

une sûreté à toute épreuve sur tous types d'avions.

5. Le rase-mottes

Quel pilote n'a-t-il pas été tenté par ce risque? Pas raisonnable. D'ailleurs interdit. Si cela vous arrivait (problème X ou Y), évitez d'avoir le soleil de face, l'aveuglement ne vous permet plus d'assurer la sécurité.

6. Par fortes turbulences

VFR ou IFR, vous êtes secoué en tous sens. Le variomètre oscille en plus et moins, l'altimètre s'en donne délibérément — gardez l'assiette. Ne cherchez pas à courir après l'altitude.

Les éléments naturels sont les plus forts. Restez à l'horizontale. Gardez le cap. Ça passera.

Mais surtout réduisez la vitesse. En turbulence, le facteur de charge augmente et vous risquez de sortir du domaine de vol de l'avion, ce qui peut entraîner une déformation de structure irréversible et peut-être la casse.

7. La foudre

La foudre peut surprendre en VFR comme en IFR. Tout dépend des charges électriques existantes. À ma connaissance, la foudre n'a jamais empêché un avion de poursuivre son vol. La radio peut être hors service, des fumées envahir la cabine, les pointes apparentes rongées (pitot, extrémités des pales d'hélice) ou bien d'autres phénomènes plus impressionnants que dangereux. La tenue du vol exige tout votre calme.

8. Perdu

Tous les pilotes se sont perdus au moins une fois. Alors, pas de honte. Le premier terrain est le bon pour vous resituer. N'hésitez pas à vous poser, il est souvent bon de souffler et de reprendre ses esprits. N'oubliez pas qu'il existe encore :

— Des terrains gonio (VDF) :

- Des transpondeurs ;
- Des fréquences régionales ;
- Des militaires.

Personne ne vous en voudra de faire appel à leurs services. Mais tout le monde regrettera que vous ne l'ayez pas fait. Ne pas attendre la panne sèche, ou la nuit, si vous êtes en VFR.

9. La nuit tombe vite

Avec l'altitude, l'horizon s'éloigne. Le soleil apparaît donc plus tôt le matin et disparaît plus tard le soir. Ainsi, en fin de journée, à 3000 ft d'altitude par exemple vous pourrez avoir la certitude de voler de jour alors que la nuit couvre déjà votre terrain d'atterrissage. Respectez les règlements de vol concernant les horaires imposés et vous vous poserez de jour.

10. Les vols sont tous différents

Aucun vol ne ressemble à un autre. Chacun a son piège, jamais le même. Donc vigilance soutenue quelle que soit l'expérience que l'on s'attribue. « Au début, on est prudent parce qu'on ne sait pas, ensuite c'est parce qu'on sait qu'on est prudent ».

11. Négligences

Il n'y a pas de négligences ou d'oublis principaux ou secondaires. Tous ont la même promesse de gravité. Mettez toutes les chances de votre côté. Toutes. Et partez tranquille.

12. Quand se termine un vol

Ne relâchez pas l'attention. Un vol ne s'achève pas en fin d'atterrissage. Il se termine au parking, moteur arrêté, freins serrés ou cales en place, équipage et passagers au sol, carnet de bord rédigé.

13. La météo

C'est votre élément. Vous vivez avec ses conditions. Connaissez les nuages. À quel système appartiennent-ils? Leur vie intérieure. Ce qui vous attend si vous les traversez - compte-tenu de votre qualification et de votre type d'avion équipé ou non. Le demi-tour est souvent preuve de compétence.

14. La check list

À ne jamais négliger. Y prendre son temps. Elle est d'ailleurs de tous les instants. Au départ, en vol, à l'arrivée. Le contrôle est permanent : les cartes, les fréquences radio, le terrain de diversion, les températures, les pressions, le cap, l'autonomie etc.

15. Cap compas vérifié

Aligné sur la piste, prêt à décoller,

vous arrive-t-il de comparer l'indication de votre cap compas avec l'orientation de la piste empruntée? Une seconde suffit. Y a-t-il concordance ou un écart anormal? Dans ce dernier cas, n'y aurait-il pas une masse métallique placée trop près du tableau de bord? Un trousseau de clés par exemple... Dans une poche? C'est arrivé! N'oubliez pas que sur un compas, l'erreur n'est pas la même selon le cap.

16. Voir dans le ciel

Sachez aussi voir dans le ciel. De toutes parts. Vous n'êtes pas seul en vol, en tour de piste en particulier. De près, de loin, dessus, dessous. Assurez-vous que votre espace d'évolution est libre. Regard d'aigle à tout moment.

17. En cas de difficultés

Ne pas hésiter à demander priorité à l'atterrissage. Ne dites jamais : « J'aurai assez de carburant » : faites le plein.

18. Savoir dire non

Quand toutes les conditions de vol, les plus infimes, ne sont pas entièrement favorables : matériel, environnement, météo, état moral et physique du pilote lui-même : fatigue, nervosité, prise de médicaments, repas égayé... il faut savoir dire non et ne pas décoller à l'aventure, quoiqu'en pensent les autres, quelque puissent être les pressions de l'extérieur.

Prudence et audace

Ces principes, les plus essentiels, ont été enseignés, dit et redits par le moniteur qui connaît bien les problèmes posés. L'expérience montre cependant (hélas) « qu'on ne les repétera jamais assez ».

L'aviation est avant tout une école de discipline et de patience. Les forces naturelles fréquentées sont immenses. Il faut savoir les apprivoiser. Prudence autant qu'audace, courage et humilité sont requises.

Alors, dans cet espace que se partagent les dieux, dans cet espace à trois dimensions où tout est courbe et sans frontière, le pilote, dominant les exigences du moment, découvre peu à peu le bonheur de participer à l'exceptionnel. Pas étonnant qu'à chaque retour, il ne soit jamais tout à fait le même. ✈