




LA NEWSLETTER DE L'AC GRAULHET



N° 1

TOUS A L'AEROCLUB SAMEDI 22 MAI POUR UN PETIT COUP DE BALAI ET UNE PHOTO POUR LA DEPÈCHE

LE MOT DE GUILLAUME, NOTRE CHEF-PILOTE.

Une des manières d'améliorer la sécurité des vols est la prévention. Quand nous réfléchissons à une situation "délicate" en cherchant à y répondre en analysant les procédures avec un peu de bon sens, alors nous augmentons nos compétences et par la même occasion notre plaisir de voler.

C'est pourquoi je vous convie le 4 juin à 17 h au premier "**APERONAUTIQUE**" de l'aéroclub sur le thème des problèmes moteur.

L'idée de cette rencontre n'est pas de vous proposer un cours magistral, mais une nouvelle approche dont le but est d'échanger sur le sujet afin d'améliorer votre « conscience de la situation » face à ces problèmes.

Rédigé par Guillaume BEAUFILS (✉ 06 79 85 47 25)



SECURITE

L'été arrive à grand pas avec ses grosses chaleurs, son air moins dense et donc moins porteur.

Ne faites pas le plein complet de votre avion après un vol sauf si vous vous êtes entendu avec le pilote suivant et à condition de ne pas le laisser à sec non plus.

Précisez systématiquement sur le carnet de route la mention PP (plein partiel) ou PC (plein complet) dans la même case que le nombre de litres.

Par contre, ne lésinez pas sur le plein d'eau, pensez à vous hydrater!



RAPPELS

Les manuels de vol sont téléchargeables en version PDF sur le site internet de l'aéroclub dans la rubrique « Préparation des vols /documents avion ».

Vous pouvez donc les réviser de temps à autre au bord de la piscine avec un verre de rosé *mais toujours après un vol car « **si tu voles, zéro alcool** »

 Au hangar, avant de rentrer votre avion dans ses marques au sol, vérifiez que les autres avions sont rigoureusement dans leurs marques délimitées en jaune.

* à consommer avec beaucoup de modération.

Nous aurons la chance d'avoir parmi nous **M. Yann TORRES** du BEA qui nous apportera son expertise et avec qui vous pourrez échanger.

Et comme il est toujours agréable d'étudier dans la bonne humeur, je vous propose de poursuivre la discussion autour d'un apéritif dînatoire. Je réitérerai cette formule avec d'autres thématiques tout au long de la saison.

Les inscriptions pour le dîner (**10 euros, gratuit pour les élèves pilote de moins de 25 ans**) sont ouvertes jusqu'au 31 mai par mail sur gbeaufils.acg@gmail.com. Les enfants, parents, conjoints et amis seront les bienvenus.

VENEZ NOMBREUX !



LES CONSEILS DE STICK ET RUDDER

Par vent de travers, n'oubliez pas le manche dans le vent au décollage comme à l'atterrissement.

À 300 pieds, vérifiez votre vitesse avant de rentrer les volets. Vous devez être en accélération vers la vitesse de montée en lisse de votre avion.

Pour les volets mécaniques, faites-le doucement, la mécanique et vos passagers apprécieront.

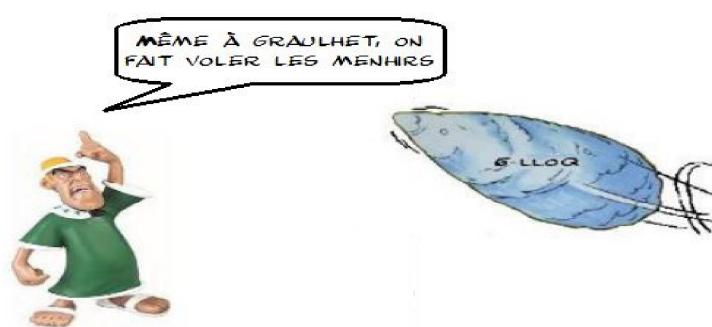
Avant de débuter la descente, si vous avez mixturé, n'oubliez pas de remettre plein riche.



Depuis le 15 avril 2015, la chaîne **AEROSTAR.TV** Aerostar TV a pris son envol.

Elle diffuse de nombreux reportages sur l'histoire de l'aviation, sur l'aviation légère ou commerciale, ainsi que des productions de l'Armée de l'Air, tous proposés également en replay (<http://www.aerostar.tv/>)

ORANGE: canal 109 / BOUYGUES : canal 221 / FREE : canal 149





MECANIQUE: c'est la rubrique de Mic dit « Cicéron »

Le saviez-vous?

Les magnéto équipant nos avions fonctionnent selon le principe de la « sécurité positive » ou « sécurité à manque ».



