



## Flash info sécurité des Ailes Tourangelles

### EN BREF :

#### ➤ **Râtelier fourches avions :**

Vous l'avez peut-être constaté en venant au club, depuis peu le mur extérieur du hangar avion est équipé d'un râtelier porte fourches.

Ce dispositif fait partie des bonnes pratiques, mises en œuvre à l'issue de plusieurs REX nationaux où des appareils sont partis en vol avec la fourche restée accrochée au train avant !

Les DSAC ont de leur côté largement approuvé le déploiement de cette solution pour se prémunir de ce risque et c'est donc opérationnel à l'ACAT aujourd'hui.

Ainsi, lorsque vous aurez sorti un avion du hangar, vous poserez la fourche à l'emplacement correspondant à son immatriculation sur ce râtelier extérieur. *(Nota : le marquage définitif n'est pas encore en place au moment de la publication de ce bulletin)*

Une fois à bord, en égrenant votre check list « Avant mise en route » à la rubrique « fourche enlevée » d'un simple coup d'œil à ce râtelier vous aurez la certitude qu'elle est effectivement bien enlevée !

#### ➤ **Mise à jour des CHECK LISTS :**

Plusieurs mises à jour ont été effectuées sur les check-lists de la flotte :

- Pour tous les appareils : Avant Mise en route :  
« Vérifier : Rien sur les ailes ».  
« Fourche au râtelier extérieur ou à bord ».
- Pour F –GNNZ : Modification pour le sélecteur radio : COM2 dédiée aux échanges radio (8.33mhz), COM1 réservée à la radionavigation (VOR).

#### ➤ **Vigilance radio à la suite d'affectation de la nouvelle fréquence :**

Vous avez tous suivi le feuillet de l'affectation de notre nouvelle fréquence ! Pour mémoire, pour LFEF, il s'agit maintenant de la fréquence **118.780MHz** mais la carte VAC mentionne toujours 118.080MHz jusqu'à une future mise à jour prévue en 2025.... En attendant, un NOTAM « Permanent » corrige cette erreur mais d'expérience ils ne sont pas systématiquement consultés avant une navigation, il arrive encore fréquemment que des appareils extérieurs appellent sur le 118.080MHz.



Aussi dans cette période transitoire, en « local- local » nous vous conseillons de veiller les 2 fréquences (possible sur tous nos boîtiers de radiocom, équipés de la fonction « DUAL ») afin d'être informé d'un trafic approchant ou s'intégrant sur la mauvaise fréquence. Dans cette éventualité, vous pourrez en passant sur le 118.080 l'informer de son erreur et lui communiquer la bonne fréquence à afficher pour LFEF.

➤ **Changement de fréquence à VIERZON (LFFV) :**

Comme pour LFEF, lors du changement de fréquence en 8.33MHz, la plateforme de Vierzon s'est vue affectée une mauvaise fréquence et la carte VAC est donc erronée.

Les mêmes maux amenant aux mêmes remèdes, la DGAC a publié un NOTAM Permanent indiquant la bonne fréquence à utiliser. Il s'agit de **125.255MHz** au lieu de 125.030MHz. Pensez à mettre à jour votre documentation perso avec cette information.

**- RAPPEL IMPORTANT : LA CONSULTATION DES NOTAM :**

L'actualité de ces changements de fréquence chaotiques corrigés par NOTAM, doit nous inciter à bien consulter tous les NOTAM actifs même pour un petit vol local pour être sûr de partir avec la dernière information aéronautique disponible.

Facile depuis le site SIA avec son application SOFIA Briefing, en quelques clics vous pouvez les consulter suivant la requête que vous avez choisie.

**LE TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE**

Le TDB 2024 mis à jour au 01/10/24

ITEM	Objectif 2024	Situation au 01/10/2024	Tendance
Evènements sécurité à déclarer à l'autorité	< = 2	3	Red
REX traités dans les 15 jours suivant leur émission	90%	Nbr REX :6 Nbr traités : 6	Yellow
Diffusion des flash sécurité	5/an	5	Green
Conférences sécurité	3/an	2	Green
Réalisation actions PAS	90%	80%	Green



## LE THEME DU BIMESTRE :

### ➤ Le vol en niveau (FL) et les dangers en cas de régime basse pression :

On rappelle qu'au dessus de 3000ft AMSL ou 1000ft AGL, ou au dessus de l'altitude de transition dans certaines TMA , il convient de voler en niveau de vol( FL) altimètre réglé à 1013hPa.

Selon que le QNH est supérieur ou inférieur à 1013, le zéro de cette référence sera au dessus ou en dessous du niveau de la mer.

