



SAMEDI 30 JUIN 2018 : TOUS AU CLUB POUR FÊTER LES 85 ANS !

LE MOT DE GUILLAUME, NOTRE CHEF-PILOTE

Voici un mois que le printemps a débuté, et enfin la météo commence à être plus clémence. Nous avons tous rongé notre frein pendant cet hiver pluvieux, mais maintenant notre activité peut enfin reprendre sereinement.

Je vous rappelle - en particulier pour ceux qui étaient absents à l'AG - qu'un vol annuel avec instructeur est maintenant obligatoire. Donc faites le point sur la date de votre dernier vol en double commande. Aucun programme ni durée imposé ; c'est une occasion de répondre à vos interrogations, et de vous ré-entraîner en fonction des avions sur lesquels vous volez, et du type de vol que vous réalisez ou souhaitez réaliser.

Je vous rappelle également que nous avons mis en place la rubrique «cours théoriques» dans l'onglet VOLER de notre site. Vous y trouverez en particulier un cours Performances dont la connaissance est indispensable pour voler en toute sécurité par température élevée.

Nous assistons dans nos régions à la remontée des oiseaux migrateurs, friands de nos aérodromes pour leurs escales. Je vous propose donc dans ce numéro quelques informations et réflexions sur le péril aviaire avec notre activité d'aviation légère.

Bonne lecture et bons vols à tous !

Guillaume BEAUFILS
06.79.85.47.25

LES CONSEILS DE STICK ET RUDDER

Ce qui permet de contrôler la trajectoire, c'est l'assiette et une puissance.



- En cas de collision avec un oiseau avant la rotation, j'interromps le décollage, l'avion n'est peut-être plus intègre !

Les recommandations suivantes sont valable pour tout les avions du club :

En cas d'information de vitesse douteuse (collision avec un oiseau, oubli du retrait des flammes, eau dans le pitot lié à de la pluie, ou pour toute autre raison)

- Phase de roulage au décollage → interrompre ce dernier.
- Juste après l'envol, assurez-vous d'être plein gaz (en gardant la main sur la manette), laissez accélérer l'avion pour être sûr d'être sorti du 2nd régime, puis capot sur l'horizon.
- En vent arrière, assiette intermédiaire (entre pallier croisière et montée) 2200tr/min, la réchauffe tirée et un cran de volet.
- En base : quand vous estimez être sur le plan, 1500tr/min.
- En finale : plein volet sans vent, 1700 à 1800tr/min.

Notez : Le GPS donne une information de vitesse sol exploitable

Réagissez à tout déclenchement de l'avertisseur de décrochage en réduisant l'assiette et augmentant la puissance.

Profitez de votre vol annuel avec Fl pour réaliser un exercice de panne de badin si vous ne l'avez jamais fait.

Enfin, en tour de piste à Graulhet : je tourne avant (ou après) la déchetterie, j'évite la verticale, la concentration d'oiseaux y est souvent très importante !

CALENDRIER DE L'AÉROCLUB :



- 12-13 mai : Journées Portes Ouvertes
9 juin : Jour le plus long (Journée Fédérale)
30 juin : 85 ans de l'aéroclub de Graulhet
27 juillet : HOP Tour des Jeunes Pilotes à Albi
29 juillet : Fly'In FFA à Aurillac pour l'arrivée du HOP Tour
8 septembre : Forum des associations de Graulhet

SÉCURITÉ - PRÉVENTION

Voici un REX sur notre sujet que vous pouvez retrouver dans les publications nationales des REX FFA ([Déclaration CG5W50VSUS](#))

Séance de tour de piste sur la piste 25D de Brest. Lors d'un toucher, l'instructeur détecte un banc d'oiseaux posé en bout de piste, qui risque de s'envoler au moment du re-décollage de l'avion.

Pour éviter une collision il interrompt l'accélération, et les oiseaux s'envolent à l'approche de l'avion. L'Aquila remonte la piste et se repositionne au seuil de piste pour un décollage. L'instructeur informe la tour de la présence des oiseaux.

L'Aquila accélère et au moment de faire sa rotation l'instructeur aperçoit deux oiseaux qui sont restés sur la piste. Les oiseaux partent de chaque côté de la piste sous l'aile de l'avion. L'équipage réalisera plusieurs tours de piste.

Au retour du vol, en descendant de l'avion l'équipage s'apercevra qu'un oiseau s'est fait embrocher par le tube pitot.



Exemple d'un Pitot de TB-20 «habillé» par un oiseau, attrapé au décollage de Montpellier en décollant face à la mer →

RAPPELS :

- Inscrivez-vous aux notifications REXFFA, c'est important !
- On ne se lasse pas de la regarder une nouvelle fois, la livrée de notre futur DR401 a été sélectionnée, 65 d'entre vous ont participés au vote. Merci à Daniel pour l'organisation de ce sondage, et MERCI à vous pour votre participation





LE RISQUE AVIAIRE, UNE MENACE À GÉRER...

Seriez vous prêt à affronter une telle situation ?

