

SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



*Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »*

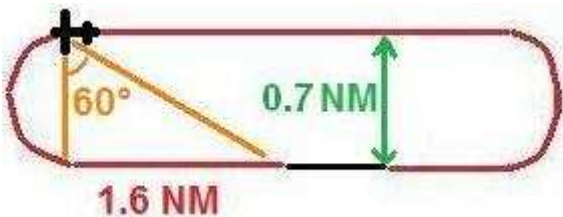
Objectif :
Dans l'axe
Sur le plan
À la bonne vitesse !

SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



***Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »***

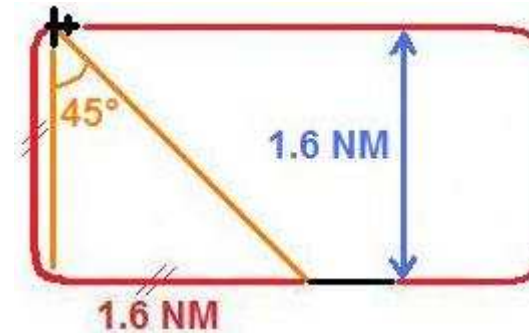
1) Le tour de piste : Standard ou rectangulaire ?



CIRCUIT « TYPE » OU « STANDARD »

N.B. : L'écartement dans le circuit « standard » dépend en fait de l'inclinaison pendant les virages. Cette valeur fait varier :

- l'écartement entre 0.7 NM et 1NM ;
- la finale entre 1.2 NM et 1.7 NM...



CIRCUIT « RECTANGULAIRE »

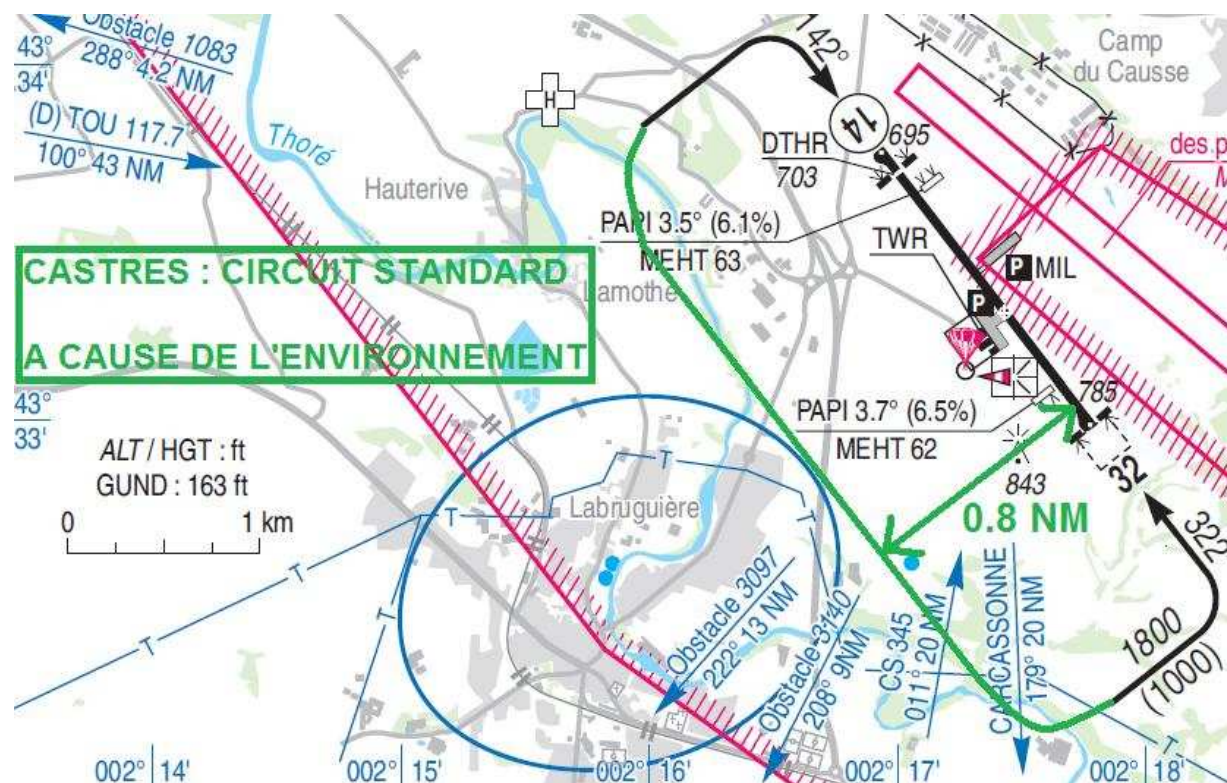
SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »

