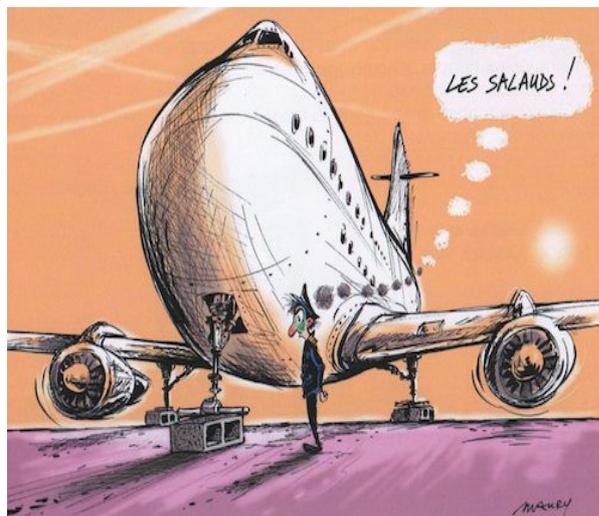


### *A la une de ce numéro... la visite prévol*

Vous le savez, la sécurité du vol peut se jouer bien avant que les roues de l'avion ne quittent le sol. Pourtant, la visite prévol est parfois négligée, voire même totalement omise. Ceci est une faute grave dont les conséquences peuvent être dramatiques. Dans ce numéro, nous verrons qu'une visite prévol ne se limite pas à l'aéronef mais concerne aussi le pilote et ses passagers. Retours d'expérience et informations pratiques complètent cette première édition qui, espérons-le, éveillera votre curiosité et contribuera à améliorer la gestion des risques inhérents à la pratique de notre passion aéronautique.

Bonne lecture et bons vols !



### *Ça peut vous arriver... le bouchon se fait la malle !*

#### **Description de l'événement**

Lors du vol d'initiation de l'élève pilote, en fin d'itinéraire de départ de Blagnac à 1500 ft, je constate une vaporisation de carburant par la trappe de remplissage de l'aile droite. Je change donc de réservoir et décide de faire demi-tour sur le même itinéraire à 2000 ft pour retourner nous poser à Blagnac. Au hangar, je constate que le bouchon du réservoir d'aile droite avait été vissé de travers, je mesure qu'on a perdu une vingtaine de litres de carburant. C'est moi qui avait (mal) vérifié les quantités de carburant disponibles à l'aide du stick en bois. J'essaye d'apporter beaucoup de soin à la fermeture des bouchons de réservoir et des trappes d'ailes, mais quelque chose m'a échappé ce jour-là...

#### **Synthèse pédagogique**

Il faut être concentré sur les étapes de préparation de l'avion, plusieurs dangers importants peuvent se produire à cette étape (risque d'oubli d'enlever la barre de tractage, risque de mauvaise fermeture bouchon carburant/huile, risque d'oubli d'enlever des flammes, mesure du carburant embarqué, etc).

#### **Actions préventives**

Rappel aux pilotes de l'importance d'une bonne préparation de l'avion en y accordant le temps nécessaire et de la concentration.

*Extrait du REX FFA n°ENMQEQH8QL du 24 novembre 2018*



## La visite prévol dans le détail...

**Attention**, les lignes suivantes sont généralistes, il convient dans tous les cas de se reporter au manuel de vol de l'avion pour connaître ses spécificités.

### L'avion

Intérieur : documents avion et pilote à bord | commandes débloquées | pare-brise propre | magnétos off | clés retirées | essai compensateur | moyens radio off | disjoncteurs/fusibles vérifiés | essence ouverte | volets sortis

Batterie ON | contrôle des jauges essence | feux/phares | test avertisseur décrochage | batterie OFF

Extérieur : purge essence avant de bouger l'avion pour le premier vol de la journée | ailes (état général, volets, ailerons, feux, saumons, pitot) | trains (pneus, freins) | fuselage avant (capotage, hélice et cône, entrée d'air) | fuselage arrière (état général, prises statiques) | empennage (état général, profondeur, tab, dérive, feu) |

### Le pilote

Au moment d'effectuer le vol, suis-je dans de bonnes dispositions physiques et mentales ? Seule la réponse positive permet d'envisager le vol en toute sérénité.