PUBLIÉ LE 23 DÉCEMBRE 2017 PAR FRANÇOIS BESSE (site aeroVFR)

aeronewstv.com/fr/transport/surete-securite-aerienne/3877-un-oiseau-fait-voler-en-eclat-le-pare-brise-dun-avion.html

Un risque sans doute en accroissement dans les années à venir

Le **risque aviaire** demeure parfois dans les esprits un problème plus associé à l'aviation commerciale qu'à l'aviation légère (sous-entendue à hélices...), avec l'**ingestion d'oiseaux** par les réacteurs, notamment en **phase de décollage et montée initiale**, générant des situations critiques. Le cas le plus emblématique demeure l'**atterrissage forcé dans l'Hudson** d'un A-320 dont les deux réacteurs ont été endommagés par la rencontre en vol avec des oies...

Malgré le différentiel de vitesse plus faible avec les avions légers, le **risque d'une collision aviaire demeure bien réel**, avec des dommages qui peuvent ne pas être de simples « bosses » mais entraîner la perte de l'appareil.

Plusieurs cas sont intervenus ces deux dernières années :

Janvier 2016 en Espagne, un TB-20 s'écrase (4 morts) après avoir perdu une partie de sa voilure à la suite d'une collision aviaire.

Mars 2016 toujours en Espagne, un Cessna 172S s'écrase (3 morts). Les restes d'un vautour ont été retrouvés à proximité de l'appareil.

Mai 2016 un DR-400 sur un trajet Espagne-France percute un vautour, avion détruit, équipage tué (3 personnes).

Août 2016 le pilote d'un Cessna 172S, au décollage de Lognes, ne parvient pas à éviter un vol d'oiseaux (plusieurs dizaines) en montée initiale, vers 200 ft. L'hélice et l'aile droite subissent des chocs. Le pilote se repose après un tour de piste basse hauteur (lien vers le rapport du BEA avec la photo ci-dessous).



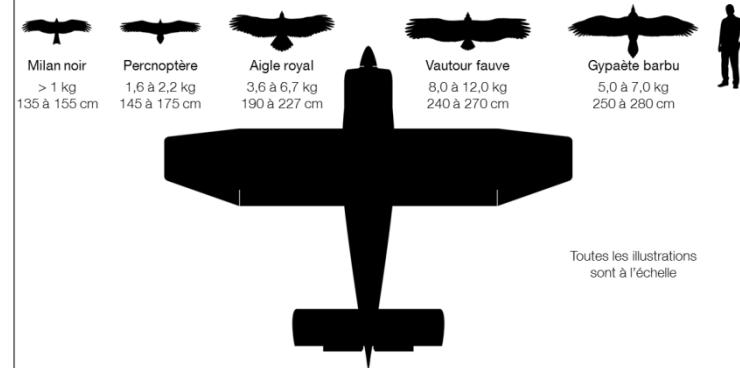
www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2016-0492.pdf

Novembre 2017 à Montpellier, un DR-400 en approche de nuit percute des cigognes. Le pare-brise éclate. Le pilote poursuit la finale et se pose sans autre dommage.

Ces événements montrent bien que le risque aviaire concerne aussi l'aviation légère, dans les **basses couches, mais aussi en croisière**, quelle soit basse (attention aux mouettes en longeant les falaises de Normandie...) ou haute (au passage de massifs montagneux). Les planeurs évoluant en secteur montagneux, au plus près des oiseaux, ne sont pas exempts de ces rencontres brutales avec des rapaces.

En 2017, un planeur Duo-Discus évoluant dans le Vercors a percuté un vautour. L'extrémité démontable d'une des voitures a été arrachée sous le choc, soit une perte de 1,90 m d'envergure environ.

Après analyse du comportement du planeur et en ayant trouvé une plage de vitesse permettant le contrôle de ce dernier, l'**équipage est rentré à son terrain à 35 km du lieu de la collision**, après avoir imaginé un instant devoir évacuer le planeur en vol.



Toutes les illustrations sont à l'échelle

Différents volatiles à la même échelle (...dont un DR400)

Le Service technique de l'Aviation civile (STAC/DGAC) a publié dernièrement un livret sur le risque aviaire en aviation générale, consultable et téléchargeable gratuitement. Chaque année, ce sont **plus de 800 collisions animalières** qui sont enregistrées dont une soixantaine jugées critiques.

www.stac.aviation-civile.gouv.fr/fr/publications/lutte-contre-peril-animalier-en-france

Cet ouvrage donne quelques recommandations pour « sécuriser les vols » :

- **Prévenir le risque lors de la préparation des vols :** en évitant les zones propices à une présence d'oiseaux.
- **Gérer le risque et adopter «les bons réflexes» :** garder ses distances, vigilance accrue dans certains secteurs, connaissances des « us et coutumes » des oiseaux en thermique ou vol de pente. Exemple : il est dangereux de passer sous un vautour car ce dernier, se croyant en danger, a souvent le réflexe de replier les ailes et de se « laisser tomber ».
- **Notifier les collisions animalières :** Il est rappelé que le « reporting » des événements de sécurité aérienne, et des collisions animalières en particulier, est fondamental et obligatoire dans le domaine de l'aéronautique via le règlement européen 376/2014, avec comptes rendus d'événements de sécurité pour l'aviation générale (CRESAG) devant être rédigés par les pilotes et transmis par les aéro-clubs à la Direction de la sécurité de l'aviation civile.

Date : 29 avril 2018 □ Rédaction : Guillaume Beaufils, Nicolas Bioche

L'Aéroclub de Graulhet est présent sur **Aéroclub Graulhet**

L'Aéroclub de Graulhet, c'est l'affaire de tous ses membres. Vous pouvez tous proposer des sujets aéronautiques pour être publiés sur cette newsletter.

A VOS PLUMES !!!