

## LA NEWSLETTER DE L'AC GRAULHET

N°4

# 066° + 180° = 226° ... QUEL CRÉTIN, NON MAIS QUELLE TRIPLE BUSE !

## LE MOT DE GUILLAUME, NOTRE CHEF-PILOTE

Pour commencer, une nouveauté sur le site du club dans l'onglet **devenir pilote** :

### La rubrique des cours théoriques.

Vous y trouverez :

- Un **manuel de procédures générales** qui regroupe les bonnes pratiques de l'aéroclub de Graulhet en complément des manuels de vol.
- Un **manuel de particularités avion** pour chaque matricule pour les lâchés-machine mais aussi pour se rafraîchir la mémoire quand vous l'estimerez nécessaire.
- Un cours **radiotéléphonie** indispensable aux élèves pilotes et utile aux brevetés qui souhaiteraient revoir quelques règles.
- Un cours **performances** qui tombe à pic avec la montée du thermomètre.
- Pour les pilotes ou futurs-pilotes du PA28, un **cours EFIS**, et un autre sur **la boîte de mélange de la radio**.

Tous ces cours sont consultables et disponibles au téléchargement au format PDF.

Si un cours est ajouté ou modifié, vous serez informé par mail.

### Quelques rappels et bonnes pratiques :

La plateforme de Graulhet présente une spécificité, une **double activité avion et planeur** en auto-information qui va battre son plein pendant l'été. Même si les choses se passent en général très bien, il convient de **préciser certains points**

Bon vol à tous.

Guillaume BEAUFILS ☎ 06 79 85 47 25

## CALENDRIER :

### 10 Juin : Jour le plus long

Tous les vols effectués entre 8h et 21h locale, et ayant une **durée minimale de 20 minutes** seront comptabilisés, le but étant de faire un maximum d'heures de vol (information et règlement dispo ici <http://www.ffa-aero.fr/FR/frmJour long.awp>)

**Toute la journée** : Rallye

(quelques créneaux disponibles. Pour s'inscrire : [aeroclubdegraulhet@yahoo.fr](mailto:aeroclubdegraulhet@yahoo.fr))

09h00 : Briefing rallye du matin

09h30 : 1 à 3 départs pour rallye du matin

12h00 : Repas midi

14h30 : Briefing rallye de l'après-midi

15h00 : 1 à 3 départs pour rallye de l'après-midi

17h30 : Résultats du rallye

18h00 : Remise des diplômes BIA

19h00 : Apéritif et repas de « Gala » à 20€

**Clôture imminente des inscriptions - ce soir, minuit ! – pour les repas.** Pour s'inscrire, rendez-vous vite sur le site du club, rubrique « Evénements ». Après il sera trop tard ...

16 Sept : Initiation au **rallye aérien à Graulhet**, organisé par le CRA Occitanie

## VÉLIVOLE – PILOTE AVION, QUELQUES POINTS ...

### • Choix du QFU :

Nous n'avons pas la même **gestion du risque**. Le **vélivole** souhaitera limiter le plus possible le décollage en 28 à cause du **risque de casse de câble sur la ville**, alors que le **pilote avion** souhaitera **éviter** le décollage ou l'atterrissage **vent arrière**.

Quand le **vent est faible**, il n'y a pas de doute possible, c'est la **10 pour tout le monde**.

La problématique se pose lorsque le vent devient tangent. Il convient alors de savoir évaluer si la manche à air se « réveille » à cause d'une ascendance qui passe, ou parce que le vent se lève vraiment.

Voici quelques réflexions : l'étude de la météo - obligatoire pour chaque vol - donne la tendance. Les **vélivoles** ont toujours un **briefing météo en début de journée** et mettent en place dans la matinée les planeurs au seuil qui correspond à la tendance du jour. Puis, ils débutent l'activité en fin de matinée ou en début d'après-midi. La bonne pratique consiste à **prendre le temps d'observer**, d'évaluer et de faire un briefing **avant la mise en route du moteur**. Il est toujours fortement recommandé de contacter par radio le « starter planeur » pour savoir si une remorqué va débuter dans le cas où vous envisagez utiliser le QFU opposé.

