

Newsletter SV mars 2019

Visite prévol

L'importance de cette visite n'est plus à démontrer pour le pilote quel qu'il soit, ni pour le type de machine volante.

Toutefois il n'est pas rare de constater que les réservoirs sont presque vides en prenant en compte l'appareil le matin à la sortie du hangar.

Toujours dans le respect de l'esprit club et de la convivialité nécessaire à notre activité favorite, il est toujours appréciable de refaire le plein pour le pilote suivant. Ceci est encore plus évident lorsque c'est le dernier vol de la journée et que l'appareil va être remis dans le hangar.

Au-delà de la simple convivialité, les réservoirs pleins risqueront moins les phénomènes de condensation préjudiciable à la sécurité des vols.

Retour d'expérience

La semaine dernière, un pilote et son instructeur sortent le **JJ** du hangar et le dirigent vers la pompe, une fois stationné, ils constatent une particularité sur le pneu gauche, une « escalope » en jargon aéronautique.

Il s'agit d'un méplat qui se forme lors d'un freinage trop appuyé entraînant un blocage momentané de la roue.

Un pneu de DR400 est composé de quatre couches de toiles, si vous constatez que ces toiles sont visibles, vous devez avertir un instructeur ainsi que notre mécanicien. Le risque d'éclatement à l'atterrissage est important avec une éventuelle sortie de piste et une destruction partielle ou totale de la machine sans parler des conséquences pour l'équipage.

Dans le cas cité, l'appareil a été remis en oeuvre grâce à l'intervention de notre mécanicien qui a changé le pneu et constaté la présence d'une deuxième « escalope ».

Si vous avez un doute sur votre atterrissage et votre freinage, ne laissez pas l'appareil au pilote suivant sans inspecter scrupuleusement les roues.



Bons Vols à tous.

Christian BLACHE