

LECON N° 25
GESTION DE LA CHECKLIST
RADIOCOMMUNICATION DANS LE TOUR DE PISTE

A) GESTION DE LA CHECKLIST

Objectif : Utiliser le principe de checklist (physique ou mentale) dans toutes les étapes clefs du vol afin de ne jamais omettre d'action vitale

Préambule : A toute étape où cela sera matériellement possible, une checklist physique (papier, électronique...) est préférable et fortement recommandée, en sus de la checklist mentale. Cependant, dans la pratique en aviation légère, la checklist physique est réservée aux étapes au sol.

1) Au parking

Dès l'installation à bord, directement après la pré-vol. Cette checklist physique vise à :

- vérifier la préparation du poste de pilotage avant mise en route (sièges, ceintures, bagages)
- sécuriser le démarrage moteur (pour lui-même et pour l'environnement de l'appareil)
- ajuster et surveiller les paramètres des instruments (de vol et du moteur)
- tester les moyens de communication interne (intercom, casques) et externe (radio, transpondeur)
- enregistrer les paramètres temporels (horamètre, chronomètre, heure)
- confirmer les options choisies (taxi, piste, quantité de carburant)

→ Elle est fréquemment conjointe de la chauffe moteur et permet ainsi de prendre le temps suffisant.

Conseils :

Elle peut être doublée par l' «A.C.H.E.V.E.R » mentale :

- A : accrochage
- C : commandes
- H : hélice, huile
- E : essence
- V : vérification instruments, volets
- E : environnement
- R : radio

2) Au roulage

Cette phase permet la vérification du bon fonctionnement du palonnier asservi à la direction et consécutivement de la bille, du compas, des freins.

3) Au point d'attente

Avant de pénétrer sur la piste, cette phase de la checklist physique permet de vérifier :

- le jeu et fonctionnement normaux des commandes en roulis et tangage
- le jeu et fonctionnement normaux des volets et de leur positionnement ad hoc
- la position du (des) compensateurs
- la température moteur, le fonctionnement des magnétos et du ralenti sans calage conjointement à l'efficacité du freins
- l'arrivée et la quantité d'essence, l'allumage de la pompe carburant (si équipé)
- les procédures de sécurité (en cas de panne au décollage, du parachute)
- la clairance (visuelle ou contrôlée) pour s'engager sur la piste

4) A l'alignement

Lorsque l'appareil est aligné prêt à décoller, il est important de vérifier :

- la coupure du starter (risque d'étouffement moteur)
- la position visuelle des volets
- l'indication correcte du compas
- la double alimentation électrique
- la clairance (visuelle ou contrôlée) pour décoller

-> A ce stade, la checklist physique est remplacée par la checklist mentale.

5) En montée initiale

Dès les 300 ft sol (altitude de sécurité) atteints :

- rentrer les volets
- rentrer le train (si équipé)
- pompe carburant coupée (si équipé)
- phares éteints (si équipé)
- vérifier les paramètres moteur (température et pression d'huile, régime, alternateur)
- appel radio

6) En approche finale

En étape de base ou lorsque axe, plan et vitesse sont acquis durant l'approche finale, et au plus tard à 300 ft sol :

- volets sortis (selon configuration ad hoc)
- train sorti (si équipé)
- pompe carburant allumée (si équipé)
- phares allumés (si équipé)
- paramètres moteur vérifiés
- appel radio

7) Au sol et au parking

Tant que l'appareil est en mouvement, la checklist restera mentale et confirmera :

- la rentrée des volets
- la coupure de la pompe carburant (si équipé)

Puis, sur la checklist physique :

- de la sécurisation du parachute
- de l'extinction du moteur
- de la fermeture de l'arrivée de carburant
- de la prise des paramètres temporels
- de la coupure de toutes les servitudes électriques

B) RADIOCOMMUNICATION DANS LE TOUR DE PISTE

Objectif : Etre autonome dans la communication extérieure radio pour donner et prendre des informations de sécurité

Préambule : Connaître sans faille l'alphabet et la phraséologie aériens. Cf lexique.

Déroulement (cas de l'auto-information):

Rappel : La règle de base est, pour le pilote :

- de se présenter (qui)
- de se situer (où)
- de donner ses intentions (quoi)

1) AU PARKING

Nantes info de Fox Echo Sierra Bonjour

A22 Fox Juliet Sierra Echo Sierra au parking pour des tours de piste. Je rappellerai au point d'attente Alpha

2) AU POINT D'ATTENTE

Nantes de Fox Echo Sierra au point d'attente Alpha, je suis prêt au départ, je rappellerai aligné Zéro Trois prêt au décollage

3) ALIGNE SUR LA PISTE

Nantes de Fox Echo Sierra aligné Zéro Trois prêt au décollage, je décolle

4) EN MONTEE INITIALE

Nantes de Fox Echo Sierra en montée initiale dans l'axe, je me reporte en début de vent arrière Zéro Trois

5) EN VENT ARRIERE

Nantes de Fox Echo Sierra en vent arrière Zéro Trois pour un toucher (ou un complet), je rappellerai en étape de base Zéro Trois

6) EN ETAPE DE BASE

Nantes de Fox Echo Sierra en étape de base Zéro Trois, je rappellerai en finale Zéro Trois

7) EN FINALE

Nantes de Fox Echo Sierra, en finale Zéro Trois pour un toucher (ou un complet), je rappellerai en courte finale

8) EN COURTE FINALE

Nantes de Fox Echo Sierra en courte finale Zéro Trois, j'atterris (ou je touche, *revenir au point 4*)
ou, si remise de gaz :

Nantes de Fox Echo Sierra, remise de gaz (*revenir au point 4*)

9) AU ROULAGE (si complet)

Nantes de Fox Echo Sierra je roule sur la Zéro Trois pour dégager la piste, je rappellerai piste dégagée

10) SUR LE TAXIWAY APRES LE POINT D'ATTENTE

Nantes de Fox Echo Sierra, piste dégagée, je rappellerai au parking pour quitter

11) AU PARKING

Nantes de Fox Echo Sierra au parking pour quitter la fréquence

Conseil :

→ En auto-information, si vous avez d'autres appareils dans le circuit de piste, signalez dès que vous voyez l'appareil qui se situe devant vous (en étape de base quand en vent arrière, en finale quand en étape de base...) que vous avez un « visuel » sur l'appareil en « numéro 1 » (ou 2 ou 3 selon le nombre d'appareils vous précédant n'ayant pas atterri).

Ex : Nantes de Fox Echo Sierra en étape de base pour la Zéro Trois, numéro 2, visuel sur le numéro 1 en courte finale, je rappellerai en finale