

VÉRIFICATIONS ET ANNONCES HORS LECTURE DE LA CHECK AVION

APRÈS VISITE PRÉVOL, UNE FOIS A BORD VÉRIFICATIONS ET ANNONCE AVANT MISE EN ROUTE

Vérifications :

- Documents vérifiés et à bord ;
- Météo analysée et à bord ;
- Bilan carburant contrôlé et conforme au vol ;
- Passagers informés (ceintures, cockpit, cigarettes).

Annonces :

- ❖ *Check Prévol terminée.*

puis utilisation des procédures de mise en route soit par :

- Application du manuel de vol (chapitre 4 – Procédures normales. Références constructeur)
- Check-list adaptée pédagogiquement par l'instructeur (Utilisation en club pour pilotes et élèves)

* * *

VÉRIFICATION FREINS APRÈS LACHÉ DES FREINS

Vérifications et annonce :

- Essai Freins symétriques et efficaces

Annonces :

- ❖ *Check Freins terminée.*

Si défaut, Mixture tirée plein pauvre – Contacts magnétos OFF – Contact batterie OFF.

* * *

VÉRIFICATION GYROS AU PREMIER VIRAGE HORS PARKING

Vérifications et annonce :

- Horizon stable
 - Directionnel : caps augmentent à droite (ou caps diminuent à gauche)
 - Coordinateur de virage s'incline à droite (pour changement de direction à droite)
s'incline à gauche (pour changement de direction à gauche)
- Bille à l'extérieur du virage

Annonces :

- ❖ *Check Gyros terminée.*

Si défaut, retour au parking et avertir le mécanicien.

* * *

ANNONCES AU POINT D'ARRÊT

Après utilisation de la check-list pour vérification de l'avion, annoncez :

BRIEFING PANNES

Si panne majeure ou alarme avant décollage :

- Accélération-arrêt (Puissance à 0, Freins maxi sans blocage roues, Manche arrière)
Si risque dépassement fin de piste :
Mixture tirée - Magnétos coupées - Contact batterie coupé

Si panne mineure après décollage et puissance mini de vol :

- Retour vers tour de piste basse altitude – Annonce Pan Pan Pan et Atterrissage

Si panne majeure après décollage :

- Manche devant – Droit devant (+ ou - 30°) – Vitesse et volets à la demande.
- Consignes passagers, message C.A., Squawk 7700.
- Avant impact : Essence fermée, Magnétos sur OFF, Batterie coupée, Portes débloc

Annonces :

- ❖ Check Pannes terminée.

