

LECON N° 15
PROCEDURE BASIQUE EN CAS DE PANNE
MOTEUR AU DECOLLAGE
INTERRUPTION DE L'APPROCHE - REMISE DE GAZ

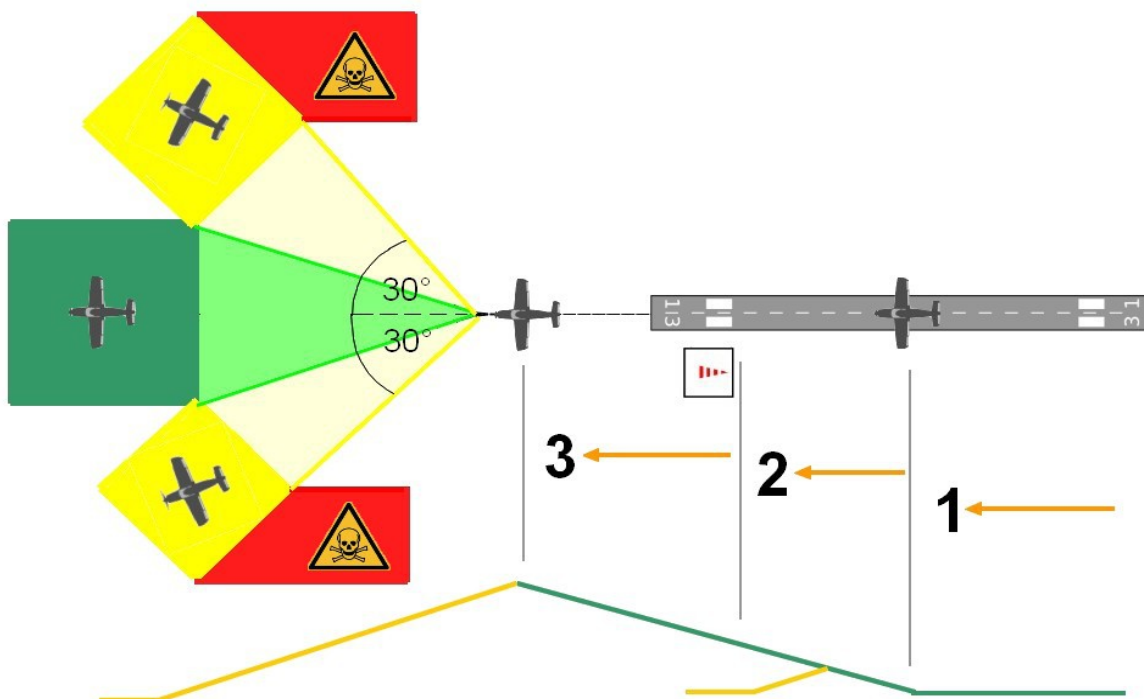
V3 BRS

Ce que tu vas apprendre	Réagir immédiatement à une perte de puissance dans la phase de décollage. Déceler les facteurs conduisant à devoir interrompre une approche et appliquer une remise de gaz après la décision.	Année	Item
		2	15
Les mots-clefs à retenir	Panne moteur - Décision - Remise de gaz	Ce que tu dois faire	
Ce que tu dois réviser	Décollage - Atterrissage	Briefings 1 & 13	

A) DEFINITIONS

- **Panne moteur** : toute modification substantielle de la puissance moteur conduisant à devoir passer en vol plané pour maintenir la vitesse air.
- **Altitude de sécurité** : hauteur cible (convertie en altitude lue sur l'altimètre) permettant un retour en vol plané sur la piste (le sens étant déterminé par la composante axiale du vent), en règle générale 300ft. Elle est également la limite basse de rentrée des volets.
- **Altitude de décision** : hauteur minimum en approche en deçà de laquelle les paramètres d'approche et la libération de la piste doivent être confirmés imposant, dans la négative, une remise de gaz.

