



RÈGLE PRATIQUE

LA REMISE DE GAZ



JANVIER 2023

La remise de gaz constitue une manœuvre délicate qui mérite d'être bien assimilée avant d'être bien réalisée.

Ce n'est pas une manœuvre simple quand il vous faut faire varier votre assiette en appliquant la puissance et vous éloigner de la proximité de la piste. C'est une manœuvre essentielle qu'il faut toujours avoir à l'esprit. La remise des gaz ne doit pas être considérée comme une erreur ou un échec, c'est une procédure normale !

Voici 7 éléments à prendre en compte pour bien maîtriser vos remises de gaz...

Élément n°1 : La remise de gaz, un phénomène avéré...

- ✘ Les statistiques ne mentent pas quand elles font état d'aucune évolution à la baisse dans le nombre d'accidents en remise de gaz,
- ✘ Quel que soit l'avion utilisé, une remise de gaz met le pilote dans une situation délicate près du sol, du stress peut intervenir et faire oublier les fondamentaux de la remise de gaz.
- ✘ En général, la remise de gaz s'impose en cas d'approche non stabilisée (en axe, en plan, en vitesse...) ou en cas d'intrusion de piste (avion, véhicules, animaux, obstacles...). La conjonction de ces causes, souvent mal maîtrisées, et une tendance à ne pas faire voler l'avion correctement pendant toute cette phase constituent des facteurs aggravants.

Élément n°2 : Quand remettre les gaz ?

- ✘ La remise de gaz peut intervenir à tout moment mais plus tôt est prise la décision, plus facile est la réalisation de la manœuvre,
- ✘ Dès que vous estimez que les conditions ne sont plus réunies pour effectuer votre approche et votre atterrissage en sécurité, vous pouvez entamer une procédure de remise des gaz.
- ✘ Enfin ne pas oublier la règle **PNC**, Piloter, Naviguer, Communiquer qu'il vous faudra appliquer dans cet ordre précis. C'est essentiel ! D'abord, il faut assurer la trajectoire (Piloter, naviguer) et la communication radio ne viendra qu'après cela (ce n'est pas la radio qui fait voler l'avion)

Élément n°3 : Que faire en premier ?

- ✘ Même si la procédure peut varier en fonction de l'avion que vous utilisez, les principes de base sont les mêmes : Variation d'assiette à cabrer, puissance et rentrée des trainées afin de mettre votre avion dans la configuration de montée initiale,
- ✘ L'apprentissage et l'entraînement avec votre instructeur favori vous amènera à bien séquencer chaque étape de la remise de gaz pour évoluer en sécurité dans cette phase critique du vol.

Élément n°4 : La proximité de la piste...

- ✘ Autant une remise de gaz à 200ft, parce que votre approche n'est pas stabilisée, est relativement simple en termes de prise de décision, autant une remise de gaz pour un événement imprévu près de la piste, donc près du sol, est plus délicate à gérer,
- ✘ Ne pas sous-estimer aussi le fait que, près du sol, votre avion puisse être amené à toucher la piste,

Élément n°5 : Vous n'allez pas repartir en montée tout de suite...

- ✘ Quand vous débutez votre remise de gaz, vous êtes bas, votre vitesse est faible et la trainée de votre avion (en configuration atterrissage) est importante,
- ✘ La phase de transition vers la configuration de montée initiale risque de prendre du temps et il convient d'en respecter le séquençement :
 - ✘ Variation d'assiette vers une assiette intermédiaire permettant de ne plus descendre,
 - ✘ Application de la pleine puissance, contrôle et maîtrise des effets moteur (dont la variation d'assiette à cabrer), penser au réchauffage carburateur,
 - ✘ Accélération permettant d'avoir une vitesse permettant la rentrée des volets vers la configuration de montée initiale,
 - ✘ Passage en montée initiale.
- ✘ Ce séquençement s'accompagne du respect de la trajectoire et particulièrement du maintien de l'axe de piste.

Elément n°6 : Quand ne pas rester dans l'axe de la piste ?

- ✘ Seule la remise de gaz liée à la présence et au décollage d'un autre avion vous amènera à devoir, par sécurité, ne pas rester sur l'axe de piste,
- ✘ Une bonne anticipation vous permettra de voir arriver le moment où vous prendrez la décision de remettre les gaz,
- ✘ Une fois établi en montée initiale et dégagé des obstacles, il vous revient de vous écarter afin de garder l'autre avion en vue en vous positionnant sur une trajectoire parallèle à la sienne. N'oubliez pas que vous serez généralement dans une phase de vol lent qui implique d'utiliser de faibles inclinaisons lors de vos mises en virage.

Elément n°7 : Parler à la radio ?

- ✘ Dans le cadre du PNC cité dans l'élément n°2, communiquer n'est pas une priorité,
- ✘ Gardez vos ressources pour effectuer la manœuvre de remise de gaz et, une fois votre avion stabilisé en montée suffisamment haut, vous pourrez alors communiquer,
- ✘ Si vous volez sur un aérodrome contrôlé ou AFIS, le contrôleur ou l'agent AFIS se doit de vous laisser le temps et l'initiative de l'appeler et évitera de vous solliciter pendant la phase critique de remise de gaz. S'il vous appelle et que vous soyez en pleine gestion de votre trajectoire, une réponse rapide du genre « Stand by » ou « je vous rappelle » peut être une solution judicieuse dont le contrôleur ou l'agent AFIS comprendra rapidement la signification.

En conclusion ?

- ✘ Une bonne maîtrise de la remise de gaz est un élément essentiel de sécurité de vos vols,
- ✘ S'entraîner ou se perfectionner avec votre instructeur ne peut avoir que des effets bénéfiques, n'hésitez pas à le solliciter.
- ✘ Piloter votre avion dans cette phase du vol restera votre priorité.

Bons vols !

La Commission Formation FFA, en collaboration avec la Commission Prévention Sécurité.