

Académie – LE ROULAGE

Avant le démarage

Mettez de l'essence ou vérifiez le niveau de carburant et vérifiez que vous n'êtes pas en surcharge !

Pour les pilotes plus expérimentés, vérifiez le centrage de l'avion

Dépôt de plan de vol

Réglage de la radio com 1 sur la fréquence à utiliser s'il y a un contrôleur présent ou sur unicom :

Unicom : fréquence d'auto-information permettant aux autres pilotes de connaître votre position et vos intentions et d'assurer ainsi les séparations de traffic

Préréglage du transpondeur sur 7000 (vol VFR) en mode Standby (sauf autres terrains spécifiés où le transpondeur doit être en mode “C” dès le roulage au sol).

Mode “C” (mode charlie) : le transpondeur est actif, il donne aux radars de surveillance des informations sur altitude et vitesse de l'avion.

Contact radio

Exemple : Clermont Tour de SVJ** bonjour, Cessna 172 au parking pour autorisation roulage vers point d'arrêt piste 26 pour d'entraînement vol VFR local avec information Delta

Point d'arrêt : zone en fin de taxiway juste avant la piste où on doit s'arrêter avant de s'aligner

Information D : ATIS ou éléments d'information qui apparaissent dans la box quand on affiche la fréquence du contrôleur : vents, piste en service, QNH... La lettre indique au contrôleur que vous avez bien reçu le dernier ATIS qui change en principe toutes les heures. Les lettres changent et se suivent à chaque nouvelle version.

Toujours collationner (répéter) les instructions du contrôleur ! c'est le seul moyen pour lui de savoir si vous avez reçu les bonnes informations !

S'il n'y a pas de contrôleur, on tape le texte suivant :

LFLC traffic (ou tfc) DR400 taxi to H/P (holding point) rwy 26 for local flight VFR

Dans la réalité on annonce son immatriculation ex : SVJ**, mais dans la boîte de dialogue, le call sign est systématiquement indiqué par le programme lui-même.

Pendant le roulage

On vérifie :

Les freins

Le régime moteur vers 1100 ou 1200 rpm, pour faire chauffer le moteur (on ne doit pas décoller avec le moteur froid !)

On contrôle les instruments :

virage à gauche les caps diminuent et la bille part à droite

virage à droite, les caps augmentent et la bille part à gauche

Au point d'arrêt

essais moteurs en suivant la check list

transpondeur activé (mode “C”)

annonce radio :

*SVJ** au point d'attente de la 26 prêt au décollage*

réponse du contrôleur : *SVJ**, alignement et décollage autorisé piste 26 les vents sont du ... pour ... noeuds*

vous collationnez : *SVJ**, je m'aligne et je décolle piste 26* (vous ne répétez pas les vents)

attention ! si on vous dit *alignez-vous et maintenez position*, vous n'êtes pas autorisé au décollage ! Vous vous alignez sur la piste et vous attendez que le contrôleur vous autorise au décollage.

En l'absence de contrôleur, vous vérifiez qu'il n'y a **personne en finale** (vous êtes tenus d'éviter les collisions, même sur le réseau !) puis vous tapez le texte suivant :

LFLC tfc, line up and T/Off rwy 26 (ou éventuellement en FR : *alignement et décollage piste 26*)

Une fois en vol, on n'annonce pas Rwy vacated (piste dégagée), c'est seulement après un atterrissage !

l'indicateur de virage :

la maquette de l'avion indique le vol en palier,

la bille centrée indique le vol symétrique



L'indicateur de régime moteur

RPM :

nombre de tours par minute

Indication à multiplier par 100, ici 2400