

## SE REMETTRE EN MARCHÉ

Il n'est pas facile de rester à jour dans les conditions changeantes et parfois difficiles de l'automne et de l'hiver, alors tout d'abord, voici une question : à quel point suis-je à jour pour cette journée en particulier, ai-je vraiment l'expérience et les compétences nécessaires ? Le conseil avisé est d'augmenter les minimums personnels - ou d'être plus restrictif - que les minimums légaux au départ, et de décider le jour même en tenant compte de l'actualité, des compétences et des conditions.

Quand, par exemple, avez-vous pratiqué pour la dernière fois (ou réfléchi aux actions vitales) un circuit à basse altitude lorsque les nuages ne sont pas aussi hauts que prévu ? Un circuit à 500 pieds dans des conditions marginales peut être une expérience très éprouvante.

Évidemment, si vous avez des doutes, vous pouvez toujours demander à un instructeur de vous rafraîchir la mémoire ou simplement discuter de la journée et de ses défis avec lui. La plupart d'entre nous ont également des amis plus expérimentés/compétents qui seront trop heureux de partager leurs connaissances, et c'est particulièrement vrai si vous êtes dans un groupe ou un avion partagé.

## MÉTÉO

Vous êtes donc prêt à partir pour la journée, mais la météo l'est-elle vraiment ? Vous connaissez le vieux dicton "attendez-vous à ce que le temps soit 30% plus mauvais que prévu", c'est peut-être une vieille blague, mais il y a aussi une part de vérité.

Une vérification rapide en début de journée pourrait vous dire que tout va bien, mais les conditions peuvent être si changeantes à ce moment-là qu'il est vital de suivre la façon dont elles ont pu changer (et peuvent encore évoluer) pendant la période précédant le décollage, et d'interpréter comment cela peut affecter l'ensemble du vol - surtout si vous avez dû attendre que le givre ou la glace fondent sur les ailes pendant la nuit, ou que le brouillard de rayonnement se dissipe, raccourcissant ainsi les heures de clarté.

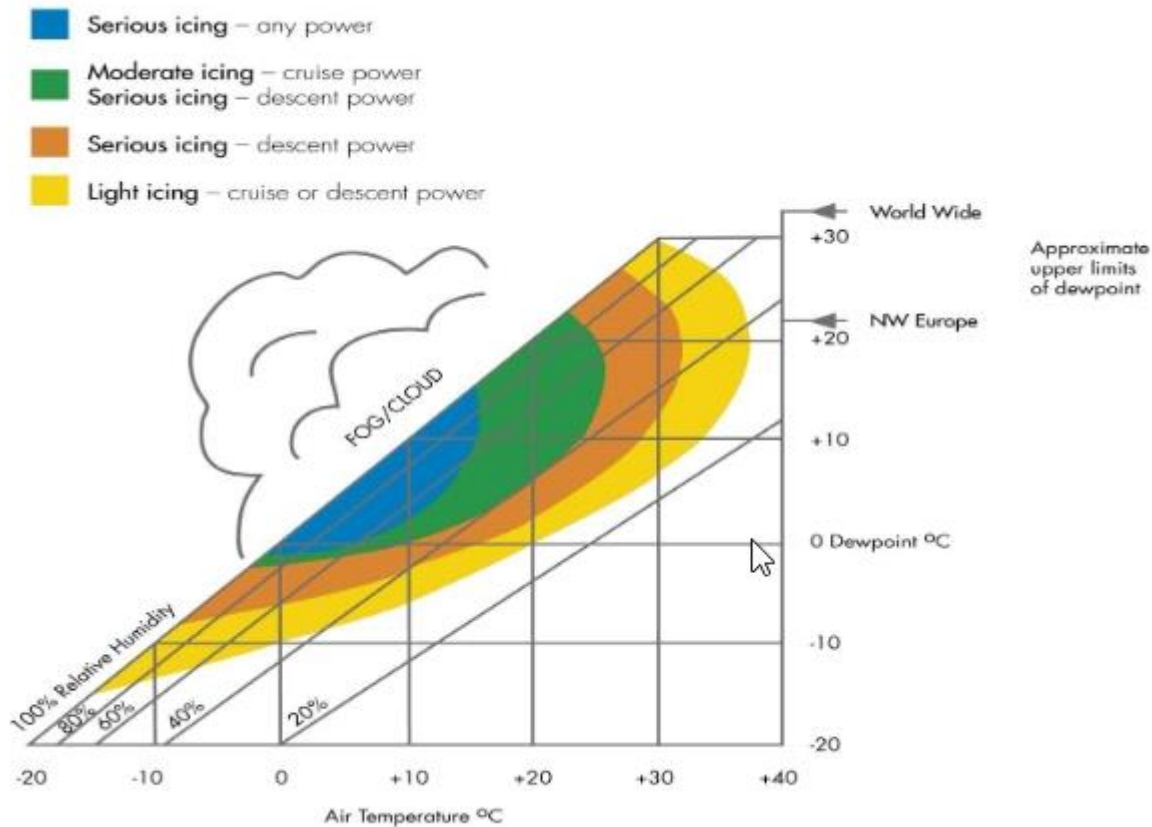
En parlant de glace, il ne doit pas y en avoir beaucoup qui ne savent pas qu'il faut l'enlever avant le vol, **mais il faut aussi se méfier de laisser les ailes, les gouvernes et les charnières encore humides, car l'isotherme 0°C pendant ces mois descend jusqu'à, ou souvent en dessous, des altitudes normales de vol et des ailes humides au-dessus du niveau de congélation sont l'un des endroits les plus dangereux pour un avion léger sans équipement de dégivrage.**