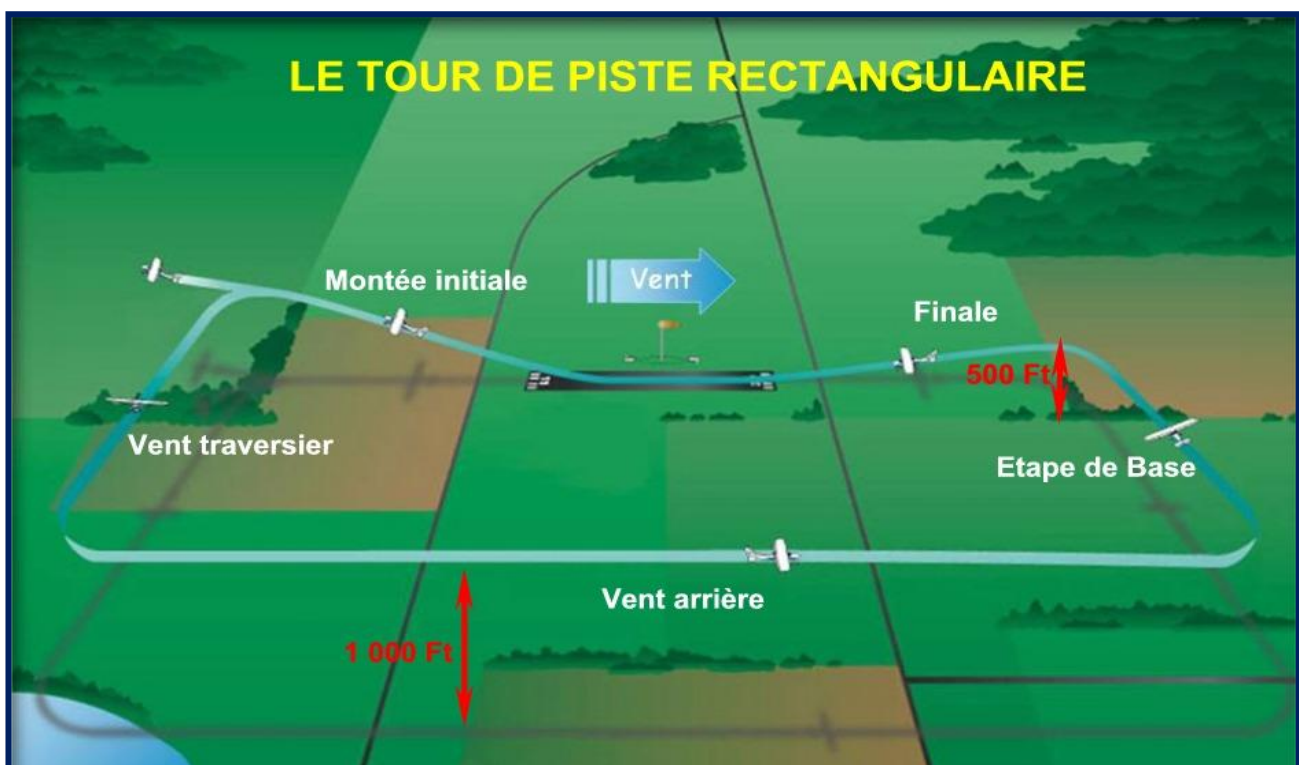
BRIEFING DÉPART

Piste non limitative

- Décollage normal
- Montée dans l'axe jusqu'à 500 ft puis cap par virage à droite (ou gauche).

Si Piste limitative

- Prendre toute la longueur de piste
- Procédures adaptées pour volets (si besoin et en fonction du Manuel de vol)
- Puissance sur freins
- Décollage pente max.





ANNONCES ALIGNÉ SUR PISTE

Avant demande d'autorisation de décollage, annoncez :

- **Compas et conservateur vérifiés (en accord avec QFU) ;**
- **Manche à air vérifiée et manche au neutre dans le vent ;**
- **Mémo cap affichée (par pinule sur conservateur ou par radial sur Vor) ;**
- **Phare allumé ;**
- **Heure décollage notée.**

Après autorisation de décollage, annoncez :

- **Puissance maxi vérifiée ;**
- **Badin actif ;**
- **Pas d'alarme ;**
- **Vitesse de rotation Kt (ou km/h)**
- **Vitesse de montée Kt (ou km/h)**



CHECK A 300 ft

- **Pompe essence sur OFF, pression vérifiée ;**
- **Volets rentrés ;**
- **Puissance de montée ;**
- **Vitesse de montée stabilisée ;**



CHECK A 500 ft

- **Pression QNH vérifiée ;**
- **Cap direct vers destination (ou prévision) ;**
- **Phare éteint.**



CHECK PALIER – MONTÉE - DESCENTE

ACTIONS

- **Assiette ;**
- **Puissance ;**
- **Compensateur.**

VÉRIFICATIONS

- **Vitesse ;**
- **Altitude ;**
- **Variomètre.**



CHECK VENT ARRIÈRE (Configuration Attente)

ACTIONS

- Pompe essence sur marche (si absente vérif pompe amorçage poussée bloquée) ;
- Réchauffage carbu tiré ;
- Mixture poussée plein riche ;
- Puissance (pré-affichage pour équilibre à $V_{att} = V_s \times 1,45$) ;
- Assiette d'attente ;
- Compensateur.

VÉRIFICATIONS

- Vitesse vérifiée (ou corrigée) ;
- Altitude vérifiée (ou corrigée) ;
- Variomètre vérifié à 0.

* * *

RADIO (Clairance ou positionnement)

* * *

CHECK VENT ARRIÈRE (Configuration Approche)

ACTIONS

- Vérification Pompe essence sur marche ;
- Vérification Réchauffage carbu tiré ;
- Vérification Mixture poussée plein riche ;
- Si Vitesse dans arc blanc ; Volets 10 (ou 1^{er} cran) ;
- Puissance (pré-affichage pour équilibre à $V_{app} = V_{s1} \times 1,45$) ;
- Assiette Approche ;
- Compensateur.

VÉRIFICATIONS

- Vitesse vérifiée (ou corrigée) ;
- Altitude vérifiée (ou corrigée) ;
- Variomètre vérifié à 0.

* * *

CHECK ETAPE DE BASE

ACTIONS

- Cap déterminé si météo dégradée ;
- Mise en virage ;
- Puissance diminuée (300 à 400 t/mn) pour perte d'altitude (de 1000 ft à 500 ft) ;
- Compensateur (si besoin).

VÉRIFICATIONS

- Vitesse vérifiée à $V_{app} = V_{s1} \times 1,45$ (ou corrigée) ;
- Altitude en descente vérifiée (ou corrigée) ;
- Variomètre vérifié en descente au bon taux.



