

LECON N° 30
ATTERRISSAGE STANDARD ET RATRAPAGE

- Depuis l'étape de base à vitesse d'approche V_a et avion configuré avec connaissance de l'aérologie (vitesse et direction du vent)
- Dernier virage faible inclinaison, surveillance badin
- Rejoindre l'axe de piste, corriger la dérive du vent selon sa composante travers
- Débuter l'approche finale par la mise en descente sur un plan standard (3° , 5%)
- Ajuster la puissance pour maintenir $V_a = 1,3 \times V_{so} + \frac{1}{2} V_v$ minimum
- Vérifier l'apparente immobilité du point de visée situé en amont du seuil de piste
- Apporter les corrections :
 - d'axe : au-dessus de 100ft sol par deux petits virages en inclinaison symétrique
 - d'axe : en-dessous de 100ft sol et seulement si défaut de parallaxe par une faible action au palonnier sans inclinaison
 - de vitesse : par l'ajustement de la puissance
 - de plan : trop haut sur le plan par une augmentation de l'angle de piquer conjointement à une réduction de puissance suivi d'une récupération du plan
 - de plan : trop bas sous le plan par une augmentation de la puissance et un palier temporaire suivi d'une récupération du plan
- Dans tous les cas la surveillance se fait par un circuit visuel seuil de piste, badin, bille
- A 100ft sol, altitude de décision, l'absence de stabilité axe-plan-vitesse impose une interruption de l'approche par une remise de gaz
- Contact radio « courte finale pour un complet »
- Éventuellement sortie de volets supplémentaires (vent faible ou nul, piste courte), cette action peut-être réalisée préalablement en tenant compte de la V_a modifiée
- Maintenir la trajectoire jusqu'au passage des 50ft (15m) avec toujours une action à piquer sur le manche pour rechercher ensuite un palier de décélération avant l'arrondi
- Débuter l'arrondi au passage du seuil et conjointement diminuer la puissance au ralenti
- Cabrer progressivement l'avion pour amener le capot vers l'horizon, manche légèrement vers le vent, en tenant compte du gradient de vent
- Au fur et à mesure que l'appareil s'enfonce continuer proportionnellement l'action à cabrer
- Corriger et annuler l'angle de dérive au palonnier pour amener le nez dans l'axe de piste avec une légère inclinaison vers le vent
- Toucher du train principal, si 2 rebonds successifs ou le point de toucher dépasse le 1/3 de la piste remise de gaz
- Continuer l'action à cabrer manche au ventre pour maintenir la roulette de nez levée qui se posera d'elle-même
- Diriger l'avion au palonnier avec une majoration du côté opposé au vent pour maintenir l'axe de piste et débiter le freinage par à-coups jusqu'à la vitesse de roulage de taxi
- Contact radio « roule sur la XX pour dégager la piste »
- Dégager ou premier taxiway et radio « piste dégagée » ou remonter la XX