

There are 3 unusable quantities in aviation : runway behind, altitude above and air in the tanks

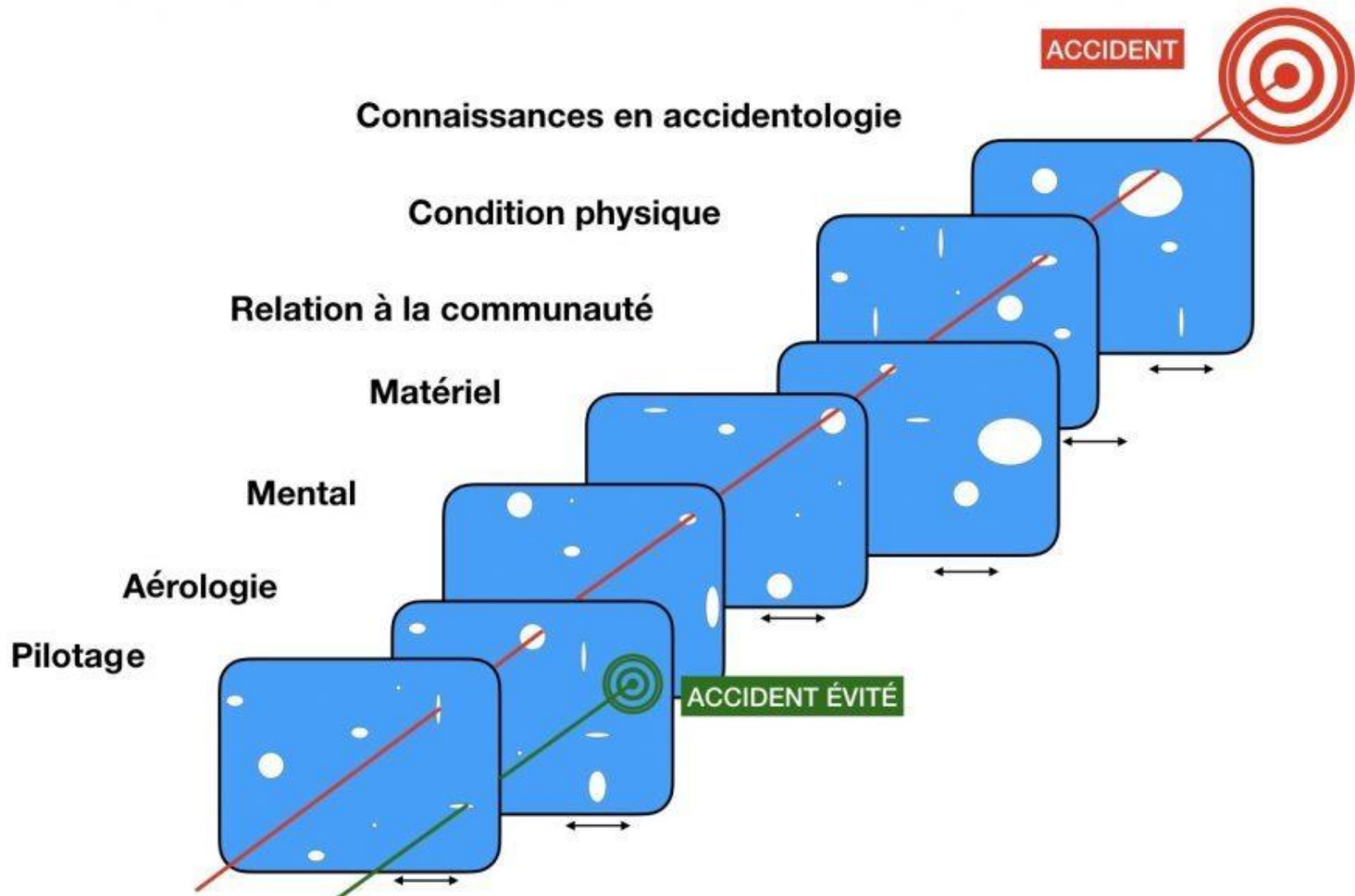


# PRÉVENTION SÉCURITÉ

Safety Corner – 9 septembre 2022



# RAPPEL



# Conseil : consulter régulièrement les REXFFA sur le site FFA



Très instructif !