1) Le tour de piste : Standard ou rectangulaire ?

Réponse : Tout dépend en fait des conditions environnementales et/ou météorologiques.

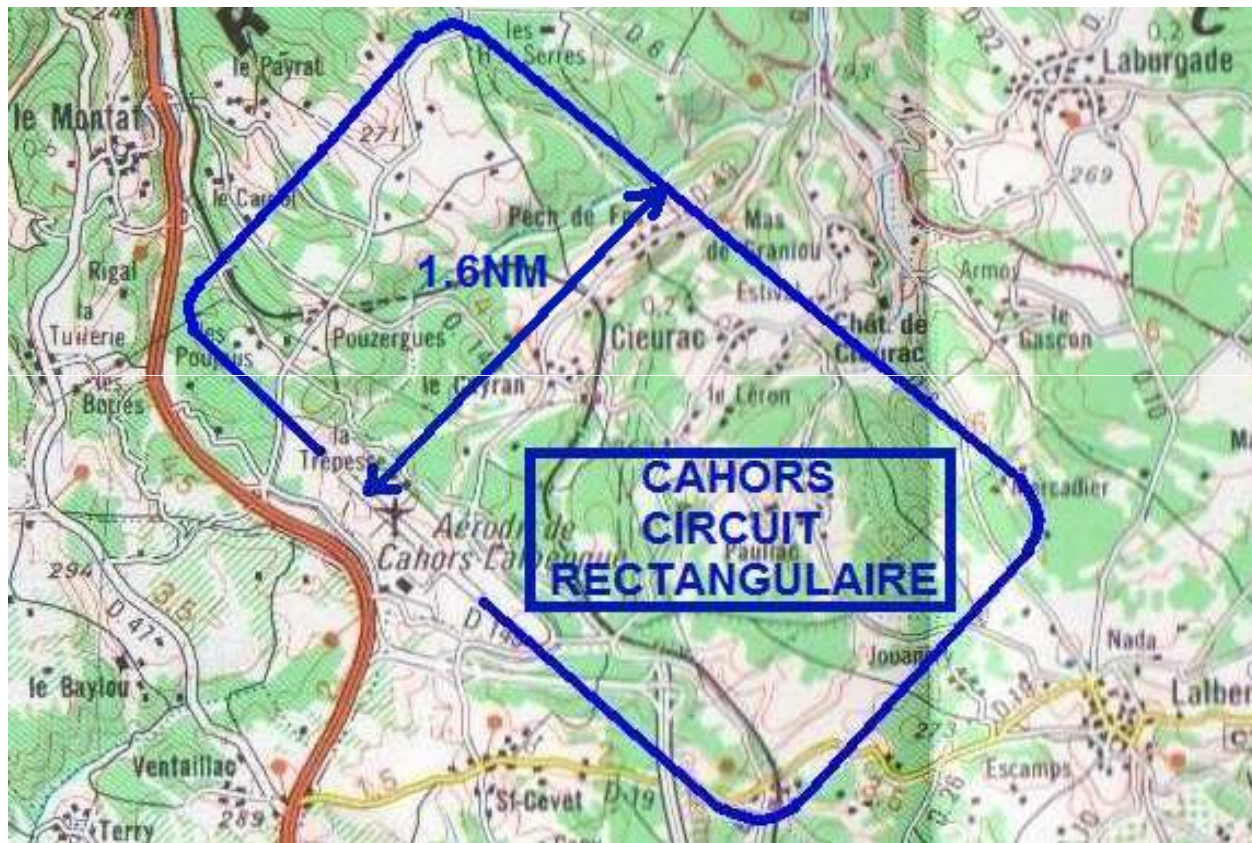


SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



***Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »***

1) Le tour de piste : Standard ou rectangulaire ?



