

Flash info sécurité des Ailes Tourangelles

EN BREF :

➤ Une 10/28 à LFEF ! :

Ça y est ! La nouvelle orientation magnétique des pistes de LFEF est entrée en vigueur le mois dernier après la mise en peinture de la signalisation horizontale sur la piste revêtue et la pose des panneaux des points d'attente. Un NOTAM a été diffusé pour informer les utilisateurs de cette modification en attendant la prochaine mise à jour de la carte VAC.

➤ Entretien des appareils :

Il est bon de rappeler qu'il est plus agréable et plus sécurisant de voler dans un avion propre. Pensez donc à nettoyer votre avion en retour de vol pour éliminer les éventuelles traces d'herbe sur les sabots de trains d'atterrissage et les insectes collés sur les bords d'attaque des ailes et profondeur sans oublier bien sûr la verrière. Vous trouverez dans le hangar tout le matériel nécessaire et adapté.

➤ Portes du hangar :

Les nouvelles portes du hangar Sud se manipulent si facilement et rapidement que certains en oublient de les verrouiller en position fermées ! N'oubliez pas d'abaisser le loquet de sécurité qui bloque la targette de fermeture des portes, sans quoi elles s'ouvrent sans problème depuis l'extérieur...

➤ Consignes sanitaires :

Avec cette 4eme vague COVID qui déferle sur le pays, on rappelle que les consignes sanitaires pour nos vols s'appliquent toujours : Nettoyage de la cabine des avions et des organes extérieurs manipulés lors de la pré-vol avec des lingettes désinfectantes. Port du masque lors des vols en DC ou avec des passagers qui ne sont pas membres de votre foyer familial.

➤ Vol par temps chaud :

En cette période estivale, même si jusqu'à présent on ne peut pas dire que nous ayons eu à subir des périodes caniculaires, il est important de prévoir d'emporter une boisson pour un vol de navigation, on peut rapidement se déshydrater en vol....

LE TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE

ITEM	Objectif 2021	Situation au 16/04/2021	Tendance
Evènements sécurité à déclarer à l'autorité	< 1	4	
REX traités dans les 15 jours suivant leur émission	90%	Nbr REX : 7 Nbr traités : 4	
Diffusion des flash sécurité	5/an	4	
Conférences sécurité	2/an	0	
Réalisation actions PAS	90%	50%	

LE THEME DU BIMESTRE :

➤ Le devis de masse et centrage

Il est fondamental avant d'entreprendre un vol de s'assurer que l'on respecte la masse maxi autorisée et le centrage de l'appareil afin de respecter son domaine de vol.

Bien évidemment pour un vol local en solo ou à 2 avec des conditions de températures « normales » au départ de LFEF, nos appareils présentent des capacités et performances qui peuvent permettre de s'affranchir de faire ces calculs. Attention toutefois ! Si cela ne pose pas de problème avec les DR, il convient pour les EVSS de bien appliquer la consigne locale d'exploitation (2x40l maxi dans les réservoirs et équipage de 2x80kg).

En revanche, cette vérification devient dans tous les cas indispensables, même pour un vol local, si vous embarquez des passagers en place arrière, en particulier sur les DR42 ! Si de plus vous envisagez de partir avec un réservoir plein il est fort probable que vous soyez en dehors du domaine de vol, un calcul préalable s'impose donc...

Le calcul de la masse maxi et du centrage se fait à partir des données de la fiche de pesée qui figure dans la pochette des documents administratifs pour les DR400 et à partir des données de la section 6 du manuel de vol pour les EVSS.

Le calcul de la max maxi autorisée s'effectue en additionnant toutes les masses embarquées à celle de l'appareil à vide. Le total doit être inférieur à la MTOW (Maximum Take Off Weight) qui figure sur la fiche de pesée.

Point de vigilance : Sur le F-JT La MTOW est supérieure à la MLW (Maxi Landing Weight), en tenir compte pour le calcul des performances d'atterrissage.

Ensuite on multiplie chaque masse par le bras de levier correspondant en fonction de sa position afin d'obtenir les moments.

On additionne ces moments et on divise le total par la masse totale embarquée ce qui donne la valeur du moment résultant.

On reporte ces valeurs (masse et moment résultant) sur le diagramme de centrage et on vérifie que l'intersection des points est bien à l'intérieur du diagramme du domaine de vol. Dans le cas contraire, il faudra par exemple réduire la quantité de bagages emportée, diminuer la quantité d'essence embarquée et dans ce cas prévoir une escale pour « refueler » sur le parcours pour arriver à destination en respectant les règles d'emport de carburant, voire de renoncer au vol si les conditions ne peuvent pas être respectées.

Enfin, une fois que le respect du devis de masse et centrage seront confirmés, il faudra vérifier les limitations de l'appareil par rapport aux pistes des terrains de départ, de destination et de décollage. Les abaques qui figurent dans les manuels de vols, section 5 pour les EVSS et chapitre 5 pour les DR vous permettront de faire ces vérifications.

En cas de doute sur votre calcul, n'hésitez pas à demander à un FI présent au club de le vérifier.

De manière générale on retient que plus un terrain est situé en altitude et plus il fait chaud plus les performances de nos avions diminuent et les limitations pour les distances de décollage et d'atterrissage augmentent.

LA SECURITE C'EST L'AFFAIRE DE TOUS, BONS VOLS !

CPS : J-C PELLETIER