### • Risque de collision :

Il faut avoir à l'esprit qu'en **fin de journée**, les batteries qui alimentent les radios des planeurs finissent parfois à plat, qu'un message radio peut avoir été oublié ou vous avoir échappé, qu'un pilote peut s'être trompé de fréquence ou être en panne radio sans le savoir. La bonne pratique consiste encore à **prendre le temps d'observer** l'environnement sol et vol **tous QFU**.

Si vous êtes avec un avion aile haute, redoublez de vigilance. Dans vos intégrations pensez aux **zones de perte d'altitude** des planeurs (sur la VAC depuis janvier 2017)

Pour conclure, il faut toujours lever le doute quitte à retarder son décollage.

Si vous avez rencontré un problème, faites le remonter aux chefs-pilote planeur et avion et n'oubliez pas qu'un retour d'expérience profitera à tout le monde.

## RAPPELS :

L'aviation, c'est l'école de l'humilité.

Vous vous êtes fait avoir comme un bleu ? **Faites un REX**

Vous avez rencontré une situation imprévue ? **Faites un REX**

Vous avez constaté une situation potentiellement dangereuse ? **Faites un REX**

Si tous les pilotes du club jouent le jeu, alors tout le monde profitera de **1300h d'expérience chaque année** ... Et bien plus grâce aux **publications nationales** !

Trop peu de membres sont abonnés aux notifications... alors, **abonnez-vous** !



## LES CONSEILS DE STICK ET RUDDER

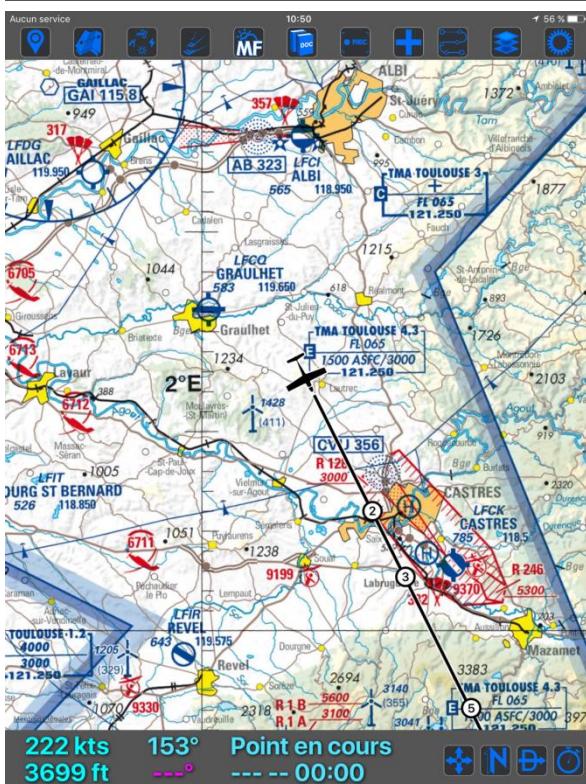
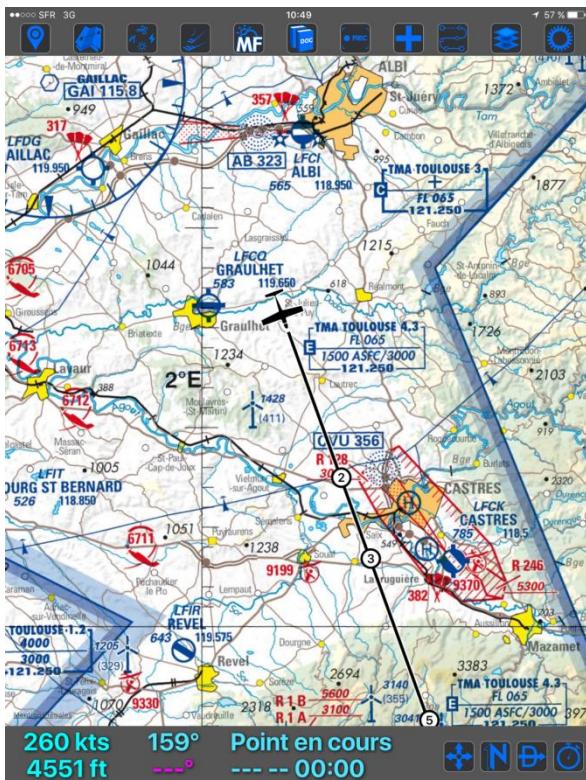
- Une **verrière propre** c'est plus agréable, surtout face au soleil!
- Si vous voyez un autre aéronef toujours à **relèvement constant**... alors il y aura **collision** !
- Sur le site du club, dans l'onglet "voler" puis "documents avions", tous les manuels de vol et check-list sont disponibles pour vous permettre de **garder le cap** !

