

# 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 trafic*

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 servic, 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