

Atterrissage en campagne. — Une rupture d'organe, une panne de moteur, un malaise peuvent déterminer brusquement l'aviateur à descendre pour se poser sans délai dans les environs immédiats, ou en un mot à *atterrir en campagne*.

Ainsi se présente l'éventualité des atterrissages sur des terrains de fortune qui sont généralement de mauvais terrains.

Le choix que peut faire le pilote, contraint par exemple de descendre en vol plané avec un moteur mort, dépend de la hauteur à laquelle se produit la panne qu'il a jugée sans remède. Il convient en ce cas de couper les gaz, l'allumage, et de fermer le robinet d'essence.

A ce moment, le pilote doit montrer du sang-froid et un jugement rapide : où va-t-il se poser? S'il est à faible altitude son choix est limité, car il est en descente. D'un rapide coup d'œil il parcourra la région au-dessous de lui en mettant à profit son expérience ou les indications de ses moniteurs relatives aux *aspects du sol*. Les verts et les gris (prairies, chaumes ou terres incultes) retiendront ses préférences. Les terres brunes annoncent des labours dont on peut craindre le contact s'ils sont profonds ou mal orientés par rapport au vent. L'aviateur doit choisir le meilleur sol, un sol en légère montée si possible, et l'aborder dans le sens du vent, qu'il observera à l'aide des poussières des routes ou des *fumées isolées*. Les fumées des agglomérations déviées par les courants d'air des rues, et les fumées des locomotives orientées dans le sens de leur marche (à partir d'une certaine vitesse) peuvent en effet induire le pilote en erreur.

Les terres jaunes offrent des céréales mûres sur lesquelles un pilote habile pourra se poser grâce à des manœuvres appropriées, car, d'une manière générale, les hautes herbes, et le blé ou l'épaisse luzerne, rendent l'atterrissage plus délicat que de légers labours. Le relief du champ, en végétation ou en irrégularités, sera mieux observé par le côté.

De toutes façons, le pilote devra éviter l'hésitation, choisir son terrain de fortune et ne point changer d'avis sauf raison majeure apparue *in extremis*, car il descend et doit s'évertuer à conserver une vitesse de descente suffisante et constante.

A l'approche du sol, il exécutera le palier un peu plus haut que d'habitude et tirera le manche assez tôt pour poser la queue avant les roues et éviter le capotage si les roues heurtent une bosse ou s'empêtrent dans les herbages.

En un mot atterrir cabré, quitte à se poser un peu plus durement qu'à l'ordinaire.

Bois, étangs et labours. — Cette méthode, poussée à l'extrême, peut permettre à l'avion d'aborder de hautes moissons ou même une forêt aux feuillages assez touffus. Mieux vaut

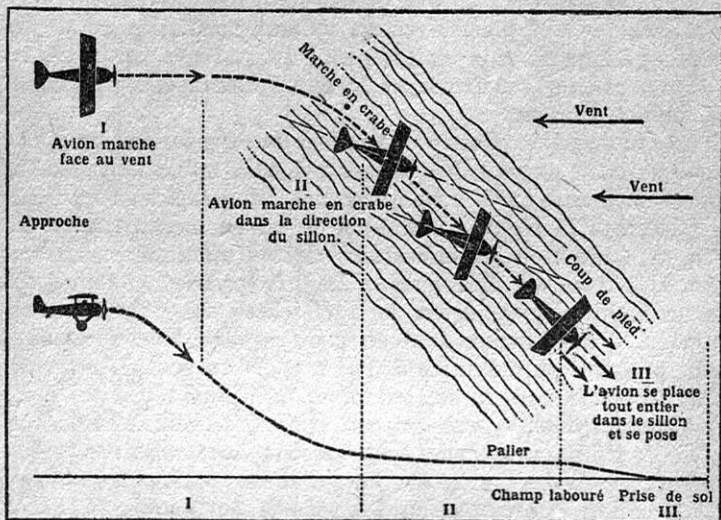


FIG. 35. — Atterrissage dans les sillons.

atterrir sur la crête des arbres que dans une clairière trop étroite. Le principe fondamental de l'atterrissage sera ici utilisé, à savoir de placer l'appareil en perte de vitesse aussi près que possible des cimes des arbres, et il tombera ainsi de peu de hauteur sur une mer de branches et de feuilles dont l'élasticité évitera neuf fois sur dix l'accident grave pour les occupants de l'avion.

De même si, au centre d'une région défavorable, le pilote voit sa meilleure chance dans l'atterrissage sur l'eau, large rivière ou étang. En perte de vitesse à un mètre de l'eau, il se dégagera vivement de l'habitacle en débouclant sa ceinture et n'aura plus qu'à faire œuvre de nageur.

Le cas des labours profonds mérite quelques commentaires. Si le vent paraît à peu près dans le sens des sillons, aucun souci.

S'il souffle de côté et assez fort, le pilote restera fidèle à la règle du *vent debout* jusqu'à l'extrême limite et volera face au vent mais le long du sillon, quitte à achever le palier quelque peu « en crabe » avant de placer l'avion d'un coup de palonnier dans les sillons, à l'instant final.

Les atterrissages forcés imposent la plupart du temps des départs difficiles, puisqu'il s'agit de terrains « de fortune ». Le départ dans un labour invoquera ainsi les mêmes règles que l'arrivée. On ne saurait sans accident rouler ni décoller autrement que dans le sens des sillons, en s'accommodant du vent de côté, comme il a été indiqué par ailleurs.