SAVOIR STABILISER SON APPROCHE

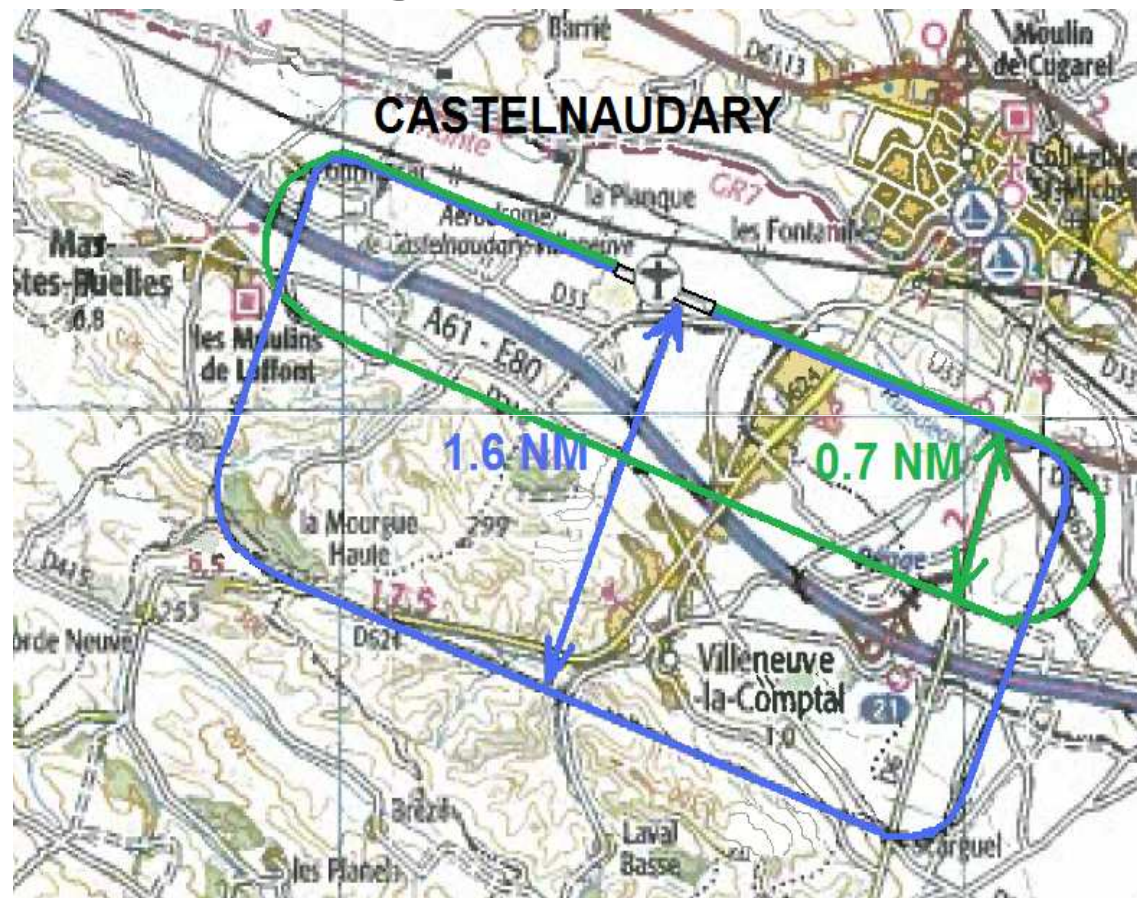


*Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »*

1) Le tour de piste : Standard ou rectangulaire ?

