

VEA 2024

*Les pilotes du C182 doivent effectuer le VEA sur C182
Le vol doit contenir une partie navigation (LFDU, LFDI, LFDC ou autre...)*

ITEM	EXERCICE	
BRIEFING AVANT VOL	DOSSIER DE VOL COMPLET (Météo, Notam, Masse/Centrage, Carburant, Perfo, etc...)	Vérifier particulièrement le calcul des performances
BRIEFING/REVISION	TRAITEMENT DE LA PANNE (PNC, CRAPS, FORDEC)	
VOL	DECOLLAGE COURT	
	PANNE RADIO DANS LA CTR	
	PANNE EN CAMPAGNE	
	APPROCHE INTERROMPUE	
	PANNE D'UN SYSTÈME (FORDEC)	
	ATTERRISSAGE COURT	
	PTE	
	ARRIVEE RAPIDE LFBD	
DATE	PILOTE	AVION

Fiche Pratique :

Traitement situation anormale



La méthode proposée pour traiter de façon méthodique et exhaustive toute situation anormale est le **PNC** – **CRAPS** - **FORDEC**

Phase 1 - **PNC** : Gestion des Priorités

P - Piloter

Piloter l'avion reste la priorité absolue en situation anormale ou d'urgence, cet item signifie la conservation ou la récupération du contrôle de l'avion en terme d'attitude, de vitesse et de trajectoire instantanée. Le pilote ne doit pas se précipiter sur la résolution d'un problème au détriment de la maîtrise de l'aéronef.

Définir clairement qui fait voler l'avion si plusieurs pilotes aux commandes (notamment si instructeur à bord) en annonçant « j'ai les commandes »

N – Naviguer

Définir et stabiliser une trajectoire en fonction de l'urgence de la situation.

La trajectoire future doit être conçue pour faciliter la gestion de l'événement en terme d'espace (prendre une option qui diminue la proximité des risques vis-à-vis du relief, des zones, des trafics, de la météo ...) et de temps (limiter la pression temporelle, et déterminer le temps raisonnablement nécessaire pour traiter l'évènement).

Exécuter les encadrés de mémoire pour les situations d'urgence.

Des mesures conservatoires peuvent également être prises rapidement.

Ex : voyant basse pression essence : pompe électrique ON

Fumée en cabine : ouverture aérations

C – Communiquer (si nécessaire)

L'analyse de l'évènement doit être formalisée en interne (équipage) et en externe (ATC) afin de partager la conscience de la situation et le projet d'action. Ceci comprend, en particulier, les communications avec les services de contrôle afin d'obtenir toute l'assistance nécessaire. Cette communication externe, si elle est nécessaire, doit être effectuée sans délais afin de sensibiliser rapidement le contrôle (message d'urgence ou de détresse) et doit être complétée après réalisation du processus décisionnel, le cas échéant.

**Phase 2 - CRAPS : Traitement de la panne**

Note : Cette phase n'est à traiter que dans le cas d'une panne ou d'un problème technique.
Dans les autres cas de situations anormales (par exemple passager malade, dégradation météo, terrain fermé...), passer directement à la phase 3.

C – Commande

Le sélecteur de l'équipement ainsi que ses commutateurs et boutons de réglage sont-ils bien sur la position voulue ?

Ai-je fait une bêtise ?

R – Reset

Arrêter puis remettre en marche un équipement électrique ou électronique suffit parfois à retrouver un fonctionnement normal !

A – Alimentation

L'équipement est-il bien alimenté en énergie par le circuit qui lui correspond ?

Cette énergie peut être absente ou insuffisante !

Par exemple, faible tension sur le circuit électrique, dépression (suction) trop faible pour faire tourner les gyroscopes à la bonne vitesse, etc.

P – Protection

Le disjoncteur associé à l'équipement en défaut et qui l'alimente en énergie électrique est-il enclenché ?

Attention : ne réenclencher qu'une fois un breaker qui a sauté (s'il « saute » à nouveau, c'est qu'il y a un vrai problème de sécurité électrique sur le circuit qu'il protège)

S – Signalisation

A-t-on les valeurs et les états attendus sur les indicateurs ?

N'est-ce pas une fausse alarme ?

Par exemple, alarme pression huile alors que les indicateurs de pression et de température sont dans la plage verte, alarme Alternateur avec un courant de charge positif.

Dans le doute, mieux vaut agir en considérant qu'il y a un réel problème.

Une fois les conditions de fonctionnement vérifiées et si le problème n'est pas résolu, rechercher dans la **Checklist** ou le **Manuel de vol** la procédure adaptée en lisant chaque item avec sa réponse.

Note : la présence et l'accessibilité du manuel de vol est à vérifier en prévol.

Note : la connaissance du manuel de vol (section procédures anormales) facilite son application dans une situation parfois stressante.

Note : Les vérifications (prévol, C/L, point tournant, suivi carburant, surveillance cyclique des paramètres) peut permettre d'éviter ou d'anticiper un problème.



Phase 3 - **FORDEC** : Faire le bilan et décider d'une stratégie

Le FORDEC est un outil d'aide à la prise de décision. Il peut être effectué à chaque fois qu'une décision doit être prise, au sol ou en vol et notamment en cas de panne ou de situation imprévue.

Il est nécessaire d'évaluer l'urgence de la situation pour que cela reste exécutable dans le temps disponible.

F – Faits

Formaliser les conséquences du problème rencontré. Le vol peut-il être poursuivi, combien de temps, dans quelles conditions ?

Effectuer un bilan opérationnel : nouvelles limitations performance ? autonomie ? compatibilité espaces aériens contrôlés ? consultation possible de la LME, manuel de vol section description

Effectuer un bilan économique : possibilité d'un dépannage ? avitaillement ?

O – Options

Lister les options possibles et raisonnables (en fonction du rayon d'action)

Incluant choix aérodrome mais aussi piste (herbe ? QFU ?), terrains ULM, IVV

R – Risques et Bénéfices

Avantages et inconvénients pour chaque option

Solliciter si nécessaire un avis extérieur (autre pilote, ATC...)

D – Décision

Le CDB décide (par une décision partagée si plusieurs pilotes)

E – Exécution

Définir le plan d'action, informer, répartition des tâches, fixer des butées

C – Contrôle

Vérifier régulièrement que la décision prise reste compatible avec l'évolution de la situation, refaire un FORDEC si nécessaire, conserver autant que possible un plan B