

Panne en campagne (juin 2026)

En cas d'arrêt moteur, ou de feu en vol qui vous conduit à couper le moteur (n'hésitez pas à revoir la procédure complète dans le manuel de l'avion), vous devrez vous poser en campagne.

La priorité est de piloter l'avion :

- rechercher la vitesse de plané ou **finesse max** (135 à 140 km/h sur les DR 400 120cv, 140 km/h sur Elixir) et **COMPENSER** l'avion, **SURVEILLER SA VITESSE**
- **tenir compte du vent**, pour se poser face au vent : pour cela, **regarder la rose des caps pour vérifier où est le cap d'où vient le vent** (en fonction du dernier vent connu, soit au décollage, soit sur le dernier terrain où on a fait un touch...)
- aux altitudes fréquentes où on fait nos navigations (entre 2000 et 3000' le plus souvent), il faut immédiatement **choisir**, sous un **angle 2 AP** (2 fois l'angle de plané AP, voir fiche encadrement), **un terrain pour se poser vent de face (voir schémas plus loin où chercher un champ selon d'où vient le vent)**
- **rejoindre le point clé 2 AP 45°** du point d'atterrissage choisi.

Il convient de bien connaître **vos repères avions pour identifier cet angle 2 AP** (aussi bien à gauche qu'à droite, repères un peu différents dû au fait qu'on n'est pas assis au milieu de l'avion). Cet angle 2 AP est celui utilisé lors des exercices d'encadrement (**cf. fiche mensuelle encadrement**). Les repères varient pour chacun, mais en gros **sur DR 400**, 2 AP correspond au saumon de votre côté, et à la ½ de la distance entre le dièdre et le saumon de l'autre côté. **Sur Elixir**, voir fiche encadrement

Rappel : on choisit un champ sous 2 AP, soit le double de l'angle de plané AP, pour être sûr d'atteindre le champ dans de bonnes conditions ; ce qui n'exclut pas la possibilité de se poser dans un champ situé un peu plus loin, entre 2 AP et AP, mais avec moins de marge d'erreur.

Il est conseillé, lorsque c'est possible, de se **poser après avoir fait une base**, car l'expérience montre qu'il est plus difficile, lorsqu'on est assez haut, d'évaluer précisément la trajectoire et les corrections nécessaires pour rejoindre un champ situé dans un secteur midi (différent de la panne au décollage où on est bas et on cherche un champ secteur avant). Le fait de faire une base permet de visualiser plus facilement si l'on se présente bien ou pas, et de corriger en fonction, et vous vous y êtes entraînés lors des encadrements.

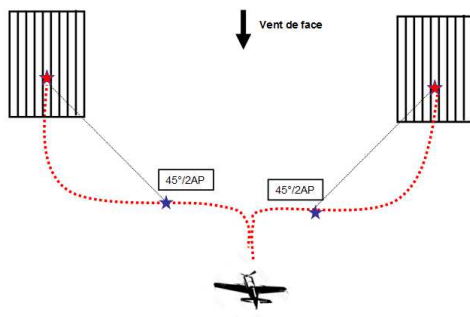
Une fois que vous avez choisi votre terrain pour atterrir, vous devez gérer votre trajectoire pour rejoindre le **fameux point clé 2 AP et 45 degrés**, si nécessaire **corrigé du vent** qui correspond au départ en base. **Le but est de retrouver une situation connue et maîtrisée**, à savoir le moment du départ **en base d'un exercice d'encadrement** (voir schéma ci-dessous et fiche mensuelle encadrement). Au cours de cette base on passe de 2 AP vers AP du point d'aboutissement : début du champ sans vent ou décalé s'il y a du vent (voir fiche encadrement).

Il faut **tenir compte du vent**, non seulement pour l'orientation du champ, mais aussi pour le point clé 45°/2 AP : il s'agira donc de 45° non pas du début du champ mais **du point décalé de 15 m par kt de vent dans l'axe**. Donc pour 10 kts de vent de face pour atterrir, vous devez partir en base à 45° d'un point décalé de 150 m du début du champ (ceci est valable aussi quand vous faites les exercices d'encadrement).

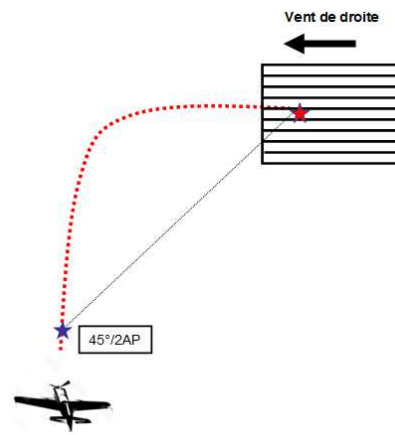
En général, vers 2000'/2500', il y a très souvent un champ accessible depuis votre position, pour lequel vous êtes déjà à peu près soit en vent arrière, soit en base, moyennant quelques corrections pour se retrouver dans les conditions de l'encadrement.