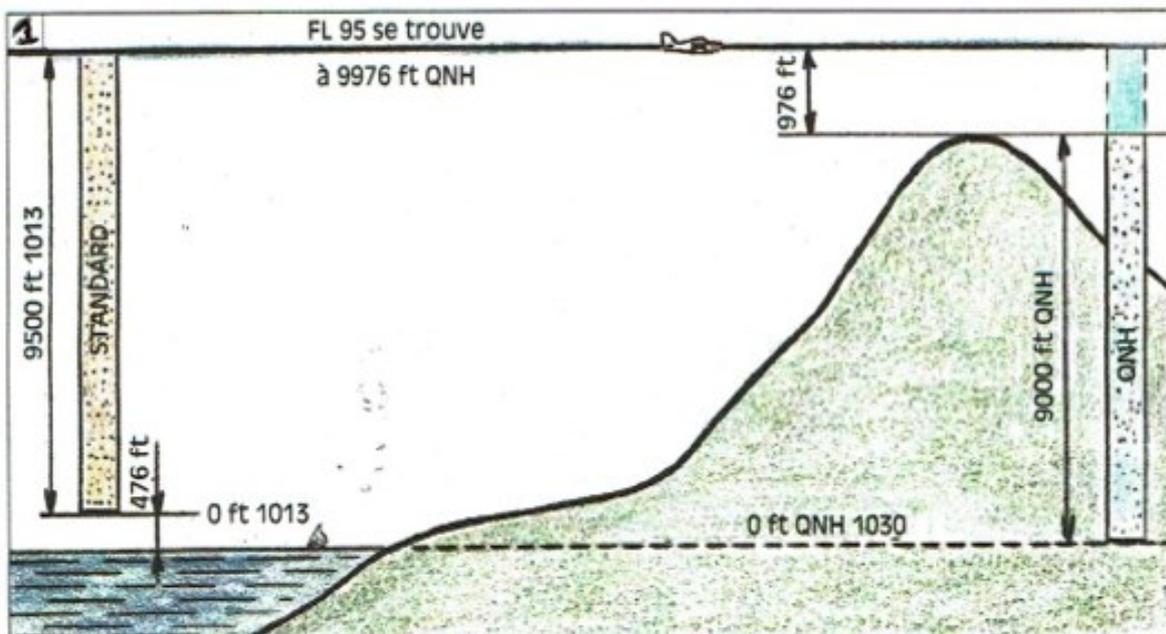
On comprend donc qu'en cas de vol en régime de basse pression, il peut y avoir un danger pour un vol en niveau en région montagneuse et il est important de vérifier par le calcul si le niveau de vol choisi permet de passer en sécurité le plus haut sommet rencontré sur le parcours.

Etudions plusieurs situations :

#### - Cas N°1 : régime de Haute Pression

QNH local : 1030 hPa, régime de haute pression. L'altitude zéro du calage 1013 est donc de  $1030-1013 = 17\text{hPa}$ , soit  $17 \times 28 = 476\text{ft}$  au dessus du niveau de la mer.

Le FL 95 dans ce cas se trouve à  $9500+476= 9976\text{ft}$ . L'avion passera donc avec 976ft de marge au dessus du relief.

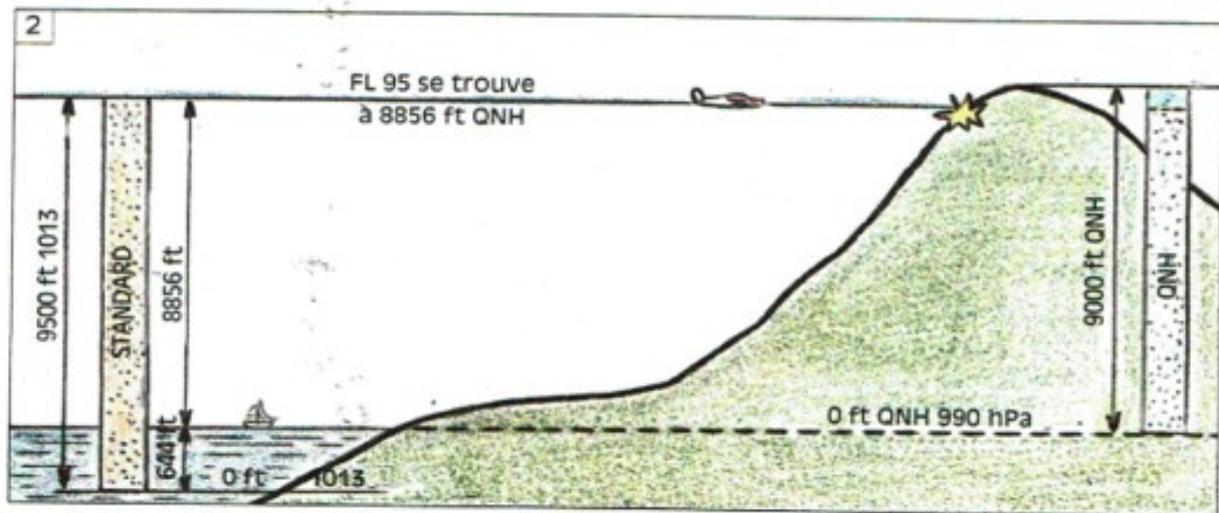




- Cas N°2 : régime de Basse Pression :

QNH local : 990hPa. L'altitude du zéro du calage 1013 est de  $1013-990=23\text{hPa}$  soit  $28 \times 23=644\text{ft}$  au dessous du niveau de la mer.

Le FL 95 se trouve donc à  $9500-644=8856\text{ft}$ . Si le pilote poursuit son vol, il va percuter le relief car il sera à une altitude inférieure au sommet de  $9000\text{ft}$  et il devra donc dans ce cas monter plus haut et pour respecter la règle des niveaux utiliser le FL 115 minimum.



**En conclusion** : Attention près des reliefs lorsque l'on vole en niveau en régime de basse pression car la hauteur vraie est surestimée.

On se rappelle la règle des **3D** lorsque l'on se dirige vers une **D**épression :

- La température **D**iminue
- L'altitude vraie **D**iminue (par rapport à l'altitude indiquée par l'altimètre)
- La dérive est **D**roite

**BONS VOLS ! FLY SAFE !**

**CPS : JC PELLETIER**