé, observez la plus grande prudence dans l'utilisation de l'appareil et recoupez l'information de votre position par une lecture de carte et/ou un moyen de radio-navigation « classique » tel que le VOR par exemple.

➤ **Gilets de Sauvetage et règle d'emport :**

Pour mémoire, 4 gilets de sauvetage sont à votre disposition dans l'armoire « matériel » dans le hangar avions.

Ils ont été récemment contrôlés et sont aptes au service.

A embarquer à bord, **mieux à les enfiler avant le départ**, c'est plus difficile une fois à bord en l'air, si vous réalisez un survol d'étendue d'eau imposant leur emport.

On rappelle que l'emport des gilets de sauvetage est obligatoire si le survol va au-delà de la distance de plané (avec la distance maximale d'éloignement de 50NM d'une côte ou 30 mn de vol à la vitesse de croisière, valeur la plus faible des deux à retenir) ou risque d'amerrissage en cas de panne au décollage ou en approche sur un aérodrome côtier.

➤ **Rappel important : Changement de fréquence à LFEF !**

La communication a déjà été faite, mais un rappel n'est jamais superflu.

A compter du **08 Août**, la fréquence de LFEF change, elle devient **118.080 MHz**.

A noter qu'à l'occasion du déploiement du 8.33 Mhz, d'autres aérodromes changent également de fréquence. Pensez à consulter l'information aéronautique et à mettre à jour votre documentation personnelle.



N° 22 Août 2024

➤ Ouverture de LFOT durant l'été :

Cela a été communiqué par **NOTAM LFFA-B2853/24** :

Durant la période « estivale » du 26/06 au 25/09/24, l'AD est interdit à tout trafic en dehors des ATS, sauf pour les ACFT basés et autorisés.

Plus clairement l'aéroport est fermé en dehors des horaires de présence ATC ou AFIS. Ces horaires de présence, évolutifs, sont eux aussi communiqués par NOTAM....

LE TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE

Le TDB 2024 mis à jour au 01/08/24

ITEM	Objectif 2024	Situation au 01/08/2024	Tendance
Evènements sécurité à déclarer à l'autorité	< = 2	3	Red
REX traités dans les 15 jours suivant leur émission	90%	Nbr REX :5 Nbr traités : 4	Yellow
Diffusion des flash sécurité	5/an	4	Green
Conférences sécurité	3/an	2	Green
Réalisation actions PAS	90%	75%	Green

LE THEME DU BIMESTRE :

➤ L'effet de sol à l'atterrissage :

Phénomène lié à la portance, l'effet de sol mérite une petite attention parce qu'il reste assez souvent mystérieux et peut surprendre si l'on n'a pas connaissance de son risque d'apparition, notamment à l'atterrissage.

L'effet de sol est un phénomène aérodynamique qui concerne la portance et la traînée d'une surface en mouvement à proximité du sol.

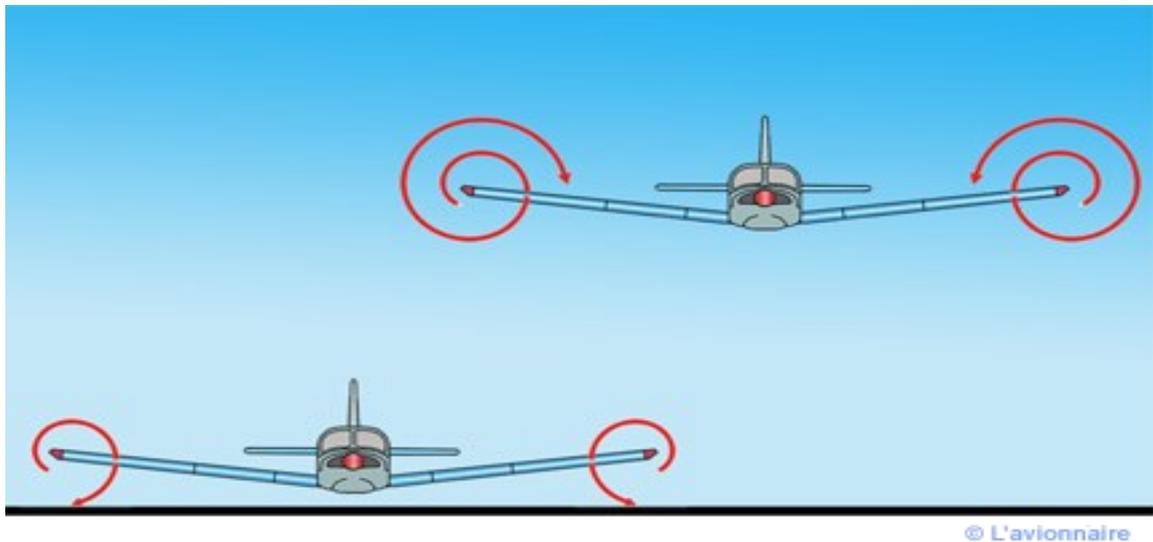
Le principe :

Lorsqu'un avion s'approche du sol (ou de l'eau) il se produit un changement dans le schéma d'écoulement tridimensionnel autour de l'aéronef parce que la composante verticale du flux d'air autour de l'aile est limitée par la surface du sol. Cela modifie les tourbillons en aval de l'aile et les tourbillons marginaux. La présence du sol devient significative lorsque la distance entre l'aile et le sol est inférieure à une envergure d'aile. L'effet de sol est donc dû à



N° 22 Août 2024

l'interférence de la surface du sol et à l'écoulement du flux d'air autour de l'aile.



Comme image, on pourrait dire que lorsque l'avion se trouve en palier de décélération, il comprime l'air entre le sol et l'aile, donnant un surcroît de portance qui rallonge le palier de décélération. En réalité au voisinage du sol, la traînée induite par les tourbillons marginaux diminue, ce qui donne à l'avion plus de finesse.

A noter également que l'effet de sol a une influence sur la stabilité longitudinale. Nous savons que les filets d'air sont déviés vers le bas à l'arrière de l'aile et attaquent le plan horizontal (gouverne de profondeur) par le dessus générant une portance vers le bas (appelée aussi portance négative ou déportance).

Mais avec l'effet de sol, cette portance négative étant alors plus faible, elle ne compense plus le moment dû au poids appliqué au centre de gravité, l'avion prend alors une assiette à piquer pouvant provoquer un atterrissage sur le train avant.

Ce phénomène est plus sensible sur les avions à ailes basses, il l'est moins sur les avions à ailes hautes.

La conduite à tenir :

En cas d'apparition de l'effet de sol à l'atterrissage, vous avez l'impression que l'avion «plane» au dessus de la piste, ne pas pousser le manche en avant, **maintenir l'avion avec l'assiette à cabrer de l'arrondi, attendez qu'il touche le sol**, si ce plané vous entraîne trop loin sur la piste avant le toucher des roues, **remettez les gaz**.

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

CPS : J-C PELLETIER