Il en va de même pour le vol dans l'humidité au-dessus de l'isotherme 0°C, aussi légères ou transparentes que soient les précipitations - ne le faites pas, si vous pouvez l'éviter. Plus les gouttelettes sont petites, plus elles sont susceptibles d'être surfondues, n'attendant que quelque chose sur lequel geler extrêmement rapidement, et les appareils froids sont plutôt doués pour se transformer en grêlons surdimensionnés...

Il est assez facile de vérifier l'isotherme 0°C à l'aide d'un certain nombre de sources, la carte TEMSI (temps significatif) comporte des cartouches indiquant le niveau (1013hPa) où se trouve 0°C. <http://olivia.aviation-civile.gouv.fr/> puis cliquez sur onglet Météo. Également la carte WITEM (vent-température)

Vous savez ce qui s'en vient.... givrage carburateur. Oui, ce n'est pas un problème spécifique à l'hiver, mais les conditions actuelles peuvent le rendre encore plus probable. Prenez ce scénario : vous roulez sur l'herbe peu après que le soleil ait commencé à réchauffer un peu l'aérodrome, il y a une forte rosée (ou du givre fondu) et les roues et les hélices projettent de minuscules gouttelettes d'eau. Avec cet air chargé d'humidité à la hauteur de l'admission du moteur, vous pouvez faire le reste, donc ne précipitez pas le décollage et donnez au moteur une bouffée de chaleur (réchauffe carbu) au moment de l'alignement pour vérifier qu'aucune glace ne s'est formée.

Si vous volez avec un moteur à carburateur, jetez un œil sur le graphique ci-dessous :



En dehors de la glace et de la pluie, le vent est peut-être l'une des plus grandes nuisances de l'hiver.

Supposez que les prévisions (y compris les rafales) soient proches de la limite de vent de travers de l'avion (ou de votre propre vent) et qu'elles soient susceptibles d'augmenter ? Ayez une solution de repli.

Une autre bonne raison de penser à différentes pistes pour l'atterrissage (et même le décollage dans certaines circonstances) est la visibilité et l'éblouissement, en particulier lors de l'approche et de l'arrondi en fin de journée. Avec le soleil à environ 15 degrés au-dessus de l'horizon en ce moment et se couchant dans la direction prédominante de la piste vers l'ouest, l'éblouissement peut être un fléau au mauvais moment, donc si les conditions (et l'aérodrome) le permettent, une orientation différente de la piste ou même un atterrissage sous le soleil peut être une bonne considération.

## VOLS ET PLANIFICATION

Si tout le monde veille à ce qu'il y ait suffisamment de carburant dans les réservoirs pour faire tourner les choses à l'avant, cette période de l'année rend cette décision beaucoup plus critique. Supposons, par exemple, que la météo de la destination soit soudainement bloquée. Y a-t-il une quantité suffisante pour atteindre un autre aérodrome ou même pour rentrer chez soi ? Ou encore, si le vol s'avère beaucoup plus long que prévu en raison de forts vents contraires, y aura-t-il assez de carburant ?

