

LECON N° 38 INTERRUPTION VOLONTAIRE DU VOL RECONNAISSANCE DE DROP ZONE

V3 BRS

Ce que tu vas apprendre	Réaliser un atterrissage contrôlé en campagne dans le cas d'une urgence (autre que la panne moteur) ne permettant pas un déroutement et après avoir identifié et survolé une zone propice.	Année	Item
		3	38
Les mots-clefs à retenir	Posé en campagne - Drop zone	Ce que tu dois faire	
Ce que tu dois réviser	Panne en campagne	Briefing 35	

A) PREAMBULE

L'atterrissage en campagne n'est pas la conséquence exclusive de la seule panne moteur (défaillance, épuisement du carburant,...) mais peut avoir à être réalisée dans de nombreuses situations d'urgences ne permettant pas de rejoindre une piste. La procédure pourra ressembler à celle de la panne en campagne, cependant la puissance toujours disponible permettra de s'assurer que la zone de poser est propice, dans un temps réduit toutefois.

B) SITUATIONS INUSUELLES NECESSITANT UN POSE EN URGENCE

La liste non exhaustive de situations rencontrées ci-après relève les cas les plus fréquents, cependant la décision de poser sera à prendre en fonctions des conditions et circonstances rencontrées et imprévues, et ce dans un temps souvent réduit.

- Dégradation météorologique ne laissant plus d'échappatoire (perte de visibilité horizontale à 360°, précipitations s'intensifiant, vents violents,...)
- Urgence médicale rendant la poursuite du vol impossible (malaise)
- Carburant restant insuffisant pour rejoindre un terrain de déroutement
- Aérodrome de destination non accessible ou fermé (navigation erronée)
- Nuit aéronautique approchant ou dépassée

C) PROCEDURE

Dès la décision d'IVV (interruption volontaire du vol) prise :

- communiquez ses intentions au contrôle (si établi) ou sur 121,500Mhz , afficher 7700 au transpondeur, [ex. : *Fox Juliette Sierra Bravo Whisky Mayday Mayday Mayday atterrissage d'urgence en campagne, (lieu approximatif + motif), transpondeur 7700*]
- identifiez le vent,
- repérer si possible plusieurs champs (Cf. panne en campagne), en privilégiant les couleurs claires ou les cultures basses, la proximité d'habitations et/ou de routes,
- évaluer la trouée d'approche et repérer la pente éventuelle,
- effectuer un passage proche, 300 à 500ft de hauteur, à vitesse lente, dans le sens d'atterrissage envisagé, confirmer le choix du champ et déterminer un repère comme point de toucher et consécutivement le point d'aboutissement environ 50m avant, compter 10s à partir de ce point,
- relever le QFU,

- le champ doit être idéalement au moins égal aux 10s de vol,
- sans perdre de vue le champ, virer en vent traversier, puis en vent arrière, compter à nouveau 10s une fois passé le point d'aboutissement,
- passer en base ou PTU selon la distance du champ,
- effectuer une rapide checklist (volets, train, ceinture serrée, verrière ou porte déverrouillée),
- réaliser une approche à 1,3 Vs0 avec option de remise de gaz si non stabilisée en conditions le permettant,
- réaliser un atterrissage de précaution (vitesses horizontale et verticale les plus faibles possibles),
- Prévenir les secours (191 ou 18).

Cette situation requiert un entraînement régulier, qui peut être mené en utilisant le mnémotechnique « **VERDOS** » :

- **V**ent,
- **É**tat de surface,
- **R**elief (trouée d'approche, pente),
- **D**imensions (10s),
- **O**bstacles (arbres, lignes électriques, fossé...),
- **S**ecours (radio, transpondeur, téléphone).