Où chercher un champ ? Il faut privilégier les secteurs définis ci-dessous, et si bien sûr il n'y a pas de champ dans ces secteurs préférentiels, on en prend un ailleurs. **Il faut regarder la rose des caps** pour visualiser d'où vient le vent (en fonction du dernier vent connu)

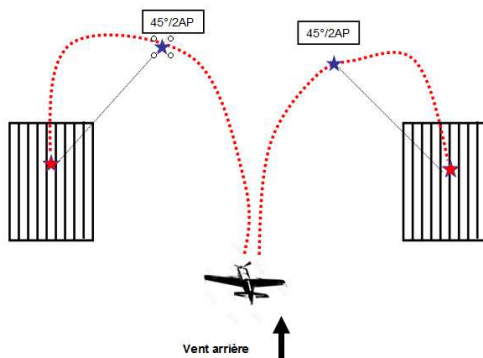
Vent de face, on cherche un champ devant à gauche ou à droite pour s'y poser après une base



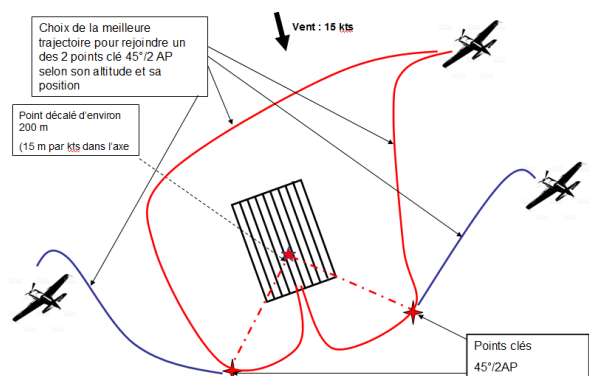
Vent de droite, on cherche un champ à droite pour se poser après une base (**idem à gauche pour vent de gauche**)



Vent arrière, on cherche un champ sur les côtés un peu devant pour se retrouver en vent arr dans les conditions d'un encadrement



S'il n'y a pas de champ dans les secteurs préférentiels ci-dessus, on prend le plus adapté et on gère sa trajectoire pour rejoindre le point clé 45°/2AP en fonction de son altitude et de sa position.



Une fois que vous avez choisi votre champ et votre trajectoire pour rejoindre le point clé, et seulement là, vous devez **traiter la panne** pour redémarrer le moteur (sans objet sur coupure suite à un feu).

En effet, vers 2000' à 3000'/sol, tout va très vite et ce serait dommage d'essayer de redémarrer le moteur, de ne pas y parvenir, et d'avoir perdu un temps précieux pour préparer son atterrissage.

Si vous naviguez haut (FL 45 ou 65 par exemple ou plus), après avoir pris la Vi de finesse max, vous pouvez traiter la panne rapidement et essayer de redémarrer le moteur, car vous disposerez de plus de temps pour choisir un champ si le moteur ne redémarre pas (quitte à orbiter au-dessus de champs où se poser si vous en identifiez près de votre position)

Cas du DR 400

Pour traiter la panne, **l'acronyme MEC** peut servir (MEC comme panne mécanique), **à connaître par cœur** :

M : pour mixture plein riche et magnétos sur both

E : pour essence, robinet ouvert sur le réservoir le plus plein, pompe sur marche

C : pour réchauffe carbu sur marche (même si ce n'est pas obligatoire)

Manette des gaz sur ¼ : le moteur devrait redémarrer si l'hélice tourne

Si **l'hélice ne tourne pas** un coup de **démarrreur** (uniquement si l'hélice est bloquée !!)

Vous devrez afficher emergency au transpondeur (**7700**), et faire un **message de détresse** (mayday mayday mayday panne moteur et votre position approximative) soit avec l'organisme avec lequel vous étiez (SIV, TWR, APP, AFIS), soit sur la fréquence de détresse 121.5. Il faut aussi déclencher la **balise de détresse**.

Enfin, si le moteur de redémarre pas, vous **devrez préparer l'avion pour l'atterrissage, qui se fera pleins volets, ailes à plat, à la bonne Vi** (pas trop élevée) : robinet essence coupé, magnétos off, richesse étouffoir, pompe off, alternateur off, harnais serré bloqués, lunettes enlevées, verrière déverrouillée....

Se souvenir que lorsqu'on a coupé la batterie, on n'aura plus **d'avertisseur de décrochage ni de radio**. Il est donc conseillé de la garder le plus longtemps possible.

Il est important de **connaître la vitesse de décrochage de son avion pleins volets**, même si on la retrouve sur le début de l'arc blanc.

