



BULLETIN SECURITE DE L'ACDF

COMMISSION SGS

BULLETIN N° 20 DU 29 juillet 2020

INFORMATIONS ET CONSIGNES PAR FORTES CHALEURS / HUMAINES, TECHNIQUES, RECHAUF CARBU.

CHALEUR = DANGER : ANTICIPER.

Se protéger du soleil : - port d'une casquette...

- lunettes de soleil adaptées

Aérer le cockpit

Boire abondamment :

- de l'eau !

- prévoir des arrêts...

La chaleur accroît la fatigue : en tenir compte dans votre organisation des vols (horaires, durée, altitude, temps de pause...)

Prendre en compte les **performances dégradées du moteur** : distance de décollage augmentée, pente de montée plus faible, portance diminuée.

En cas de doute : pas de doute ! Contactez votre instructeur ou reportez votre vol

RECHAUFFE CARBURATEUR ???

Le manuel de vol du PA 28 (section 3) nous informe : « Dans certaines conditions atmosphériques humides, lorsque la température est comprise entre -5 et +20 °C la formation de glace dans le circuit d'admission est possible, même en été.

Mais, en dessous de -5 et au dessus de +20, il est inutile d'actionner la réchauf carbu.

Concernant l'Evektor, nous vous invitons à consulter le SGS n° 18 du 27/10/19 et les particularités de ce moteur.

Les phénomènes de canicule ou de fortes températures qui deviennent habituels ont de fortes conséquences sur les organismes mais également sur nos avions et ce, en termes de performances.

RÈGLES PRATIQUES TEMPERATURES ELEVÉES

Voici 6 règles pratiques pour vous poser les bonnes questions et vous aider à y répondre.

1/ Que connaissez-vous de l'altitude-densité ?

L'altitude-densité est l'altitude-pression corrigée en fonction des variations de température. La densité de l'air diminue avec l'augmentation de la température mais également, et ce phénomène est bien connu des pilotes de montagne, avec l'altitude.

2/ Comment l'altitude densité impacte votre vol ?

Un air moins dense provoque une dégradation des performances de votre avion, moins de portance, une moindre puissance du moteur, des performances en montée plus faibles et des distances de décollage ou atterrissage plus grandes.

Le rendement plus faible de l'hélice de votre avion dans un air moins dense est un facteur supplémentaire, tous ces facteurs peuvent amener à un accident suite à la non prise en compte de cette dégradation des performances.

3/ Quelle correction appliquer ?

A partir de l'altitude standard, 15°C au niveau de la mer et une diminution de 2°C par 1000 ft (ou 0,6°C par 100m), l'altitude-densité augmente ou diminue de 120 ft pour 1°C d'écart de température.

Si, au niveau de la mer, la température est de 30°C, l'altitude densité est de 15°C $(30 - 15) \times 120 \text{ ft} = 1800\text{ft}$.

En termes de performances il faut donc considérer que vous êtes sur un aérodrome d'altitude 1800ft.

4/ Comment calculer ses performances en cas de températures élevées ?

Vous volez sur un aérodrome dont l'altitude est 2000ft avec une température au sol de 35°C.

En appliquant la décroissance de la température de 2°C par 1000ft, la température standard sur votre aérodrome est de

15°C - 4°C soit 11°C

L'écart de température est donc de $35 - 11 = 24^\circ\text{C}$ et votre altitude densité est de $24 \times 120\text{ft} = 2880\text{ft}$ auquel il faut ajouter l'altitude de l'aérodrome, soit 4880ft.

Cela représente donc une différence de 2880ft qu'il va falloir intégrer dans vos calculs de performances.

Le même type de calcul pour un aérodrome avec une altitude pression plus importante (5000ft) et 35°C aboutirait au même type de résultat (Altitude densité 8600ft) et un écart conséquent de 3600ft.

5/ Quelle conséquence sur la distance de décollage ?

Sur nos avions légers, la distance de décollage augmente de 10% pour 1000ft d'altitude-densité au-dessus de l'altitude-pression.

Dans l'exemple de notre aérodrome à 2000ft, l'augmentation de la distance de décollage serait de 28,8%.

Dans l'exemple de notre aérodrome à 5000ft, on a une augmentation de 36%.

6/ Quelle autre conséquence ?

Si vous atterrissez avec une vitesse indiquée de 60kts, votre vitesse indiquée ne prend pas en compte l'altitude-densité, mais votre vitesse vraie subit les effets de l'altitude-densité.

La différence entre vitesse vraie et vitesse indiquée est de +2% pour 1000ft d'altitude-densité.

Cette différence peut entraîner une augmentation de la distance d'atterrissage et rendre votre avion moins facilement contrôlable.

Au niveau de la mer, la différence est négligeable.

Dans l'exemple de notre aérodrome à 2000ft, avec une altitude-densité de 4880ft arrondie à 5000ft pour faciliter le calcul, la différence est de +10% soit une vitesse vraie de $60 + 10\% = 66\text{kt}$

Dans l'exemple de notre aérodrome à 5000ft, si vous faites le calcul, vous trouverez une différence de 17% soit une vitesse vraie de 70kt.

En conclusion ?

De fortes températures ont de multiples impacts significatifs sur les performances de votre avion :

- o Distance de décollage augmentée,
- o Performances en montée fortement dégradées,
- o Moteurs moins bien refroidis et sujets à la surchauffe.

La prise en considération de ces impacts associée à une connaissance précise du manuel de vol pour calculer les performances de votre avion vous permettra de bien prendre en compte et d'atténuer les risques dans le cadre de la sécurité.

Si nos avions souffrent et sont moins performants, nous, pilotes, mais également nos passagers sommes également mis à rude épreuve. Avec les fortes chaleurs, comme pour nos avions, nos performances physiologiques vont être altérées. Il ne faudra pas oublier de se protéger, de s'hydrater et garder à l'esprit que nos capacités de jugement seront également dégradées.

A l'instar de quelques aéroclubs, posez-vous la question d'entreprendre un vol dans les périodes les plus chaudes de la journée quand la canicule est là.

Bons vols !

La Commission SGS

DELEGUE SGS DE L'ACDF : CLAUDE ASSALIT ☎ 06 70 02 70 36 clau.assalit@live.fr
RESPONSABLE PEDAGOGIQUE : JACKY GILLOT ☎ 06 83 08 40 63

SECURITE