

# 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<sup>ère</sup> 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 » ?

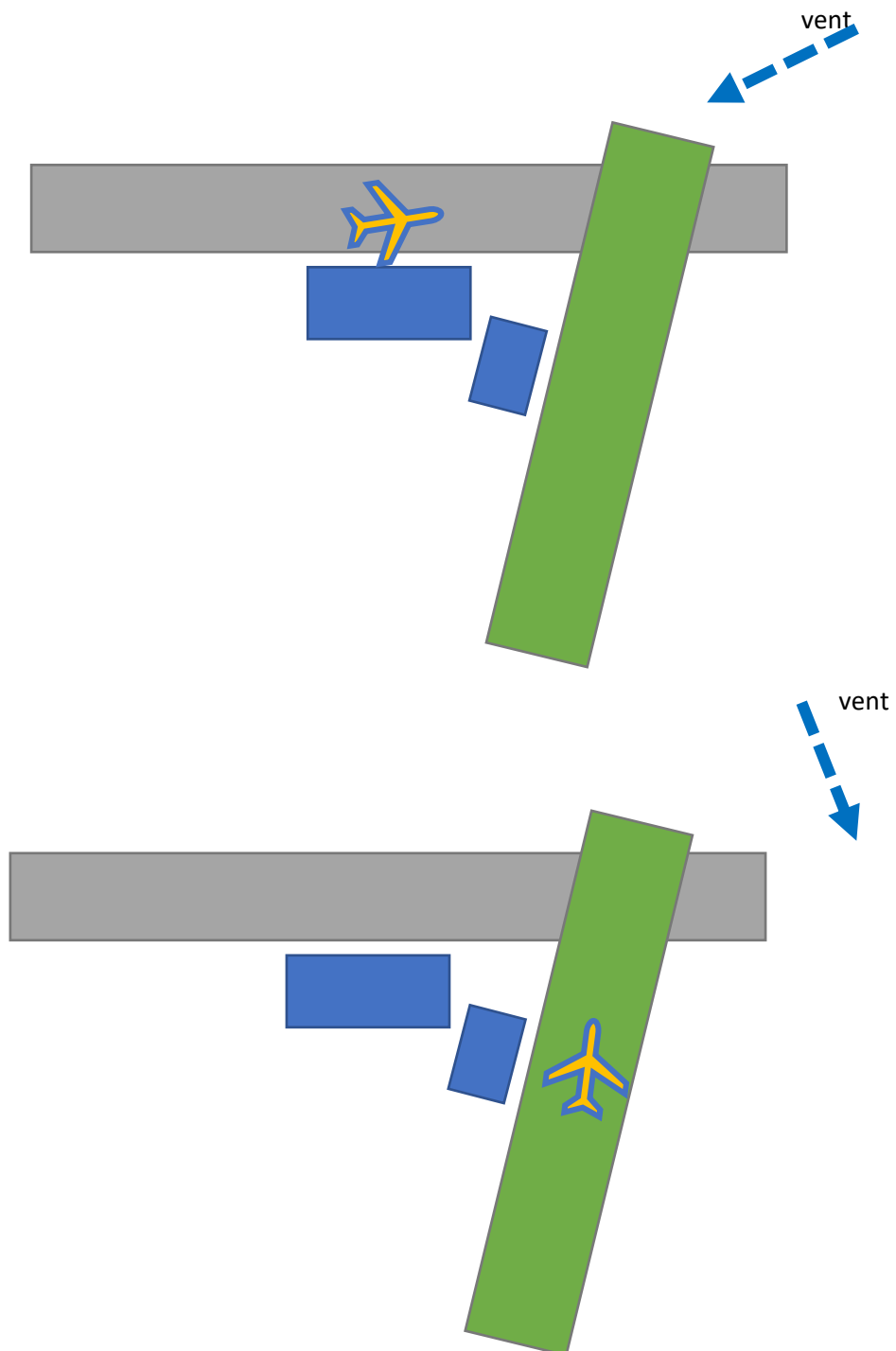
- La surveillance assurée par le pilote
- La surveillance assurée par les autres pilotes / « vigie »
- Le samedi, la veille radio sur 123.50MHz (Fréquence A/A LFQN)

