

Auteurs : Jean-Louis Rabilloud et Jean-Louis Carrafanq

Page : 1/3

Scénario	Analyse & décision	Conduite attendue	Critères d'exécution	Fin d'exercice	Commentaires
Situation exigeant un Att dans un délai de 10 mn (météo, nuit, carburant)	Pas d'A/D atteignable => IVV nécessaire	Choix d'un terrain, reconnaissance, conduite du circuit et de l'approche	Réalisation dans le délai imparti, choix judicieux du terrain, sécurité de l'approche	R/G à 50 m, ou avant selon objectifs d'instruction	Nécessite d'avoir déjà étudié l'IVV
Situation rendant la fiabilité du moteur très incertaine, bien qu'il délivre encore une puissance de croisière (P huile faible, vibrations, variations de régime)	Comprendre la situation, rejoindre l'A/D adéquat le plus proche en envisageant la panne franche	Afficher RPM adapté, rejoindre A/D proche, surveiller paramètres et symptômes, informer correctement le CTL	Choix itinéraire (terrains « vachables »), conduite moteur adaptée en transit, exécuter une PTE à l'arrivée, info correcte du CTL	Selon objectifs d'instruction. Possibilité de transformer en panne franche	Rappeler qu'on doit utiliser tout A/D adéquat, même non ouvert CAP
Passager gravement malade nécessitant aide médicale	Choisir un A/D de déroutement adapté, prévenir contrôle	Choix d'A/D selon distance et assistance possible au sol. Bonne info du CTL, demande de guidage, priorité d'Att et secours médical (messages radio fictifs avec le FI)	Pas de perte de temps, choix justifié de l'A/D, continuer d'assurer la sécurité du vol malgré le souci du pax malade	Selon aisance et maîtrise de l'élève.	A discuter ensuite au sol en imaginant divers cas : A/D important mais lointain, A/D de campagne mais proche, pax inconscient ou agité, etc...
Pannes diverses (autres que prévues dans cursus): totale élec, conservateur de cap, fuite carburant	Selon scénario	Décision adaptée aux circonstances (météo, expérience pilote, perfos avion)	Comprendre la panne (si réalisée réellement). Décisions adaptées aux situations simulées	Selon objectifs d'instruction. Possibilité d'envenimer la situation : pannes multiples, météo, autonomie	Situations à mentionner au préalable en briefing, mais provoquer le scénario lors d'un vol quelconque
Vol TBA en situation météo dégradée	Choix d'itinéraire, déroutement selon besoin	Décider à temps, assurer sécurité /obstacle et trafics	Décision assurée, maîtrise des paramètres et de la trajectoire	Selon objectifs et situation réelle	A effectuer en condition météo proche de ce que l'on veut montrer
Le second régime au décollage - Involontaire (T° élevée, Altitude élevée, terrain mou, masse forte...) - Volontaire (terrain mou)	Consultation préalable du manuel de vol, chapitre Performances (Section 5)	Mise en palier parallèle au sol en regardant le sol. Prise de vitesse puis assiette de montée à V taux max.	Palier Prise de Vi Intuire les obstacles Visualisation de trajectoire dans le plan vertical.	Assiette de montée stabilisée Franchissement des obstacles	Sur terrain mou : Possibilité de travailler à Gaillac au second régime volontairement après de fortes pluies. Rappeler au briefing sur les courbes du second régime (quand on peut s'y retrouver (décollage, vol montagne), comment le reconnaître (Vi faible, assiette trop cabrée), Comment en sortir...

Auteurs : Jean-Louis Rabilloud et Jean-Louis Carrafanq

Page : 2/3

Scénario	Analyse & décision	Conduite attendue	Critères d'exécution	Fin d'exercice	Commentaires
Panne moteur : - Au décollage ou en vol (perte partielle de puissance) - A la rotation (totale ou partielle) - Perte partielle avec de grosses vibrations (pale d'hélice cassée) - Totale avec hélice en moulinet - Totale avec hélice bloquée	Analyser de suite la puissance restante (coup d'œil/ tachymètre RPM) Décision de montée dans l'axe, TdP basse-hauteur ou atterrissage d'urgence devant. Pas de traitement de panne Traitement de la panne Décision Panne irréversible très probable (problème moteur mécanique)	Maîtrise de la trajectoire, Pas de manche en arrière. Pas d'action sur le manche Amener l'avion au décrochage si altitude suffisante afin de bloquer l'hélice et annuler les vibrations. Rendre la main ensuite pour prendre la vitesse de finesse max. Traitement de la panne (Réch Carbu, pompe, etc...) Maîtrise de trajectoire Traitement de panne sans Réchauffe Carbu (risque d'incendie) et robinet d'essence fermé.	Palier, les ailes à plat, maintien de la vitesse de montée avec la puissance restante, voir si on peut monter ou pas... Amener la vitesse à celle de la finesse max. Visionner la trajectoire & choix du champ. Finir en PTS si trop haut en finale (avec contrôle de la vitesse & point d'aboutissement de trajectoire). Amener la vitesse à celle de la finesse max. Gestion de la panne différente de la « standard »	Temps d'analyse court important. Temps d'analyse court important.	Bien faire assimiler à l'élève les différents cas avec les actions qui s'y rapportent. Bien faire assimiler à l'élève les différents cas avec les actions qui s'y rapportent.
Vol sans visibilité... En position inusuelle	Analyse face aux instruments et aux bruit du moteur (en montée ou en descente).	Traiter la sortie de position inusuelle avec la position du virage engagé (Puissance réduite, aile à plat, retour à l'assiette de palier puis ressource)	Restitution des efforts aux commandes en concordance avec l'horizon artificiel (ramener les ailes à plat avant d'analyser la seconde action).	Retour aux conditions de vol normales	Avec utilisation des lunettes du Club...

	CISOA 15/10/2010	EXERCICES COMPLÉMENTAIRES POUR LE PERFECTIONNEMENT DU PILOTE PRIVÉ à utiliser le cas échéant pour les vols du « PACK SÉCURITÉ »		
--	---------------------------------------	--	--	---

Auteurs : Jean-Louis Rabilloud et Jean-Louis Carrafanecq

Page : 3/3

GPS par météo capricieuse (mauvaise visi, plafond moyen...)	Trajectoire extérieure à ne pas négliger. Déroutement ou poursuite du vol vers la destination	2 mn avant la HEA du GPS : Réduire à la vitesse d'évolution avec la configuration d'approche (préparation en vent-arrière) puis 1 mn avant, altérer le cap de +90° pendant 1 mn avant d'altérer finalement le cap de -90° afin de se retrouver en étape de base rapprochée.	Gestion du temps et des prises de cap.	En vue du terrain en étape de base	Bien expliquer à l'élève que s'il trace tout droit, il a de grandes chances de ne pas voir le terrain en passant dessus avant de l'apercevoir finalement au dernier moment et de "plonger"....et possibilité de partir en virage engagé, etc...
Descente rapide dans un volume réduit	Capacité d'évolution de l'avion dans le volume concerné	Choix de la configuration et respect d'une plage de vitesse d'évolution	Maintien de marge par rapport aux vitesses limites, souplesse d'exécution	Arrivée à l'altitude fixée	A faire si possible en situation réelle : passage dans un trou de couche nuageuse