

L'approche et l'atterrissage de précaution....

Nous pouvons être amenés à subir des soucis ponctuels de perception visuelle en vol pour diverses causes.

Heurt de volatile qui peut ajouter un problème physique du pilote, une opacité du plexiglas (fuite d'huile, buée) une entrée maritime soudaine réduisant la visibilité horizontale etc...

Ces genres d'événements soudains et non prévisibles sont stressants et peuvent générer une perte de capacité cognitive. Cela altère la perception des choses et intrinsèquement le niveau de pilotage qui peut être perturbé notamment lors de l'atterrissage (hauteur de l'arrondi).

Dans un tel cas de figure, il convient, lorsque cela est possible de s'orienter vers une piste assez longue possible et prendre option pour une approche dite de "**précaution**".

Ce type d'approche plate et stabilisée s'articule autour de deux principes.

1. **Le maintien de la vitesse avec l'assiette, c'est-à-dire l'assiette de l'appareil qui doit être stable**
2. **La gestion du taux de descente avec la puissance motrice.**

Pour une approche, dite de "précaution", il faut adopter la vitesse préconisée dans le manuel de vol pour un atterrissage sur terrain court. On s'installe donc avec tous les volets sortis, en palier, à la vitesse retenue, prenons pour exemple, 90 km/h.

Une fois cette assiette de vol stabilisée, elle correspond à un équilibre entre la traînée produite et la traction du moteur pour un vol en palier en sécurité. Nous **allons donc chercher à garder cette assiette**.

On note alors la puissance du moteur en Trs/mn elle va servir de **référence du vol en palier**. Pour faire **descendre ou remonter** la machine, il suffit de maintenir cette assiette et de faire varier légèrement la puissance du moteur.

L'idée est de se présenter sur une longue finale stabilisée avec un taux de descente très faible.

Le faible taux de chute est piloté avec la puissance du moteur, le repère d'assiette sera lui, sensiblement toujours le même, en réduisant légèrement la puissance, la vitesse verticale s'installe et inversement proportionnel.

C'est en fait un pilotage à l'incidence ou à l'assiette....

De cette manière, on va chercher à obtenir son point d'aboutissement en réglant la puissance du moteur avec une assiette constante, toujours celle de l'équation **90 km/h**.

- **La vitesse est maintenue par l'incidence**
- **La puissance gère la pente**

Il est évident que le point d'aboutissement n'a plus la précision habituelle, la piste suffisamment longue permet une dérive nécessaire à l'exercice.

Ce type d'approche offre une bonne marge de sécurité puisqu'en réalité il n'y a pas d'arrondi, l'appareil venant s'inscrire dans l'effet de sol avec un taux de descente très faible, il prend contact avec la piste toujours à assiette constante.

On supprime beaucoup ici, le risque de la mauvaise appréciation de la hauteur sol au moment de l'arrondi avec des changements d'assiette perturbants, privé d'un bon visuel vers l'avant.

Seule la vue de côté permet de s'aligner du mieux possible sur la piste, le reste se fait en douceur sans arrondi avec du moteur et une assiette stabilisée.

La réduction de la puissance se fait une fois le contact tangentiel du train principal avec la piste.

Aucun appareil cependant n'indique au pilote une valeur de pente, celui-ci ne possède pas d'indicateur d'incidence, Il se fie donc à ses sensations, ce qu'il perçoit dans l'environnement immédiat pour gérer la pente et son point approximatif d'aboutissement.

En vol à vue c'est au pilote d'estimer où en est sa machine, pour avoir une idée de sa pente, Il doit se fier à sa vitesse air, à sa vitesse verticale mais aussi à son environnement (point d'aboutissement).

Dans ce genre d'approche de sécurité, on pilote un taux de chute avec le moteur sans précision particulière de point d'aboutissement, l'intérêt est ailleurs.

Sans arrondi, il y a peu de risque de se louper et la manœuvre est facilitée lorsque les conditions précédemment décrites, sont dégradées, c'est une procédure intéressante.

On recherche une vitesse d'évolution basse, proche du second régime, en utilisant tous les volets disponibles.

L'approche au moteur à faible taux de chute permet de venir prendre contact avec la piste sans variation d'assiette, c'est un gage de sécurité.

Bons vols...

