



RÈGLES PRATIQUES

LA PANNE EN CAMPAGNE EN 3 étapes...

22/02/2020

La panne en campagne évoque sûrement chez vous, outre une forme bien légitime d'appréhension, un ensemble d'éléments qu'il convient de mettre bout à bout et dans le bon ordre pour mettre toutes les chances de votre côté pour réussir la manœuvre.

Pour vous aider à réfléchir par rapport à cette phase critique du vol, **quand que vous êtes sûr que le moteur ne redémarrera pas**, il ne vous reste plus qu'à appliquer la règle simple du PNC, piloter votre avion, naviguer et enfin communiquer.

Voici en 3 étapes comment faire appel au PNC durant cette phase de vol.

Etape n°1 : Piloter votre avion

- ✘ Première interrogation, vous souhaitez aller le plus loin possible ou bien rester en l'air le plus longtemps possible ?
- ✘ Aller le plus loin possible consiste à adopter une configuration avion vous permettant d'avoir les meilleures performances en plané. Nous connaissons tous cette vitesse de plané qui devra s'accompagner d'un réglage précis de votre avion afin de vous donner des ressources pour les étapes suivantes.
- ✘ Rester en l'air le plus longtemps possible est aussi une solution, votre instructeur favori pourra vous aider, au travers des performances de votre avion, à déterminer la vitesse correspondante qui sera inférieure à la vitesse de plané.
- ✘ N'oubliez pas aussi que toutes les vitesses que vous trouverez dans le manuel de vol de votre avion sont le résultat d'essais en vol avec un avion neuf et à la masse max, ce qui n'est peut être pas votre cas. La réalité peut en être une vitesse d'évolution un petit peu plus faible qui pourra augmenter votre distance de plané,
- ✘ Une fois votre choix fait, votre configuration choisie, il ne vous reste qu'à compenser votre avion. La compensation est essentielle car elle diminuera votre charge de travail et vous permettra d'utiliser vos ressources mentales pour la suite.

Etape n°2 : Naviguer vers votre zone d'atterrissage

- ✘ Deux possibilités se présentent à vous dans cette partie navigation, soit vous êtes à proximité d'un aérodrome qu'il vous est possible de rejoindre, soit vous n'avez pas d'autre choix que l'atterrissage en campagne.
- ✘ 1) Rejoindre un aérodrome est la solution la plus sûre, à condition que votre hauteur vous le permette, aidé peut être par votre GPS ou par votre carte IGN afin de déterminer la distance à parcourir et les caractéristiques de l'aérodrome.
 - ✘ La question à se poser est la distance nécessaire par rapport à votre hauteur sur la base de 1000ft consommés pour une distance de 1,5NM qui est une bonne approximation, à compléter par l'étude du manuel de vol de votre avion. Certains calculateurs ont aussi maintenant une fonctionnalité permettant de connaître ce paramètre.
 - ✘ Si vous n'avez pas de GPS et si vous en avez le temps, n'oubliez pas que l'utilisation de votre carte, même de façon sommaire en positionnant vos doigts, pourra vous donner la distance jusqu'à l'aérodrome choisi.
- ✘ 2) L'atterrissage en campagne est une situation d'urgence à envisager en tant que telle dont il faut savoir que les buts sont de conserver la cabine de votre avion intacte au détriment peut être des autres parties de celui-ci (ailes, train d'atterrissage, fuselage etc...) et de protéger les occupants des chocs pouvant survenir (Ceintures attachées et serrées)
 - ✘ Il est souvent intéressant de diriger l'avion vers une zone dégagée. Rappelez vous qu'il n'y a pas qu'un côté gauche sur un avion (ou droit pour l'instructeur). La zone salvatrice est peut-être dans notre angle mort.
 - ✘ A vous de trouver la meilleure zone d'atterrissage, et de bien reconnaître l'environnement de votre courte finale (obstacles, lignes électriques etc...),
 - ✘ A vous également de mettre votre avion sur la trajectoire de rejointe du sol en vol plané En France nous sommes entraînés à rejoindre la zone de recueil en l'encadrant (PTE, PTU, PTL). Il est très difficile et souvent inefficace d'atterrir droit dans l'axe sauf dans les phases de très basse hauteur (atterrissage, décollage)
 - ✘ Faites voler votre avion correctement avec les bons paramètres jusqu'au sol, un décrochage à basse hauteur est difficile à récupérer (et l'énergie à l'impact sera considérable)
 - ✘ Evitez les inclinaisons trop fortes et leurs conséquences sur la vitesse de décrochage, privilégiez une finale qui en soit une c'est à dire en ligne droite,
 - ✘ Utilisez les volets au mieux pour éviter de ne pouvoir rejoindre votre zone d'atterrissage en cas de sortie prématurée et de faire face à un atterrissage anticipé non calculé,
 - ✘ Posez-vous la question de la sortie ou pas du train d'atterrissage (Si train rentrant) en fonction de la surface d'atterrissage,
 - ✘ Privilégiez un atterrissage face au vent, avec une vitesse sol adaptée,

- ✘ Préparez vos passagers et évitez leur panique, préparez votre cabine,
- ✘ Préparez-vous à une éventuelle forte décélération en fonction de la surface d'atterrissage,
- ✘ Prenez soin de vos passagers à l'issue de l'atterrissage.

Etape n°3 : Communiquer

- ✘ Dans l'ordre des choses, communiquer vient en dernier car il est essentiel avant tout de piloter votre avion et de le mettre sur la trajectoire que vous aurez choisie,
- ✘ Quel que soit le site d'atterrissage prévu, il vous revient :
 - ✘ D'utiliser la phraséologie réglementaire (à revoir avec votre instructeur favori ?),
 - ✘ Si vous avez un interlocuteur (AD contrôlé, AFIS ou SIV) et si vous en avez le temps, expliquez ce qui se passe,
 - ✘ Si vous n'avez pas d'interlocuteur, utilisez la fréquence d'urgence 121,5 (appelée aussi fréquence de garde) veillée par les organismes ATC et les appareils commerciaux en vol,
 - ✘ D'afficher 7700 au transpondeur,
 - ✘ De mettre votre balise de détresse en fonctionnement, ELT en la mettant sur ON, PLB en la mettant en œuvre (savez-vous mettre en œuvre une PLB ?)

En conclusion ?

- ✘ Privilégiez le PNC lors de votre atterrissage en campagne :
 - ✘ Pilotez votre avion jusqu'au bout et son arrêt complet,
 - ✘ Choisissez la zone d'atterrissage, construisez votre trajectoire et suivez-la,
 - ✘ Communiquez pour prévenir les secours.

Bons vols !

La Commission Formation FFA