



## CONSEILS AUX NOUVEAUX BREVETES .

Félicitations, vous venez d'être breveté, pilote privé.

Comme beaucoup de nouveaux pilotes, vous allez amener en vol des parents, amis, collègues.

Vous êtes commandant de bord. Ce terme ronflant aux yeux de certains trouve ici toute sa valeur. Vous êtes maintenant responsable de vos passagers, aussi bien moralement que légalement.

En général ils seront totalement ignorants, dans le domaine aéronautique. Ils vous feront confiance, avec parfois une pointe d'inquiétude...

Vous aurez en charge leur bien être et leur sécurité.

Vous devrez vous assurer, si certaines personnes n'ont pas une quelconque fâcheuse prédisposition, qui pourrait poser problème, en vol: mal des transports, vertiges, claustrophobie, épilepsie...

Si aucun n'est malade : gros rhume, otites, ou sous l'influence de l'alcool.

Faites en sorte d'intéresser vos passagers, en expliquant au sol, le rôle des commandes et des gouvernes associées, de l'avion.

Insister auprès du passager avant sur l'impérieuse nécessité de ne toucher à aucune des commandes diverses et interrupteurs sans votre autorisation. Attention aux personnes corpulentes en place avant, elles peuvent parfois perturber le débattement du manche ou du palonnier.

Absolument aucun bagage, pochette, appareil photo posés au sol, en place avant.

Montrez l'utilisation des ceintures de sécurité, veillez à leurs bons réglages. Tout passager doit savoir s'attacher et se détacher seul.

Montrez la manœuvre des issues de l'avion, des ventilations, l'emplacement des sacs vomitoires.

Montrez l'utilisation des équipements d'urgences si justifié : gilets de sauvetage etc...

Eventuellement en fonction de la personnalité de vos passagers, évoquez l'éventualité d'un incident majeur nécessitant un atterrissage d'urgence, et la conduite à tenir : resserrez les ceintures, retirez les casques, objets durs retirés des poches, lunettes enlevées, se pencher en avant, mains placées l'une sur l'autre sur le dessus de la tête, avant-bras collés de part et d'autre du visage.

Très important, les passagers doivent savoir qu'à certains moments : visite pré-vol, démarrage moteur, vérifications au parking, au point d'arrêt, après alignement, au décollage, en montée initiale, en intégration, approche, atterrissage... Ils ne doivent pas vous distraire de votre tâche primaire, qui est de piloter l'avion.

Vous serez parfois surpris de la futilité de certaines questions qui risquent de vous être posées, dans des phases de vol délicates, comme : A quoi sert ce bouton ? A quelle hauteur on est ? Quel est ce village ?

Apprenez à vos passagers à ne pas interrompre vos échanges radios.

Les enfants sont souvent difficiles à gérer. Si vous leur donnez un casque, il sera des fois nécessaire de débrancher le jack du micro. Ils ont souvent tendance à hurler dans ce dernier. Par contre ils s'endorment fréquemment en vol.

Sachez, prendre la décision d'annuler un vol, si les conditions ne sont pas optimales. Ne subissez pas la pression de vos passagers, expliquez les raisons de votre choix : météo, réglementation ect...

Toutes ces consignes peuvent paraître lourdes et délicates à communiquer.

Vous devrez faire preuve d'un minimum de psychologie pour les diffuser.

Rappelez à vos passagers que dans les avions de lignes des consignes de sécurité sont également données, et que pendant les phases délicates, les pilotes sont isolés dans le poste de pilotage.

Vous pouvez préciser qu'un avion n'est pas une automobile, mais que dans beaucoup de domaines il s'avère plus sûr.

Nous espérons ne pas vous avoir trop impressionné sur la nature de vos nouvelles responsabilités de pilote.

Vous pourrez peut être, avoir l'impression de vous retrouver livré à vous-même brutalement.

Votre instructeur sera occupé à la formation de nouveaux stagiaires. La relation privilégiée que vous aviez avec lui s'en trouvera changée.

Mais sachez qu'il sera, toujours à votre disposition pour répondre à vos éventuelles interrogations, pour vous conseiller, vous aider. Qu'il n'y a aucune honte à demander à faire un vol en double commandes, pour revoir un domaine dans lequel vous ne vous sentez pas à l'aise.

Volez prudemment. Bons vols.

## A titre d'exemple, ci-joint le retour d'expérience intéressant d'un pilote anonyme :

Voici un retour d'expérience (ancien) mais bien représentatif de certaines situations que le pilote doit gérer.

