

# Atterrissage

## Procédure normale

CHECK-LIST APPROCHE (Vent Arrière)	
Briefing Approche	Pas de changement / Actualisé
Altimètres (3)	Réglés au QNH
Phare d'Atterrissage	ON
Volets	T/O
Paramètres Moteur, Alarmes Vérifiés	
CHECK-LIST ATTERRISSAGE	
Volets	LDG
Vitesse (+Kve éventuel)	Établie
Autorisation d'Atterrissage	Reçue
CHECK-LIST APRES ATTERRISSAGE	
Transpondeur	STBY
Volets	UP
Trim	T/O
Phares Extérieurs	À la demande

## Atterrissage de précaution

## 4B.1 ATERRISSAGE DE PRÉCAUTION

### REMARQUE

Un atterrissage de précaution est nécessaire uniquement si l'avion risque de tomber en panne de carburant à cause de la météo ou de la tombée de la nuit et si la prolongation du vol risque de mettre en danger l'avion et ses occupants. Le pilote doit décider si un atterrissage contrôlé dans un champ est moins risqué que la tentative d'atteindre l'aérodrome de destination malgré les circonstances.

### REMARQUE

S'il n'y a pas de zone d'atterrissage plate, poser l'avion face à la pente.

1. Choisir une zone propice à l'atterrissage
2. Tenir compte du vent
3. Approche : La zone d'atterrissage doit, si possible, être survolée à une hauteur permettant de visualiser les obstacles. La dérive sur chaque branche du circuit permet d'évaluer la force et la direction du vent
4. Vitesse..... 73 KIAS (1150 kg)  
..... 68 KIAS (1000 kg)  
..... 60 KIAS (850 kg)
5. Contrôle aérien ..... Avertir

#### En finale :

6. Volets ..... LDG
7. Vitesse..... 67 KIAS (1092 kg)  
..... 63 KIAS (1000 kg)  
..... 58 KIAS (850 kg)
8. Ceintures de sécurité ..... Serrées
9. Toucher ..... À la vitesse la plus faible possible.

### ATTENTION

Si le temps le permet, le risque d'incendie en cas de collision avec un obstacle peut être diminué comme suit :

- EMERGENCY FUEL VALVE.....OFF
- ENGINE MASTER.....OFF
- ELECTRIC MASTER .....OFF

## Panne de volets

### 4B.6 PANNE DE VOLETS

#### Panne de l'indication de position ou panne du système

- Vérifier visuellement la position des volets
- Maintenir la vitesse dans l'arc blanc
- Vérifier toutes les positions du sélecteur de volets

Procédure d'approche modifiée en fonction de la position volets disponible :

#### a) Seule la position UP est disponible

Vitesse.....73 KIAS (1150 kg)  
.....68 KIAS (1000 kg)  
.....60 KIAS (850 kg)

Effectuer une approche sur une pente faible, utiliser la manette de puissance pour contrôler la vitesse et le taux de descente.

**SUITE PAGE SUIVANTE**

### 4B.6 PANNE DE VOLETS

#### Panne de l'indication de position ou panne du système

- Vérifier visuellement la position des volets
- Maintenir la vitesse dans l'arc blanc
- Vérifier toutes les positions du sélecteur de volets

Procédure d'approche modifiée en fonction de la position volets disponible :

#### a) Seule la position UP est disponible

Vitesse.....73 KIAS (1150 kg)  
.....68 KIAS (1000 kg)  
.....60 KIAS (850 kg)

Effectuer une approche sur une pente faible, utiliser la manette de puissance pour contrôler la vitesse et le taux de descente.

**SUITE PAGE SUIVANTE**

## Atterrissage à masse élevée

## 4B.7 ATERRISSAGE A MASSE ÉLEVÉE

### REMARQUE

Cette section ne s'applique pas aux appareils F-HDJE et F-HDJG qui sont équipés de trains d'atterrissage renforcés et qui sont par conséquent aptes à atterrir à une masse maximale de 1150 kg.

