

Si vous envisagez de faire une simple approche au-dessus d'un lac comme à Montpellier ou si vous vous engagez sur une véritable traversée maritime pour la Corse ou les Baléares, l'amerrissage vous concerne particulièrement.

Faisant la plupart des cas suite à une avarie du moteur, la réussite d'un amerrissage forcé nécessite une bonne analyse de la situation, un technicité correcte et...un peu de chance !

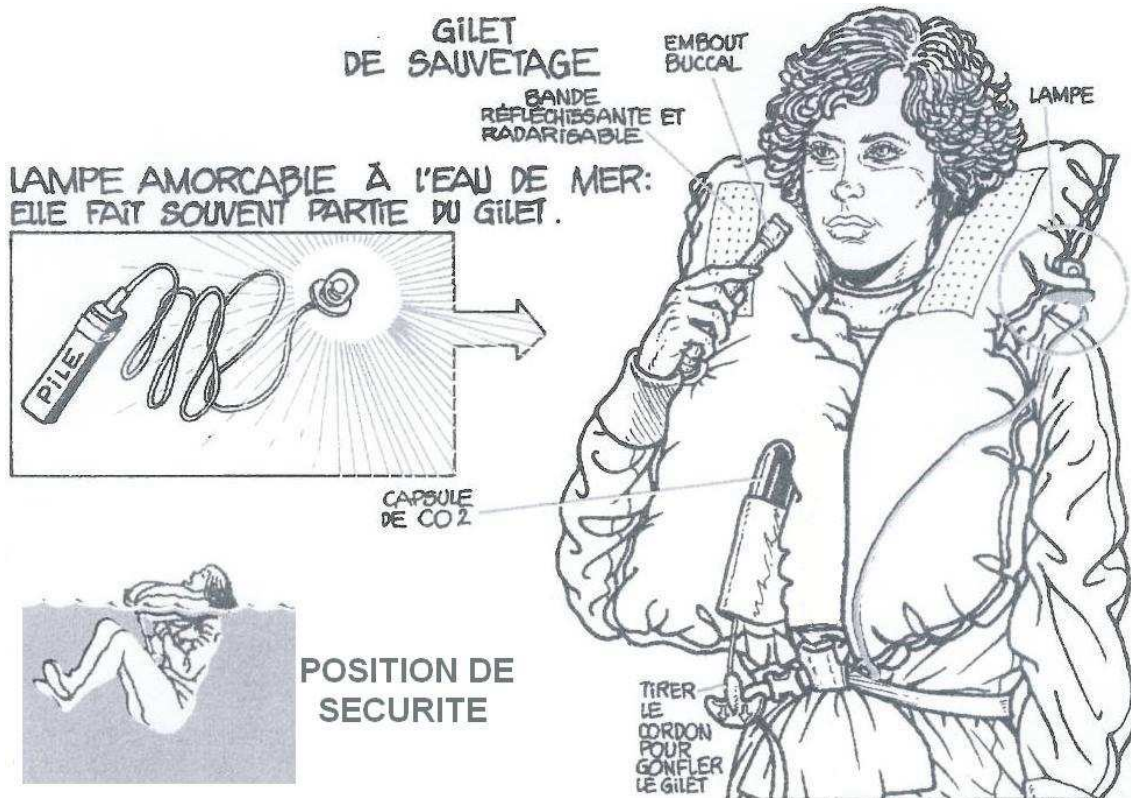
1) Utilisation des gilets de sauvetage : les bons réflexes



Après le déclenchement des moyens de secours (ELT sur "ON", code "7700" au transpondeur, appel de détresse...), une hauteur suffisante et un avion trimé permettent normalement d'ouvrir et d'enfiler le gilet de sauvetage sans trop de délais.

Se contenter simplement de le passer autour du cou et de clipser le cordon autour de la taille.

Attention : L'activation du système de gonflage dans l'habitacle étroit est une erreur !!!