## DE L'IMPORTANCE DU RESPECT DES CONDITIONS VMC

L'autre jour, de retour d'Orly vers Castres, passager à bord d'un ATR42 de HOP, je m'occupais avec mon iPad et l'application SDVFR.

là, en visualisant une situation intéressante il m'est venu l'idée d'écrire un article sur les conditions VMC dans les classes d'espace.

Ci dessous, voici deux captures d'écran de mon iPad, à une minute d'intervalle ...



Voici quelle était la météo ce jour là :

**LFCK 061000Z AUTO 32012KT 9999 BKN036 OVC043 06/01 Q1023**

Bref, une météo à aller jouer avec les nuages, sauf que l'ATR vous réserve une « surprise »...

Il va débouler des nuages à 3600ft verticale de Lautrec, à 1000Ft/min en descente, et à la vitesse sol de 260Kt soit un peu plus de 4 nautique à la minute !

### Analyse :

- A 3600ft verticale de Lautrec, nous sommes en **espace de classe E**.
- Le contact avec Toulouse INFO est **facultatif**.
- Vous devez **respecter à minima** par rapport aux nuages:
  - 1,5 km latéralement,
  - 300 m verticalement (soit 1000ft ...ou une tour Eiffel).

1,5 km correspond à moins d' 1 nautique, donc si vous respectez les conditions VMC minimales vous aurez, avec le pilote de l'ATR, 12 secondes pour vous voir et vous éviter ! Verticalement si vous respectez les 300 mètres vous aurez au maximum 1 minute...

...à condition de se voir de suite !

Et si vous êtes au même cap que l'ATR, alors vous ne le verrez jamais arriver.

### En conclusion :

- De nombreux terrains possèdent des approches IFR. On les retrouve sur les cartes 1/500000 avec un triangle rouge dans le sens de la percée : exemple à Albi
- Proche de ces terrains, plus que jamais, il est **indispensable de respecter les conditions VMC**.
- Le contact avec l'INFO est facultatif en classe E. Nous avons l'habitude de contacter l'INFO en navigation, mais quand on se contente d'un vol local ?
- L'utilisation du **transpondeur** en mode alti-codeur (mode C) est **impératif**. Il donnera des informations au système anti-collision (TCAS) de l'avion IFR s'il est équipé. A minima, l'avion IFR aura une information de trafic par le contrôle même si vous n'êtes pas en contact avec ce dernier.
- Pour ceux qui ne sont pas voltigeur, **avez vous pensé à la turbulence de sillage** ?  
(bonus : <https://youtu.be/4GkTR14NjUs>)
- **Voir et être vu** : nous avons équipé les avions de l'aéroclub avec des phares à LED. Il sont très efficaces et ont une durée de vie très longue, n'hésitez pas à les garder en permanence.

