

1. Incident CAP10

Lors de l'exécution d'un renversement, l'avion refuse de tourner en lacet et effectue une « cloche », l'élève surpris contrôle mal aux commandes que l'instructeur bloque pour éviter un débattement brutal en sortie. AU sol il est constaté une rupture du longeron de la gouverne de profondeur.



2. Mise au point

Dans le Manex, la cloche volontaire est interdite, ainsi que les déclenchés en piqué, ceci pour éviter tout dépassement possible de facteur de charge.

Tout comme la vrille plate, la cloche est montrée aux élèves pendant la progression pour identifier et connaître les actions spécifiques à appliquer sur les commandes pour sortir. Par exemple pour la cloche bloquer manche et palonniers pour éviter leur braquage brutal en descente en marche arrière engendrant un pendulage avant-arrière tout aussi brutal.

3. Mesures prises

L'exécution de toute figure pouvant entraîner des dépassements involontaires de facteurs de charge telle la vrille plate, la cloche ou la voltige par forte turbulence reste interdite au club.

NB : parlons du renversement à droite qui n'est réussi que si le pilote connaît parfaitement son avion : en effet le déclenchement de la rotation en lacet qui est pénalisé par le couple moteur ne s'effectue que puissance réduite et à une vitesse supérieure à celle du renversement à gauche, il se termine généralement par une cloche ou une vrille. Donc à proscrire. Pourquoi alors faire un renversement à droite ?

- Pour prouver sa dextérité ? Alors attendre d'avoir beaucoup d'expérience
- lorsque la montée verticale est trop inclinée à droite, comme c'est souvent le cas à l'entraînement au renversement + ou -.L'on apprend à tricher pour effectuer la montée verticale en mettant du pied à droite dès la ressource ce qui permet d'armer le palonnier gauche pour renverser.

Je suggère d'éviter totalement le renversement à DROITE.

Michel Blanc