Cas de l'Elixir

En cas d'arrêt moteur, **procédure à connaître par cœur** :

- robinet carburant ouvert
- clé vérifiée sur **RUN**
- manette des gaz sur **50%**
- **EMERGENCY POWER** sur ON
- Si l'hélice tourne, le moteur doit redémarrer
- Si l'hélice est bloquée, clé sur START puis RUN

Si le moteur redémarre, EMERGENCY POWER sur OFF. Si le moteur cale de nouveau, on remet EMERGENCY POWER sur ON.

Et si le moteur ne redémarre pas, on se prépare à l'atterrissage d'urgence (même procédure que pour la panne après décollage) :

- **il faut couper EMERGENCY POWER si on l'a enclenché**, afin de **recupérer les volets (et les trims accessoirement)**
- puis faire les vérifications prévues pour l'atterrissage d'urgence (ceintures attachées, lunettes enlevées, ne pas déverrouiller la verrière, balise sur ON, message radio, transpondeur 7700, couper l'essence, clé sur OFF....et atterrir plein volets, ailes à plat, à la bonne Vi)

Conclusion

Il y a donc beaucoup de choses à faire en peu de temps, surtout lorsque l'on vole vers 2000, 2500 pieds ; d'où la nécessité d'avoir les idées claires sur ce qu'il faut faire

- **piloter l'avion** et prendre la Vi de finesse max, **COMPENSER L'AVION !!!!**
- **trouver rapidement un champ** en tenant compte du **vent (rose des caps)**
- **rejoindre le point clé 2 AP 45°** corrigé du vent (10 à 15 m par kt dans l'axe)
- traiter la panne pour essayer de redémarrer le moteur,
- s'il ne redémarre pas, préparer l'ATR d'urgence
- atterrir ailes à plat, à la bonne vitesse

Si on a choisi un premier champ, et qu'on se rend compte qu'il y en a un autre beaucoup mieux que l'on peut atteindre, **ne pas hésiter à changer**.

Si l'on s'aperçoit que l'on n'atteindra pas le champ initialement choisi (correction vent insuffisante, mauvaise évaluation de la trajectoire, trop haut ou trop bas....), il faut immédiatement en choisir un autre : **un atterrissage moyen vaut mieux que pas d'atterrissage.....**

Pour le **champ**, il faut le choisir le plus long possible, en tenant compte du vent, sans obstacles si possible au début (arbres, attention aux lignes électriques le long des routes....), dans le sens des sillons ou des cultures.

Choisir plutôt, dans l'ordre :

- des champs chaumés (blés coupés par exemple, à la bonne période)
- cultures céréalières (verts)
- terrains labourés et hersés (sens des sillons)
- terrains labourés non hersés (plus meubles que les précédents)
- éviter si possible les champs de cultures hautes (maïs, colza....)
- attention aux pâtures avec animaux
- faire attention aux discontinuités de couleurs qui reflètent souvent fossés ou autre
- éviter les champs en descente, se poser plutôt en montant
- sur les plages, se poser parallèle à la mer là où le sable n'est trop sec ni trop mouillé
- au-dessus des forêts, se poser cabré proche de la Vi décrochage (Vs0) sur la cime des arbres...

Erreurs fréquentes :

- **NE PAS COMPENSER CORRECTEMENT L'AVION**
- **NE PAS SURVEILLER CORRECTEMENT SA VITESSE**
- tarder à trouver un champ, ne pas arriver à se décider, **ne pas chercher dans les secteurs préférentiels indiqués plus haut**,
- **choisir un champ trop près ou sous l'avion** : il faut choisir des champs qui sont déjà pratiquement sous 2 AP s'il y a, plus proches si ce n'est pas le cas
- se tromper dans le sens du vent : rose des caps !
- ne pas tenir compte du vent pour prendre un point décalé,
- choisir un champ dans le mauvais sens des sillons, avec des poteaux ou arbres en début de champ,
- choisir un champ trop court alors qu'il y en a des plus grands à proximité,
- ne pas mettre **les ailes bien à plat** (en regardant l'horizon) pour prendre le repère 2 AP puis AP,
- vouloir **se rajouter des marges** « au cas où » et arriver trop haut,
- sortir les volets trop tôt en finale avec du vent de face, et « s'arrêter ».

En conclusion : il y a beaucoup de choses à faire en peu de temps.

Il est fréquent que certains aient **du mal à prendre une décision pour trouver un champ** dans lequel se poser. Si vous tardez trop, l'avion va perdre de l'altitude, ce qui diminuera le périmètre accessible en plané et limitera donc les possibilités d'atterrissage.

Il faut donc se **décider rapidement**, et pour cela, il est impératif de **s'entraîner régulièrement** (avec instructeur en dessous de 500'/sol), mais aussi de prendre l'habitude, **lors de vos navigations, d'identifier régulièrement les champs accessibles, de visualiser les trajectoires pour rejoindre le point 2 AP 45°, en tenant compte du vent, tout en récitant l'ensemble des actions à faire** (traitement de la panne, préparation de l'avion pour l'atterrissage....).