

# On ne le répétera jamais assez !

*Cette rengaine est depuis toujours sur les lèvres de tous les moniteurs, sur tous les terrains d'aviation de France, à chaque fois qu'un incident ou un accident aurait pu être évité. À méditer avant les vols de l'été.*

« Ah ! S'il avait — le pilote — procédé ainsi... On ne le répétera jamais assez ». Des principes de sauvegarde en somme. Des principes nés de l'expérience des anciens... de ceux qui pilotaient vraiment leur avion loin des aides et automatismes d'aujourd'hui.

C'est le cas du pilotage des aéronefs légers actuels d'agrément ou de début. Sur ces avions légers il convient d'abord de savoir faire corps avec son appareil. De là il est aisé de ne faire qu'UN avec l'élément air dans lequel on évolue. Du temps de Mermoz cela se disait : piloter aux fesses = Pilote-avion-vents et nuages : une seule chose, pour une adaptation juste et immédiate en toutes circonstances de vol. Quelques principes sont cependant, en plus, à rappeler. Par exemple :

### 1. En approche finale

✓ « Si vous êtes trop court, remettez les gaz tout bêtement. Et pourtant... Combien d'hésitants ont brouillé l'herbe avant la piste ! »

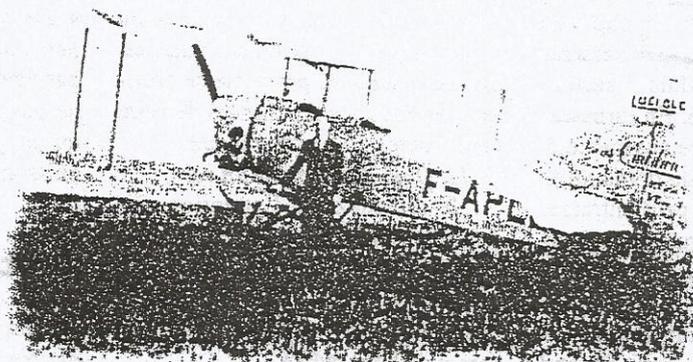
✓ « Si vous êtes trop long, remettez les gaz, même si ce n'est qu'un doute, mieux vaut un tour supplémentaire que de laisser le train en bout de piste ».

✓ Sur la piste, méfiez-vous de ces coups de vent vicieux qui nous feraient tourner en « cheval de bois » — Vous connaissez ? — Les avions à roulette de queue y sont sensibles.

✓ Quand la température extérieure est au gel : évitez les « tout » ralentis trop longs en descente. Gardez toujours un peu de moteur. Le refroidissement n'est pas égal, vous risquez des chocs thermiques et vous éviterez de caler en cas de remise de gaz.

### 2. Arrondis contrariés

✓ Par suite d'une légère survites-



se, à l'arrondi, l'avion remonte légèrement : suspendre la traction sur le manche. L'avion de lui-même se rapprochera du sol ; à ce moment, reprendre les manœuvres normales d'atterrissage.

✓ Si vous êtes vraiment trop haut, faites une remise de gaz. Ne pas hésiter.

### 3. Panne au décollage

Rare, mais mieux vaut le répéter.

✓ En bout de piste. Rendre la main et se poser droit devant soi. Couper carburant, magnétos, déverrouiller la porte de sortie — tenir la queue de l'avion basse, très basse, le plus longtemps possible — manche au ventre. Train rentré, si rétractable. Gardez la ceinture ! Dès l'arrêt de

l'avion, sortir promptement.

✓ Si la panne survient alors que vous êtes déjà à une certaine altitude. Ne pas chercher à tout prix à revenir au terrain — le virage absorbe de l'énergie. Il faudra augmenter l'assiette à piquer et vous serez trop court et si vous redressez un peu, la vitesse va diminuer et vous risquez d'atteindre la vitesse de décrochage (qui augmente en virage). Gravissime près du sol. Il convient de repérer rapidement le meilleur chemin pour se poser, faire une P.T.S. éventuelle et atterrir.

### 4. Virages très inclinés

Si vous deviez, par plaisir ou obligation, virer à plus de 60° d'inclinaison, gardez toujours de la vitesse et une action à cabrer (attention au facteur de charge). À 60° d'inclinaison,  $n = 2$ . Vs 60 = 1,4 de Vs. À 70° d'inclinaison,  $n = 2,9$ . Vs 70 = 1,7 de Vs.

Attention aux virages engagés et aux vrilles. Si cela vous arrivait : ailerons au neutre, manche vers l'avant, contrer au pied, puis redresser le piqué avec souplesse. Pensez simultanément à la réduction du moteur.

Pour être tout à fait à l'aise quelles que soient les configurations de vol, quelques leçons de voltige sont recommandées. C'est là que l'on peut apprendre vraiment à faire corps avec son appareil et acquérir