CHECK FINALE

ACTIONS

- Volets tous sortis (ou à la demande si vent fort) ;
- Assiette d'atterrissage et visée du point d'immobilité apparente (PIA)
- Vitesse à $V_{atr} = V_{s0} \times 1,3$ (ou = V_s config utilisée $\times 1,3$) ;
- Puissance adaptée pour maintien sur plan de descente ;
- Compensateur.

VÉRIFICATIONS RÉPÉTITIVES

- V Vitesse vérifiée à $V_{atr} = V_{s0} \times 1,3$ (ou corrigée) ;
- A Axe de piste vérifiée (ou corrigée) ;
- P Plan de descente vérifié (ou corrigé).

A 200 ft, annoncez après vérification des VAP :

Si tous les éléments VAP sont réalisés : **FINALE CHECK OK**

Si un élément des VAP pas maîtrisé : **APPROCHE INTERROMPUE**
puis message radio de remise de gaz.



PROCÉDURE DE REMISE DE GAZ

ACTIONS

- Assiette (légèrement inférieure à l'assiette de montée dans un premier temps) ;
- Puissance max ;
- Réchauffage carbu poussé fermé ;
- Dès vario positif et Alti confirmé ;
- Volets rentrés lentement cran par cran
- Compensateur.

VÉRIFICATIONS SUIVANTES

- Assiette et Vitesse de montée vérifiées (ou corrigées) ;
- Axe de montée maintenu (sauf en campagne si besoin cause relief ou obstacle).



CHECK AUX POINTS CARACTÉRISTIQUES EN NAVIGATION ET AU POINT DE DÉROUTEMENT (TRAZMER sa route)

- T Top heure réelle de passage, Heure estimée point suivant ;
- R Route (contrôle cohérence compas, directionnel, route à suivre)
- A Altitude (contrôle et corrections éventuelles puis compensateur) ;
- Z Zones éventuelles à proximité ;
- M Moteur (scanning des instruments de contrôle et identification des indications) ;
- E Essence (bilan carburant et estimation du temps moteur restant)
- R Radiocommunication et Radionavigation (appels éventuels, fréquences suivantes à préparer et (ou) radial de positionnement à changer.



CHECK AVANT DESCENTE EN ALTITUDE (J'en ai MARRE de rester là-haut)

- M Mixture plein riche ;
- A Altimétrie (références 1013, QNH ou QFE) ;
- R Recalage gyros (directionnel) ;
- R Radiocommunication (appel de changement d'altitude éventuel) ;
- E Essence (bilan carburant et changement de réservoir éventuel).



PROCÉDURE D'INTERRUPTION DE VOL

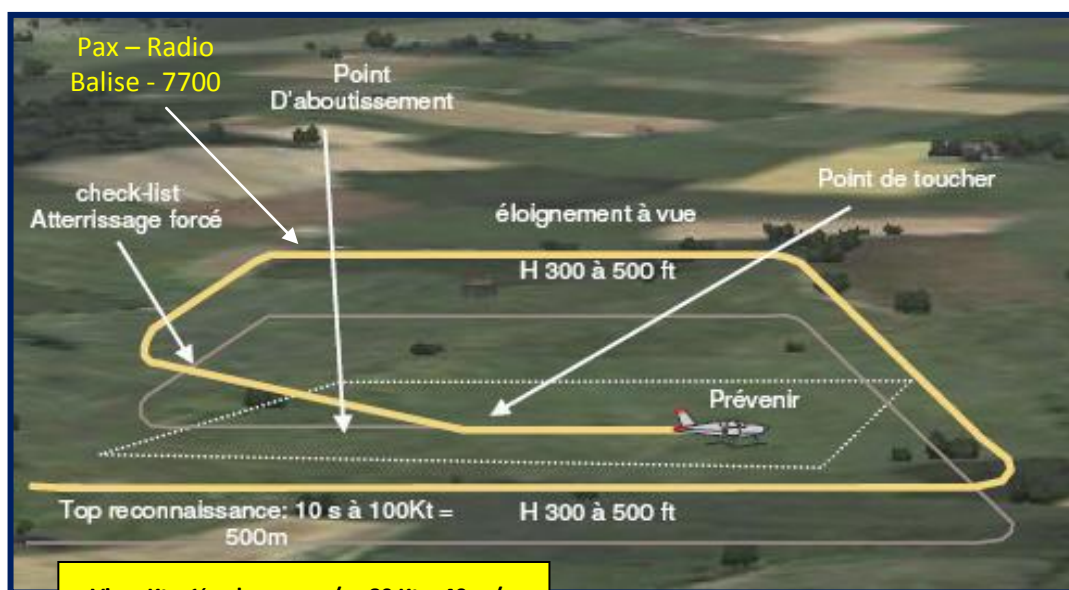
(un VERDOS est toujours le bienvenu dans ce cas)