LES « ESSAIS COUPURE »

Késako la "sécurité positive"?

Pour des raisons de fiabilité, et donc de sécurité, les magnéto sont conçues pour créer chacune, de manière autonome, leur propre énergie électrique nécessaire à créer l'étincelle aux bougies.

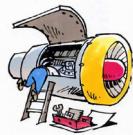
Ainsi, même en cas de panne de génération électrique totale, le moteur continuera à fonctionner. Mais alors, si les magnéto sont autonomes, pourquoi utiliser une clé « magnéto » (ou rotateur dans le Piper J3) me direz-vous ?

Justement, étant donné que ces magnéto sont autonomes, elles représentent un danger en cas de manipulation de l'hélice au sol. Cette clé sert donc à mettre « en panne » ces magnéto quand l'avion ne vole pas. Cependant, si le rotateur ou les fils servant à mettre les magnéto en panne sont cassés ou coupés, la/les magnéto continuera (ont) à alimenter les bougies d'allumage du moteur.

Puisque l'on arrête le moteur en tirant la mixture (ce qui arrête la distribution du mélange air-essence dans un but supplémentaire de sécurité au sol et pour contrer l'auto-allumage), comment savoir si la clé remplit parfaitement son rôle qui est de neutraliser les magnéto ?

Eh bien en faisant un "essai coupure" AVANT l'arrêt du moteur.

Or, un aller-retour trop rapide (comme souvent constaté) de la clé sur OFF, ne vous permettra pas de vous assurer que les deux magnéto s'arrêtent bien. En effet, lors du passage de la clé sur OFF, vous devez absolument constater l'arrêt du moteur et non une baisse partielle de régime qui pourrait être provoquée par l'arrêt d'une seule magnéto et non des deux.



La procédure est donc :

REGIME RALENTI COMPLET

Les essais coupure se font sous **1000 t/min** afin de minimiser le risque de détonation du mélange imbrûlé dans le pot d'échappement, après l'essai « coupure » (pas de Midas à Graulhet).

1. On coupe la première magnéto et « Coupe pas !!! » (normal, l'autre magnéto suffit au fonctionnement du moteur). A ce stade, si le moteur s'arrête, c'est que l'autre magnéto est en panne : **ARRÊTER L'AVION DE VOL** ;

2. On coupe la deuxième magnéto et on annonce « Coupe pas !!! » (encore normal, car là c'est l'autre magnéto qui suffit au fonctionnement du moteur). A ce stade, si le moteur s'arrête, c'est que l'autre magnéto est en panne : **ARRÊTER L'AVION DE VOL** ;

3. On coupe les deux magnéto (**temporiser une seconde**) et on annonce « Coupe !!! »

Constatez que le moteur tend à s'arrêter. (normal, les deux magnéto sont désormais en court-circuit et ne peuvent plus créer d'énergie) ;

IMPORTANT : à ce stade, si le moteur **NE S'ARRÊTE PAS FRANCHEMENT** avec la clé sur OFF, alors une magnéto continue à fonctionner sans la clé.

Après avoir rentré l'avion dans le hangar, il faut :

- Retirer et cacher les clés.
- Scotcher immédiatement un papier d'avertissement sur le cône d'hélice et dans l'avion.
- Prévenir l'aéroclub. (Jean-Marc CONDOM (jeanmarc.condom@free.fr / **06 76 85 13 62**)
ou Jean VALLAEYS (jeanvl@orange.fr / **05 63 72 20 98**).

LORSQUE TOUT EST NORMAL

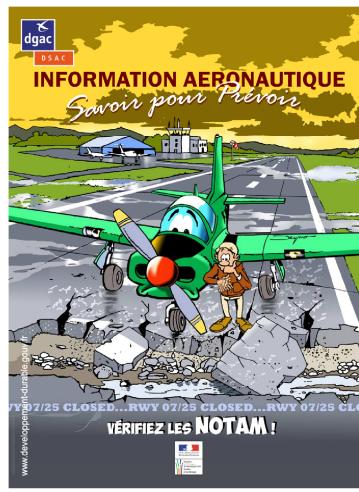
4. Revenir sur les deux magnéto ;
5. Remonter le régime moteur ;
6. Etouffer le moteur à l'aide de la mixture sur plein pauvre.

Les essais coupure sont terminés.

Maintenant vous savez. Vous voulez en savoir plus ? Vous avez des questions sur d'autres sujets ?

Les instructeurs y répondront dans la prochaine newsletter.

Rédigé par Michel CARRE, **responsable Sécurité** pour ceux qui ne l'auraient pas reconnu (michel.nath@hotmail.fr / **06 09 22 06 06**)



Sujet développé dans le prochain numéro