

# Fiche Pilote : Tour de Piste en C172

Cette fiche est destinée aux pilotes débutants, ne maîtrisant pas les procédures normales d'utilisation d'un avion standard monomoteur. Il est important de noter que les indications apportées sont résumées de procédures réelles, mais simplifiées pour une meilleure compréhension.

➡ **Exemple** : Tour de piste en Cessna 172 à Strasbourg, altitude du terrain 500ft

## LA MISE EN ROUTE



Lorsque l'on monte dans un avion, tous les instruments et interrupteurs sont éteints et abaissés. Le tableau de bord doit être comme ceci :

1. Mettre l'avion sous tension via la batterie.
2. Alimenter le moteur en carburant en poussant la mixture plein riche (manette rouge).
3. Allumer les strobes (feu à éclats sur les ailes) afin de prévenir de la mise en route.
4. S'assurer que les freins sont serrés.
5. Mettre les magnétos sur Both (1+2) puis Start.
- 5.1 Si votre manette des gaz est sur idle (plein réduit) vous devriez lire sur le compte tour 500 à 600tr/min.
6. Brancher également l'alternateur et Allumez l'avionique

## LE ROULAGE

Après avoir demandé la clairance au près du contrôle, direction le point d'arrêt de la piste en service.

Relâchez les freins et mettez un peu de puissance afin de mettre l'avion en mouvement. La vitesse de roulage doit être de 20kts environ. Une fois au point d'arrêt remettez les freins.



C'est ici que nous allons préparer l'avion pour le vol. Le moteur doit être en régime d'attente, à 1100tr/min. Les actions à faire sont les suivantes:

1. Vérifier que la batterie et l'alternateur soient branchés.
2. Vérifier que les magnétos soient sur both (1+2).
3. Vérifier que la mixture soit plein riche.
4. Mettre les volets (flaps) sur 10° (symétrie à vérifier)
5. Commandes libres et dans le bon sens. Vérifier que les gouvernes répondent bien à nos actions
6. Mettre le phare d'atterrissage en route et les feux de navs si besoin ( de nuit particulièrement).
7. Régler et préparer les fréquences radio pour les besoins futurs
8. Mettre le transpondeur en mode Charlie (Tx sur la fenetre Ivap)
9. Réchauffe carburateur OFF.
9. Annoncer au contrôle que vous êtes prêt au départ.



7

## ALIGNEMENT + DECOLAGE + MONTE INITIALE

Après la clairance d'alignement et de décollage donnée par le contrôleur, nous alignons sur la piste. Si la piste est très courte, nous allons faire un départ puissance sur frein. C'est-à-dire que nous allons mettre plein gaz sur frein et ensuite les lâcher.

1. Vérifier la puissance moteur ( 2600 tour/min disponible)
2. L'anémomètre est actif et valeur augmentant(badin).

Une fois les freins relâchés, **gardez bien l'axe de piste** jusqu'à ce que la vitesse soit d'environ **55kts** avec un cran de volet ou **65kts** en lisse.

A ce moment là lever le nez de l'avion et ajuster la vitesse de manière à garder une vitesse de 70kts.

Si la vitesse diminue c'est que vous tirer trop fort, repousser alors sur le manche, si elle augmente faites l'inverse. (*Attention, ces actions doivent être souples et légères*).

Maintenez cette vitesse tout le long de la montée.

Une fois à 300ft au dessus du sol, **rentrez le cran de volet** pour passer en configuration lisse. La vitesse de montée sera de 80kts.

## VENT TRAVERSIER

Après avoir vérifié que vous avez atteint ou dépassé l'extrémité de piste et que vous êtes à **500ft au dessus du sol** (1000ft sur l'altimètre au QNH pour notre exemple), virer en **vent traversier**.

Le sens du virage est généralement par la gauche. Il est défini par la fiche VAC selon le TDP du terrain, ou alors l'instruction de la TWR.

Poursuivez la montée à **500ft/min** jusqu'à atteindre **1000ft au dessus du sol** ou 1500ft pour notre exemple.

Vous allez virer en vent arrière aux alentours de 1000ft au dessus du sol.

## VENT ARRIERE



Effectuez donc un virage de 90° à environ 25°/30° d'inclinaison, afin d'avoir le terrain sur votre côté gauche.



En vent arrière, maintenez une distance constante par rapport à la piste en prenant en compte les corrections de vents. Il faut éviter de se rapprocher et de s'éloigner de la piste.

Vous voilà en vent arrière, vous pouvez à présent vous annoncer à la radio établi en vent arrière. Vous allez préparer votre machine pour l'approche après le milieu de vent arrière.



Pour être simple, nous allons remettre l'avion dans la même configuration qu'en montée initiale.

Un moyen simple pour repérer le point tournant en fin de vent arrière : **Avoir le seuil de piste le plus proche dans vos 3/4 dos.**

1. Réduisez la puissance tout en maintenant l'avion à plat afin de réduire la vitesse dans l'arc blanc. Vous pouvez utiliser le pré-affichage 2000tr/min. (Attention en la réduisant, votre avion aura tendance à piquer du nez, il faudra donc tirer légèrement sur le manche).
2. L'arc blanc atteint, sortez 10° de volets et réajuster la puissance pour maintenir une vitesse de 75kts (environ 2000tr/min).

## ETAPE DE BASE

Pour virer en étape de base, attendez d'avoir votre point de toucher des roues dans vos 3/4 dos, puis virez.

En effectuant le virage, débutez la descente en ayant un variomètre d'environ -500ft/min tout en maintenant 70/80kts, il faut donc réduire la puissance à 1500tr/min (100tr/min pour 100ft).



Pour virer en finale, le point de virage est un peu à l'œil, à vous d'estimer votre virage. Anticipez le assez tôt afin de ne pas over shooter. N'oublier pas d'apporter les corrections dues au vent (en cas de vent de face en base, il faut déclencher le virage final plus tard).

En règle générale, à la sortie du dernier virage, vous devez être à 500ft sol.

Une fois établi, suivez (s'il y en a) les indications du PAPI.

**N'oubliez pas de prévenir le contrôleur TWR que vous êtes en finale !**



1. Dès le début de la finale, sortez les volets à **20°**
2. Réduisez la vitesse **65/70kts dès que possible**
3. Adopter le plan de descente finale taux de descente -300 à -400ft/min (pré-affichage entre 1500 et 1600tr/min à affiner ensuite pour garder la vitesse)

Lorsque vous **passer le seuil de piste réduisez toute la puissance** afin d'amener gentiment l'avion au toucher, sans oublier d'arrondir.

Remarque :

- Si vous êtes trop haut sur le plan de descente, il faut accroître le taux de descente
- Si vous êtes trop bas sur le plan de descente, il faut se mettre temporairement en palier

Une fois au sol, gardez bien l'axe de piste jusqu'à ce que vous contrôliez correctement l'avion, puis dégagé la piste par un taxiway.

N'oubliez pas de mettre votre transpondeur sur Standby (SBY sur Ivap) une fois la piste dégagée.

## AU PARKING

Puis, sous les ordres du contrôleur qui gère la position GND, roulez au parking aviation générale. Annoncez au contrôleur, que vous êtes au parking pour quitter la fréquence.

Serrez le frein de parking, coupez l'avionique, tirez la mixture pour appauvrir le moteur et donc le couper.

Mettez les magnétos sur OFF, coupez tous les interrupteurs afin de retrouver votre avion comme au départ.