PRISE DE DÉCISION ET ACTIONS

- Prévenir et rassurer ses passagers (procédures de vitalisation) ;
- Messages à un service de la Circulation aérienne ou si pas possible sur 121,5 ou éventuellement sur 119,7 MHz, activation balise de détresse 406 MHz ;
- Transpondeur sur 7700 ALT ;
- Recherche du terrain (vent) puis reconnaissance à 500 ft/sol (VERDOS) ;
- Atterrissage pleins volets à 1,2 de V_{so}, débloquer le cockpit avant impact ;
- Au sol, tous contacts OFF, s'écarter de l'avion, prévenir et ne pas essayer de redécoller.

MOYEN MNÉMOTECHNIQUE POUR CHOIX DU TERRAIN

- V Vent (direction, force) ;
- E Etat de surface (Nature du sol, proximité d'une habitation) ;
- R Relief (pente du champ, hauteurs dans vent arrière) ;
- D Dimension (longueur du champ, direction QFU, repères) ;
- O Obstacles (approches dégagées, poteaux, fils, tranchées, animaux).
- S Soleil (danger pris en compte soleil rasant très blanc en fin de journée).



Vi en Kt = ½ valeur en m/s ; 80 Kt = 40 m/s

CHOIX NATURE DU SOL (DU PLUS FAVORABLE AU MOINS ADAPTÉ)

- 1 - les chaumes
- 2 - les terrains labourés hersés
- 3 - les cultures fourragères
- 4 - les cultures céréalières
- 5 - les terrains labourés non hersés
- 6 - les cultures hautes



PROCÉDURES RADIO SUR TERRAIN NON CONTRÔLÉ

PROCÉDURES D'ARRIVÉE

Cinq minutes avant l'arrivée

- Message radio en l'air (En-tête du message le nom de l'aérodrome, immatriculation, provenance, destination, altitude, heure estimée, je rappelle verticale pour intégration standard). *Si connaissance du TDP et des conditions sur terrain, possibilité d'intégrer en début de vent arrière.*

A proximité du terrain en vue de l'aire à signaux au-dessus de l'altitude du TDP

- Message radio en l'air (nom de l'aérodrome, immatriculation, verticale pieds, je rappelle vent arrière piste ...).

Virage vers la parallèle de la piste en service dans le sens d'atterrissage évaluée en palier au-dessus de l'altitude du TDP. Eloignement d'une minute à partir de l'extrémité de la piste.

Virage de 180° dans le sens du TDP, puis mise en descente vers le début de la Vent arrière (500 ft/mn).

Début de Vent arrière à la hauteur du TDP,

- Message radio en l'air (nom de l'aérodrome, immatriculation, Vent arrière piste, je rappelle Etape de base).

Début d'Etape de Base,

- Message radio en l'air (nom de l'aérodrome, immatriculation, Etape de base piste, je rappelle Finale).

Début de Finale,

- Message radio en l'air (nom de l'aérodrome, immatriculation, Finale piste, pour un complet (ou un toucher décoller).

Message confirmant la piste dégagée

- Nom aérodrome, immatriculation, piste ... dégagée.

Message au parking pour quitter la fréquence

- Nom aérodrome, immatriculation, au parking, je quitte la fréquence.



PROCÉDURES DE DÉPART TERRAIN NON CONTRÔLÉ

Au parking

- Message radio en l'air (nom de l'aérodrome, immatriculation, au parking, je roule pour le point d'arrêt piste

Au point d'arrêt

- Message radio en l'air (nom de l'aérodrome, immatriculation, au point d'arrêt, je m'aligne piste

Aligné sur la piste

- Message radio en l'air (nom de l'aérodrome, immatriculation, aligné piste, je décolle).

En sortie de circuit (vers 2000 ft)

- Message radio en l'air (nom de l'aérodrome, immatriculation, en sortie de circuit stable à 2000 ft, je quitte la fréquence.



