



1-Météo dégradée

« J'en frissonne encore ! » disait le pilote au retour d'un vol. Se retrouver brutalement en IMC (dans les nuages) par inadvertance ou par visibilité réduite peut effectivement mener à des catastrophes. Cela peut arriver par temps couvert, pluvieux avec plafond bas évolutif.

Le réflexe immédiat à avoir est de se mettre aux instruments (horizon artificiel : d'où l'intérêt de savoir régler la maquette dès le palier croisière) pour assurer la trajectoire de l'avion et faire ½ tour pour retrouver les conditions de visibilité initiales.

Ces situations sont stressantes et l'on n'a pas le droit à l'erreur.

L'entraînement au VSV doit être pratiqué avec un instructeur de temps en temps, lors du vol de contrôle annuel en tout cas !

Les remèdes :

D'abord n'entreprendre un vol qu'après avoir pris connaissances des conditions météo sur le trajet et à l'arrivée par tous les moyens disponibles, et si dégradation il y a en vol, conserver toujours une visibilité suffisante pour distinguer l'horizon devant vous. Descendre si votre altitude le permet pour conserver l'horizon en vue sinon anticiper immédiatement le ½ tour pour éviter toute perte de contrôle visuel. Rappelez vous en IMC une perte de contrôle ne vous laisse que 90 secondes au maximum avant la catastrophe !

2-Shimmy à l'atterrissage

Ce phénomène apparaît sur les trains d'atterrissages auxiliaires (roulette avant ou arrière) et se manifeste par des vibrations qui augmentent rapidement si on ne les corrige pas immédiatement (risque de rupture).

Actions correctives

Train classique : soulager la roulette arrière (manche relâché un peu vers l'avant)

Train tricycle : soulager la roulette avant (manche en arrière) pour faire cesser les vibrations.

Comment se phénomène apparaît-il ?

Il peut y avoir un jeu anormal dans le système anti shimmy, mais souvent il est dû au fait que la roulette soit posée trop brutalement ou que l'on atterrisse « en crabe ». Veillez à accompagner le posé de la roulette avant à l'atterrissage, l'axe de l'avion restant bien parallèle à l'axe de piste.

NB : Signaler ces anomalies au mécanicien pour vérification du dispositif anti shimmy.

3-Vitesses et paramètres à se rappeler

1-Vitesse de sécurité en évolution à prendre en vent arrière ou vitesse d'attente approche= 1,45 Vs (Vitesse de décrochage dans la configuration)

2-Vitesse de référence à l'atterrissage= 1,3 V_{so} (Vitesse de décrochage dans la configuration d'atterrissage plein volets)

3-Vario à afficher en fonction de la pente d'atterrissage

$$V_z^{ft/mn} = V_{sol} * \text{pente en } \%$$

Vz ft/mn vario en pieds/minute, de préférence négatifs.

Si la pente standard OACI est de 5% (3°), les pentes PAPI indiquées sur les VAC terrains peuvent être différentes (à LFLB elles sont de 7 à 8 %)

Rappel

Avec le printemps et l'été approchant, n'oubliez pas les « banderilles » ou flammes en quittant l'avion. De plus des bacs à eau avec chamoisines sont à votre disposition pour nettoyer bords d'attaque et verrières souvent criblées de moustiques (cela peut avoir des incidences sur l'aérodynamique des votre avion. Merci pour les suivants ?