

JUIN 2021 / N°9

NEWSLETTER

À LA UNE DANS CETTE NEWSLETTER :

Le mot de notre chef-pilote

Nouveaux lâchés et brevetés

Événements

Rappels

Sécurité & Prévention
+
Les conseils de Stick and
Rudder



LE MOT DE NOTRE CHEF PILOTE

JEAN-MARC CONDOM

C'est avec joie que nous pouvons enfin nous retrouver pour voler sans trop de contraintes après cette longue parenthèse. Et même si à Graulhet, nous ne survolons pas la Cordillère des Andes comme l'a fait Adrienne Bolland il y a tout juste 100 ans à bord de son Caudron G3, nous avons tous besoin de nous réentraîner et donc de voler pour pouvoir exercer notre passion en toute sérénité. Comme vous le savez, un de nos pilotes a vécu une perte de puissance au décollage sur le HR 200 il y a peu de temps et je tiens à le féliciter pour son sang-froid et sa réactivité qui lui ont permis de ramener l'avion après un tour de piste adapté. Cela n'arrive pas qu'aux autres et nous devons sans cesse maintenir nos compétences afin d'être prêt lorsque cela arrive. Pour cela, nous avons la chance d'avoir un excellent site internet comprenant toute la doc nécessaire sur nos avions, une flotte en très bon état et une nouvelle piste 09/27 ! Alors venez profiter des beaux jours pour voler et n'hésitez pas à appeler un instructeur si vous en ressentez le besoin, nous sommes à votre disposition pour que vous partiez en vol en toute sécurité.

Je vous souhaite un très bon été et d'excellents vols !

FÉLICITATIONS !

Depuis le début de l'année et malgré la crise sanitaire, félicitations à :

- **Loïc**, breveté PPL
- **Hugo**, lâché solo
- **Christophe**, breveté PPL
- **Romain**, lâché solo
- **Enzo**, lâché solo
- **Sylvain**, lâché solo

sans oublier nos instructeurs !



CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

12 Juin : Assemblée générale exceptionnellement par correspondance -> 40 votants avec approbation des résolutions à l'unanimité. **Le CA remercie les membres pour leur confiance.**

10 Juillet : journée de convivialité à l'aéroclub

21 et 22 Août : Championnat de France de pilotage de précision à l'aérodrome d'Albi.



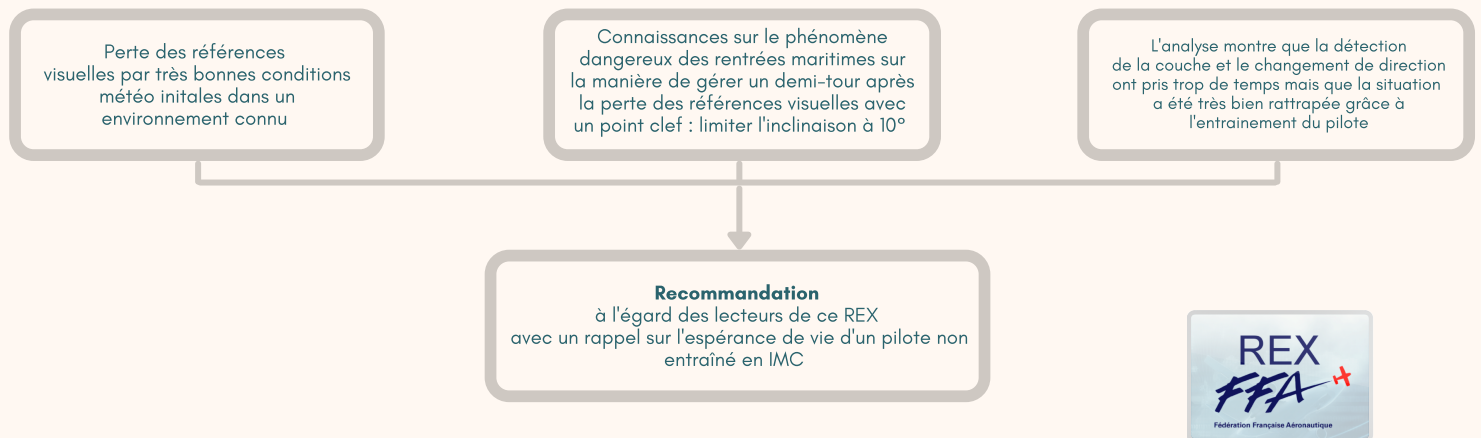
RAPPELS

- Changement de QFU de la piste: 09/27
- **Manipulation de la verrière du DR401 : le glissement de la verrière depuis l'intérieur se fait par la poignée simple et non pas par la poignée de verrouillage.**

SECURITÉ ET PRÉVENTION : LE REX

Le REX (retour d'expérience) est un système de partage de l'expérience à des fins d'**amélioration de la sécurité des vols**. Il s'agit d'une pratique qui existe depuis deux décennies dans l'aviation commerciale et qui a fait ses preuves. L'adhésion à ce système demande un peu d'énergie de la part de chaque pilote avec la volonté de **devenir un acteur de la sécurité des vols**.

Cette fois-ci, nous allons analyser un REX "passage en IMC". Ce passage en IMC peut intervenir rapidement et tout le monde peut y être confronté. Un pilote VFR ayant perdu les références visuelles voit son espérance de vie réduite à **trois minutes** en moyenne. Ce REX étant très instructif, nous vous invitons à le lire ici en intégralité.



Pour tout savoir sur le REX FFA au sein de l'aéroclub, cliquez sur l'image au-dessus.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Le pilote Graulhetois peut-il être concerné ? : **OUI** !



La France est entourée de 3427Km de côtes et par conséquent beaucoup d'aérodromes peuvent être concernés par les phénomènes météo associés. Des entrées maritimes remontent parfois jusqu'à Carcassonne !

La perte de référence visuelle est toujours possible en particulier si la situation météo a été mal évaluée.

- Comment auriez-vous géré cette situation ? Voici quelques éléments de réponse :

A 100Kt on parcourt 50m/s soit 1Km toutes les 20s. Avec 10° d'inclinaison à cette vitesse il faut 1min30s pour faire demi-tour avec un rayon de virage de 1500m soit quasiment le double de la piste de Graulhet. Comme l'a rapporté le pilote, avec le stress, cela peut sembler une éternité. Il faut bien sûr être équipé d'un horizon artificiel fiable, donc ne pas se mettre dans cette situation en J3. Dans la désorientation due à une telle situation, il faut être capable de lire le cap retour au conservateur de cap ou de connaître sa valeur en cas d'utilisation d'un EFIS en mode arc (mode d'affichage particulier des instruments).

Expérience = connaissance + entraînement

REX FFA de l'aéroclub : <http://rexffa.fr/Connection/LogOnStructureAccess/1608109017>



LES CONSEILS DE STICK ET RUDDER

Y a-t-il eu de nouvelles publications depuis ma dernière consultation ?

Dans chaque situation je me pose la question : **comment aurais-je géré la crise ?**

Si j'ai un doute sur le fait de déposer un REX alors...

il n'y a pas de doute !

Re-entraînez vous au VSV avec un instructeur, par exemple lors de votre vol annuel.



Pour garantir une bonne utilisation des avions, pensez à consulter les "manuels des particularités" uniques à chaque avion ici.
(Voler -> Document des avions)

Avec le retour des températures élevées, pensez à consulter le cours théorique "Performances" ici.
(Voler -> les cours théoriques)