**Les derniers REXFFA**

<http://rexffa.fr/PublicReport/Index?p=1>

Date publication	Ref.	Catégorie	Titre	Description
28/08/2022	<a href="#">4MPL2CN7BEW</a>	Environnement	<u>Endommagement hélice...</u>	<u>En retour de vol en fin d'après-midi, le...</u>
28/08/2022	<a href="#">3FZ6OWO5H93</a>	Matériel	<u>Ouverture partielle ...</u>	<u>En descente vers l'IAF de LFyy en IMC, e...</u>
26/08/2022	<a href="#">42PZBBPVOCS</a>	Facteurs Humains	<u>Remorqueur à contre ...</u>	<u>J'ai décollé de XXXX avec le F... vers...</u>
26/08/2022	<a href="#">3FZ6K6BSQDE</a>	Non défini	<u>Confusion entre deux...</u>	<u>Vol d'entrainement IFR, évènement durant...</u>
26/08/2022	<a href="#">3FZ6MXK1K0D</a>	Facteurs Humains	<u>Rapprochement danger...</u>	<u>La météo à LFxx était couverte avec un...</u>
26/08/2022	<a href="#">3FZ6O4K0KUQ</a>	Matériel	<u>Tour de piste adapté...</u>	<u>L'aquila revenait tout juste d'un vol, j...</u>
25/08/2022	<a href="#">409DZFP6IB6</a>	Facteurs Humains	<u>Oubli de clôture d'u...</u>	<u>Nous récupérons un avion après une longu...</u>
25/08/2022	<a href="#">409E4EB7ZPJ</a>	Matériel	<u>Signalement de fumée...</u>	<u>Au décollage de la piste 04 sur LFXX sur...</u>
20/08/2022	<a href="#">497YLHYXG96</a>	Environnement	<u>Risque d'incendie pa...</u>	<u>Conditions de l'évènement: température ...</u>
20/08/2022	<a href="#">3ON49HLQ8I5</a>	Facteurs Humains	<u>Utilisation de la ra...</u>	<u>A la suite d'une tentative de contact av...</u>
17/08/2022	<a href="#">HB5387PZ1C</a>	Facteurs Humains	<u>atterrissage en camp...</u>	<u>Après avoir étudié le dossier de vol et ...</u>
17/08/2022	<a href="#">4T0ERSV0X6J</a>	Environnement	<u>choc entre deux avio...</u>	<u>Lorsque le pilote rentre l'avion au hang...</u>
17/08/2022	<a href="#">4T0G44OE100</a>	Facteurs Humains	<u>Alarme bas niveau ca...</u>	<u>Je devais faire un vol de découverte de...</u>
17/08/2022	<a href="#">4QJTV5WQZ65</a>	Non défini	<u>Conflit de deux appa...</u>	<u>Je suis en vol solo en DR400, en tours d...</u>
17/08/2022	<a href="#">4QJTV03NSLR</a>	Facteurs Humains	<u>Oubli caches prises ...</u>	<u>Pour un vol prévu avec des passagers, j'...</u>
16/08/2022	<a href="#">4W2C02LC07J</a>	Facteurs Humains	<u>Penetration dans une...</u>	<u>J'avais un vol LFxx- LFzz de prévu ce ma...</u>

GA après 300' axe plan turb

Radio Failure, p-être c les autres

Intéressant, see and avoid...  
mieux que Voir & Être vu

Close your FPL

It's best to laugh

Attention à utilisation de la Rx

Aborted flight... ça peut arriver !

Manœuvrer les avions avec précautions

Bien c g ttes les alarmes visuelles & sonores

Intéressant

« Barre, Cale, cache » !

NOTAMS !!!!

# BEA – ACCIDENTOLOGIE ENSEIGNEMENT 2021

<https://bea.aero/bilans-etudes-1/enseignements-2021/avions-legers/>

LES THEMATIQUES dominantes des accidents :

<https://bea.aero/les-etudes-de-securite/>



# INTEGRATION TERRAIN NON CONTRÔLÉ

Réunion Prévention Sécurité  
ADMA - 9 septembre 2022

# Aides pédagogiques sympa

Version 3

INTEGRATION

## TERRAIN NON CONTRÔLÉ

Un terrain est non contrôlé lorsque :

- la fréquence est une **fréquence d'auto-information** (inscrite en A/A pour « Air to Air »)
- le vol est dans une **plage horaire d'absence ATS** (cf. page texte de la carte VAC)
- le terrain est un **aérodrome AFIS**

