Des petits trucs en plus…



Quelques recommandations qui peuvent être utiles à appliquer…

Il y a la théorie à retrouver dans des manuels ou des formations en ligne, il y a la pratique acquise dans le cockpit avec briefing et débriefing, et il y a aussi des petits trucs à acquérir par expérience, qui peuvent progressivement être diffusés oralement pour partager des expériences sans que tout soit forcément formalisé noir sur blanc par la théorie ou la pratique. Ces petits trucs sont issus de l'expérience et méritent d'être partagés… Cette liste n'est pas exhaustive !

♦ si une trappe de visite ou un coffre à bagages extérieur est refermé lors de la visite prévol, il faut **aussitôt verrouiller son système de fermeture**.

♦ une **verrière propre** améliore la détection d'autres aéronefs…

♦ **attention aux interruptions de tache lors d'une visite prévol** (appel téléphonique impromptu, intervention d'une tierce personne). Faire un « pas en arrière » pour reprendre les vérifications en amont et éviter un oubli.

♦ même si c'est pour revenir quelques instants plus tard, **quand on lâche la barre de traction, il faut aussitôt la retirer**. La placer devant la roue avant

♦ lors d'une préparation de navigation, avoir un plan B, c'est bien. **Avoir un plan C, voire D, c'est encore mieux.**

♦ même si l'avion est mis à la masse lors d'un avitaillement, avec la pince-crocodile sur le tuyau d'échappement par exemple, il est recommandé de laisser le bouchon de réservoir en place, de le toucher avec le pistolet de la pompe (pour un **ultime équilibre des potentiels électriques,** surtout en période hivernale) avant de l'ouvrir et d'effectuer les pleins.

♦ l'essai de frein doit se faire dès les **premiers mètres de roulage**. Pas la peine d'attendre la fin du taxiway en pente, avec 3 ou 4 avions devant soi, pour s'apercevoir que les freins ne sont pas efficaces…

♦ au point fixe, la sortie des volets doit être **vérifiée visuellement** pour s'assurer qu'elle est bien symétrique.

♦ le **bon verrouillage et réglage des sièges avant** est un impératif avant le décollage.

♦ le conservateur de cap devra être vérifié au point fixe. Mais le juge de paix sera son réglage une fois appareil aligné, au **QFU exact de la piste utilisée** (fiche VAC).

♦ les collisions en vol ont des probabilités d'occurrence plus fortes par bonnes conditions météorologiques (trafic plus important), au passage de points de report VFR , sur les sites touristiques, à proximité d'aérodromes ou dans leurs tours de piste. **La vigilance extérieure doit donc être accrue**. Allumer ses phares est un « plus » en sécurité passive.

♦ en palier de croisière, mieux vaut choisir une **altitude non-« ronde »**. Exemple : 1.400 ft plutôt que 1.500 et 2.700 plutôt que 2.500 ft. Cela « dilue » les trajectoires et diminue les risques de collision surtout autour des grandes agglomérations dont les aéroports imposent des plafonds bas aux trafics VFR.

♦ avec la diffusion des fréquences 8.33 kHz, **bien analyser tous les chiffres de la fréquence affichée** avant d'enfoncer l'alternat car les causes d'erreur se sont démultipliées.

♦ de l'automne à la fin de l'hiver, se méfier des CAVOK annoncés par un Taf matinal optimiste car les probabilités que la brume ne s'ouvre pas sont grandes ! L'important à noter est **l'écart (spread) entre température ambiante et température du point de rosée**. Sous les 3°C d'écart, méfiance. En plaine, en début de matinée, une estimation du plafond de la couche nuageuse peut être obtenue par la formule d'Epsy, soit (T-Td).400 avec T, température ambiante, Td température du point de rosée, hauteur en pieds (ft).

♦ avant un virage, la sécurité extérieure s'impose. Pour entamer le virage, le regard doit ensuite se porter vers l'avant de l'appareil pour contrôler assiette et inclinaison. Dès que ces dernières sont stabilisées, un **second contrôle visuel à l'intérieur du virage** s'impose pour analyser un secteur qui n'était pas visible lors du premier contrôle.

♦ en voyage, à l'arrivée à destination que le départ suivant ait lieu dans quelques heures ou le lendemain, il est fortement recommandé d'**effectuer les pleins ou le complément de pleins nécessaire dès l'arrivée** et non pas juste avant le départ. Cela fera une contrainte de moinsà gérer avec souvent des paramètres indépendants de votre volonté…

♦ **pour être à l'heure, il faut être en avance**. Cela permet de bénéficier de marges qui peuvent être utiles si l'on doit arriver peu avant la nuit aéronautique, en prenant en compte des aléas possibles (vent de face supérieur à celui attendu, zone non prévue à contourner en route).

♦ la **gestion carburant** en vol peut être facilitée par la pratique de cette règle de base : passage sur le réservoir droit à l'heure ronde + 15 mn et sur le réservoir gauche à l'heure ronde – 15 mn.

♦ si un terrain subit encore la fréquence 123.500 mais aussi sur des terrains équipés en 8.33 kHz et « bénéficiant » d'une fréquence identique attribuée, il est recommandé **en début de message et aussi en fin de message de préciser l'aérodrome concerné**. La première indication attirera l'attention des pilotes concernés, la seconde lèvera le doute pour les pilotes ayant raté le début de la transmission.

♦ **ne jamais diminuer le niveau sonore d'une réception radio** jusqu'à ne plus entendre le moindre échange. Changer de fréquence ou couper la radio si vous n'avez pas besoin de mener une veille car sinon il y a le risque d'avoir oublié cette diminution du niveau sonore un certain temps plus tard et de se croire alors seul dans le secteur, aucun message n'étant entendu…

♦ si vous êtes en solo lors de votre formation ULM , il est **recommandé d'ajouter le mot « Solo »** après l'indicatif de votre appareil. Ceci permet d'attirer l'attention du contrôle et des autres pilotes pour éviter de vous ajouter des contraintes supplémentaires…

♦ à l'arrivée sur un terrain non contrôlé peu ou pas connu, **se donner le temps de la réflexion**. Ne pas hésiter à élargir ou à rallonger le tour de piste.

♦ avant d'entamer un tour de piste, **bien prendre en compte le vent** (force et direction) reçu du contrôle, analysé par Taf et Métar, ou observé (fumées, etc.) et en tirer les conséquences sur tous les segments du circuit de piste (effet de dérive, anticipation ou non du dernier virage, etc.).

♦ en vent arrière, pour éviter toute erreur d'orientation, vérifier que **le cap suivi est bien l'inverse du QFU visé**.

♦ une **finale stabilisée est gage d'un bon atterrissage**, donc surveiller le triumvirat axe-plan-vitesse et si cela diverge au passage de la courte finale (vers 300 ft/sol), **anticiper la remise de gaz** plutôt que de s'entêter.

♦ un **essai coupure doit faire une pause sur chacune des magnétos** pour s'assurer que chaque magnéto est bien opérationnelle

♦ **une fois le moteur arrêté au parking**, remettre en place le cache Pitot en descendant de la machine et si besoin refaire le complément d'essence pour le vol suivant. Un coup de propre sur le pare-brise n'est pas une option

Bons Vols

L'équipe pédagogique Vaucluse Ulm