- Circuit « Rectangulaire » si la météo est bonne ;

- Circuit « Standard » si la météo est tangente (météo trop marginale à cause du relief au Sud des installations ...).

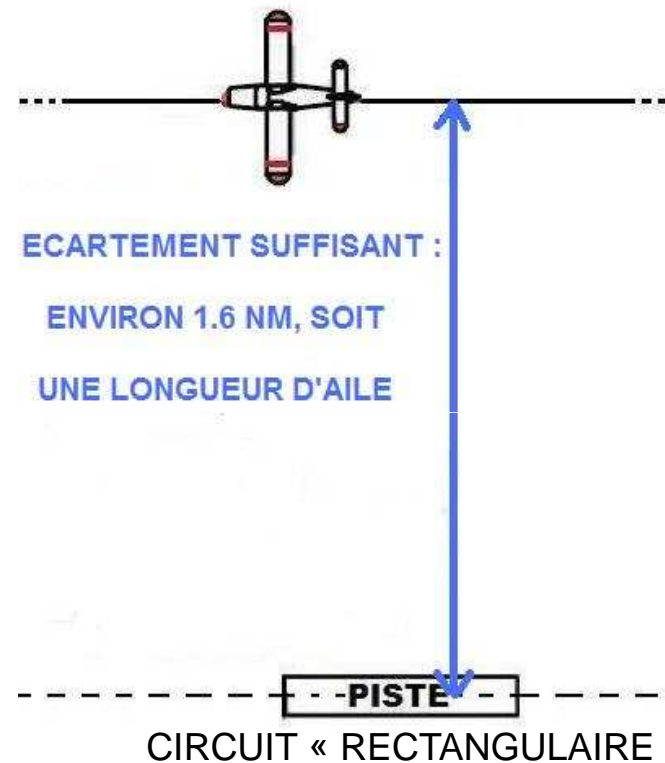
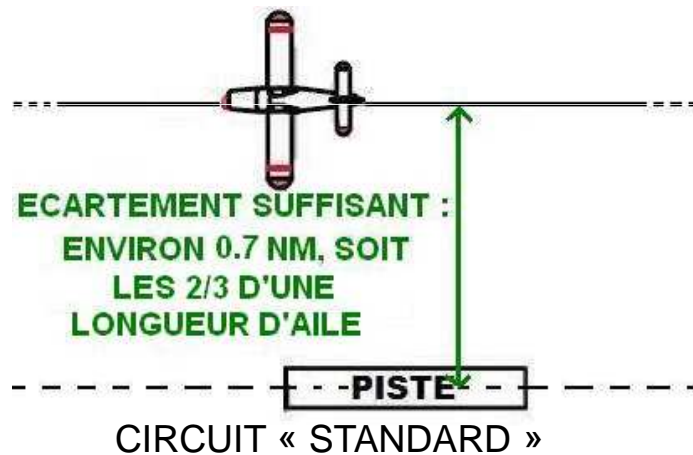


SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



*Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »*

2) L'ECARTEMENT DANS LA BRANCHE « VENT-ARRIERE » :



Attention à l'écartement insuffisant (over-shoot de l'axe de piste, interaction avec le tour de piste de la piste en herbe parallèle, cas de l'accident connu en dernier virage...).

