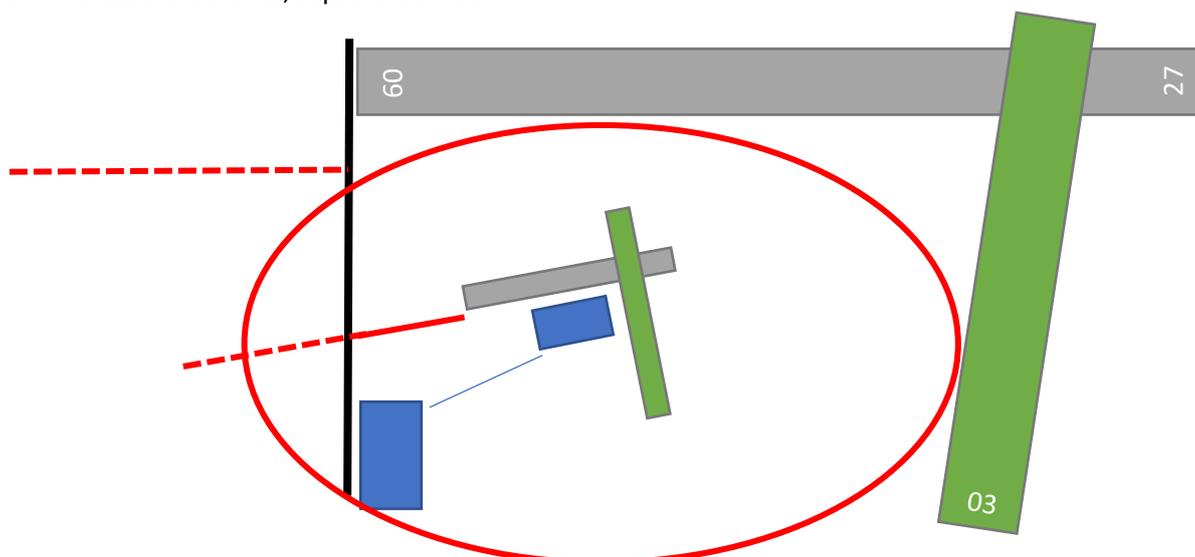


Diagnostic Culture Sécurité – Aéromodélisme Club de Saint-Omer

Objectif : estimer, par une série de questions de connaissance générale et de mises en situation dans le domaine de l'aéromodélisme, la perception de la culture sécurité au sein de notre club

1. Avez-vous déjà lu le règlement intérieur du club ?
 oui (quand ?) non
2. Les premières situations « à risque » dans notre activité de loisir, se rencontrent :
 - à la maison
 - en passant la barrière du club
 - en passant la porte du local
 - en sortant son modèle de la voiture
 - au sol
 - en vol
 - autre :
3. La **première** interface entre « nous pilote d'aéromodèle » et notre environnement immédiat se trouve :
 au sol : barrière d'accès au terrain par exemple en vol : avions grandeur, paramotoriste, etc.
4. Sur une échelle de 1 à 5 (1 étant le plus faible, 5 étant le score le plus élevé) la culture sécurité au sein de notre club: _____
5. Comment est abordée la sécurité au sein du club : (est-ce suffisant, trop floue, mal définie, trop dure / contraignante, etc.)
6. Lors de votre arrivée au club, les points de sécurité vous ont-ils été présentés ?
 oui (quand ?) non
7. Lors de votre 1^{ère} année / formation, les aspects de sécurité sont-ils présentés clairement ?
 oui (quand ?) non
8. Êtes-vous en mesure de définir le domaine de vol qui nous est alloué ?
 oui non

Sur le schéma ci-dessous, représenter le :



