

N'oubliez pas d'afficher le QNH à l'altimètre au niveau de transition

L'interception du **LOC de l'ILS** se fait entre **190 et 210 KIAS** (1 cran de volets)

Continuez à réduire la vitesse et à sortir les volets jusqu'à :

170 KIAS et volets 15° pour l'interception du **Glide**.

Juste avant l'interception du glide, **sordez le train**.

Continuez à réduire progressivement la vitesse jusqu'à la **vitesse de référence +5** et à sortir jusqu'à volets 30 ou 40.

A 1000ft sol, vous devez être bien positionnés

Train sorti, plein atterrissage, établis sur l'ILS, vitesse d'approche finale stabilisée à **Vref+5kts**.

Si vous n'êtes pas stabilisés, ne tentez pas une approche « radada », vous devez effectuer une remise de gaz !

En **conditions normales**, utiliser **Vref + 5** pour l'approche finale.

En conditions givrantes, utiliser Vref + 10

ATTERRISSEMENT

Si vous atterrissez en **tout automatique**, vous n'avez rien à faire jusqu'au toucher des roues. Puis vous appliquez les reverses (jusqu'à 60 kts) et vous freinez en gardant bien l'avion dans l'axe (attention à l'effet girouette par vent de travers...). Pour cela, regardez loin devant !

En cas d'**atterrissement manuel**, vous désenclenchez le pilote automatique et l'auto manette avant **1000ft AGL**.

A **30ft** vous commencez l'arrondi : vous relevez un peu le nez de l'avion (en douceur !) et vous réduisez les gaz. Dès le toucher, freinage, reverse jusqu'à 60 kts.

Vitesses de référence (Vref) pour l'atterrissement - B737/800 :

Masse x 100 – volets 15 –volets 30 – volets 40

180	174	165	157
170	169	160	153
160	164	156	148
150	159	151	144
140	154	146	139
130	148	141	133
120	142	135	128
110	135	129	122
100	129	123	116