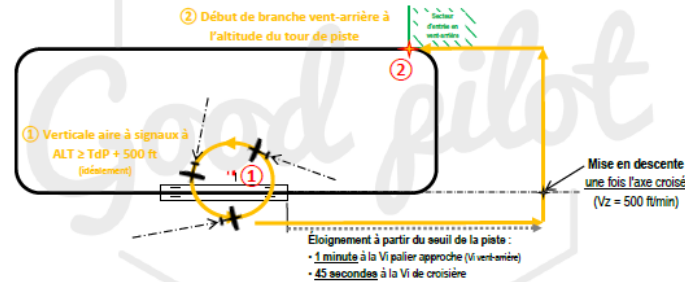
### Procédure d'intégration

#### RÈGLEMENTATION

- ① Procéder à l'examen de l'aérodrome (...), sauf impossibilité, à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome
- ② S'intégrer en début de vent-arrière

#### BONNE PRATIQUE (pour respecter la réglementation)

- ① Passer à la verticale de l'aire à signaux à **≥500 ft au-dessus du tour de piste publié** (si réalisable -météo, zone, etc.-)
- ② Arriver en début de vent arrière à l'altitude du tour de piste



### Conseils

- Réduisez votre charge de travail en anticipant : vous pouvez **réduire la vitesse et compenser votre avion avant l'arrivée** à la verticale de l'aire à signaux,
- En début d'éloignement votre champ de vision sur le tour de piste est optimal : profitez-en pour identifier visuellement **un point au sol matérialisant le début de vent arrière**,
- Si le terrain est inconnu : utilisez une méthode de **calcul de l'éloignement** (exemple : 45 secondes depuis le travers du seuil de piste ou 30 degrés arrière par rapport au point d'aboutissement),
- N'oubliez pas les messages radio sur la fréquence d'auto-information.

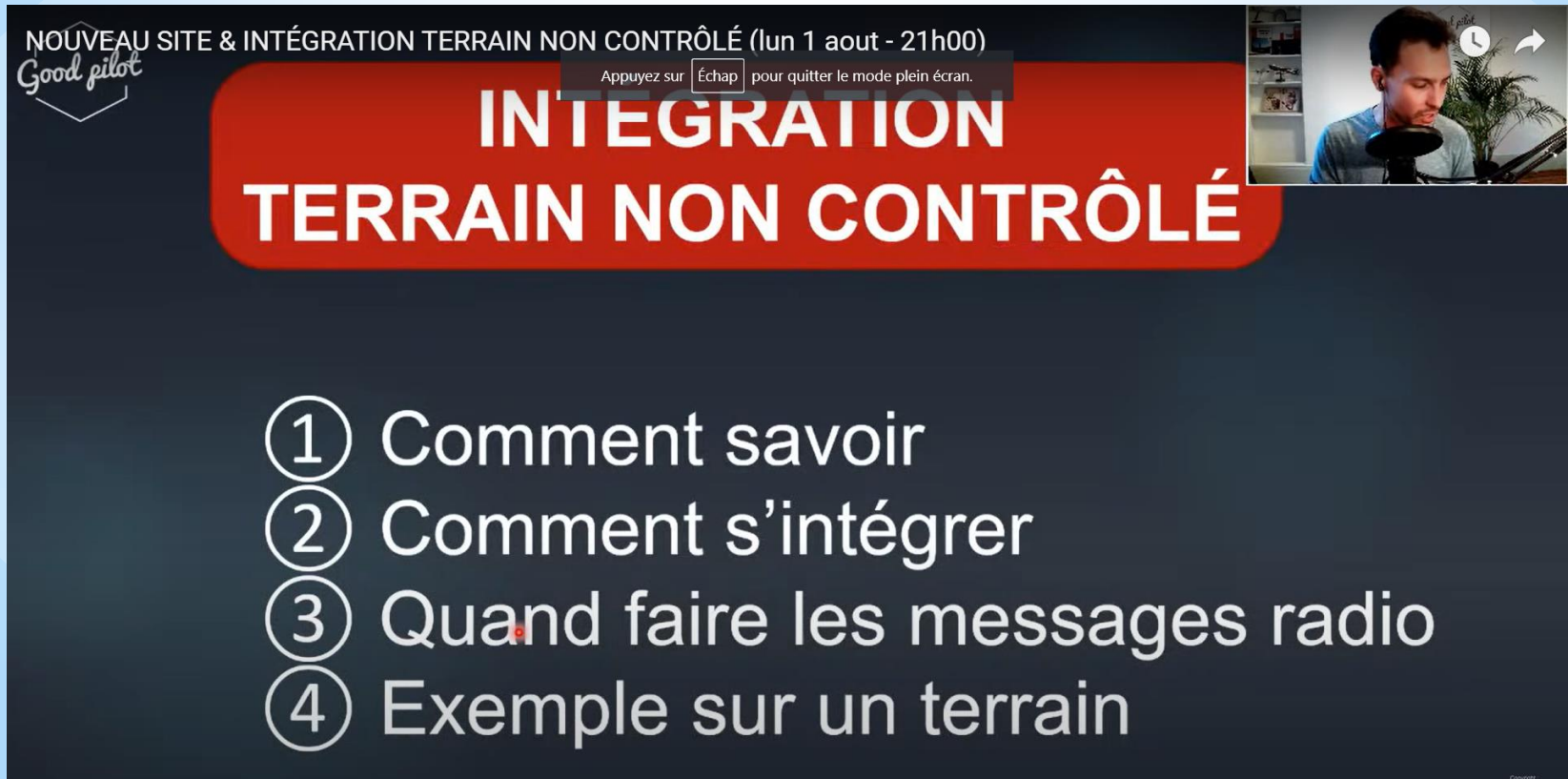
**Note** : un pilote peut se dispenser de l'examen de l'aérodrome à l'arrivée (①) :

