



RÈGLES PRATIQUES

TEMPS D'HIVER

07/12/2019

L'arrivée de l'hiver et les phénomènes météo que nous subissons avec de fortes précipitations et de grands cumuls de pluie sont des facteurs déterminants qui impactent nos vols.

Voici 5 éléments pour vous permettre d'appréhender cette arrivée de l'hiver et ses conséquences sur vos vols ...

Élément n°1 : Votre visite pré-vol ...

- ✘ Il n'est guère évident d'effectuer sa visite pré-vol avec des températures froides et parfois dans le vent, être bien couvert ne suffit pas,
- ✘ Attention dans ce cas à ne rien laisser de côté lors de cette inspection, tout oubli ou omission pouvant avoir de graves conséquences. Les interruptions de tâches doivent être évitées durant la pré-vol et vous devez rester concentré(e),
- ✘ Les abonnés au REX FFA et à la liste des publications nationales des 7 derniers jours en ont eu l'illustration avec un pilote expliquant comment, tous les ingrédients étant réunis, il a fini, au bout d'une pré-vol incomplète, par oublier d'enlever la barre de manœuvre sur son avion ([DéclarationDo4QIP2MXE](#))

Élément n°2 : Le démarrage et la mise en température du moteur de votre avion ...

- ✘ Contacts vérifiés sur off et clé enlevée, un brassage de l'hélice est une première étape pour, en quelque sorte, réveiller le moteur de votre avion,
- ✘ La capacité de votre batterie à répondre à un démarrage par temps froid est aussi essentielle, de même que le respect des items de démarrage par temps froid figurant sur votre check-list,
- ✘ Laisser chauffer votre moteur est un gage de bonne utilisation et permet au moteur de votre avion d'arriver, tout d'abord aux bonnes températures de fonctionnement et à terme, peut être plus facilement au bout de son potentiel,
- ✘ Avez-vous, dans votre club comme dans beaucoup de clubs, un forfait chauffe moteur qui permet, sans frais pour le pilote, la mise en température du moteur ? D'autres clubs préfèrent le temps bloc-bloc (réglementaire) qui permet au pilote de laisser le moteur chauffer tranquillement,
- ✘ Avant d'entreprendre le roulage, pensez à évacuer la buée de la verrière.

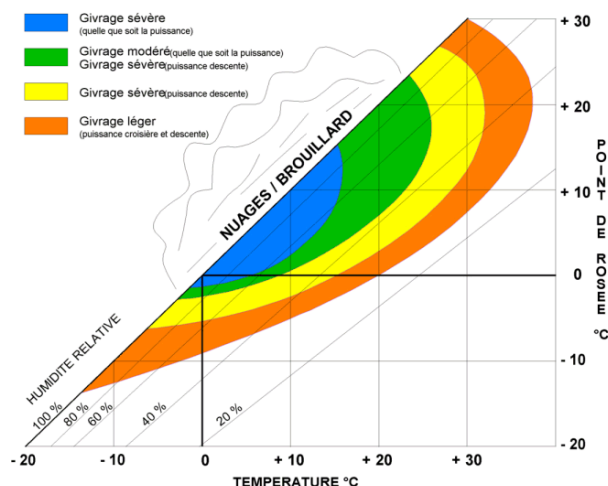
Élément n°3 : La météo et la durée de jour ...

- ✘ Même si de belles journées hivernales sont propices à de beaux vols, force est de constater que l'hiver est aussi souvent synonyme de plafonds bas, précipitations ou encore mauvaises visibilités qu'une bonne préparation des vols permettra de prendre en compte,
- ✘ Attention aussi à la durée du jour qui réduit de façon significative l'amplitude de vos vols dans une journée d'hiver, d'ailleurs avez-vous constaté qu'un CS+30 en hiver donne une obscurité beaucoup plus forte qu'en juin... Il faut aussi prendre cela en compte lors de vos retours de navigation,
- ✘ A ce sujet, savez-vous que votre licence/assurance FFA vous permet, sous certaines conditions, d'activer une assistance interruption du vol et ainsi de vous éviter la tentation de l'obstination d'un vol retour qui pourrait mal se terminer ? RDV au dos de votre licence fédérale.

Élément n°4 : Les phénomènes de givrage en général ...

- ✘ Il existe deux types de givrage pour notre aviation légère : le givrage cellule et le givrage carburateur, et il ne faut pas confondre les deux phénomènes
- ✘ Pour le givrage cellule, on peut le trouver lors de conditions givrantes en vol VFR, notamment dans des zones d'eau surfondue lors d'un phénomène de surfusion,
- ✘ Ce phénomène dangereux modifie sensiblement l'aérodynamique de votre avion et la masse de la glace sur la cellule et les ailes est très loin d'être négligeable. Il existe un symbole météo spécifique sur les cartes TEMSI pour indiquer une possibilité de givrage cellule. Encore une fois une bonne préparation des vols côté météo pourra vous éviter le pire !
- ✘ Le givrage carburateur est également d'actualité par temps froid et humide, au roulage et en vol, par températures très froides ou pas ... !! Effectivement, le rétrécissement de la section du carburateur fait que la température à cet endroit diminue de 10 à 20° environ. Il suffit d'un peu d'eau et cette section peut se retrouver bouchée par de la glace, empêchant ainsi le moteur de continuer de fonctionner... Votre instructeur favori pourra vous en rappeler la détection et le traitement !

- ✘ Le diagramme ci-dessous vous permet de mieux appréhender le phénomène de givrage carburateur et de déterminer si, entre température de l'air et température du point de rosée, vous risquez d'y être exposé,



Elément n°5 : La dégradation de la piste, surtout quand elle est en herbe ...

- ✘ Le drainage plus ou moins efficace de votre piste en herbe dégrade les performances et le comportement de votre avion. Dans tous les cas ne passez pas à côté d'une étude sérieuse des conditions du jour, et sachez renoncer le cas échéant,
- ✘ Déterminez-vous des butées, si votre manuel de vol précise que vous devez décoller en 600 mètres, alors repérez, avant votre décollage la zone vers laquelle votre avion doit quitter le sol... Si vous dépassez trop cette zone, interrompez le décollage !
- ✘ Attention à votre freinage lors de l'atterrissage, un blocage des roues pouvant rendre impossible le contrôle de votre trajectoire sur la piste,
- ✘ Sur piste en dur, le gel ou l'accumulation d'eau peut également vous compliquer les choses,
- ✘ Une bonne préparation du vol, si vous voulez naviguer, vous signalera, au travers des NOTAMs, les aérodromes dont les pistes sont dégradées ou impropres à l'utilisation,
- ✘ Vous n'échapperez pas, à l'issue de votre vol, à un nettoyage de votre avion, ce qui constitue un bon moyen de faire une visite après vol, toujours intéressante pour déceler des éléments liés à la sécurité des vols.

En conclusion ?

- ✘ Chaque saison a des conséquences sur vos vols qu'il ne faut pas négliger et le cadre hivernal n'y échappe pas,
- ✘ A vous, en tant que pilote, à utiliser les outils à votre disposition pour
 - ✘ Bien cerner l'utilisation de votre avion,
 - ✘ Bien adapter votre comportement de pilote à la situation,
- ✘ Et dans tous les cas, rapprochez-vous de votre instructeur favori pour des explications plus détaillées.

Bons vols !

La Commission Formation FFA