2) La trajectoire à adopter :

L'analyse de la situation se solde surtout par le point sur les conditions extérieures (proximité d'îlots, de bateaux, l'état de l'eau, le vent...) et plus particulièrement de la hauteur des vagues. Le tableau ci-après rend compte de l'aspect de la vague avec la vitesse moyenne du vent associé. L'échelle associée, appelée échelle de Beaufort, donne en parallèle la correspondance :

| Chiffre Beaufort | Vitesse moyenne (kt) (à 10 m de hauteur) | Aspect de l'eau | Hauteur probable des vagues/ maxi (m) |
|------------------|--|---|---------------------------------------|
| 2 | 4-6 | Vaguelette courte non déferlante | 0,15/ 0,30 |
| 3 | 7-10 | Très petite vague où la crête commence à déferler | 0,60/ 0,90 |
| 4 | 11-16 | Petite vague devenant plus longues, nombreux moutons | 0,90/ 1,50 |
| 5 | 17-21 | Vague modérée nettement allongée, naissance de moutons et d'embruns éventuellement | 2,10/ 2,40 |
| 6 | 22-27 | Lame en formation, crête d'écume blanche étendue avec quelques embruns | 3,00/ 4,00 |
| 7 | 28-33 | La mer grossit, l'écume blanche provenant des lames déferlantes (orientées dans le lit du vent) commence à être soufflée | 4,00/ 5,50 |
| 8 | 34-40 | Lames de hauteur moyenne et très allongées, des tourbillons d'embruns se détachent du bord des crêtes, l'écume est soufflée | 5,50/ 7,60 |
| 9 | 41-47 | Grosse lame avec des filets d'écumes dans le lit du vent, naissance de rouleaux avec des embruns réduisant la visibilité | 7,00/ 10,00 |
| 10 | 48-55 | Très grosse lame, longue crête en panache, l'écume forme d'épaisses bandes blanches, déferlement des rouleaux intenses et brutaux, visibilité réduite | 9,00/ 12,50 |

3) L'impact avec l'eau :

Avant l'impact, déverrouiller la ou les portes afin que la pression de l'eau qui s'exerce rapidement sur les parois ne vous piège pas.

Le choix de la direction se fait parallèlement à la houle principale, face au vent, autant que possible. Pour un fort vent, un compromis entre la direction du vent et la houle doit être choisi.

Le toucher en lui-même doit s'effectuer avant la crête de la houle.

L'arrondi doit être le plus prêt possible de l'eau à 1,1 V_S avec une indication de variomètre de quelques 200-300 ft/ mn.

L'impact comporte inévitablement un ou plusieurs rebonds et une forte décélération.

L'assiette à adopter à l'impact reste une attitude moyenne puisqu'une assiette trop faible engendre un ricoché et peut être suivie d'un décrochage, alors qu'une assiette trop forte est propice à une rupture de cellule.

Enfin, il est préférable de garder les ailes à plat à l'impact et le train rentré si votre appareil en est équipé.

Après l'impact, il ne reste qu'à évacuer en gonflant le gilet à ce moment.

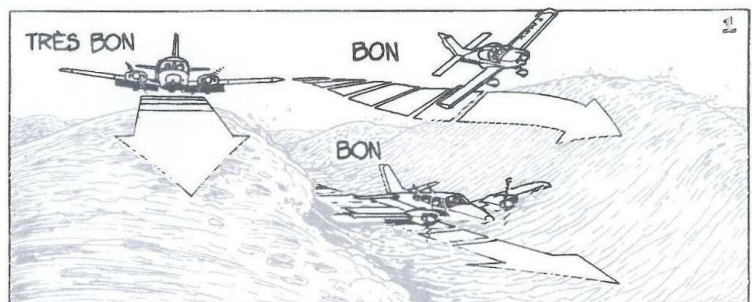


FIGURE 1 : .. PARALLÈLE À LA HOULE

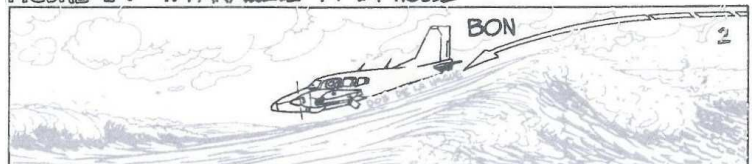


FIGURE 2 et 2 bis : .. FACE À LA HOULE

