



Bulletin de Sécurité des Vols n°15

Août 2012

Particularités à connaître sur le Dynamic WT9

Pour prendre en main cet avion (LSA en attente d'immatriculation définitive FHVFM) il est recommandé de suivre ces quelques conseils :

1 - La manette de gaz est à vis micrométrique pour le réglage fin du régime (100 à 3000 Tr/mn) le poussoir est à utiliser avec le pouce pour mettre plein gaz ou pour réduire à fond et pour les réglages supérieurs à 3000 Tr/mn d'amplitude.

2 - Les volets donnent un couple piqueur à la sortie et la sortie du 1^{er} cran s'effectue en dessous de 76 Kts, celle du 2^{ème} cran à $V_i \leq 65$ Kts et le 3^{ème} cran à $V_i \leq 60$ Kts, au-delà de ces vitesses la sortie est particulièrement difficile à cause de l'effort à appliquer sur le levier et si le 3^{ème} cran n'est pas enclenché les volets rentrent brutalement, l'avion salue le nez haut à plus de 20° d'assiette, ce qui n'est pas une situation d'avenir en finale ! Dans ce cas ne cherchez pas à ressortir les volets mais remettez les gaz pour une autre présentation.

3 - Le circuit d'essence présente aussi des particularités :

- Le plein du réservoir droit doit faire l'objet d'une attention particulière, il comporte 2 réservoirs dont 1 petit de 26 litres qui se vide dans le plus grand de 37 litres, il faut donc attendre le transfert complet pour finir le remplissage.

- La pompe électrique essence qui est montée sur le circuit du réservoir gauche n'est donc à utiliser que si le réservoir gauche est sélectionné.

- Quand le plein est complet, il faut voler au moins 40 minutes sur le réservoir gauche avant de sélectionner le réservoir droit pour que le retour d'essence s'effectue normalement dans le réservoir gauche.

- Il faut bien connaître la procédure Sky View pour afficher les bonnes quantités de carburant sur les écrans.

4 - Attention au centrage. Vérifier votre centrage à 10 Kg près en fonction de la répartition du poids des passagers légers ou lourds et des bagages : le centrage peut-être très avant ou très arrière en dehors du diagramme.

5 - Attention en fonction PA, il faut surveiller l'indication à compenser à cabrer ou à piquer car si l'on désenclenche le PA à ce moment, l'avion va partir brutalement à piquer ou à cabrer.

De toute façon se rappeler que cet avion léger est très réactif avec peu d'inertie, évitez donc toute action brutale sur les commandes mais pilotez avec la plus grande douceur possible et le vol en sera d'autant plus agréable.

Relisez souvent les manuels d'utilisation des systèmes de cet avion et utilisez toujours les checks list qui sont dans l'avion.

Pensez aussi à nettoyer verrières et profils après chaque vol.