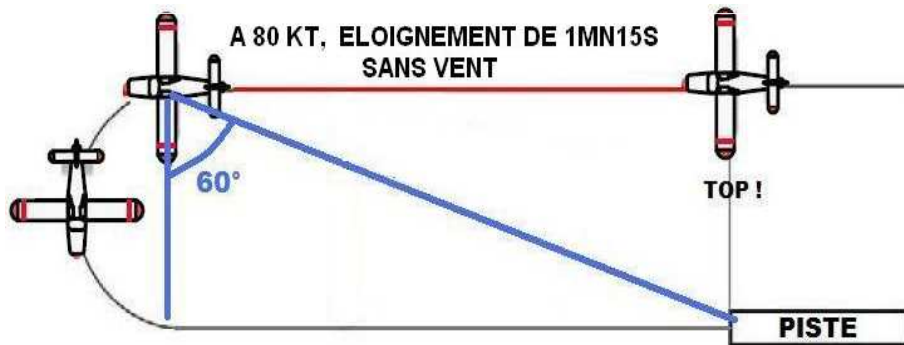
SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



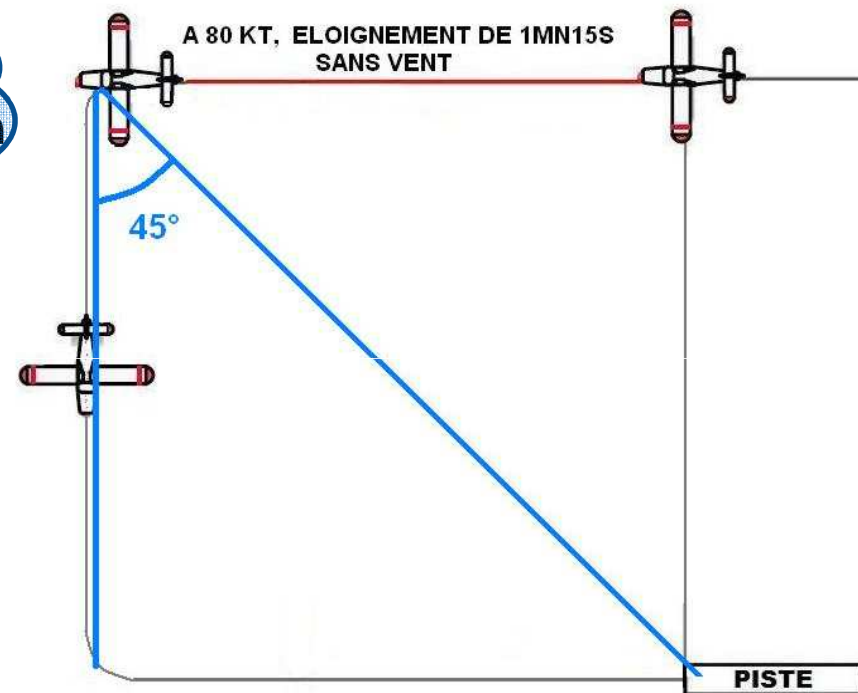
*Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »*

3) L'ELOIGNEMENT DANS LA BRANCHE « VENT-ARRIERE » :

A 80kt / 150 km/h, on
parcourt ≈ 1.3 NM/ mn



CIRCUIT « STANDARD »



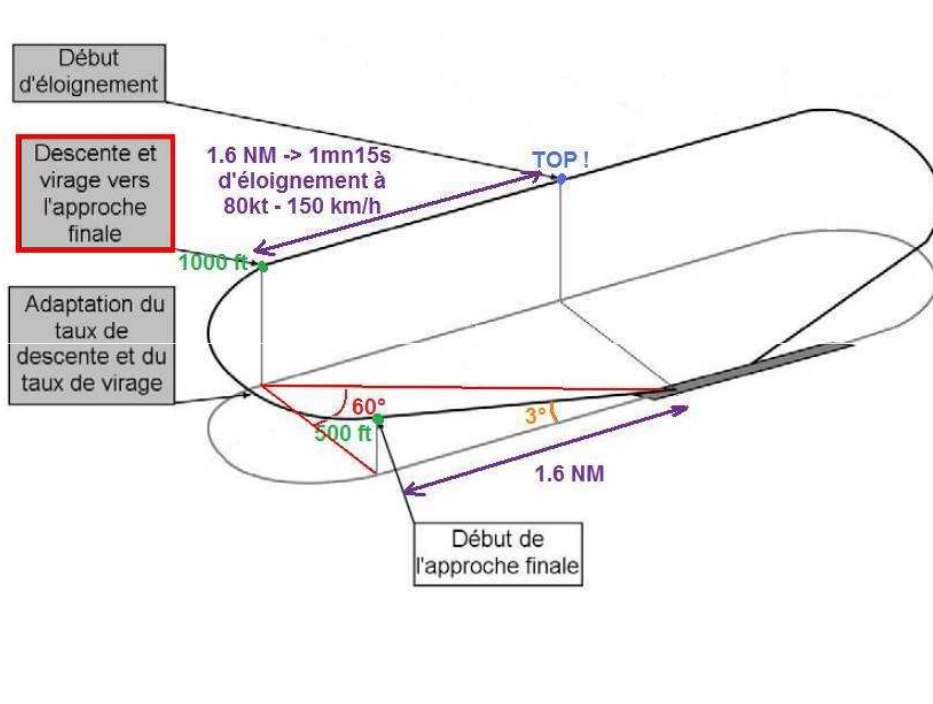
CIRCUIT « RECTANGULAIRE »