B) LAPANNE MOTEUR AU DECOLLAGE



- Si la panne (totale ou partielle) survient **entre la mise en puissance et la rotation (1)**, réduire immédiatement les gaz à zéro et freiner tout en maintenant l'axe de piste, suffisamment puissamment pour ne pas risquer la sortie de piste. Si la panne est totale ou que le moteur ne fonctionne pas normalement au ralenti, couper les magnétos, lancer un

appel radio. Après l'immobilisation, la recherche de l'origine de la panne peut débuter (robinet d'essence, starter, paramètres moteur...).

- Si la panne (partielle ou totale) survient immédiatement après la rotation (**2**), **action immédiate à piquer** puis arrondi pour se reposer sur la piste restante, si nécessaire sortir les pleins volets, freinage au maximum, couper les gaz et les magnétos. Idem ensuite. Si la longueur de piste est insuffisante pour s'arrêter, il est recommandé de réaliser dans les derniers mètres un brusque braquage au palonnier et au manche du côté le plus dégagé des bords de piste, parfois plus carrossable que le prolongement axial.
- Si la panne survient en montée initiale en dessous de l'**altitude de sécurité** (300ft sol)(**3**), **franche action à piquer pour conserver la vitesse air** et chercher une zone « **vachable** » **droit devant idéalement ou à 30° maximum d'angle de vue** à gauche ou à droite (prendre une décision dans les 3 secondes et s'y tenir) et s'y poser aussi bien que possible avec une sortie des pleins volets, coupure magnétos et déverrouillage de la verrière juste avant l'arrondi. Ne jamais tenter de faire demi-tour vers la piste ni un redémarrage moteur!
Message radio ET contacter par téléphone le 191.

→ Une perte de puissance partielle mais stable peut conduire à décider un palier suivi d'un circuit à basse hauteur.

→ Si la panne survient au-dessus de l'altitude de sécurité, rechercher la vitesse de finesse max et réaliser un circuit adapté au vol plané (PTE, PTU, PTL, vu dans une future leçon).

C) INTERRUPTION DE L'APPROCHE

A l'**altitude de décision** (100 à 300ft du sol selon le type de terrain), il est impératif d'accorder un bref moment d'attention particulière à la confirmation visuelle **systematique et exhaustive** de :

- **vitesse air** compatible avec l'atterrissage et le vent,
- **plan** conservé et adapté à la piste visée,
- **axe** maintenu et dérive adaptée au vent travers,
- piste visible (dont le seuil) et totalement **libérée** de tout obstacle,
- **autorisation** d'atterrissage collationnée le cas échéant.

En l'absence d'un seul des paramètres sus-cités, l'**interruption de l'approche** et la **remise de gaz** subséquente doivent devenir la **règle plutôt que l'exception** en appliquant des corrections tardives, hâtives et dangereuses. Inversement, la confirmation intégrale doit permettre de concentrer toute son attention sur l'arrondi, la gestion du vent travers et le posé tout en annonçant à voix haute : «décision : je continue ».

D) LA REMISE DE GAZ

- En courte finale, à l'arrondi ou au toucher, en cas de danger immédiat (obstacle, piste occupée, ordre d'un contrôleur...) ou d'approche non stabilisée (sur et sous-vitesse, perte de l'axe ou du plan non rattrapable, turbulences, rabattants...) effectuer instantanément une **remise de gaz** en affichant conjointement la pleine puissance moteur (franche poussée de la manette **jusqu'en butée**), une correction gyroscopique au palonnier pour assurer la symétrie et une assiette à cabrer capot au dessus de l'horizon, sans palier, les ailes à l'horizontale, tout en maintenant le regard sur l'anémomètre et assurer une vitesse au minimum de 80km/h (1,3 Vs₀), et annoncer à la radio « remise de gaz ».
- Une fois le **vario positif** et la **vitesse stabilisée** reprendre une pente de montée standard pour s'inscrire dans un nouveau circuit et une nouvelle approche.