

Section 5
Procédures anormale
et d'urgence

Quelques rappels !

Section 5 - Rubrique 5.a

- *Simulation de panne de moteur après décollage
(dans le cas d'un avion monomoteur)*

*Pas trop bas
Pas à 100 ft sol en tous cas !*



*Car le candidat
n'a pas le temps
de faire grand chose !*

Evitez de simuler la panne moteur trop bas, notamment sur piste longue où cela peut vous paraître tentant.

D'abord parce que si vous ne laissez pas le temps d'agir au candidat, vous n'aurez pas grand chose à observer...

Section 5 - Rubrique 5.a

- *Simulation de panne de moteur après décollage (dans le cas d'un avion monomoteur)*

*C'est trop bas pour contrer
une mauvaise réaction
de votre candidat...*



*Et vous pourriez
vous retrouver en
mauvaise posture !*

... ensuite parce que vous augmentez le danger dans le cas d'une mauvaise réaction du candidat. Celui-ci est forcément plus stressé que lors d'un vol normal et probablement bien plus fatigué que vous ne le pensez... Bref, s'il pousse violemment le manche en avant à 100 ft sol, vous risquez de ne pas pouvoir rattraper l'avion...

Section 5 - Rubrique 5.a

- *Simulation de panne de moteur après décollage (dans le cas d'un avion monomoteur)*

*Le plus intéressant,
c'est à partir de ...*



500 ft sol

Pour fixer un ordre d'idée, c'est à partir de 500 ft sol, voire plus haut que cet exercice devient démonstratif.

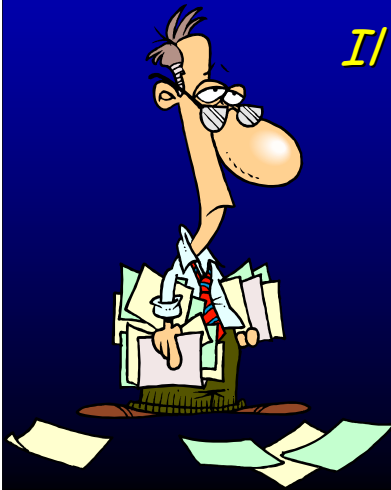
A partir de cette hauteur, il est en effet très tentant pour un candidat de tenter le demi-tour vers la piste qu'il vient à peine de quitter.

De plus il aura plus de temps pour aller plus loin qu'une simple tenue de trajectoire : une recherche de panne, même succincte, ainsi qu'une préparation d'atterrissage forcé deviennent possibles.

Dans tous les cas, pensez à annoncer clairement qu'il s'agit bien d'un exercice simulé de panne moteur, par exemple : « Pour exercice : panne moteur au décollage ».

Section 5 - Rubrique 5.b

- *Simulation d'atterrissage forcé
(dans le cas d'un avion monomoteur)*



Il s'agit tout simplement de ...

*... la panne en
campagne*

Section 5 - Rubrique 5.b

- *Simulation d'atterrissage forcé
(dans le cas d'un avion monomoteur)*

Il devra penser à :

- *Garder le contrôle de son avion*
- *Rechercher la panne*
- *Choisir le terrain le plus favorable*
- *Donner l'alerte (phraséo d'urgence)*
- *Et préparer l'atterrissage forcé*



Le premier devoir d'un pilote en cas de panne, c'est piloter. Un candidat qui ne s'occupe plus de son avion et qui est rappelé à l'ordre par l'avertisseur de décrochage ne maîtrise manifestement pas cet exercice.

Toutefois, la charge de travail élevée et la concentration nécessaire peuvent dégrader la précision de la trajectoire.

Un autre objectif de cette rubrique est d'évaluer la capacité du candidat à orienter la trajectoire de son avion vers une zone d'atterrissage forcé la moins dangereuse possible. La diversité du paysage survolé est une variable majeure de cet exercice : plaine, bocage, forêt, étendue d'eau ou relief sont autant de mises en situation différentes qui vous permettront d'évaluer le jugement dont fera preuve le candidat pour choisir son terrain.

Le message d'urgence est noté à la rubrique 5.e.

Si vous estimez que la trajectoire a été suffisamment précise pour permettre un atterrissage, vous pouvez valider du même coup la rubrique 4.d puisque ces deux exercices peuvent être combinés.

Section 5 - Rubrique 5.b

- *Simulation d'atterrissage forcé
(dans le cas d'un avion monomoteur)*

***Hauteur suffisante
recommandée***



A vous d'estimer quelle hauteur vous paraît nécessaire pour évaluer correctement l'exercice avant de devoir remettre les gaz, en gardant à l'esprit que le candidat ne pourra exécuter toutes ces procédures aussi vite que vous.

De plus, dans le cadre de cette simulation, il est toléré que ce soit vous qui remettiez les gaz (en prévenant le candidat avant de débiter la simulation). Ceci permet de maintenir le candidat dans l'optique « atterrissage forcé », ce dernier devant agir comme s'il devait poursuivre jusqu'à l'atterrissage.

Pensez à vous assurer, lors du briefing, que le candidat connaît les actions préliminaires à l'impact puisqu'elles ne peuvent pas toutes être simulées en temps réel.

Section 5 - Rubrique 5.b

- *Simulation d'atterrissage forcé
(dans le cas d'un avion monomoteur)*

Décision 20350 DNA/2/C du 25 mars 92 :

- *Au plus bas à 50 m sol.*
- *En permanence à 150 m de tout obstacle, véhicule ou navire, et de toute personne.*

*Si vous pouvez vous passer
de descendre aussi bas, ça ne sera pas plus mal !*

Cet exercice est couvert par la décision 20350 DNA/2/C (RCA). Elle stipule que « dans le seul but de réaliser l'exercice », avec un instructeur dûment qualifié, vous pourrez vous affranchir de la sacro-sainte règle des 500 ft sol.