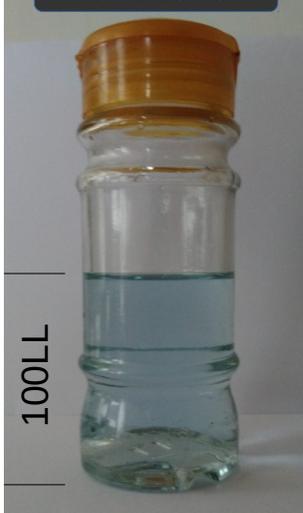
### Les passagers

Informez mes passagers du déroulement du vol, de ses différentes phases et des consignes de sécurité à respecter. Ex : Ne pas laisser traîner d'objet dans le cockpit (appareil photo, téléphone, blouson, sac, etc). Faire un petit briefing sur l'attitude à adopter en cas d'inconfort ou de malaise d'un passager.

## C'est arrivé à... LFCE !

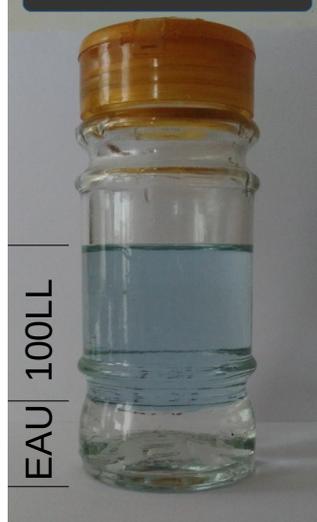
Ce retour d'expérience nous est livré par Gilles, qui lors d'une visite prévol effectuée le 12 décembre dernier avec un élève, a effectué la purge carburant du Bravo. En purgeant le réservoir gauche, quelle ne fut pas sa surprise de constater que le récipient était entièrement rempli... d'eau ! Il arrive parfois qu'une faible quantité d'eau se retrouve lors d'une purge mais cette fois il s'agissait bien d'une dizaine de centilitres. Un rapide calcul nous montre que cette quantité correspond à l'alimentation du moteur à plein régime pendant une durée d'au moins 10 secondes... délai largement suffisant pour provoquer une extinction en vol. Rappel : **la purge doit être systématique avant de déplacer l'avion pour le premier vol de la journée** (avant même d'avoir posé un pied sur l'aile !) et ce sur la totalité des points de purge. Sur nos avions, cela se traduit donc par 3 purges à effectuer. Il est également important de rappeler que l'essence 100LL est d'une couleur légèrement bleutée, ce qui permet, en plus de son odeur et de sa densité, de la distinguer de l'eau. Attention donc, votre purge ne peut donc parfois contenir que de l'eau, comme c'est arrivé à Gilles. Soyez vigilant : purgez et analysez la purge afin de lever tout doute sur la présence ou non d'eau dans le circuit carburant. Illustration en images :

Habituellement



Uniquement de la 100LL

Occasionnellement



Présence d'eau dans la 100LL...

Rarement



Uniquement de l'eau !!  
Il faut **continuer à purger** jusqu'à obtenir de l'essence !

## Focus sur nos avions... les purges

### Le Bravo



La majorité des avions légers dispose d'une purge par réservoir et d'une purge sur le circuit d'essence  
⇒ **Sur nos deux avions : 2 réservoirs + 1 circuit d'essence = 3 purges !**

### Le DR 400



## Pour voler plus loin...

### Liens

[Visite prévol interrompue](#)

[Prévol incomplète](#)

[Oubli barre remorquage](#)

[Sauve qui purge](#)

[Diaporama d'une prévol sur DR400](#)

| REX FFA

| REX FFA

| REX FFA

| Article Info Pilote n°740

| Eric Savattero | Aéro-club du Giennois

### Ouvrage

Parlons sécurité vol.2

| Michel Barry | Pages 106 à 111