



Bonjour à tous,

Le printemps approche et après cet hiver de mauvais temps, vous êtes impatients de repartir survoler notre belle région. Malheureusement celle-ci est truffée de zones qui s'imbriquent entre elles rendant la lecture des cartes très difficile.

En pièce jointe vous trouverez une étude de ces zones qui devrait vous simplifier la tâche. Si tout n'est pas clair pour vous, les instructeurs sont à votre disposition.

Ils sont aussi à votre disposition pour tout exercice de pilotage que vous souhaiteriez revoir avant d'embarquer des passagers qui vous accordent leur confiance.

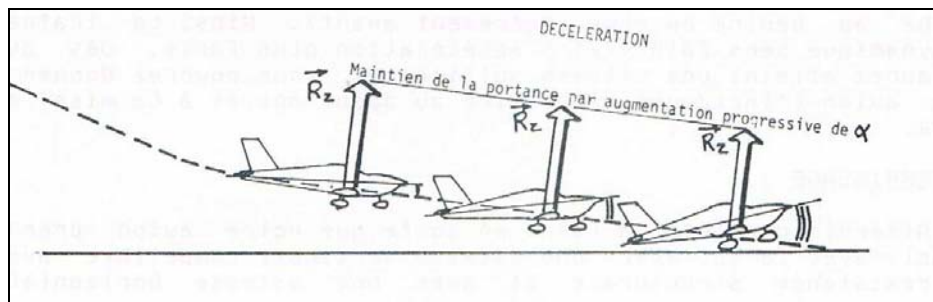
Ce deuxième bulletin 2015 sera consacré à trois sujets qui font l'objet de trop d'interventions du BEA et des commissions de disciplines.

- L'atterrissage qui se termine mal à la suite d'un manque de rigueur dans tout le circuit.
- La prudence au roulage
- La connaissance de l'espace aérien

L'atterrissage idéal :

Prenez le temps d'aller en bout de piste regarder les avions en cours d'atterrissage. Vous constaterez que cela tient plus souvent de l'appontage que de l'atterrissage avec toucher initial sur le train principal (le seul capable de supporter un taux de chute de 600 ft/mn). Les atterrissages 3 points répétés avec un **train tricycle** sont la principale source de shimmy sur nos avions et ont un coût mécanique non négligeable.

L'atterrissage **sur le train principal** est l'aboutissement d'une finale stable en vitesse, sur un plan 5% (3°) et de préférence dans l'axe de la piste.



Au toucher des roues du train principal, on maintient le manche en arrière pour garder l'assiette de ce DR 400.



Belle assiette d'un atterrissage sans volets.



Pour le PA 28 la technique est la même.

Comment assurer une finale stable :

- Compenser son avion dès le vent arrière en configuration approche.
- Compenser en finale après stabilisation
- Respecter la vitesse en finale :
 - o DR 400 / 120 : 110 KM/H – 60 NDS
 - o DR 400 / 180 : 125 KM/H – 68 NDS
 - o PA 28 / 180 : 66 NDS
 - o + KVE

En 2014 le **BEA** à été sollicité pour 12 cas de rupture du train avant sur des avions légers. Ces ruptures font suite à des rebonds mal maitrisés sur la piste. Ces rebonds sont dus à des atterrissages avec un vitesse excessive, un arrondi tardif et un toucher trois points le plus souvent.

Il faut penser que ces atterrissages trois points fragilisent la roulette de nez qui n'est pas prévue pour encaisser les efforts de l'atterrissage .

Les avions ont des ailes pour voler. Au sol ce n'est pas parce qu'elles ne servent plus à rien qu'il faut les oublier...

Actuellement le terrain de COURBESSAC possède un large parking devant les hangars et un chemin de roulement beaucoup moins large pour rejoindre la 36. Les pilotes sont donc bien entraînés à rouler au milieu d'un taxi-way étroit...à COURBESSAC.

Dans la préparation d'un voyage on étudie en détail la carte VAC, du circuit ...au parking, pour ne pas être surpris après l'atterrissage et chercher son chemin au roulage. En plus si vous sous déroutez sur un terrain non préparé la prudence au roulage est de rigueur. Vous allez surement vous présenter sur un parking inconnu avec un léger stress du au déroutement.

Sur un terrain avec des chemins de roulement en dur une ligne jaune en matérialise le centre. Sur un terrain en herbe les limites sont balisées en jaune. Il est facile de rouler au milieu. Avant d'entre sur le parking rien n'empêche de s'arrêter pour étudier sa future trajectoire.