*(3 moyens, à minima, sont attendus)*

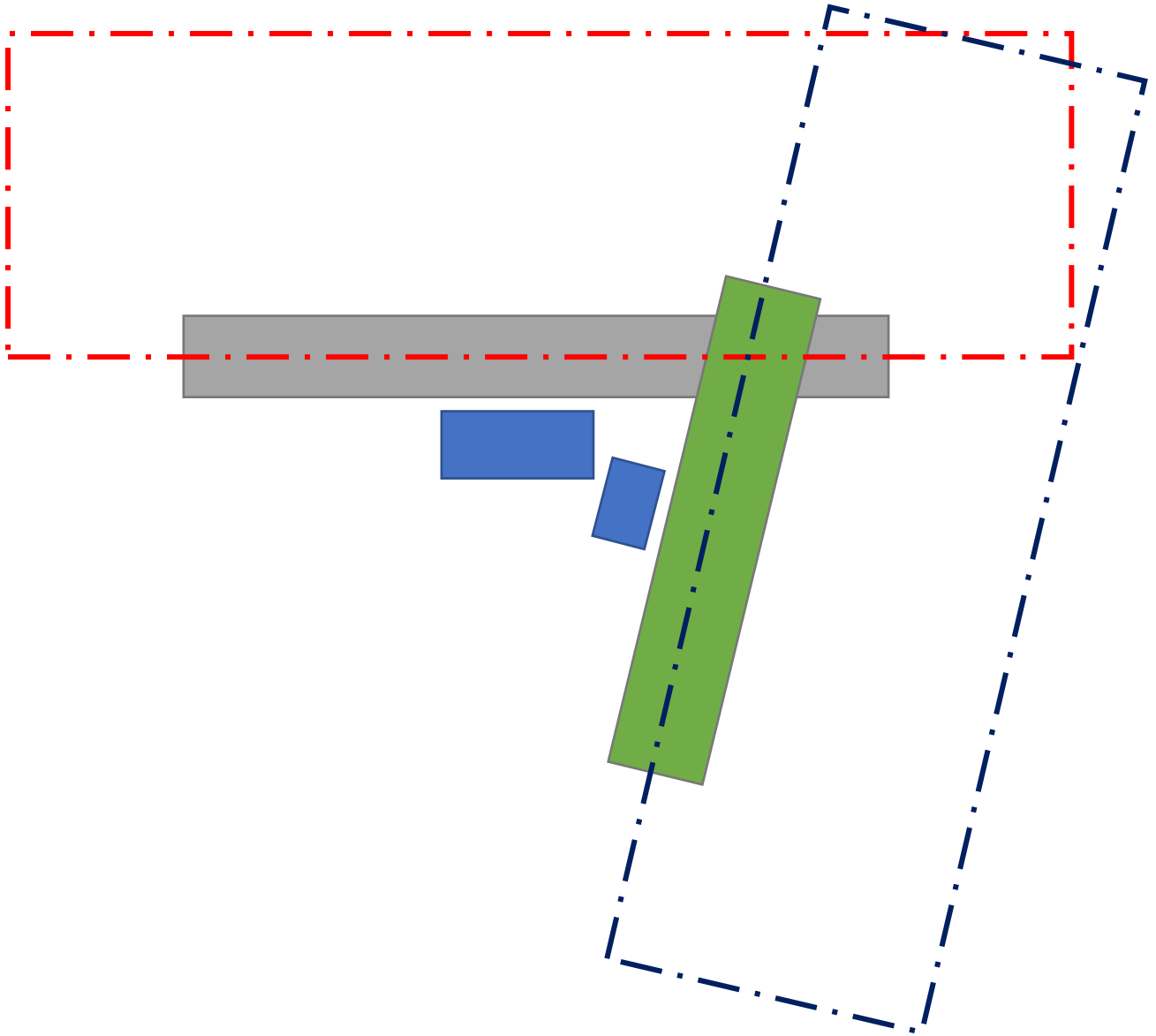
10. Quels sont les paramètres permettant à un avion de voler ?

- 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 :

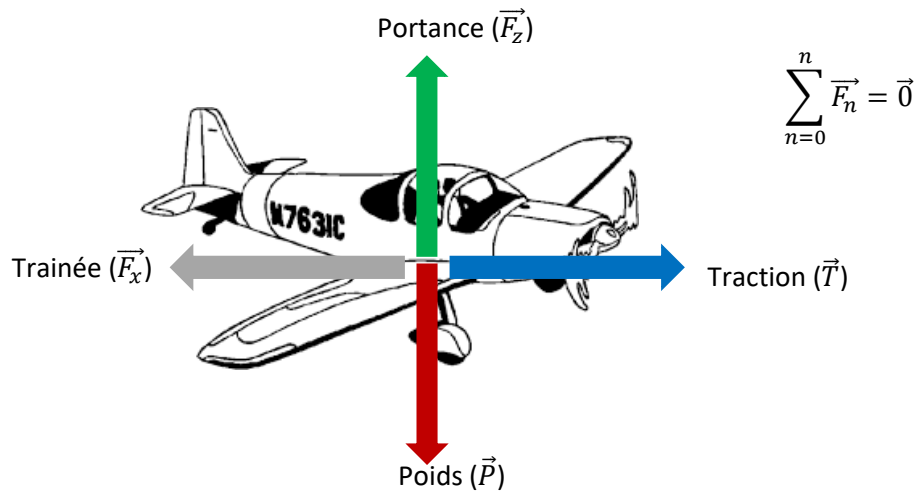
- un avion décroche toujours à la même vitesse
- un avion décroche toujours à la même incidence
- lors de la finale, le moteur permet de contrôler ma vitesse
- lors de la finale, le moteur permet de déplacer mon point d'aboutissement
- lors de la finale, mon assiette me permet de contrôler ma vitesse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