

AFPM - FFA	PROGRAMME DE FORMATION	Edition 1
Qualification Montagne		Février 2018

f. COURS 6. Technique d'approche, d'atterrissage et de décollage en montagne

Durée : 2h

1. Tour de piste et approche finale

- Existence de circuits publiés sur les cartes VAC pour les Altiports. Circuits recommandés (fiches AFPM) pour les altisurfaces.
- Hauteur standard du circuit ; cas des altisurfaces ayant une finale très courte
- Branche d'éloignement
 - o Vitesse et configuration
 - o Préparation machine
 - o Message radio
- Etape de base ; vérification que la trajectoire se trouve sous le plan
- Début de finale et interception du plan de descente montagne (entre 5 et 7%)
 - o Début de la finale en palier
 - o Interception du plan à l'aide de la référence optique
 - o Mise en descente et en configuration atterrissage
- Tenue des paramètres en approche finale
 - o Tenue du plan par variations d'assiette, à l'aide de la profondeur
 - o Tenue de la vitesse par variation de puissance
 - o Importance de la rapidité de détection et de correction
- Influence du vent sur la conduite de l'approche finale

2. Technique d'atterrissage en montagne

- Arrondi
 - o Erreur courante liée à l'angle de redressement important : « abandon » prématuré du point d'aboutissement
 - o Circuit visuel extérieur pour savoir quand commencer et comment cadencer l'arrondi
 - o Gestion de la puissance pendant l'arrondi
 - o Notion de distance de dispersion – Facteurs influençant la distance de dispersion
- Conduite avion au sol
 - o Réduction après le toucher des roues et décélération
 - o Tenue d'axe
 - o Arrivée sur la plateforme avec une vitesse faible et une légère traction

AFPM - FFA	PROGRAMME DE FORMATION	Edition 1
Qualification Montagne		Février 2018

3. Technique de décollage en montagne

- Notion de manœuvre irréversible. Importance des vérifications de performances
- Attente avant décollage et observation de la finale pour s'assurer qu'il n'y a pas de trafic en approche. Importance de la durée d'observation.
- Position du manche
- Cas du décollage avec utilisation des volets au-delà du cran « décollage » pendant la course au décollage. Organisation a bord (en D.C : répartition des tâches) selon l'ergonomie machine.
- Dégagement de l'axe après décollage.
- Gestion de la trajectoire après l'envol incluant la conduite de la montée initiale et la rentrée des traînées.