

Tour de piste (sur C150)

Vent arrière à la hauteur du tour de piste (700 ft calage QFE à Meaux) soit altitude de 900 ft (calage altimètre au QNH)¹

Radio

Meaux de F-XX en vent arrière pour un touché/complet 07
Accusé réception

- Réchauffe
- 1900 t/mn manche arrière pour rester à la hauteur du tour de piste (visualiser l'horizon)
- Vitesse dans l'arc blanc, sortie des volets 10° (331, 332, 333) en visualisant l'horizon, manche en avant pour contrer le couple cabreur.
- 2300 t/mn
- Vitesse 90 MPH (si l'appareil est en palier la vitesse se stabilise à 90 MPH, à défaut léger ajustement de la puissance)

Veiller à **bien rester parallèle à la piste** (éventuellement tenir compte du vent de travers). Si l'on converge vers la piste on disposera de moins de temps pour préparer l'approche finale.

Check liste fin vent arrière

- Réchauffe
- Pompe (sur appareil à ailes basses)
- Volets sortis 10°
- Vitesse 90 MPH
- Altitude (900 ft QNH à Meaux)

Virage en étape de base

En principe quand on voit l'entrée de piste sous 45° (différent sur aérodromes avec circuits imposés ou conseillés, c'est le cas à Meaux pour la 16/34)

Éventuellement prolonger le vent arrière pour disposer de plus de temps pour préparer son approche finale

¹ Hauteur par rapport au terrain (calage QFE), Altitude par rapport au niveau de la mer (calage QNH)
En principe on reste calé au QNH, pour avoir l'altitude du tour de piste on rajoute l'altitude du terrain à la hauteur du tour de piste spécifiée sur la carte VAC. A Meaux altitude du terrain = 217 ft, hauteur du tour de piste = 700 ft, soit un tour de piste à une altitude de 917 ft (en pratique à 900 ft).

Mise en descente

Mise en descente quand on se trouve sur le plan à 5%

Pour un circuit classique hauteur 1000 ft (au calage QNH ajouter aux 1000 ft l'altitude du terrain), dès le début de l'étape de base

A Meaux 900 ft QNH quand on voit l'entrée de piste sous 30°

A Meaux pour la 16/34 dès le début de l'étape de base

Pour mise en descente, manche en avant pour un taux de chute de 300 ft/mn, ajuster en tenant compte de l'inertie du vario.

Quand le taux de chute est correct, ajuster la puissance pour maintenir une vitesse de 90 MPH, car la vitesse va avoir tendance à augmenter (en principe utiliser 1900 t/mn).

Fin d'étape de base dernier virage

Quand on estime la largeur d'une aile entre le bord d'attaque et l'entrée de piste (c'est un bon repère). Il faut cependant tenir compte du vent de travers qui a une influence sur le dernier virage.

Aligné sur l'axe de piste sortir 20° de volets (331, 332, 333) et réduire la puissance pour ajuster la vitesse à 70 MPH (retirer 200 à 300 t/mn)

NB . Si on conserve 10° de volets (ex. fort vent de travers), ajuster la vitesse à 80 MPH.

Comme la vitesse a diminuée, pour garder la même trajectoire de descente, il faut augmenter un peu l'incidence en tirant légèrement le manche en arrière.

Radio pour annoncer la finale (si hauteur > 300 ft).

La tour autorise le touché/complet, accusé réception si la hauteur par rapport au sol l'autorise (> hauteur 300 ft). A défaut on appuie deux fois sur l'alternat pour accuser réception.

En aucun cas on n'utilise la radio au dessous d'une hauteur de 300 ft. Le contrôleur visualise l'avion et le cas échéant demandera de remettre les gaz s'il n'autorise pas l'atterrissage.

En dessous d'une hauteur de 300 ft la trajectoire de l'avion est prioritaire.

Continuer la descente en maintenant la vitesse à 70 MPH (**attention au gradient de vent** qui nécessite de remettre un peu de puissance quand on se rapproche du sol). Le point d'aboutissement doit apparaître immobile sur le pare brise et ne doit ni monter (on serait trop court), ni descendre (on serait trop long).

Maintenir la puissance jusqu'à l'arrondi. Le début de l'arrondi est un palier parallèle au sol.

Regarder loin devant pour garder l'axe de la piste en corrigeant avec le palonnier tout en réduisant totalement les gaz.

Maintenir le bout de la piste juste au dessus du capot en tirant progressivement le manche en arrière.

Si l'avion remonte un peu, bloquer le manche en position (**ne jamais pousser le manche en avant**) et le tirer progressivement en arrière quand le bout de la piste semble remonter par rapport au capot.

Si l'avion remonte beaucoup remettre de la puissance et recommencer l'arrondi ou remettre les gaz.

Freiner progressivement. Quand l'avion a atteint la vitesse de roulage au sol, dégager la piste, repousser le réchauffe, rentrer les volets et éteindre les phares d'atterrissage s'ils ont été utilisés.

Attendre d'arriver au parking pour demander à quitter la fréquence. Inutile de dire sur un terrain contrôlé que la piste est dégagée en quittant la piste car le contrôleur le voit bien. On doit se concentrer sur le roulage au sol.

En finale la remise de gaz est une procédure normale si l'avion n'est pas aligné sur la piste, ailes horizontales, en dessous d'une hauteur de 200 ft.