- lorsqu'il a pris connaissance de la piste en service en exploitant les messages d'auto-information transmis par les aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ;
  - lorsqu'il a déjà connaissance du vent et des signaux pouvant être disposés sur l'aire à signaux et sur l'aire de manœuvre.
- permet d'éviter la verticale dans certains cas particuliers, ex. : largage de parachutistes vertical un aérodrome.

# INTEGRATION en TERRAIN NON CONTRÔLÉ

Voir Goodpilot

<https://www.youtube.com/watch?v=OQudmAb816w>



NOUVEAU SITE & INTÉGRATION TERRAIN NON CONTRÔLÉ (lun 1 aout - 21h00)

Appuyez sur **Échap** pour quitter le mode plein écran.

**INTEGRATION  
TERRAIN NON CONTRÔLÉ**

① Comment savoir  
② Comment s'intégrer  
③ Quand faire les messages radio  
④ Exemple sur un terrain

Goodpilot

Copyright



# RexFFA

<https://rexffa.fr/PublicReport/Details/1895>

## Classification de l'évènement

**La déclaration concerne** : Sécurité des vols (SV)

**Catégorie** : Facteurs Humains

**Nature du vol** : VFR Jour

**Conditions météo** : CAVOK

**Environnement** : Non Contrôlé (Classe F, G)

**Phase de l'évènement** : En approche finale

**Type de vol** : Instruction double commande

**Type d'évènement** : Infraction RDA

**Type d'aéronef** : AQUILA-AT01

**Equipement** : Instrumentation mixte (aiguille + GPS par exemple)

<b>Date et heure</b>	<b>29 avril 2022</b>
Exploitant	Club
Lieu	LFxx



# Leçons à retenir

1. **Réduire la vitesse** et trimmer l'avion **avant la verticale**
2. Lors du début de l'éloignement, **identifier le début de vent arrière**
3. Si le terrain n'est pas connu, utiliser **une méthode** en vent arrière pour **évaluer l'éloignement**
4. Et toujours : « **SEE & AVOID** » !

# Leçons à retenir

## « PETITE VARIANTE »

*Note 2 : Un pilote commandant de bord peut **se dispenser de l'examen de l'aérodrome à l'arrivée** :*

- lorsqu'il a **pris connaissance de la piste en service** en exploitant les messages d'auto-information transmis par les aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ;
- lorsqu'il a **déjà connaissance du vent et des signaux** pouvant être disposés sur l'aire à signaux et sur l'aire de manœuvre.

## « PETITE VARIANTE »

Cette variante peut être utile **pour la sécurité** par exemple dans le cas de :

- largages para à la verticale de l'aérodrome,
- de treuillage planeur en court,
- etc.



**Fly Safe!**

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**

# Prochains sujets proposés :

???

Niveau huile

Richesse (mixture)

PAS VARIABLE

Prochaine date : Samedi 2 juillet à 14H00