

## HR200 : MANUEL D'UTILISATION, GUIDES ET CHECK-LISTS

### C'est quoi cette nouvelle check-list sur HR200?

La nouvelle fiche plastifiée que vous trouvez dans nos HR remplace celle que Grégoire nous avait laissée. Elle reprend la même fonction : vous aider dans la mise en œuvre de votre avion. A cet effet, vous trouverez comme avant la liste des actions classées par phases de vol, depuis AVANT MISE EN ROUTE jusqu'à AU PARKING.

### Il y manque des actions! Prendre l'ATIS, noter l'horamètre...

Seules quelques rares actions ont été supprimées, comme par exemple l'essai mixture au point d'arrêt ou la pose des flammes systématique après le vol. Au sujet de l'horamètre, il vous faudra bien de toute façon remplir le Carnet de Route... Quant à la prise de l'ATIS, elle est maintenant intégrée dans l'item "Roulage, départ, panne...En tête".

### Ca veut dire quoi, "Roulage, départ, panne...En tête"?

Pour avoir la réponse à cette question, rendez-vous sur le site de l'Aéroclub, et téléchargez le Manuel d'Utilisation du HR200. Ce petit bouquin a été rédigé pour vous par les instructeurs du Club. Vous y trouverez entre autres une description détaillée des actions figurant sur la nouvelle fiche plastifiée. Cette dernière en est d'ailleurs directement extraite.

### De toute façon, j'arrive pas à lire la nouvelle check, c'est écrit trop petit.

C'est vrai, les premières fiches ont été imprimées trop petit ! Mais un nouveau jeu est dans les avions depuis le 3 mars avec la même taille de caractères que l'ancienne check. Et si vous voulez encore plus grand, vous pouvez imprimer vous-même à la taille voulue les pages 2.01.1 et .2 du Manuel d'Utilisation.



### Quelle différence entre Manuel de Vol et Manuel d'Utilisation?

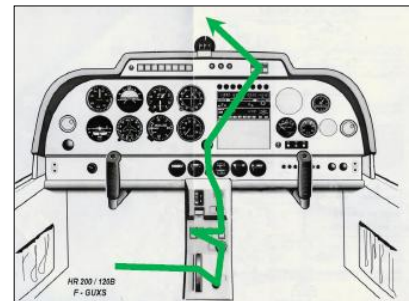
Le Manuel de Vol, fourni par le constructeur, a une valeur réglementaire. Ce n'est pas le cas de notre Manuel d'Utilisation qui n'est que du ressort de l'exploitant. En revanche, ce dernier a une vocation pédagogique. Il est particulièrement destiné aux pilotes stagiaires. Mais chacun pourra y trouver de précieuses informations. Par exemple : sur HR200, le Club recommande-t'il de s'attacher avant mise en route ? Pourquoi coupe-t-on la pompe électrique après mise en route ? Faut-il allumer le phare au roulage ? Doit-on se placer face au vent pour les essais moteur ? Doit-on toujours atterrir avec le réchauffage carburateur sur chaud ?...

### Pourquoi avoir modifié l'ordre des actions par rapport à l'ancienne check?

L'ordre des actions a été d'organisé afin qu'il trace un cheminement visuel continu dans le cockpit, ce qui facilite grandement la restitution de mémoire : c'est ce qu'on appelle un guide. Ci-contre, l'exemple du guide AVANT MISE EN ROUTE.

### Ca veut dire que je dois apprendre tout ça par cœur?

Pour les nouveaux stagiaires, c'est dorénavant la méthode enseignée car elle est très efficace. Mais les autres pilotes, s'ils préfèrent, peuvent continuer à faire les actions comme avant : par lecture, ou par un autre moyen de mémorisation qui leur est familier, ou bien juste par habitude... Vous avez donc le choix sur la façon de réaliser vos actions.



### A quoi servent les petites check-lists au recto?

La vraie nouveauté est là : ces check-lists sont à faire après avoir réalisé toutes les actions correspondantes.

### Check-lists et actions, ça n'est pas la même chose?

Non. On considère souvent que toute liste écrite dans un avion s'appelle une check-list, mais en fait il y en a deux types :

- 1) Les "choses à faire". Dans ces listes qui peuvent être longues, toutes les actions, aussi bien vitales que secondaires, sont présentes. Aucune action en particulier n'est mise en relief. Par exemple, les nouveaux guides, ou bien les anciennes listes, ce sont des "choses à faire".
- 2) Les "choses à vérifier". Il s'agit là uniquement des vérifications vitales quand toutes les actions ont déjà été faites. Ces listes sont courtes, et elles améliorent la sécurité en mettant en avant ce qui est critique. C'est cela que l'on appelle des check-lists au sens strict du terme.

### Mais alors je dois tout faire deux fois?

Non, mais il s'agit d'une mise en œuvre en deux phases :

- 1) Je fais les actions par la méthode qui me convient.
- 2) Je vérifie les items vitaux en faisant la check-list.

CHECK-LIST AVANT MISE EN ROUTE	
AUTONOMIE CARBURANT .....	X HEURES, JAUGÉE MAIN
FREIN DE PARC .....	SERRÉ
BARRE DE TRACTAGE .....	RETIRÉE
CHAMP D'HELICE .....	DÉGAGÉ

### Ca veut dire quoi au juste, "faire la check-list"?

Au sol, à l'arrêt et frein de parc serré, on lit à voix haute chaque début de ligne, puis on lit la réponse après en avoir vérifié la conformité. Une bonne technique de lecture consiste à tenir fermement la fiche plastifiée entre le pouce et l'index de façon à ce que le pouce souligne toujours l'item en cours jusqu'à ce qu'il ait été vérifié. Il est alors facile de reprendre là où l'on était, l'œil tombant directement au bon endroit. On décale alors le pouce d'une ligne, et ainsi de suite. Cette technique est d'ailleurs aussi pleinement valable pour les pilotes qui font les actions par lecture.

