

En forme et préparé pour la saison

■ *Souvent, un enchaînement de plusieurs erreurs aboutit à un accident. Une préparation sérieuse à la saison aéronautique apporte la sécurité et permet d'éviter des situations dangereuses.*

L' **é**ternel défi de ne commettre aucune erreur nous accompagne lors de chaque vol. À qui n'est-il donc pas arrivé de devoir chercher le bouton du starter au démarrage du moteur, ou de voir le moteur caler constamment après les premiers tours, par oubli d'actionner le mélangeur? Qui n'a donc jamais confondu un interrupteur, mal réglé une fréquence ou même incorrectement verrouillé la verrière? Ce sont les erreurs que tout pilote peut commettre. Quoiqu'il en soit, de judicieux enseignements doivent en être tirés.

L'enchaînement des erreurs

Certes, aucun pilote n'est parfait. Il s'agit donc pour commencer d'ac-

cepter une bonne fois sa propre imperfection. Personne n'est à l'abri des erreurs. Une erreur à elle seule peut encore ne conduire à aucun incident. Mais l'enchaînement de plusieurs erreurs a déjà fréquemment entraîné des accidents graves. Contrairement au cas des avions de transport, dans les cockpits desquels toutes les procédures et manipulations sont véri-

fiées et confirmées par un deuxième pilote, le pilote privé est seul responsable du pilotage sûr de son avion. Il est simultanément commandant de bord et copilote, et assume encore l'encadrement de ses passagers.

Réussite par l'entraînement

S'il est bien entraîné en montant dans son cockpit, un pilote ne rencontrera



pas de problèmes. Car les erreurs qui pourraient se combiner en un enchaînement seront identifiées. Et l'action qui s'ensuivra sera alors déterminée et adaptée à la situation. Mais pour agir aussi efficacement dans tous les cas de figure, un entraînement constant et intensif est incontournable.

Le vol, c'est d'abord dans la tête

La partie la plus importante d'une préparation sérieuse au vol se déroule en permanence chez soi, par le biais de l'entraînement mental. S'aidant du manuel et de la check-list, les pilotes scrupuleux revoient de temps à autre les procédures essentielles. Ils étudient sans cesse les procédures d'urgence. Ils connaissent l'emplacement exact de la vanne anti-incendie et savent comment elle fonctionne. Ils savent où trouver l'extincteur dans l'avion, et peuvent également s'en servir. Et si effectivement, pendant le vol, le moteur devait



Avec une bonne préparation mentale, de tels «accidents» peuvent être évités

tomber en panne, ils savent précisément ce qu'il conviendrait de faire. Ces pilotes se représentent les situations possibles et réfléchissent à la manière dont ils y réagiraient. Ils planifient l'itinéraire de vol jusque dans les moindres détails et savent comment agir si la météo n'est pas favorable, si la sécurité aérienne se fait une autre idée de la route ou si de quelconques événements imprévisibles surviennent.

Fit to fly

Car une bonne préparation mentale permet alors, sans stress, d'étudier la situation actuelle sur l'aérodrome, de préparer l'avion et d'apprécier un vol agréable avec les passagers. ■



SAFETY CHECK

Bonne planification = moitié du vol assurée

Météo

- À quoi ressemble la situation générale, d'après le bulletin de la météo de vol?
- À quel temps puis-je m'attendre sur ma route, selon le GAFOR?
- Y a-t-il un METAR ou TAF pour l'aérodrome de destination?
- À quel vent d'altitude (de 5000 à 10 000 pieds) puis-je m'attendre selon le GAMET?
- Sur la carte SWC, des fronts ou d'autres dangers sont-ils reconnaissables?
- Existe-t-il des avertissements actifs (SIGMET) pour mon espace aérien?

NOTAM

- Y a-t-il des restrictions pour le vol planifié?
- Y a-t-il des changements qui n'auraient pas encore été enregistrés dans le guide VFR (par exemple dans les fréquences)?

KOSIF

- Mon itinéraire survole-t-il des sec-teurs de tirs actifs ?

Carburant

- Dans mes calculs, ai-je pris en compte tous les facteurs?
- Mon réservoir contient-il réellement la quantité nécessaire?
- Lors des avitaillements à l'extérieur, ai-je bien pris le carburant correct?

Poids & Centrage

- Le poids et le centre de gravité sont-

ils bien dans les limites admissibles?

