

CONSEIL D'UTILISATION DU TSUNAMI

Le Tsunami ne doit être utilisé que par des pilotes expérimentés.

Le roulis et lacet étant commandés par des spoilers, l'influence du poids du pilote n'est pas prépondérante pour le pilotage.

En conséquence, une large fourchette de poids est autorisée, de 58 kg à 105 kg, pilote nu. Le décrochage et éventuellement l'autorotation sont plus marqués pour une charge alaire inférieure.

Les volets ont une influence sur la position du centre de poussée et font donc varier la pression et la position de la barre de contrôle.

Plus les volets sont descendus plus l'aile va être cabreuse.

De 0 à 10° (bord de fuite du volet au niveau du dessous de la quille) le taux de chute diminue légèrement mais ré augmente au delà.

Il n'y a donc pas lieu d'utiliser plus de volet en vol. Une position plus cabrée des volets ne sert qu'à diminuer la finesse en cas de terrain d'atterrissage trop court.

Plus la vitesse est grande plus les volets sont efficaces pour diminuer la finesse.

A décollage, utiliser 0 à 10° de volet.

Le vent doit avoir une composante de face.

Le décollage sur tremplin nécessite plus d'attention et de vitesse car il est plus difficile de trouver la bonne incidence et on ne profite plus de l'effet de sol.

En vol

En transition les volets doivent être relevés au maximum pour une meilleure finesse.

En thermique le meilleur taux de chute se situe pour un réglage volet au niveau du dessous de la quille.

Attention dans cette position l'aile est centrée plus lente et elle devient plus facile à pousser au décrochage.

Pour un pilote de 86 kg (compris équipement) anémomètre sur le bas du trapèze, à partir de 29 km/h, la partie centrale de l'aile commence à décrocher mais jusqu'à 27 km/h l'aile reste pilotable.

Si l'on tire sur la base il se produit une faible abatée avant la reprise de vitesse.

A 26 km/h, l'aile fait une franche abatée, une fois sur deux, l'aile reste sensiblement dans l'axe et à la sortie du décrochage ne nécessite qu'un accompagnement de la barre.

Toutefois si le pilote tire sitôt les prémices de l'abatée, elle sera plus douce et plus contrôlée.

Si l'aile n'est pas en symétrie, elle peut partir en début d'autorotation.

La sortie de l'autorotation est très naturelle pour un pilote delta : tirer et contrer.

Il est inutile de contrer avant de tirer, cela diminue d'ailleurs la facilité et la rapidité de la reprise de vitesse.

Plus longtemps la barre de contrôle est gardée poussée, plus importante sera l'autorotation.

Le décrochage est hors de la fourchette de vol conseillée.

Limites de vol

Ne jamais dépasser 30° d'assiette positive ou négative.

Ne jamais dépasser 60° d'inclinaison.

Le Tsunami n'est ni utilisable ni autorisé en acrobatie.

Le décrochage est en dehors du domaine de vol.

NE PAS TENTER DE VRILLE OU DE DECROCHAGE.

Approche

L'approche peut être grandement facilitée par l'utilisation de volets qui diminuent la finesse à la demande.

Attention cependant car cela demande de lâcher la barre de contrôle d'une main et la sortie des volets ralentit l'aile.

Toute sortie de volets demande un tiré simultané sur la barre.

La finesse est d'ailleurs beaucoup plus dégradée, volets sortis, barre très tirée.

Atterrissage

L'atterrissage est très facile du à la basse vitesse de décrochage, à l'important effet de sol et aux montants très reculés.

Quoique plus sûr, l'arrondi nécessaire en aile souple, prise de vitesse, longer le sol, franc poussé final n'est pas indispensable.

Caractéristiques

<i>Surface</i>	14.3 m ²
<i>Envergure</i>	12.87 m ²
<i>Allongement</i>	11.6
<i>Poids</i>	35 kg
<i>Voile</i>	Polyester 180 gr/m ²
<i>Poids pilote conseillé (nu)</i>	58-105 kg
<i>Vitesse de décrochage</i>	26 km/h
<i>Vitesse minimum autorisée</i>	31 km/h
<i>Vitesse maximum autorisée</i>	100 km/h

Visite pré vol

La liste suivante donne une ligne directrice mais ne peut décrire toutes les situations possibles. Soyez responsable et gardez à l'esprit le but de la visite pré vol , la sécurité du vol, qui comprend :

- La résistance de l'aile
- Le bon fonctionnement des commandes
- Connexion parfaite entre l'aile et le pilote
- Conditions aérologiques saines pour le décollage, le vol et l'atterrissage

La visite de pré vol commence pendant le montage de l'aile au cours duquel si vous éprouvez quelque difficulté inhabituelle, vous devrez vous en référer à nous.

Trop d'accidents de delta ou d'ULM sont déjà arrivés lorsque la séquence de montage a été interrompue pour un motif extérieur et reprise en oubliant un élément.

Une fois votre aile