SAVOIR STABILISER SON APPROCHE

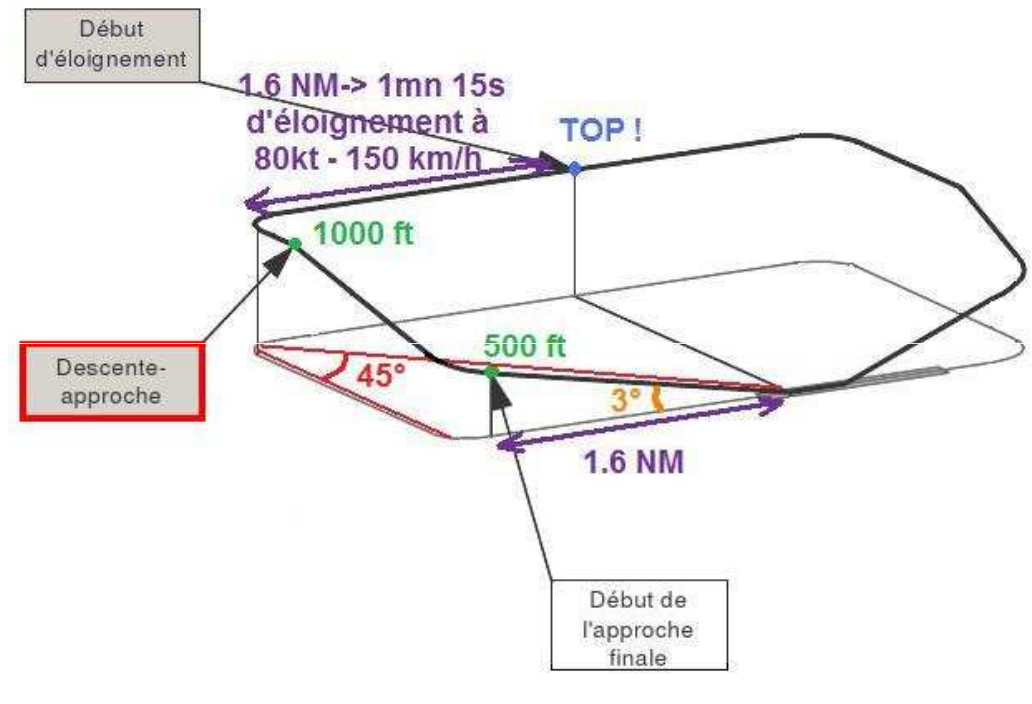


*Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »*

4) LE DEBUT DE DESCENTE :



CIRCUIT « STANDARD »



CIRCUIT « RECTANGULAIRE »

Astuces : Avion déjà compensé, pré-affichages connus...

SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



***Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »***

5) LA FINALE :



Vitesse – Axe – Vitesse – Plan etc...