PROCÉDURES SUR TERRAIN CONTRÔLÉ

PROCÉDURES DE DÉPART TERRAIN CONTRÔLÉ

Au parking

- **Rennes Sol de Fox Bravo Uniforme Echo Tango Bonjour**
- *Fox Echo Tango Bonjour*

- **Fox Bravo Uniforme Echo Tango Cessna 172 Au parking Club**
Pour un vol local en secteur Sud-Ouest avec (lettre d'identification du message Atis)

- *Fox Echo Tango roulez pour le point Golf unité 32 transpondeur 7003 et rappelez prêt.*
- **,Fox Echo Tango, je roule pour le point d'arrêt Golf unité 32 et rappelle prêt , transpondeur 7003**

Au point d'arrêt

- **Fox Echo Tango au point d'arrêt golf unité 32 prêt pour alignement piste 32**
- *Fox Echo Tango rappelez sur la tour 120,5*

- **Fox Echo Tango je rappelle sur 120,5 au revoir**

- **Rennes Tour de Fox Echo Tango au point d'arrêt golf unité prêt pour alignement 32**
- *Fox Echo Tango alignez-vous 32 et rappelez prêt au décollage*
- **Fox Echo Tango je m'aligne 32 et rappelle prêt au décollage**

Aligné sur la piste

- **Rennes Tour de Fox Echo Tango aligné piste 32, prêt au décollage**
- *Fox Echo Tango autorisé décollage piste 32*
- **Fox Echo Tango autorisé décollage piste 32.**

* * *

PROCÉDURES D'ARRIVÉE SUR TERRAIN CONTRÔLÉ

Entrée en espace aérien contrôlé.

- **Dijon approche de Fox Golf Echo Delta Oscar, Bonjour.**
- **Fox Delta Oscar, Dijon approche, Bonjour**

- **Fox Delta Oscar, un PA28 en provenance de Lognes, à destination de vos installations, actuellement dans le Nord Est du point Whisky, estimé dans 3 minutes, 2500 ft QNH 1015, transpondeur à bord, Information Hotel copiée.**
- **Fox Delta Oscar, affichez 4652, rappelez en vue du point Whisky.**
- **Transpondeur 4652, je rappelle en vue du point Whisky, Fox Delta Oscar,**

- **Fox Delta Oscar, j'arrive en vue du point whisky**
- **Fox Delta Oscar, 2 mirages 2000 à l'atterrissage, mettez vous en attente sur Whisky 1000 ft QNH, passez avec la Tour 118.32, au revoir**
- **En attente sur Whisky à 1000 ft QNH, info trafic reçu, pas visuel pour l'instant, avec la Tour 118.32, au revoir monsieur Fox Delta Oscar**

Entrée dans la circulation d'aérodrome.

- **Dijon tour de Fox Delta Oscar bonjour**

Fox Delta Oscar cinq bonjour

- **Fox Delta Oscar, libéré avec la tour en attente 1000 ft sur Whisky**
- Dijon tour de Fox Delta Oscar rappelez en vent arrière 20
- **Je rappelle vent arrière 20 Fox Delta Oscar**
- **Fox Delta Oscar en vent arrière 20 pour un complet**
- Fox Delta Oscar vous êtes N° 2 derrière un TB20 rappelez dernier virage piste 20
- **N°2, visuel sur le TB20, je rappelle en dernier virage piste 20 Fox Delta Oscar**
- **Fox Delta Oscar en dernier virage piste 20 pour un complet**
- Fox Delta Oscar, vous êtes autorisé à l'atterrissage piste 20, Vent du 210 pour 15 kts
- **Autorisé atterrissage piste 20, Fox Delta Oscar**
- **Fox Delta Oscar pour un 180° et rejoindre le taxiway du parking civil.**
- Fox Delta Oscar Approuvé, rappelez piste dégagée
- **Je remonte la piste et rappelle piste dégagée, au point d'attente avec le sol 112.10 au revoir monsieur Fox Delta Oscar**

Une fois passé la ligne du point d'attente, l'avion s'immobilise et annonce piste dégagée,
Atterrissage et Libération piste

- **Fox Delta Oscar piste 20 dégagée, pour rouler vers le parking civil**
- Fox Delta Oscar passez avec le Sol 112.10, au revoir
- **Fox Delta Oscar je passe sur le sol 112.10 au revoir monsieur**
- **Dijon sol de Fox Delta Oscar bonjour**
- Fox Delta Oscar bonjour
- **Fox Delta Oscar piste 20 dégagée, au point d'arrêt pour rouler vers le parking civil**
- Fox Delta Oscar vous pouvez rouler au parking civil rappelez au parking
- **je roule Fox Delta Oscar et rappelle au parking civil**

Au parking

- **Fox Delta Oscar au parking N°3 pour quitter la fréquence**
- Fox Delta Oscar vous pouvez quitter la fréquence
- **Je quitte la fréquence, au revoir et merci. Fox Delta Oscar**

* * *