Performances de vol

- La distance de décollage disponible est-elle suffisante?
- Quelle procédure de décollage vais-je employer?
- La longueur de piste et l'état de l'aérodrome de destination me permettent-ils d'y atterrir?
- Pourrai-je également redécoller en toute sûreté de l'aérodrome de destination?

Planification de vol

- Un plan de vol ATC est-il nécessaire ou judicieux?
- Ai-je entré toutes les données dans le plan de vol de navigation?
- Ai-je besoin d'une autorisation (par exemple, PPR, créneau)?
- Y a-t-il des restrictions d'horaires (sunset, aérodromes)?
- Me suis-je acquitté de toutes les formalités douanières (pour les vols à l'étranger)?

Avion

- L'avion est-il prêt pour le vol, conformément à la liste de vérifications?
- Les documents requis sont-ils à bord?

Occupants

- Mes passagers connaissent-ils la conduite à tenir en cas d'urgence?
- Ai-je délivré le billet de passage à mes passagers?
- Ai-je mes pièces justificatives (licen-





Bonne forme physique pour la sécurité

■ *L'hiver tire à sa fin, les jours rallongent et les bancs de brume se font plus rares : la saison de vol s'annonce. Mais qu'en est-il de ma forme physique personnelle ?*

L n'est pas rare, chez les pilotes de l'aviation générale, que la longue pause hivernale s'accompagne d'une interruption prolongée de l'entraînement physique. Et grande est la joie de pouvoir enfin remonter dans un avion, après cette inactivité durable. Suite à un tel "temps mort" aéronautique, la tension est probablement intense, et l'on est pas sûr de maîtriser encore correctement toutes les procédures et techniques. Le bruit du moteur paraît peut-être un peu plus fort que dans les souvenirs laissés par le dernier vol. Le pouls s'accélère et la pression sanguine s'élève. Joie,

tension, incertitude et nécessité de « retrouver ses repères » dans un environnement inhabituel constituent des facteurs de stress, pouvant avoir des répercussions négatives sur les capacités de performances et augmentant la probabilité de survenue d'erreurs. C'est pourquoi une préparation personnelle rigoureuse, avant le premier vol de la nouvelle saison, revêt une importance essentielle.

Nausées après une longue pause

L'entraînement au vol n'est du reste pas le seul facteur, généralement, à souffrir quelque peu de la pause

hivernale. La bonne forme physique, également, connaît fréquemment un certain affaiblissement au terme de la saison d'hiver. Il faut se réhabituer à la "saveur", au bruit et aux mouvements de l'avion. Après une interruption prolongée de l'activité aéronautique, la propension à la survenue de nausées en vol est accrue. Cette tendance est également favorisée par un niveau de stress plus élevé.

Am I safe?

De même que la nécessité de procéder à un "outside check" avant un vol va de soi, il devrait être tout aussi évident de se soumettre, dans le cadre de la préparation au vol, à un rapide contrôle de santé. La check-list « Am I safe? » convient bien pour parcourir les points les plus importants. Un pas décisif est ainsi accompli dans le sens de la sécurité, en matière de facteur humain.

Suite page 4

SAFETY TIP

Am I safe?

- Ai-je encore des signes pathologiques après une maladie?
- Ai-je absorbé des médicaments?
- Suis-je en état de stress mental, suite à des problèmes professionnels, familiaux, financiers, ou à d'autres difficultés pressantes?
- Ai-je bu de l'alcool dans les dernières 12 à 24 heures, ou ai-je la "gueule de bois"?
- N'ai-je pas mon comptant de sommeil, ou suis-je fatigué ?
- Ai-je l'estomac vide?

Fliegen lernen!
<http://www.swisspsa.ch>



ALPAR Bern • 031 / 960 22 22
Aero Locarno • 091 / 745 20 27
Fliegerschule Birrfeld • 056 / 444 82 87
Motorfluggruppe Zürich • 01 / 813 74 63
Flugsportgruppe Zürcher-Oberland • 01 / 954 12 52
Ausserschwyzerische FG Wangen-Lachen • 055 / 440 42 18

Danger des rayons UV

Après un long hiver, la plupart d'entre nous sont pâles. Il ne s'agit pas là d'un détail de pure coquetterie, mais du danger accru d'une trop forte exposition aux rayons solaires. Les rayons ultraviolets peuvent plus facilement pénétrer dans la peau, et provoquer un coup de soleil. Ceci n'est pas seulement désagréable, mais représente une menace sérieuse d'apparition de cancer cutané. Et les rayons UV ne sont pas uniquement dangereux pour l'épiderme, mais aussi pour les yeux. Il est donc vivement recommandé de se protéger la peau avec une crème solaire, et les yeux par des lunettes filtrant les UV.

