

N° 20 SUJET : LA PREVOL :

*C'est souvent l'objet du premier enseignement de votre premier instructeur . Je vous propose un rafraichissement !*

*L'objectif de la prévol est de détecter avant qui ne soit trop tard un défaut grave ou mineur de votre aéronef. Cette opération doit être complète donc méthodique .*

*Cette discipline impose :*

- 1° Qu'elle s'exécute sans précipitation. C'est-à-dire sans contrainte d'horaire .*
- 2° Qu'elle se fasse en une seule fois , c'est-à-dire sans interruption ni fractionnement.*
- 3° Qu'elle se réalise en silence c'est-à-dire sans interlocuteur .*
- 4° Que le commandant de bord applique toujours la même méthode donc le même circuit .*
- 5° Une bonne connaissance de l'aéronef concerné.*

*Nous avons tous constaté qu'il est heureusement rare de découvrir un défaut nécessitant un report du vol et/ou une intervention mécanique .*

*Cette rareté est due principalement a :*

*La fiabilité de nos machines .*

*A la compétence de nos mécaniciens*

*A la rigueur des procédures de maintenance imposées par l'Administration de tutelle .*

*Le risque de ceci serait une démobilité du pilote opérant par routine . Il y a une différence réelle entre regarder et voir : pour découvrir un défaut il faut le rechercher .*

*Profitions des occasions : mauvais temps , opérations de maintenance a capot ouvert , ou échanges entre pilotes et mécaniciens pour parfaire nos connaissances techniques de nos avions . La curiosité est un excellent moyen de formation . La connaissance est un vecteur de sécurité .*

*NOTA : Pour être efficace la purge carburant doit se faire impérativement avant toute action sur l'avion , même l'ouverture du cockpit par exemple . Exigence particulièrement d'actualité depuis que toute notre flotte fonctionne a la SP98 . Celle-ci étant moins bien filtrée que la 100LL, notamment en ce qui concerne sa contenance en eau .*