



# Sunny Swift

## “Demi-tour impossible”

SUNNY ET MOHAMMED, ELEVE PILOTE, SONT EN ATTENTE AU POINT D'ARRÊT, PRÊTS A S'ALIGNER POUR DÉCOLLER.

IL EST INDISPENSABLE DE TOUJOURS EFFECTUER UN BRIEFING AVANT LE DÉCOLLAGE, POUR SE RAPPELER LES PROCEDURES DE DÉPART ET LES PROCEDURES D'URGENCE EN CAS DE PANNE AU DÉCOLLAGE

EN CAS DE PERTE DE PUISSANCE AU COURS DE L'ACCELERATION, IL FAUT ANNULER LE DÉCOLLAGE ET FREINER.

SCREEEECH

PENDANT LA MONTÉE INITIALE, IL FAUT RÉDUIRE L'ANGLE D'INCIDENCE EN POUSSANT LE MANCHE EN AVANT, MAINTENIR LE CAP INITIAL ET UNE VITESSE SUFFISANTE POUR ÉVITER LES OBSTACLES. SI LA PISTE EST SUFFISAMMENT LONGUE, IL FAUT UTILISER LA PARTIE RESTANT DISPONIBLE.

N'ESSAYEZ PAS DE REJOINDRE LE TERRAIN ! IL FAUT RÉAGIR VITE, EN PENSANT AVANT TOUT À MAINTENIR UNE VITESSE SUFFISANTE POUR ÉVITER LE DÉCROCHAGE.

SI LA PANNE INTERVIENT ENTRE 2000 ET 3000 FT, VOUS DISEPOSEZ D'UN PEU PLUS DE MARGE, MAIS TOUJOURS PAS SUFFISANTE POUR AUTORISER UN DEMI-TOUR EN TOUTE SÉCURITÉ. RÉDUISEZ L'INCIDENCE POUR MAINTENIR LA VITESSE ET UTILISEZ CETTE MARGE POUR EFFECTUER DE PETITES VARIATIONS DE CAP POUR ÉVITER LES OBSTACLES ET CHOISIR LE MEILLEUR TERRAIN POUR VOTRE ATTERRISSAGE.

AVANT DE DÉCOLLER, IL FAUT SAVOIR QUELLES SONT LES OPTIONS POUVANT ÊTRE UTILISÉES EN CAS D'ATTERRISSAGE D'URGENCE.

AU DESSUS DE 2/3000 FT, ON PEUT COMMENCER A CONSIDERER LA POSSIBILITE D'UN DEMI-TOUR. ATTENTION TOUTEFOIS A PRENDRE EN COMPTE TOUS LES FACTEURS QUI POURRAIENT RENDRE CE DEMI-TOUR IMPOSSIBLE...

IL FAUT UTILISER CETTE MARGE D'ALTITUDE POUR VERIFIER QUE LE SELECTEUR DE CARBURANT EST BIEN SUR LE RESERVOIR LE PLUS PLEIN, LA POMPE ÉLECTRIQUE SUR « ON », ET ESSAYER UN REDÉMARRAGE DU MOTEUR SI POSSIBLE...

CONTINUONS LA MONTÉE JUSQU'À 5 000 FT AGL

A 5000 FT, NOUS AVONS SUFFISAMMENT DE HAUTEUR POUR EFFECTUER UN EXERCICE DE PANNE.

MOTEUR RÉDUIT, MANCHE EN AVANT POUR MAINTENIR LA MEILLEURE VITESSE DE PLANÉ

ATTENTION, LA VITESSE CHUTE !

ASSIÈTE À PIQUER, VITESSE VERS 80 KT

APRÈS 90° DE VIRAGE, NOUS AVONS PERDU 570 FT.

1070 FT PERDU APRÈS 180°

CAP VERS LA PISTE, 1320 FT DE PERDU

VOULEZ VOUS RECOMMENCER L'EXERCICE EN ESSAYANT UN TAUX DE VIRAGE PLUS ÉLEVÉ ?

OK, ALLONS Y !

**Ceci montre qu'il ne faut pas tenter un demi-tour si on ne dispose pas d'une hauteur suffisante.**

AVEC UN TAUX DE VIRAGE STANDARD, ON PERD 1320 FT. UNE INCLINAISON SUPÉRIEURE RÉDUIT LA PERTE D'ALTITUDE, MAIS AUGMENTE LE RISQUE DE PERTE DE CONTRÔLE.

UNE PANNE RÉELLE ENTRAÎNERA UNE PERTE DE HAUTEUR SUPÉRIEURE SI L'HÉLICE EST EN MOULINET. LE VENT EST AUSSI UN FACTEUR AGGRAVANT. LA GESTION DU TRAFIC ENVIRONNANT VA AUSSI COMPLIQUER LA MANŒUVRE.

ENFIN, LA CAPACITÉ DE CHACUN À RÉAGIR RAPIDEMENT ET DE MANIÈRE APPROPRIÉE EST DIFFÉRENTE D'UN PILOTE À L'AUTRE (JUSQU'À 4S EN CAS DE PANNE RÉELLE).

\* ATTENTION: L'AUGMENTATION DE L'INCLINAISON AUGMENTE LE RISQUE DE DÉCROCHAGE

Bank Angle	Stall Speed	Increase (%)
0 deg.	49 knots	0%
35 deg.	53 knots	8%
45 deg.	59 knots	20%
60 deg.	71 knots	43%
75 deg.	97 knots	97%

TYPICAL STALL SPEED TABLE  
FAA-P-8740-44

POUR PLUS D'INFORMATIONS :

Un témoignage:  
[http://www.maxtrescott.com/max\\_trescott\\_on\\_general\\_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html](http://www.maxtrescott.com/max_trescott_on_general_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html)

FAITES NOUS PARVENIR VOS COMMENTAIRES ET VOS IDÉES :

EMAIL [generalaviation@easa.europa.eu](mailto:generalaviation@easa.europa.eu)

REJOIGNEZ NOTRE COMMUNAUTÉ :  
<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

LA LISTE COMPLÈTE DES HISTOIRES DE SUNNY :  
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>