

A white glider aircraft is shown in flight, banking to the right. The background is a vast, arid desert landscape with rolling sand dunes under a clear sky. The aircraft has long, slender wings and a high-wing configuration. The cockpit area is visible, and the tail section is also prominent.

# 5 Discipline aéronautique

**Discipline aéronautique** / *nom féminin.*

**1a** La compétence dans le maniement et l'exploitation des avions au sol et en vol. **b** La conscience des capacités d'un avion. **2** La compréhension de l'importance d'assurer la navigabilité des aéronefs. **3a** Savoir comment faire face aux situations d'urgence en avion. **b** Savoir voler en toute sécurité.

## Chapitre 5 : vue d'ensemble

<b>10 La discipline aéronautique</b>	<b>285</b>	<b>10.6 Les procédures d'urgence</b>	<b>323</b>
<b>10.1 L'entretien de l'avion</b>	<b>285</b>	10.6.1 Une panne moteur au décollage	<b>323</b>
10.1.1 La propreté de l'avion	<b>285</b>	10.6.2 La porte extérieure s'ouvre en vol	<b>324</b>
10.1.2 Le maniement de l'avion au sol	<b>286</b>	10.6.3 Les procédures en cas d'incendie	<b>324</b>
10.1.3 Les procédures pour attacher un avion à l'extérieur	<b>286</b>	10.6.4 Les signaux de détresse	<b>325</b>
10.1.4 Le ravitaillement	<b>286</b>	10.6.5 L'atterrissage forcé	<b>325</b>
10.1.5 Les vols d'hiver	<b>287</b>	10.6.6 L'atterrissage de précaution	<b>327</b>
10.1.6 La contamination superficielle critique	<b>289</b>	10.6.7 Les instructions à suivre suite à un atterrissage d'urgence	<b>328</b>
<b>10.2 La masse et le centrage</b>	<b>291</b>	10.6.8 L'assistance radar	<b>328</b>
10.2.1 Le poids	<b>291</b>	<b>10.7 L'instinct de brousse</b>	<b>329</b>
10.2.2 Les limites de centrage	<b>292</b>	10.7.1 Les hydravions	<b>329</b>
10.2.3 Le déplacement du poids	<b>295</b>	10.7.2 Les avions à skis	<b>331</b>
10.2.4 La masse et le centrage versus les performances de vol	<b>295</b>	10.7.3 Les charges externes	<b>331</b>
<b>10.3 Les performances de l'avion</b>	<b>295</b>	10.7.4 L'équipement	<b>332</b>
10.3.1 Les effets de la température et de l'altitude sur les performances	<b>295</b>	<b>10.8 Les ultra-légers</b>	<b>332</b>
10.3.2 Les tableaux de performance au décollage	<b>297</b>	<b>10.9 Les planeurs</b>	<b>333</b>
10.3.3 Les tableaux de performance en montée	<b>298</b>	<b>11 Les facteurs humains</b>	<b>335</b>
10.3.4 Les tableaux de performance en croisière	<b>299</b>	<b>11.1 Les facteurs physiques</b>	<b>335</b>
10.3.5 Les tableaux de performance à l'atterrissage	<b>299</b>	11.1.1 La santé générale	<b>335</b>
10.3.6 Les atterrissages et les décollages sur pistes non préparées	<b>301</b>	11.1.2 L'hypoxie	<b>335</b>
10.3.7 Les atterrissages avec vent dans le dos	<b>302</b>	11.1.3 La maladie de l'ozone	<b>336</b>
10.3.8 Les atterrissages et les décollages avec vent traversier	<b>302</b>	11.1.4 Le monoxyde de carbone	<b>337</b>
10.3.9 La circulation au sol	<b>303</b>	11.1.5 L'hyperventilation	<b>337</b>
10.3.10 Les vitesses de croisière	<b>304</b>	11.1.6 Le mal de décompression	<b>338</b>
10.3.11 L'utilisation des tableaux de performance	<b>304</b>	11.1.7 La vue	<b>339</b>
<b>10.4 La turbulence de sillage</b>	<b>304</b>	11.1.8 Le bruit, la vibration et la température	<b>341</b>
10.4.1 Comment éviter la turbulence de sillage	<b>306</b>	11.1.9 Les illusions sensorielles	<b>342</b>
10.4.2 Le danger associé au souffle des réacteurs	<b>307</b>	11.1.10 L'alcool	<b>344</b>
<b>10.5 Les préparatifs pour un vol</b>	<b>307</b>	11.1.11 Les drogues	<b>344</b>
10.5.1 La préparation d'un vol	<b>307</b>	11.1.12 Le don de sang	<b>345</b>
10.5.2 L'inspection de l'avion par le pilote avant le vol	<b>309</b>	11.1.13 La fatigue	<b>345</b>
10.5.3 La vérification du poste de pilotage avant le vol	<b>311</b>	11.1.14 La grossesse	<b>345</b>
10.5.4 La procédure de décollage	<b>312</b>	11.1.15 L'alimentation	<b>345</b>
10.5.5 La procédure en route	<b>314</b>	11.1.16 Le stress	<b>346</b>
10.5.6 Les procédures d'atterrissage	<b>314</b>	11.1.17 La forme physique	<b>347</b>
10.5.7 La technique de freinage	<b>315</b>	<b>11.2 Les facteurs psychiques</b>	<b>347</b>
10.5.8 Les erreurs à l'atterrissage	<b>316</b>	11.2.1 La prise de décision du pilote	<b>347</b>
10.5.9 L'hydroplanage	<b>317</b>	11.2.2 Les facteurs humain	<b>349</b>
10.5.10 La remise des gaz/remontée	<b>318</b>	<b>12 La sécurité aérienne</b>	<b>351</b>
10.5.11 Le cisaillement	<b>318</b>	<b>12.1 L'état d'esprit</b>	<b>351</b>
10.5.12 L'effet de sol	<b>319</b>	12.1.1 Un bon état d'esprit	<b>351</b>
10.5.13 Les conditions de rafales	<b>320</b>	<b>12.2 Les listes de vérification - sécurité</b>	<b>351</b>
10.5.14 Le vol à basse altitude	<b>320</b>	12.2.1 Les listes de vérifications pour la sécurité des vols VFR	<b>351</b>
10.5.15 La visibilité en cas de pluie	<b>320</b>	12.2.2 De bonnes résolutions à prendre	<b>353</b>
10.5.16 Le vol dans les cendres volcaniques	<b>320</b>	12.2.3 Les 12 règles importantes à respecter	<b>353</b>
10.5.17 L'aile à écoulement laminaire	<b>320</b>	12.2.4 Pour un vol sécuritaire - À faire et à ne pas faire	<b>354</b>
10.5.18 Les risques de collision en vol	<b>321</b>	12.2.5 Les principes d'un atterrissage sécuritaire	<b>355</b>
10.5.19 Une bonne discipline aéronautique - quelques conseils	<b>323</b>	12.2.6 Les principes d'un décollage sécuritaire	<b>356</b>
		12.2.7 Les ceintures et les harnais	<b>356</b>