### REMARQUE

Cette section s'applique seulement aux appareils avec une masse maximale à l'atterrissage limitée à 1092 kg. Dans le cas d'un appareil avec une masse maximale à l'atterrissage à 1150 kg, une masse comprise entre 1092 kg et 1150 kg constitue une procédure normale.

### REMARQUE

La masse maximale à l'atterrissage indiquée en section 2 est la masse la plus élevée pour un atterrissage au taux de descente maximum. Ce taux a été utilisé dans les calculs de structure pour déterminer les efforts sur le train d'atterrissage pendant un atterrissage particulièrement dur.

-.....Effectuer une  
approche et un atterrissage normaux, mais en  
maintenant une vitesse supérieure durant  
l'approche.

-.....Vitesse d'approche  
..... 71 KIAS (1150 kg)

### AVERTISSEMENT

Le train d'atterrissage peut être endommagé par un atterrissage dur au-delà de la masse maximale à l'atterrissage.

**FIN DE LA CHECKLIST**

## Atterrissage sans moteur

### 3.5 ATERRISSAGE D'URGENCE

#### 3.5.1 ATERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR

1. Choisir une zone d'atterrissage appropriée. Si aucune zone d'atterrissage plate n'est disponible, atterrir face à la pente.
2. Tenir compte du vent.
3. Approche : effectuer, si possible, un circuit rectangulaire adapté. En vent arrière, repérer les obstacles éventuels et déterminer la force et la direction du vent en fonction de la dérive.
4. Vitesse.....73 KIAS (1150 kg)  
.....68 KIAS (1000 kg)  
.....60 KIAS (850 kg)
5. Radio .....Avertir le contrôle
6. EMERGENCY FUEL VALVE OFF
7. ENGINE MASTER .....Vérifier OFF

Quand la zone d'atterrissage peut être atteinte à coup sûr :

8. Volets .....LDG
9. Ceintures de sécurité .....Serrées au maximum

#### **ATTENTION**

Si le temps le permet, le risque de feu en cas de collision avec des obstacles peut être diminué comme suit :

10. ELECTRIC MASTER ..... OFF
11. Toucher ..... Avec la plus faible vitesse possible

**FIN DE LA CHECKLIST**

## Atterrissage avec pneu défectueux

**3.5.2 ATERRISSAGE AVEC UN PNEU DÉFECTUEUX SUR LE TRAIN PRINCIPAL****ATTENTION**

Un problème de pneumatique (éclatement) n'est pas facile à détecter. Ceci peut arriver pendant le décollage ou l'atterrissage et est difficile à détecter tant que la vitesse de roulage est élevée. C'est seulement en fin d'atterrissage ou lors d'un roulage à faible vitesse que l'avion dévie de sa trajectoire. Il faut alors contrer sans tarder et sans hésiter pour contrôler la trajectoire de l'avion.

1. Avertir le contrôle.
2. Atterrir sur le bord de la piste qui est du côté du pneu intact pour pouvoir corriger les changements de trajectoire du côté du pneu défectueux en fin de roulage.
3. Atterrir avec l'aile basse du côté de la roue en bon état.
4. Maintenir la trajectoire avec la gouverne de direction et les freins, si nécessaire jusqu'au blocage des roues. La large voie du train d'atterrissage offre une bonne stabilité sur une large plage de vitesses. L'avion n'a aucune tendance prononcée à basculer, même s'il dérape.

**FIN DE LA CHECKLIST****3.5.3 ATERRISSAGE AVEC DES FREINS DÉFECTUEUX**

En général, l'atterrissage sur une piste en herbe est recommandé car la résistance au roulement diminue la distance de roulage.

**ATTENTION**

Si le temps le permet, le risque de feu en cas de collision avec des obstacles peut être diminué comme suit :

EMERGENCY FUEL VALVE..... OFF

ENGINE MASTER..... OFF

ELECTRIC MASTER..... OFF

**FIN DE LA CHECKLIST**

Révision #9

Créé 21 novembre 2022 14:16:18 par Sammy

Mis à jour 21 novembre 2022 14:46:27 par Sammy