La chaleur donne soif

La soif survient avec la chaleur. Il est donc important de se munir d'une quantité suffisante de liquide avant un vol. Par une chaude journée d'été et sous une verrière de plexiglas, la déperdition d'eau peut atteindre quatre litres par jour. Si l'absorption d'eau est insuffisante, les capacités de performances en sont fortement compromises. Un bon moyen de minimiser nettement la perte d'eau pendant le vol est d'emporter une bouteille de liquide avec soi dans l'avion et d'en boire continuellement par petites quantités, plutôt que d'en avaler une grande quantité d'avance. ■

Attention aux dommages dus à l'immobilisation

Après des périodes d'immobilisation prolongée pour un avion durant les mois d'hiver, il existe une probabilité accrue d'apparition de dommages sur la cellule et le moteur, et d'autres phénomènes annexes préjudiciables à la sécurité en vol:

- Corrosion sur les hélices et les câblages, en particulier dans les connexions de batterie
- Nids d'oiseaux sous le capot moteur, difficilement visibles de l'extérieur



Un nid d'oiseau dans le filtre à air est difficilement identifiable

- Roulements des roues bloqués et freins rouillés (en particulier si les roues ont été exposées à une forte humidité)
- Grandes quantités d'eau dans les réservoirs à carburant

Pour minimiser les risques consécutifs à ces dommages, les recommandations ci-après (comme check-list de printemps) sont soumises à tous les pilotes souhaitant rendre, à leur avion également, sa pleine forme pour la saison:

Moteurs et hélices

- Inspecter les hélices à la recherche de signes de dommages et de corrosion

- Inspecter le logement du moteur pour le débarrasser d'éventuels corps étrangers (nids d'oiseaux)
- Faire le plein d'huile neuve

Système électrique

- Vérifier si les batteries n'ont pas subi de dégâts de gel, et les recharger
- Vérifier l'état des câblages, et les connexions en particulier (signes de corrosion)

Train d'atterrissage

- Vérifier la pression et l'état des pneus
- Vérifier le système de freinage et les disques de freins, et procéder à un essai de fonctionnement avant le premier démarrage du moteur

Système de carburant

- Actionner généreusement toutes les purges de carburant, et en vidanger une quantité suffisante

Cellule

- Contrôler les signes de dommages sur les vitrages
- Contrôler si possible le système de commandes et la câblerie, surtout si des traces d'animaux (souris, bestioles, stocks de nourriture) ont été constatées
- Effectuer les contrôles de fonctionnement des systèmes électriques
- Contrôler l'avertisseur de décrochage

Lors du premier démarrage du moteur, quelqu'un devrait impérativement se tenir prêt, avec un extincteur.

Pour les avions volant moins de 100 heures par an, il est recommandé d'effectuer une maintenance annuelle minimale avant le début de saison, tenant compte des points susmentionnés.

IMPRESSUM

Éditeur

Fédération suisse de vol à moteur (FSVM)
Secrétariat de l'AéCS
Lidostrasse 5
6006 Lucerne
Tél. 041 370 21 21
Fax 041 370 21 70
www.aeroclub.ch
info@aeroclub.ch

Président

Willi Dysli

Tirage

10000 exemplaires

Concept, mise en pages

Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Lindenweg 14
5703 Seon
Tél. 079 227 00 80

www.swissaviation.ch
verlag@swissaviation.ch

Auteurs de la présente édition

Willi Dysli, Samuel Huber
Albrecht Schmid

Impression

Effingerhof AG
Storchengasse 15
5201 Brugg
Tél. 056 460 77 77
www.effingerhof.ch
info@effingerhof.ch

Parution

4 fois par an
Envoi à tous les membres de la FSVM

Prochaine édition

Juin 2001

SWISSAVIATION
media

Medienarbeit
Publikationen
Web-Content

→ Konzepte/Gestaltung/Produktion

Wir machen Worte zu Inhalt

Swiss Aviation Media / Jürg Wyss
Lindenweg 14 / 5703 Seon

www.swissaviation.ch / verlag@swissaviation.ch