



Bulletin de Sécurité des Vols N°42

Décembre 2022

Vols en conditions hivernales

Rappels réglementaires

La direction du club, sur recommandation de la Commission Sécurité Prévention vous adresse ci-dessous quelques conseils et remarques visant à protéger nos avions, et à voler en sécurité en conditions d'utilisations hivernales.

1- EFFETS SUR LES AVIONS

Les moteurs doivent être utilisés dans leur plage de température normale de fonctionnement. Donc après la mise en route, prendre le temps avant de quitter le bloc. Petit rappel, la facturation se fait seulement à partir de cet instant (début du roulage). Bien attendre que la température soit « dans le vert » avant de procéder aux essais moteurs au point d'attente. Les points particuliers sont :

1-A : Risque de givrage carburateur :

Pour les avions hors Diesel, Utiliser le réchauffage carbu avant toute réduction de puissance.

1-B : Risque de givrage cellule :

Les conditions givrantes existent entre +5°C et -10°C. Eviter d'évoluer dans des masses humides, voire de pénétrer des zones de pluie (même en gardant les conditions VMC), car les dangers de ce type de risque sont :

- Alourdissement de la cellule
- Déformation du profil de l'aile

Ce qui augmenterait les vitesses de décrochage avec risque de perte de contrôle de l'avion.

1-C : Lors des descentes prolongées, éviter de réduire la puissance au ralenti (tous moteurs) ce qui entraînerait des contraintes thermiques peu appréciées des moteurs et générant leur usure prématurée. Laisser 1800-1900 tr/min par exemple.

1-D : Au roulage, à la course au décollage et à l'atterrissage, prendre garde aux longueurs de freinage et à la qualité des pistes (Les aéroports sont désormais dotés d'indicateurs appelés GRF, émis sur les messages ATIS, qui fixent les qualités de freinage, mesurées par tiers de piste dont les chiffres vont de 1 à 6, le chiffre 6 étant un freinage optimal et piste sèche, ce qui n'est pas le cas de 1 !!)

2- EFFETS SUR LES OCCUPANTS

Lors de la sortie des hangars, lors de la traction des avions vers leur poste de parking, prendre garde à ne pas glisser sur des surfaces gelées ou verglacées. Penser à bien se couvrir, particulièrement les enfants. Lors de l'utilisation des systèmes de chauffage cabine, penser à bien regarder le détecteur de CO car le risque est réel en cas de d'assombrissement de la couleur de sa pastille.

3- EFFETS SUR LES EQUIPEMENTS

Pour nos avions équipés de pitots chauffants, ne pas hésiter à les mettre en fonction avant le décollage, mais ne pas oublier de les couper après l'atterrissage.

Rappels réglementaires utiles

Licence PPL

1- PROROGATION

La licence est valable à vie. Pour en conserver les privilèges, il faut effectuer une prorogation de la qualification de classe (SEP) associée, valide 24 mois. Il faut pour cela justifier, de 12 hdv dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification de classe, dont un vol d'1h minimum avec un instructeur. La prorogation se fait facilement par le pilote via le site SIGEBEL.

2- RENOUELEMENT

Si les conditions de prorogation ne sont pas réunies, il faudra effectuer une évaluation préalable à un test en vol (renouvellement) qui est le test PPL, un peu allégé.

Licence LAPL

Il n'y a pas de renouvellement ou de prorogation pour la LAPL (pas de qualification de classe associée), mais des exigences d'expérience récente pour pouvoir exercer les privilèges de sa licence.

La validité du LAPL est glissante : vous devez justifier de 12 hdv dans les derniers 24 mois, dont 1h avec instructeur. Si ces conditions ne sont pas remplies, il faut repasser un test avec un FE.

Attention, aujourd'hui Private Radar ne sait pas vérifier votre expérience glissante LAPL. C'est à vous de vous assurer d'avoir les 12 hdv dans les 24 mois.

RAPPELS MANEX A.C.D

REGLES ET PROCEDURES APPLICABLES AVANT LE VOL CONDITIONS POUR PILOTER UN AVION DE L'AEROCLUB EXIGENCES REGLEMENTAIRES

- Etre titulaire des titres individuels réglementaires nécessaires pour entreprendre le vol prévu (qualification de classe, variantes, qualifications supplémentaires éventuelles, aptitudes, habilitations...)
- Tout pilote est responsable de l'état de validité de ses titres pour le type d'aéronef ou le type de vol prévu.
- Satisfaire aux conditions réglementaires d'expérience récente concernant l'emport de passagers (3 décollages et 3 atterrissages dans les 3 derniers mois ; pour le vol de nuit, 1 des 3 décollages et atterrissages doit être effectué de nuit dans les trois dernier mois).
Etre titulaire d'un certificat médical en cours de validité.

Certificat médical

Tout arrêt de travail supérieur à 30 jours doit faire l'objet d'une nouvelle visite aéronautique avant tout vol.