Un petit REX :

Février 1980 un DR 253 décolle de Nîmes vers le terrain de Moret au sud de Paris. Le vol est prévu aller-retour dans la journée. Posé à Moret les deux pilotes décident de rester l'après-midi et de repartir le lendemain.

Le matin du départ la météo est celle de février dans la région parisienne...Ils décollent vers Nîmes. Au bout d'une demi-heure le plafond descend, ils suivent l'autoroute du 'soleil'. Le plafond descendant la pluie tombant, ils décident de se dérouter sur AUXERRE. Après l'atterrissage ils se dirigent vers le parking remplis d'avions légers. Le contrôleur demande un parking face à la tour. Le roulage s'effectue entre la rangée d'avion à droite et la barrière à gauche . Le saumon est à 50 cm de la barrière. Le pilote à droite surveille l'écartement avec les avions, le pilote de gauche également.

La barrière n'est pas rectiligne et devant la tour elle avance d'un bon mètre vers le parking. Le saumon touche le décroché. Le pilote coupe le moteur.

Vol aller : 2h 30

Retour en train : 12 h et une belle engu...par le mécano à l'arrivée qui montera à AUXERRE réparer le saumon du DR 253 en bois.

Donc prudence sur les terrains extérieurs. Préparez bien vos voyages.

Les cartes et les zones :

Beaucoup de pilotes sont réticents à ‘affronter’ certains secteurs de notre région. La complexité de l’espace aérien en est la première cause. En regardant la carte au 500 000 c’est normal. La carte au 250 000 a été éditée pour aider les pilotes à traverser ces secteurs. Malgré tout certaines limites de zones sont difficilement exploitables.

Dans le dossier envoyé en pièce jointe, vous trouverez les moyens de trouver les bonnes limites de zones et leurs gestionnaires. Cela demande un petit travail de fourmi, mais la récompense sera de pouvoir se promener partout dans la région sans risquer l’infraction.

Nous espérons que ce bulletin sera utile à la réalisation de vos prochains vols et voyages en toute sécurité. Volez prudemment et n’oubliez pas, ‘Quand on a un doute, c’est souvent trop tard...’

Bruno BOUDET

ANNEXE

FORMULAIRE DE COMPTE-RENDU

Le CSP s'engage formellement à la **confidentialité** et à la **conservation de l'anonymat du pilote** :

- à ne conserver aucune copie du compte-rendu sous quelque forme que ce soit,
- à ne révéler aucune identité ni aucun renseignement susceptible de retrouver directement ou indirectement l'identité d'une personne (auteur du compte-rendu ou autre personne impliquée).

Au cours d'un entretien, l'auteur du compte rendu indiquera au CSP les renseignements qui peuvent être conservés et ceux qui doivent disparaître. Dans tous les cas, les informations conservées comme celles diffusées en retour seront totalement rendues anonymes, c'est-à-dire que seront enlevés tous les renseignements permettant de retrouver, directement ou indirectement, une identité.

Le Président de l'aéroclub s'engage à ce qu'aucune sanction disciplinaire ne soit prise à l'encontre d'une personne qui révèle une préoccupation, un danger, un risque ou un événement en lien avec la sécurité dans le cadre du SGS ; bien entendu, une telle protection ne s'applique pas en cas de manquement manifestement délibéré ou répété.

Guide de rédaction :

Type de vol : Solo, double, local, voyage

Phase : pré vol, roulage, décollage, navigation, circuit...

Personnes concernées : Pilote, contrôleur, passagers...

Déclarant : Pilote, témoin au sol...

Avion : type précis DR 400/120, DR 400/180...

Environnement géographique : CTR, espace E, D, G, parking...

Données météo : Sur les lieux et METAR du plus proche terrain.

Résumé du problème :

Présentation chronologique des faits : toutes heures UTC

Ce formulaire rempli est à imprimer et sera déposé sous enveloppe dans la boîte aux lettres SECURITE ou adressé par mail au correspondant SGS.

FICHE DE DECLARATION D'EVENEMENT

Date de l'évènement :

Date de dépôt :

Nom et Prénom du pilote :

DONNEES RELATIVE A L'EVENEMENT

- Type de vol :
- Phase :
- Lieu :
- Personnes concernées :
- Déclarant :
- Avion :
- Environnement géographique :
- Données météo :
- Présentation chronologique des faits : HEURES UTC