



N°6 Décembre 2021

Flash info sécurité des Ailes Tourangelles

EN BREF :

➤ EVSS :

En cette période froide et humide, le risque de givrage est important. Respectez bien les consignes de la check list : Réchauffe tirée après la mise en route si T° extérieure < 15°C jusqu'au roulage.

Vigilance en vol également, en croisière, si vous constatez une chute de puissance inexplicable c'est que vous êtes peut-être entrain de givrer. Dans ce cas, tirez la réchauffe et mettez la pompe électrique en service, la puissance devrait se rétablir, maintenez cette configuration jusqu'à votre atterrissage.

Nouveau : Un jeu de cales est disponible dans les EVSS pour bloquer la roulette de nez au parking en cas de stationnement avec un vent arrière, ceci évitera que l'appareil se déplace de son aire de stationnement tout seul.... N'oubliez pas non plus de fermer la verrière au parking à l'issue de votre vol, la verrière ouverte d'un EVSS est une excellente voile avec du vent arrière...





N°6 Décembre 2021

➤ **DR 400 :**

Rappel : Ne bloquer pas le bouchon de la jauge à huile ! Encore récemment il a été constaté des bouchons trop serrés qui nécessitent l'utilisation d'une pince pour les débloquent. Ceci endommage inutilement les bouchons **et peut provoquer le dévissage de la goulotte de remplissage.**

Après avoir vérifié le niveau d'huile, remettez le bouchon en place et l'amener juste « en contact » sur le col de remplissage. Il ne se desserrera pas et il n'y a pas de risque de fuite d'huile par cet orifice.

➤ **Consignes sanitaires :**

Pour donner suite à la reprise de la crise COVID, les consignes sanitaires et le respect des gestes barrières sont toujours d'actualité !

Rappel : 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.

➤ **Conférences Sécurité :**

Après la conférence sur le thème de la Communication radio qui doit se tenir le 11 décembre si les conditions sanitaires le permettent, une autre conférence est envisagée en Février/Mars sur la Météo. Tous les détails vous seront donnés par une communication spécifique.

LE TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE

ITEM	Objectif 2021	Situation au 30/11/2021	Tendance
Evènements sécurité à déclarer à l'autorité	< 1	4	
REX traités dans les 15 jours suivant leur émission	90%	Nbr REX 20 Nbr traités : 19	
Diffusion des flash sécurité	5/an	6	
Conférences sécurité	2/an	1	
Réalisation actions PAS	90%	90%	



N°6 Décembre 2021

LE THEME DU BIMESTRE :

➤ **DECOLLAGES ET ATERRISSAGE SUR TERRAIN MOU OU ENNEIGE**

La période hivernale que nous allons traverser va peut-être nous amener à utiliser des pistes en herbe détrempées, voire des pistes enneigées.

Il convient dans ce cas d'effectuer des décollages/atterrissages en conditions particulières. Voici quelques rappels de la technique à appliquer.

➤ **Décollage :**

Toujours dans les limites de sécurité, volets en position décollage.

- **Avions à train tricyclique :**

Déjauger la roulette de nez dès que possible par une action du manche en arrière ceci dès le début du roulage de façon à tenir l'avion sur le train principal, ce qui l'allège au mieux pour accélérer. Lorsque l'avion atteindra une certaine vitesse, il aura tendance à se cabrer davantage. Relâcher progressivement l'action du manche à tirer, l'avion décollera pratiquement tout seul. Le roulage semblera et sera plus long que d'habitude. Après décollage faire un palier d'accélération pour permettre de reprendre une incidence de vol plus confortable (moins proche des grands angles et donc du risque de décrochage) et de gagner en sécurité.

- **Avions à train classique :**

Maintenir la queue appliquée au sol (manche à fond en arrière) car l'avion aura tendance à passer sur le nez. Puis vers 0.6 de V_s relâcher doucement l'action du manche pour déjàuger la roulette arrière mais sans amener l'avion en ligne de vol c'est-à-dire en gardant la queue basse, l'avion décollera seul, ensuite palier d'accélération avant la montée.

➤ **Atterrissage :**

Approche normale, pleins volets avec atterrissage cabré. Dès le contact du sol il faudra maintenir le manche à fond en arrière afin d'éviter la roue avant de « bourrer » sur un avion à train tricyclique ou maintenir la roulette de queue plaquée au sol sur un train classique pour l'empêcher de passer sur le nez...

A noter que pour les 2 types d'avions, on essaie de faire rouler l'appareil en position cabrée, donc avec une traînée plus importante mais la portance qui en résulte allège l'avion qui « pèse » moins sur le sol, ce qui est meilleur compromis pour accélérer sur ces types de terrains.



N°6 Décembre 2021

ATTENTION !

Un terrain gras ou la neige peuvent facilement accroître la distance de décollage de 25%. Pensez à consulter le manuel de vol concernant les distances de décollage/atterrissage dans les conditions du jour pour vérifier que la piste ne devient pas limitative.

Si le terrain est trop gras ou la couche de neige de plus de 5cm, **s'abstenir de décoller**.

De même si en phase de décollage l'avion accélère mal ou prend trop de piste, **interrompre le décollage sans tarder**. Le freinage se fera naturellement selon l'état du terrain.

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

CPS : J-C PELLETIER