9. Comment est assurée l'anti-abordage entre « nous » et les avions « grandeur » ?

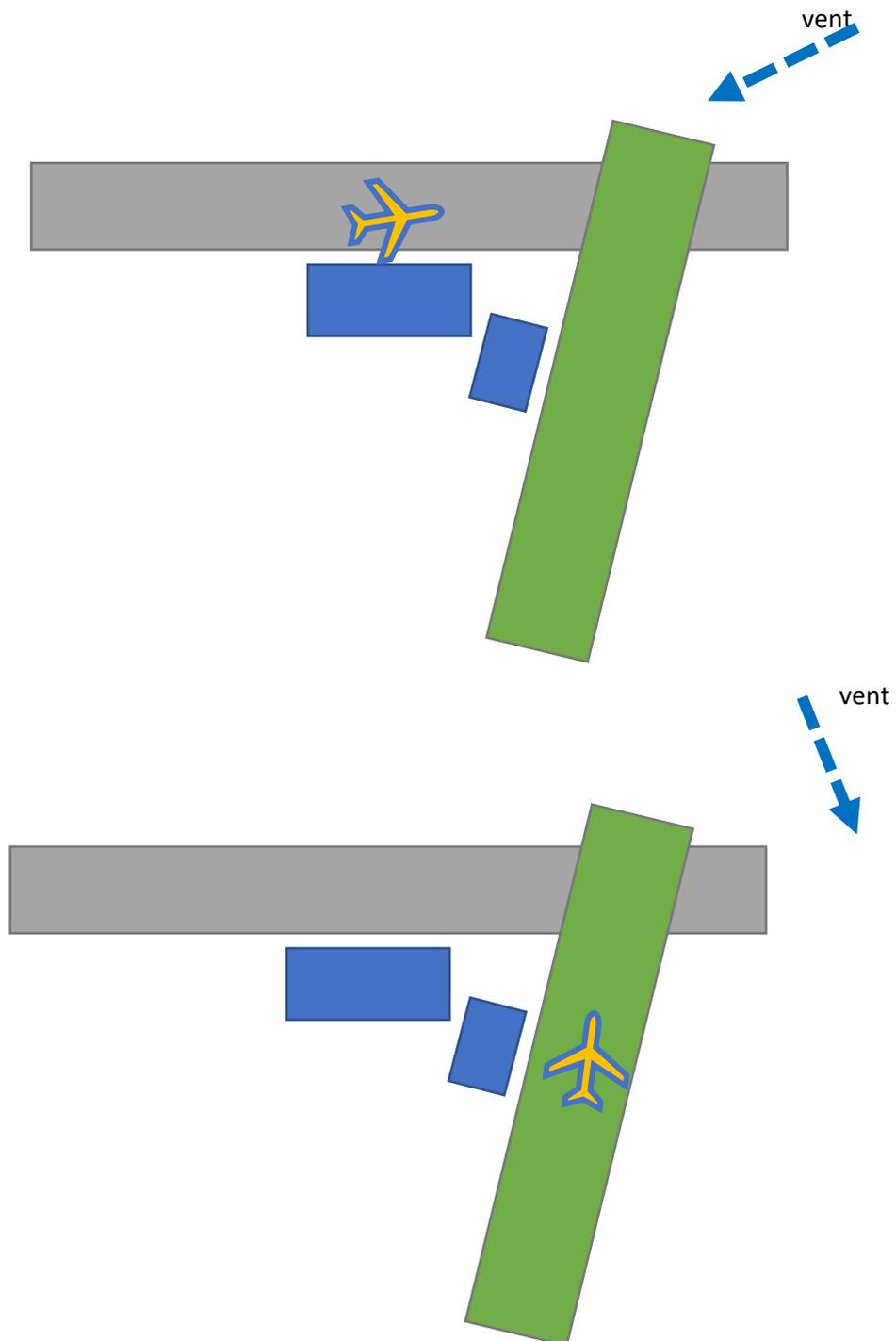
- La surveillance assurée par le pilote
- La surveillance assurée par les autres pilotes / « vigie »
- Le samedi, la veille radio sur 123.50MHz (Fréquence A/A LFQN)