L'un des nombreux avantages des jours plus froids est que les performances de l'avion sont inévitablement améliorées (c'est bien pour transporter plus de carburant...), mais les conditions au sol peuvent être variables, surtout si l'on fait des allers-retours vers des pistes en herbe, des pistes courtes et des pistes en pente. Donc, une vérification des données de performance et du poids et du centrage est encore plus essentielle, tout comme la vérification des distances de décollage et d'atterrissage pour les conditions du jour ; c'est un peu évident, mais comme de nombreuses haies et limites de base ULM en témoignent, les vents délicats, les pistes humides, la boue, la gadoue et la neige mouillée peuvent sérieusement allonger la course de décollage ou d'atterrissage.

Donc, le temps semble beau, vous êtes prêt pour la journée, l'avion est bon, le ou les aérodromes ou bases ULM (s) sont corrects (**prenez un coup de fil à quelqu'un de la destination si vous le pouvez, c'est un bien meilleur moyen de connaître les conditions météo que la simple utilisation d'Internet**), mais le vol à venir va-t-il vraiment répondre aux attentes ? Il suffit de regarder les statistiques d'accidents de chaque année pour se rendre compte que ce n'est pas toujours le cas - " Le pilote s'est soudainement retrouvé dans les nuages au-dessus d'un terrain dont il ne connaît pas toutes les caractéristiques naturelles ou artificielles... ". ... cela arrive trop souvent. En gardant cela à l'esprit, cela vaut la peine de réfléchir non seulement aux conditions en route, mais aussi à ce qu'elles risquent d'être. Pensez aussi aux effets que la météo et toute déviation peuvent avoir sur l'espace aérien en route ; ce n'est pas parce que c'est l'hiver et que les choses sont généralement plus calmes qu'il ne pourrait pas y avoir un Notam quelque part dont vous devriez être informé. Il n'y a pas si longtemps, un malheureux pilote a fait ce qu'il fallait, a parlé à l'ATC et a obtenu une autorisation, mais en évitant le mauvais temps, il a par inadvertance violé une autre partie de l'espace aérien - cela arrive.

Un peu de temps tranquille avec vos aides électroniques et vos cartes en regardant la route, et la route de toute alternative en raison de la météo, fait partie de la gestion des menaces et des erreurs et vous donne une chance de reconnaître tout danger potentiel (terrain élevé, obstacles, mauvaise visibilité, etc.) et d'avoir un plan d'urgence - comme un homme sage l'a dit un jour, "une bonne prise de décision en vol commence par un solide briefing au sol".

Bien que la météo soit une bonne partie de la "menace" à tout moment mais particulièrement en ce moment, qu'en est-il de la partie "erreur" ? C'est là que les amis entrent en jeu ; si nous sommes honnêtes, nous faisons tous des erreurs, un chiffre erroné ici, un plus au lieu d'un moins là, le chat a marché sur le clavier pendant que vous chargiez les données - vous savez ce genre de choses - cela ne fait jamais de mal de demander à quelqu'un de vérifier vos logs de navigation (et les données qui ont été saisies) ; peut-être l'instructeur à proximité ou simplement l'ami expérimenté et compétent autour d'une tasse de café au préalable ; combien de fois avez-vous pensé, "comment ai-je pu manquer cela ? Considérez-les comme votre "vérification d'erreur grossière" - ai-je manqué quelque chose de critique ou de si évident, météo, carburant, itinéraire, que mes yeux ont glissé dessus ?

La réflexion est l'un des aspects les plus importants de la planification des vols, et la plupart des gens connaissent le vieil adage : "Dans le doute, ne le fais pas".

Et, comme nous l'avons dit plus tôt, il y a beaucoup de choses à faire en automne et en hiver, mais surtout, et il n'est pas nécessaire de le dire en ces jours plus courts et potentiellement délicats, **ne tombez pas dans le piège de la pression.**

**Il n'y a pas de honte à faire demi-tour, à demander de l'aide ou même à faire un atterrissage de précaution quelque part si les choses deviennent vraiment difficiles.**

Alors, considérez les menaces de la fatigue hivernale correctement, gérez-les et profitez-en.