Décision n° 20350 DNA/2/C relative à l'exécution des exercices de simulacre d'atterrissage forcé

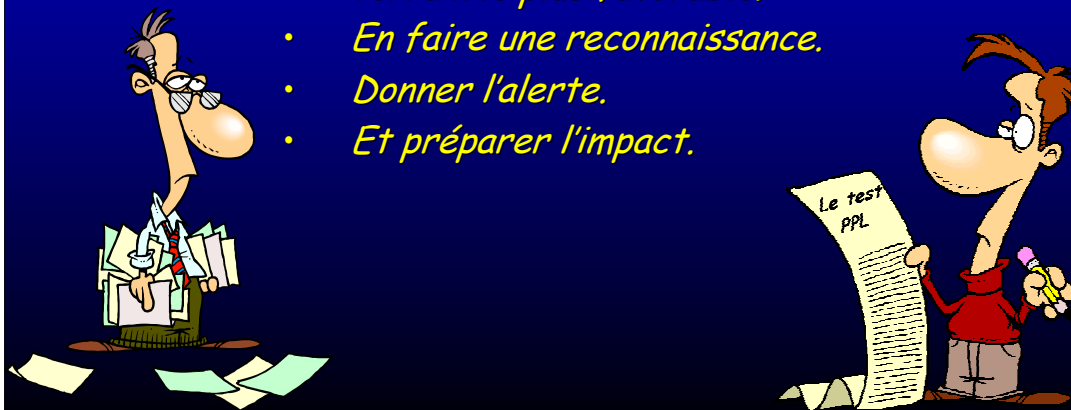
En dérogation aux dispositions du 4.5. b) (niveau minimal) du chapitre IV (règles de vol à vue) du RCA 1, les exercices de simulacre d'atterrissage forcé en campagne pourront être poursuivis jusqu'à une hauteur de 50 mètres sol aux conditions suivantes :

- ces exercices sont réalisés dans le cadre d'une instruction dispensée par un pilote instructeur qualifié;*
- les évolutions entre 50 mètres et 150 mètres de hauteur sont limitées à la seule réalisation de l'exercice ;*
- la distance de 150 mètres par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface et tout obstacle artificiel est respectée en permanence.*

Cette décision constitue de façon permanente l'autorisation d'exécution de simulacre d'atterrissage forcé telle qu'elle est définie par les dispositions de l'article 4 de l'arrêté du 10 février 1958 relatif à la voltige aérienne et en conséquence aucune autorisation supplémentaire n'est à exiger à ce titre. [...]

Section 5 - Rubrique 5.c

- *Simulation d'atterrissage de précaution (dans le cas d'un avion monomoteur)*
 - *Le candidat devra rechercher le terrain le plus favorable.*
 - *En faire une reconnaissance.*
 - *Donner l'alerte.*
 - *Et préparer l'impact.*



Il s'agit de la procédure « interruption volontaire du vol » (également appelée «atterrissage en campagne au moteur»).

Dans le but de rendre l'exercice plus réaliste (en situation réelle, il se pratique le plus souvent par visibilité réduite), vous pouvez restreindre la zone d'évolution en désignant au candidat des repères au sol. A charge pour celui-ci de trouver le meilleur terrain lui permettant d'effectuer cette simulation d'atterrissage de précaution. Ceci aura également l'avantage non négligeable d'économiser du temps de vol.

Section 5 - Rubrique 5.d

- *Urgences simulées*



*La boîte
à bonheur
du FE*

La notion d'urgences simulées est assez vague. Effectivement, vous pouvez mettre dans cette rubrique beaucoup de choses...

Section 5 - Rubrique 5.d

- *Urgences simulées*



- *Feu moteur ou cellule, en vol ou au sol.*
- *Panne de systèmes divers (pompe à vide, instrument, etc...)*
- *Urgence médicale (peut servir à demander un déroutement).*
- *Blocage de commandes.*
- *Etc...*

Par exemple :

Certains examinateurs ont éprouvé le besoin de vérifier l'aptitude de leur candidat à exécuter un tour de piste basse hauteur... Or cet exercice n'est pas au programme en tant que tel (comme n'importe quel tour de piste !).

Par contre, il peut servir à résoudre une urgence simulée du style perte partielle de puissance moteur en montée initiale, ou erreur d'appréciation d'une situation météo fortement dégradée après le décollage (cas de certains plafonds bas diffus et particulièrement délicats à estimer). Son exécution peut donc être demandée au titre d'une procédure d'urgence simulée.

Pensez également à varier les exercices et à ne pas demander à chaque candidat la même chose. Il serait tentant, en utilisant votre réputation, de ne préparer que ce que vous avez l'habitude de demander.

Section 5 - Rubrique 5.d

- *Urgences simulées*

*Pas d'utilisation prolongée
sans avis d'un pilote-inspecteur, sinon ...*



*Pas plus
de deux...*

Le FCL parle d'urgenceS simuléeS... donc au moins deux.

N'hésitez pas à utiliser les opportunités qui se présenteraient au cours de vol pour les introduire.

Section 5 - Rubrique 5.d

- Urgences simulées*



Cependant, dans le but de ne pas entraîner d'augmentation significative du temps de vol, veuillez à ne pas en demander plus de deux...

Pour résumer : au moins deux, mais pas plus de deux, donc deux !

Vous risqueriez de déstabiliser inutilement votre candidat par une succession anormalement longue et continue de procédures d'urgence.