(3 moyens, à minima, sont attendus)

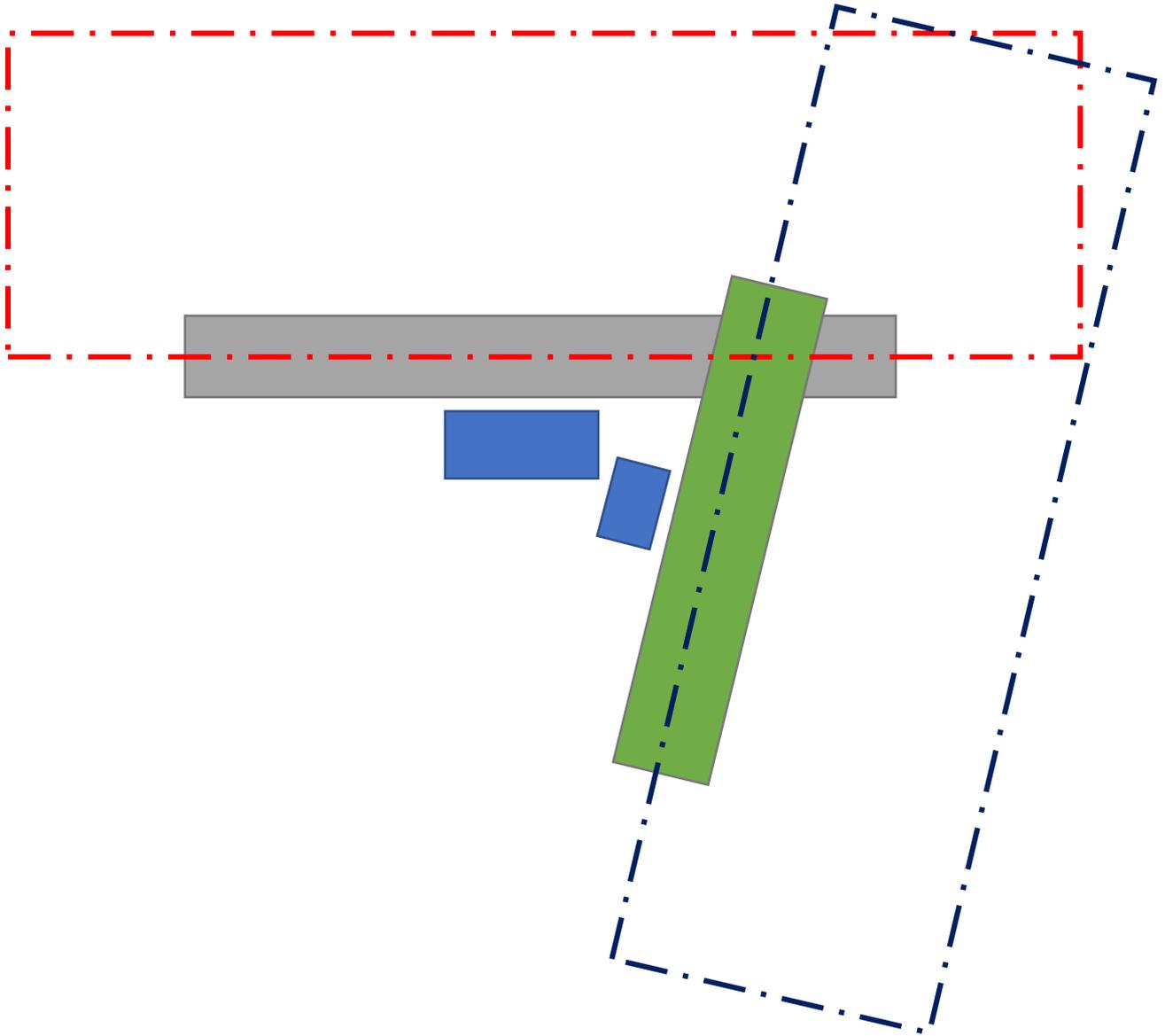
10. Quels sont les paramètres permettant à un avion de voler ?