« Règles de délivrance d'un PPL :
Performances acceptables en
approche : +15kt/ -5kt »

✓ Se configurer (volets « Atterrissage ») dès que possible afin d'être stabilisé en début de finale ;

✓ Plancher de stabilisation à 300 ft AGL ;

✓ Check-list avant atterrissage « effectuée » / talons au plancher !

Exemple : Les vitesses des DR400 à la masse maximale à l'atterrissage en configuration « atterrissage » sans vent (...d'après le manuel de vol) :

DR42 : 108 km/ h (58kt)

DR44 : 113 km/ h (61kt)

DR46 : 121 km/ h (65kt)

A l'ACAT, on recommande sur DR400 : 120 km/h (64kt)

Conseil de sécurité du mois : « 1.3 Vso , le talisman du pilote ! »

SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



*Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »*

6) L'ATERRISSAGE... "EVENTUEL" :



✓ **Se fixer des seuils de décision** (exemple : « Vu le vent d'aujourd'hui, si une rafale survient et me fait désaxer en courte finale, je remets les gaz... quitte à faire un tour de piste... !») ;

✓ **La remise-de-gaz n'est pas un échec mais plutôt une preuve de maturité !**

SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



*Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »*

7) LA REMISE-DE-GAZ :



...Une bonne « Décision commandant-de-bord » !

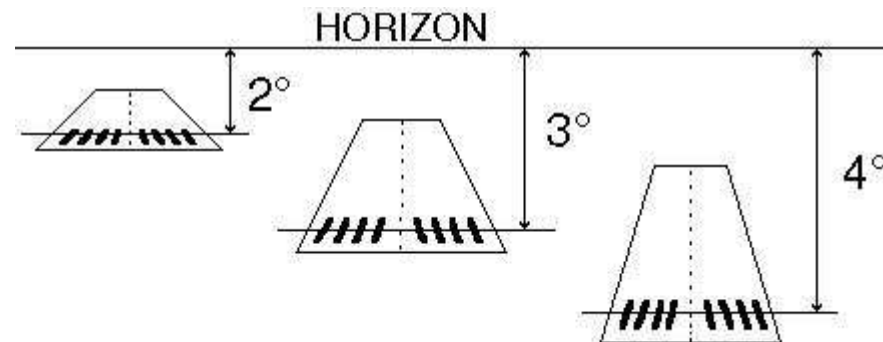
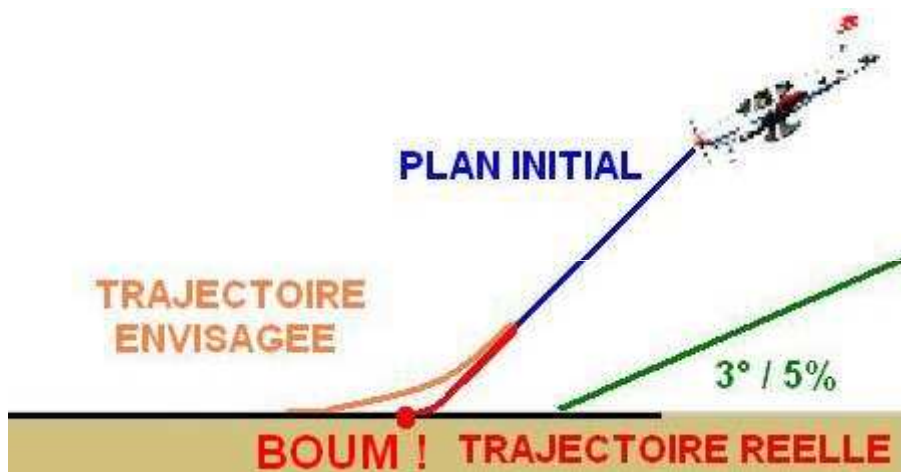
SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



*Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »*

8) LES CONSEQUENCES D'UNE FINALE « TROP HAUTE » :

✓ **ARRONDI LOUPE** (...en sous-sol !)



SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



*Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »*

9) LES CONSEQUENCES D'UN DERNIER VIRAGE « TROP PROCHE » OU D'UNE FINALE « DESAXEE » :



Photos extraites du Guide de
l'instructeur VFR du SEFA

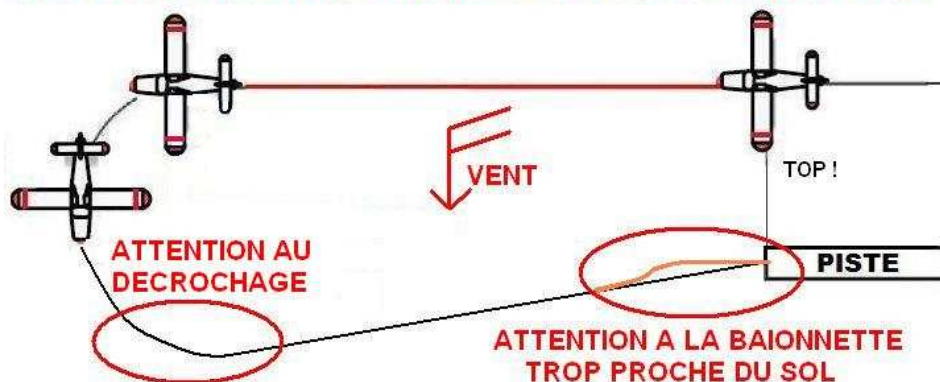
✓ POINT D'ABOUTISSEMENT DECALE

✓ LONGUEUR DE PISTE RESTANTE PLUS
FAIBLE

✓ FREINAGE INTENSIF

✓ SORTIE DE PISTE

TROP PRES DE LA PISTE EN VENT-ARRIERE OU PRESENCE DE VENT



SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



*Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »*

10) LES CONSEQUENCES D'UNE FINALE « TROP RAPIDE » :



✓ EFFET DE SOL SUBI PLUS LONGTEMPS



✓ AUGMENTATION DE LA DISTANCE
D'ATTERISSAGE

✓ FREINAGE INTENSIF

✓ SORTIE DE PISTE...

SAVOIR STABILISER SON APPROCHE



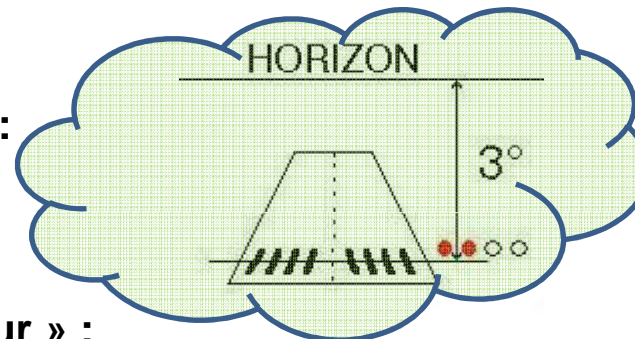
***Ou « Comment éviter l'arrivée au seuil de piste
TROP HAUT – TROP PRES – TROP VITE ! »***

11) LES CLES POUR REUSSIR L'ATTERRISSAGE :

✓ « 1.3 V_{so} (+ K_{ve}), la bonne vitesse ! » :

DR42	DR44	DR46	DA20	TB10	TB20	GY80
108 km/h	113 km/h	121 km/h	60 kt	69 kt	77 kt	117 km/h

✓ « Arriver sur le bon plan et dans l'axe ! » :



✓ « Prendre en compte les conditions du jour » :

- Corriger éventuellement le vent (cf. Séminaire 2012, « La maîtrise de l'atterrissage ») ;
- Distance d'atterrissage modifiée selon l'état de la piste (ex : *Surface mouillée : +15%*).

✓ Se présenter en finale en se disant que « L'atterrissage, ce n'est pas une obligation ! ».

En vous remerciant de votre attention !!!

Thierry Pereira