

**LECON N° 29**  
**ATTERRISSAGE STANDARD ET RATRAPAGE**  
**ALTITUDE DE DECISION**

V3 BRS

Ce que tu vas apprendre	Gérer un atterrissage dans les meilleures conditions de sécurité. Exécuter les manœuvres de rattrapage jusqu'à la courte finale, une fois atteinte l'altitude de décision, puis jusqu'à l'arrondi.	Année	Item
		<b>3</b>	<b>29</b>
<b>Les mots-clefs à retenir</b>	<b>Axe - Plan - Vitesse - Altitude de décision</b>	<b>Ce que tu dois faire</b>	
Ce que tu dois réviser	Atterrissage basique - Radiocommunication	Briefings 13 & 16	

**A) PREAMBULE**

Comme dans toutes phases du vol il est nécessaire d'assurer la sécurité en adoptant des marges suffisantes par rapport aux limites du domaine de vol, cependant l'atterrissage est la zone de concentration du maximum de dangers :

- faible hauteur du sol,
- vitesse faible et trainée maximale,
- nombreux obstacles potentiels, fixes et mobiles,
- aérologie plus turbulente,
- facteurs physiologiques dont la fatigue du vol et l'obnubilation d'atterrir,
- radiocommunications fréquentes et facteur de stress,

il conviendra donc d'augmenter les marges de sécurité prises afin de garantir la possibilité de corriger les paramètres déviants jusqu'à une phase ultime imposant une prise de recul brève mais essentielle menant à la décision de poser l'avion.

Un atterrissage standard ne peut s'envisager que pour une piste sans particularités péjoratives (longueur et largeur suffisantes, surface non contaminée, pas d'obstacles en approche).

**B) LONGUE FINALE**

Après avoir configuré l'avion pour l'atterrissage dans des conditions standards (1 cran de volets, train sorti et pompe électrique le cas échéant, freins testés) et établi la trajectoire de l'appareil sur le prolongement de l'axe de piste en dernier virage avec l'éventuelle dérive nécessaire il conviendra en premier lieu de choisir le point d'entrée en descente en visant un plan médian (3° ou 5°) correspondant à une approche standard, à l'aide des informations prises sur le vent en verticale, avec un point de visée (aboutissement de la trajectoire du plan) située entre le seuil de piste et le premier marqueur dit « point cible » (si présent, aligné sur le PAPI) ou le premier tiers.

Dès lors, les paramètres à maintenir seront : **Axe - Plan - Vitesse.**

**C) RATRAPAGE**

- En cas de déviation de l'axe, le rattrapage s'effectuera systématiquement par **deux virages standards** (symétriques) à faible inclinaisons successifs.
- En cas de déviation du **plan**, le rattrapage s'effectuera par une **correction aux gaz**, soit par augmentation pour effectuer un palier transitoire, soit par diminution afin d'augmenter

temporairement l'angle d'assiette à piquer. Une fois le plan retrouvé, réajuster la puissance à celle requise pour maintenir l'assiette et la vitesse verticale (variomètre).

- En cas de déviation de la **vitesse** cible ( $1,3 \times V_{s0}$ ), il conviendra d'ajuster conjointement le **tangage et la puissance** afin de maintenir le plan tout en récupérant la vitesse désirée. Vitesse insuffisante : augmenter la puissance tout en appliquant une action à piquer pour maintenir l'assiette ; vitesse excessive : diminuer la puissance tout en cabrant pour maintenir l'assiette (on parle de « casser sa vitesse »).

→ A tout moment de la longue finale, toute déviation persistante d'un des paramètres recherchés dans un délai d'autant plus court que le point de décision est proche conduira à une décision systématique de remise de gaz, annoncée à a radio.

#### **D) ALTITUDE ET POINT DE DECISION**

Arrivé en **courte finale**, à une hauteur sol située entre 300 et 100ft selon le type de terrain (aérodrome ou piste ULM), préalablement convertie et mémorisée en altitude lisible sur l'altimètre réglé au QNH, une check-list mentale est réalisée :

- paramètres stabilisés (axe, plan, vitesse)
- appel radio effectué avec intentions (posé, toucher) et clairance obtenue le cas échéant
- piste libre (aucun appareil au roulage, aucune annonce d'incursion, aucun obstacle)

Si l'un ou plusieurs des items ci-dessus n'obtient pas de réponse affirmative sans équivoque, la **remise de gaz** est impérative.

Annoncer clairement (à voix haute en équipage) « **continue** » ou « **remise de gaz** ».

→ Depuis le point de décision jusqu'à l'arrondi, toute déviation (légère) de l'axe sera corrigée par une action au palonnier en conservant les ailes à plat.

Débuter l'arrondi conjointement à la réduction des gaz en fonction de la situation pour chercher un point de posé le plus proche possible du point cible.

Si les conditions de posé attendues sont réunies (axe maintenu, pas de rebond, longueur de piste restant compatible avec le freinage), débiter le freinage et annoncer « posé, contrôlé, rappelle piste dégagée ».

→ Dans tous autres cas de figure, remettre les gaz et redécoller immédiatement, puis annoncer.