**Et en vol, je fais comment pour lire la check-list?**

En vol, il y a deux check-lists : APRES DECOLLAGE et AVANT ATERRISSAGE. Dans les deux cas, on est près du sol et dans le circuit de piste où la surveillance extérieure est essentielle. On ne lit pas ces check-lists : elles sont à réciter par cœur.

CHECK-LIST APRES DECOLLAGE	
POMPE ÉLECTRIQUE .....	OFF
VOLETS .....	RENTRÉS
PARAMÈTRES MOTEURS .....	VÉRIFIÉS

CHECK-LIST AVANT ATERRISSAGE	
VOLETS .....	10° / 20°
POMPE ÉLECTRIQUE .....	ON
RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR .....	CHAUD / FROID

Comme vous pouvez voir, elles sont minimales, et correspondent aux actions que l'on connaît. De plus, vous verrez qu'elles tracent sur la console centrale du NT et du XS un cheminement visuel montant pour l'APRES DECOLLAGE, et descendant pour l'AVANT ATERRISSAGE. Logique, non ?

**Ca fait 20 ans que je vole sans check-lists, je vois pas l'intérêt de changer mes habitudes.**

Il est donc évident qu'en 20 ans de vol, vous n'avez jamais manqué une action vitale. Jamais omis de vérifier votre champ d'hélice avant de lancer le démarreur? Jamais sauté l'essai des commandes de vol au point d'arrêt? Jamais décollé avec un mauvais braquage volet?... C'est formidable, la NASA vous embauche!

Plus sérieusement, il est évident que compter sur sa chance pour pallier à ses oublis n'améliore pas son espérance de vie, que l'on soit jeune pilote ou professionnel expérimenté. Jusqu'ici, le Club ne s'était pas doté de cet outil de sécurité que sont les check-lists. Aujourd'hui, elles sont à disposition ; elles sont minimales ; elles vous protègent. Adoptez-les.

**Mais si je viens de faire mes actions par lecture, je n'ai pas besoin de faire la check-list?**

Si. Il arrive souvent que l'on saute une ligne en lisant une liste, surtout si celle-ci est longue. De plus, avec l'expérience, vous risquez de toute façon de laisser tomber la lecture au profit de la simple mémoire gestuelle. Dans tous les cas, l'habitude de la check-list constitue un précieux garde-fou.

**Pour ne pas déranger mon passager, est-ce que je peux lire les check-lists dans ma tête?**

Il est vivement conseillé d'énoncer les check-lists à voix haute, aussi bien au sol qu'en vol. Personne n'est à l'abri de sauter un item ; mais si vous vous habituez à leur "musique", vous vous donnerez une chance de plus d'éviter un oubli.

**Y aura-t-il bientôt des check-lists et un Manuel d'Utilisation pour le PA28?**

Des check-lists devraient sortir pour l'été, mais il n'est pas prévu pour l'instant de Manuel d'Utilisation PA28. En revanche, celui du HR200 est promis à évoluer, la prochaine étape étant l'intégration des procédures urgence/secours.

## HR200 : C'EST QUOI CETTE NOUVELLE CHECK-LIST ?

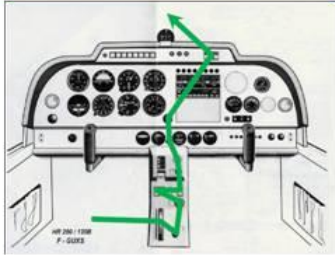
**AU VERSO : comme avant, LA LISTE DES ACTIONS ( LES GUIDES )**

Au sol, je fais les ACTIONS...

ou bien de mémoire

ou bien par lecture

ou d'une autre façon organisée que je connais.



**AVANT MISE EN ROUTE**

Autonomie carburant	x heures, jaugée main
Roulage, départ, panne	En tête
Sièges et hamais	Réglés, verrouillés
Briefing sécu. pax	Hamais, verrière, évac.
Compensateur	Essayé, décollage
Coupe-feu	Poussé, sous cache
Réchauf. carbu.	Poussé froid
Batterie	ON
Pompe électrique	ON
Mixture	Plein riche
Sélecteur magnétos	BOTH
Frein de parc	Serré
Manette des gaz	Injections, puis 1 cm
Feu anticollision	ON
Champ d'hélice	Dégagé

A...Altimètre
C...Contacts, Commandes
H...Huile
E...Essence
V...Volets
E...Électricité
R...Réglages

**AU RECTO : c'est nouveau, LA LISTE DES VERIFICATIONS VITALES ( LES CHECK-LISTS )**

Puis je fais la CHECK-LIST...

au sol, PAR LECTURE à l'arrêt et frein de parc serré

et même si j'ai fait les actions aussi par lecture.

**AVANT MISE EN ROUTE**

AUTONOMIE. X HEURES, JAUGÉE MAIN	
FREIN DE PARC .....	SERRÉ
BARRE DE TRACTAGE .....	RETIRÉE
CHAMP D'HÉLICE .....	DÉGAGÉ

Une check-list ne reprend que les actions vitales

**ACTIONS puis CHECK-LIST : une nouvelle habitude pour votre SECURITE**

Aéroclub du Havre  
« Jean Maridor »

MRN  
27FEV11