- la vitesse
- l'incidence
- l'assiette
- la puissance
- son poids
- la masse volumique de l'air ambiant
- la force du vent
- la forme de son aile
- la surface de son aile

11. Sur les schémas ci-dessous, dessiner la position et le sens de l'avion pour décoller



12. Dessinez les tours de piste « parfaits » selon vous



13. Au moment d'atterrir, quels paramètres surveillez-vous particulièrement (pour vous poser sur la piste) ?

- Le vent (force et direction), la disponibilité de la piste (libre), la position des autres avions, etc.

14. Êtes-vous d'accord avec les propositions suivantes :

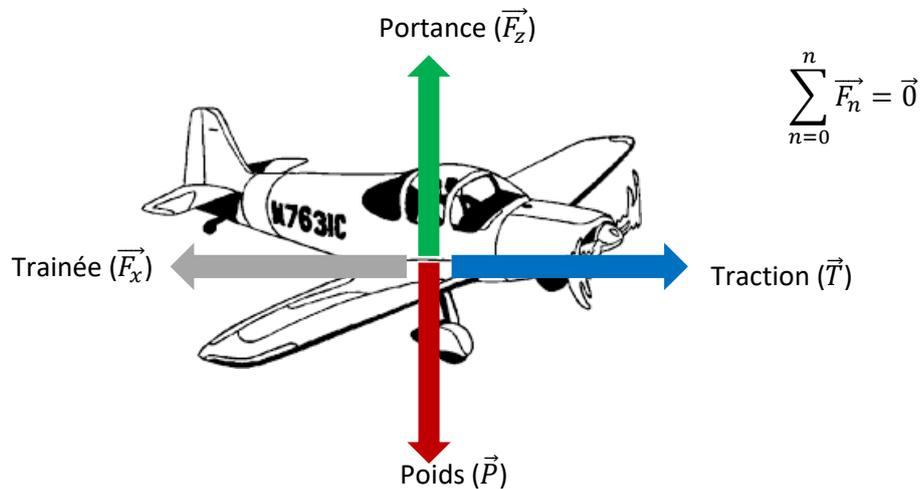
- un avion décroche toujours à la même vitesse
- un avion décroche toujours à la même incidence
- lors de la finale, le moteur permet de contrôler ma vitesse
- lors de la finale, le moteur permet de déplacer mon point d'aboutissement
- lors de la finale, mon assiette me permet de contrôler ma vitesse
- lors de la finale, mon assiette me permet de déplacer mon point d'aboutissement

15. Que se passe-t-il lors des virages ? (quels sont les mouvements naturels de l'avion si nous ne compensons pas ces tendances)

- tendance à descendre car la portance n'équilibre plus le poids de l'avion

- en fonction des modèles, tendance à poursuivre l'inclinaison autour de l'axe de roulis (et de ce fait augmentation de l'inclinaison)
- ralentissement

16. Schématiser, et nommer, les 4 forces s'appliquant sur un avion en vol rectiligne stabilisé



17. « Axe – Plan – Vitesse » : comment respecter ce « triangle », et quand l'utilise-t-on ?

- à l'atterrissage
- Axe = axe de la piste = sortir du dernier virage dans l'axe de la piste
- Plan = plan de descente = point d'aboutissement sur la piste = puissance adéquate
- Vitesse = vitesse d'approche = assiette permettant d'obtenir cette vitesse

18. Lors de l'atterrissage, quels sont les principaux risques selon vous ?

- Axe non-maitrisé
- plan de descente instable
- vitesse trop faible (proche du décrochage) ou trop importante (atterrissage après la piste)
- environnement changeant (turbulences, présence d'autres avions, perturbations diverses, etc.)

19. Une idée / une proposition pour améliorer la sécurité au club ?

-
-
-
-

Merci de vos réponses 😊