



RÈGLE PRATIQUE

APPRÉHENSIONS



FÉVRIER 2023

Certaines circonstances peuvent faire naître chez vous des appréhensions et vous rendre mal à l'aise dans votre avion... Voici 7 circonstances que vous connaissez peut être dont le but est de susciter chez vous une réflexion, de vous aider à vous poser les bonnes questions et les aborder dans les meilleures dispositions.

Circonstance n° 1 : Décoller ou atterrir avec du vent de travers...

- ✘ Le vent de travers au décollage ou à l'atterrissage est réputé pour la difficulté chez les pilotes (et de surcroît des élèves pilotes) à le maîtriser,
- ✘ Il s'agit là d'une manœuvre difficile lors de l'apprentissage et qui demande beaucoup d'entraînement et de pratique,
- ✘ Il s'agit de trouver la bonne alchimie entre ailerons, gouverne de direction et gouverne de profondeur dans une phase près du sol. Effectivement, agir sur la gouverne de direction avec les palonniers va induire un roulis qu'il faudra contrer avec les ailerons... Une phrase clé est « manche au vent, pied inverse »,
- ✘ Il s'agit également de comprendre (et donc d'expliquer) ce qu'il se passe- donc une formation théorique est obligatoire,
- ✘ L'apprentissage et la pratique régulière avec votre instructeur favori, la bonne connaissance des caractéristiques de votre avion et de la finalité de la manœuvre, vous permettront de maîtriser le vent de travers,
- ✘ Sinon, en cas de défaut de maîtrise, de dépassement de la limite vent de travers de votre avion, ou tout simplement de dépassement de vos limites de pilote, il ne vous reste qu'à prendre la décision de remettre les gaz. Le déroutement sur un aérodrome dont l'orientation de la piste vous permettra un atterrissage avec une moindre composante de vent de travers sera alors votre unique issue,
- ✘ La compétence non-technique « conscience de la situation » est donc mise à l'épreuve : la connaissance de vos limites de pilote est essentielle (quelle est ma valeur acceptable de vent de travers pour partir en vol ? pour me poser ?).

Circonstance n° 2 : Réaliser des virages à grande inclinaison...

- ✘ Que ce soit à 45° d'inclinaison ou à 60° comme il s'en faisait au temps du brevet de base, la manœuvre semble représenter un danger car on en imagine les conséquences avant même d'avoir commencé quoi que ce soit,
- ✘ Un bon briefing au tableau avec votre instructeur permet d'expliquer chronologiquement le déroulé des choses. Cela évite d'agir a priori sans que les actions faites ne soient nécessaires ou bien dosées,
- ✘ La bonne coordination du virage et des actions du pilote, dont un choix de vitesse en relation avec l'inclinaison utilisée suite à l'augmentation de la vitesse de décrochage, est le gage de la réussite d'une telle manœuvre,
- ✘ Réussir des virages à 45° d'inclinaison sera la conséquence d'un entraînement régulier avec votre instructeur qui vous permettra de vous sortir d'un mauvais pas, par exemple pour l'évitement d'un nuage ou lors d'un demi-tour en montagne,
- ✘ Un virage à grande inclinaison réussi vous permettra aussi de vérifier que votre avion léger génère une turbulence de sillage dans laquelle vous serez amené à passer.

Circonstance n° 3 : Eviter, reconnaître et sortir du décrochage...

- ✘ Durant votre formation ou après l'obtention de votre licence, les décrochages, un peu comme les virages à grande inclinaison, font naître chez vous une forme d'appréhension,
- ✘ Moteur réduit ou avec de la puissance, un décrochage mal coordonné ou mal maîtrisé peut amener votre avion à partir en vrille,
- ✘ La manœuvre de récupération du décrochage peut paraître impressionnante, surtout pour un élève pilote avec peu d'expérience,
- ✘ Cette sensation de peu de sécurité, alors que vous êtes juste aux limites du domaine de vol de votre avion, doit être démystifiée en compagnie de votre instructeur lors du briefing préalable à la leçon ou à l'exercice,
- ✘ Bien évidemment, le but de la formation est de vous montrer les signes précurseurs des décrochages et la manière d'en sortir mais il ne faut pas volontairement, lors d'un vol normal, aller au décrochage ! D'où l'importance de connaître les signes précurseurs...