*Vol prévu de Quiberon au Plessis-Belleville, mi juin, décollage vers 17 heures. Les jours sont longs, le temps de vol estimé un peu moins de 3 heures (C152) largement avant la nuit aéronautique. La MTO (pas d'internet à cette époque) prévoit des risques d'orages isolés sur la route la plus directe (Rennes-Pontoise-transit nord Roissy). Je choisis cette route, en prévoyant un déroutement par le Sud et la vallée de la Loire, classique dans cette configuration. La visibilité et les conditions sont bonnes au Sud de la route prévue, mais ça noircit devant. Rennes s'annonçant sous l'orage, je déroute vers Angers où j'atterris pour prendre une MTO actualisée sur la nouvelle route et refaire le plein (réservoirs pleins, pilote rassuré). Tout cela prend du temps, mais c'est encore bon pour arriver avant la nuit aéronautique bien que la marge se soit réduite. La MTO est "potable" (bonne visi), mais prévoit là aussi des orages isolés sur tout le parcours. La bonne visibilité permet de les localiser suffisamment loin, et le trajet est jalonné de terrains. Je choisis une route s'apparentant à un cheminement qui garde toujours deux terrains accessibles, l'un devant, l'autre en déroutement, chacun constituant un point de décision vers le suivant.*

*La stratégie est, au passage de chaque terrain, d'évaluer les possibilités vers le suivant, de garder le déroutement ouvert et dégagé en préservant la possibilité de repli vers le dernier survolé.*

*Tout se passe bien (avec beaucoup de vigilance et quelques évitements) jusqu'en région parisienne. Je passe Melun, le prochain "objectif" est Meaux avec Fontenay-Trésigny et Coulommiers en déroutement. L'horizon noircit sérieusement à gauche et vers le Nord. Pas de problème, j'ai Coulommiers en vue et Meaux devant sur fond noir d'encre. Le coucher de soleil est dans quelques minutes, mon ETA sur Le Plessis est environ 15 minutes avant la nuit aéronautique. Juste, mais ça passe, si les conditions s'y prêtent.*

*Le terrain de Meaux est dans mon secteur avant gauche et les nuages sont plus noirs encore, si c'est possible. Un éclair les illumine brièvement. La décision est immédiate, j'oserai dire à la même vitesse que l'éclair l'instant d'avant : ce sera Meaux. J'enroule l'approche la plus rapide que j'aie faite à Meaux tandis que le clignotant rouge signalant le coucher du soleil s'allume sur la tour. Deux minutes plus tard, nous sommes au sol. Il ne reste plus qu'à rentrer à la maison ..... mais la voiture est au Plessis, à 30 km de là. Heureusement, le contrôleur est sympa et nous dépose à la gare. Terminé ? Oh, que non ! On en reparlera longtemps, en privé. Pas forcément dans la sérénité.*

*Retour sur image, quelques minutes plus tôt. L'éclair vient d'illuminer la masse noire du Cb devant nous.*

- "On se pose à Meaux"
- "..... mais on est à peine à 5 minutes du Plessis" (j'édulcore et simplifie)
- "C'est Meaux et pas autre chose ! Essayer, c'est se planter, même pas la peine d'y penser"
- "Mais la bagnole est au Plessis, comment va-t-on rentrer ?"
- "Si on essaie, on n'aura même plus à se poser la question. C'est Meaux, et pas autre chose !"
- "Mais ....."
- " ..... " Là, le regard et l'allure que je devais avoir ont fait cesser toute discussion. Il ne restait que l'avion à poser, rien d'autre et pas de temps ni de disponibilité mentale pour continuer la discussion. Heureusement, elle s'est arrêtée (la discussion), sinon j'y aurais mis fin par tous les moyens, y compris la manière forte. Une éventualité à laquelle je me suis préparé mentalement depuis que je pilote, et que j'emploierais sans aucun état d'âme si c'est nécessaire.

*Je ne vous décrirai pas le reste de la soirée, l'affrontement de deux certitudes : la mienne, que mon*

*choix était le seul possible et raisonnable ; en face qu'on aurait quand même pu essayer, parce qu'il ne restait plus que 5 minutes de vol pour arriver à destination. Comment faire comprendre à une femme qu'elle puisse avoir tort, y compris dans un domaine qui lui est totalement étranger comme c'était le cas ? Bien peu démentiront qu'il faut une bonne dose de détermination pour le tenter, et encore plus pour y parvenir, ou tout au moins passer outre.*

*La pression psychologique dans un cockpit peut parfois être extrême. Si on ne se sent pas capable d'y résister pour prendre une décision difficile, mieux vaut renoncer au vol .... ou à emmener certaines personnes.*

*Epilogue : ce vol a eu lieu en 1979. Il en a été question entre nous longtemps, très longtemps, avec la même conclusion : "on aurait quand même pu essayer". Jusqu'à un triste jour il y a quelques années où un accident dans des circonstances semblables a eu lieu dans notre environnement aéronautique proche. J'ai alors fait remarquer que c'est ce qui se serait passé si je n'avais pas pris, un jour, cette décision tant contestée de me poser à Meaux. L'argument a porté ..... plus de 20 ans plus tard.*

*Les facteurs humains, c'est ce qu'il y a de plus difficile à gérer pour un pilote.*