Circonstance n° 4 : Transiter dans des espaces soumis à clairances d'aéroports de moyenne ou grande importance en terme de trafic...

- ✘ Si votre formation s'est faite sur un aérodrome non contrôlé, transiter de/vers un aérodrome contrôlé ne s'improvise pas,
- ✘ Une bonne préparation du vol s'impose ainsi qu'une bonne connaissance de la phraséologie qui doit être utilisée,
- ✘ Le recours à votre instructeur pour préparer un tel vol et le réaliser, d'abord en double commande, est la chose à privilégier.

Circonstance n° 5 : L'anxiété du test ou du vol de maintien de compétences...

- ✘ L'homme n'aime pas être jugé et c'est bien le cas dans ces circonstances,
- ✘ La structure de formation, ATO ou DTO, est là pour préparer ses pilotes à aborder au mieux ces échéances,
- ✘ La diminution de la pression par une bonne préparation aidera à bien passer ce cap, sachant qu'une fois les routines retrouvées, les choses ne pourront que s'améliorer dans l'avion,
- ✘ Une façon de procéder est de demander à votre instructeur favori de vous préparer à ce test ou ce vol de maintien de compétences.

Circonstance n° 6 : La reprise de l'activité...

- ✘ Quelle que soit la période d'inactivité, le retour en place gauche doit toujours se préparer,
- ✘ Le rôle de la structure de formation est là prédominant. La structure devra mettre en place un programme de réentraînement adapté en passant en revue tous les items qui auraient pu changer et permettant de retrouver les connaissances, l'aisance et l'entraînement d'un pilote VFR,
- ✘ Un travail personnel supervisé par un instructeur permettra d'actualiser les connaissances théoriques avant d'appréhender la partie en vol,
- ✘ Ce réentraînement en vol sera l'occasion pour le pilote, outre les items obligatoires du renouvellement de la QC SEP, d'aborder avec son instructeur les thèmes pour lesquels un complément de formation s'avère nécessaire.

Circonstance n° 7 : Le premier solo...

- ✘ S'il y a bien quelque chose qu'un pilote garde toujours en mémoire, c'est son premier solo,
- ✘ Néanmoins avant d'en arriver à installer les routines et actions liées à ce premier solo, il y a beaucoup de choses qui passent par la tête et surtout, quand une fois libéré (!) de son instructeur, on se retrouve seul dans l'avion au roulage,
- ✘ Un premier vol solo ne s'improvise pas de la part d'un instructeur, il aura pesé le pour et le contre, attendu de la part de son élève qu'il ait atteint le niveau de compétences techniques et non-techniques nécessaire, attendu que la météo soit idéale et choisi le moment opportun, c'est pour lui l'une des plus grandes responsabilités qu'il prendra en sa qualité d'instructeur : vous autoriser à voler pour la première fois tout seul dans un avion léger !
- ✘ Avant d'en faire le souvenir n°1 de sa vie aéronautique, le pilote doit trouver les ressources pour se dire que la décision n'est pas prise à la légère, qu'il a toute la confiance de son instructeur et qu'il lui reste à apprécier cet unique moment, tout en gardant en tête l'ensemble des compétences techniques et non techniques qu'il a acquis.

En conclusion ?

- ✚ Cette liste de circonstances n'est en aucun cas limitative, il est tout à fait possible d'en trouver d'autres,
- ✚ Le recours à un instructeur est le passage obligatoire pour bien appréhender ces phénomènes et mieux les gérer,
- ✚ N'oubliez pas que la bonne compréhension des sujets est importante pour comprendre les méthodes à mettre en œuvre pour éviter de se retrouver en situation délicate.

Bons vols !

La Commission Formation FFA, en collaboration avec la Commission Prévention Sécurité.