

Vol d'entraînement au Pilote Automatique



Décollage de Nice-Côte d'Azur, piste 04R, QFU 44.

- Réglages initiaux du PA :
 - Altitude : ALT sur 6000. Cliquer sur **ALT**.
 - ADF sur 338,0 (NDB NC d'Antibes). Cliquer sur **HDG**.
 - NAV1 sur 111,40 (VOR de Cannes-Mandelieu) et passer cette fréquence en *Active*.
 - Ne pas cliquer sur **AP** pour l'instant.
- Sortir les volets d'un cran.
- Mettre les gaz à fond. Quand la vitesse atteint 90 nœuds, tirer doucement sur le manche. L'avion s'élève.
- A 200 pieds d'altitude, rentrer le train et les volets.
- Virer à droite, vers le sud, pour atteindre le cap 180°.
- Quand l'avion est au cap 180°, régler la pinnule du conservateur de cap (HSI) au cap indiqué par la flèche jaune de l'ADF.
- Cliquer sur **AP**. Le pilote automatique s'enclenche. L'avion vire à droite, et se dirige vers la balise NC d'Antibes. Il continue à monter vers 6000 pieds.
- Quand l'aiguille jaune de l'ADF commence à tourner, on est à la verticale de NC.
- Cliquer sur **NAV**. NAV1 a été préalablement réglé sur 111,40. Tourner la pinnule de la course pour aligner les barres jaunes du HSI. On doit être en rapprochement (« TO »). L'avion vire légèrement à droite, et se dirige vers le VOR CNM de Cannes-Mandelieu. Il continue à monter vers 6000 pieds.

- Le VOR CNM n'est pas équipé d'un DME. La distance (oblique) entre l'avion et la balise n'est donc pas affichée.
- Régler NAV1 en *stand-by* sur le VOR/DME STP de Saint-Tropez, 116,50.
- Quand on est à la verticale de CNM. NAV se désengage automatiquement. Les 6000 pieds sont atteints.
- Passer 116,50 en *Active* sur NAV1 et tourner la pinnule de la course vers la gauche pour aligner les barres jaunes du HSI. Cliquez sur **NAV**. L'avion vire à gauche, et se dirige vers le VOR STP de Saint-Tropez. Vitesse indiquée de l'avion : environ 170 nœuds.
- Le VOR STP est équipé d'un DME. La distance (oblique) entre l'avion et la balise est donc affichée. On la voit diminuer.
- Régler l'ADF sur le NDB du Luc, 378,0. Régler la pinnule du conservateur de cap (HSI) au cap indiqué par la flèche jaune de l'ADF. Ce réglage sera à affiner.
- Quand on est à la verticale de STP. NAV se désengage automatiquement.
- Cliquer sur **HDG**. Ajuster le réglage du cap par rapport au cap indiqué par la flèche jaune de l'ADF. L'avion vire à droite et se dirige vers la balise NDB du Luc. La distance (oblique) entre l'avion et la balise STP augmente.
- Commencer à descendre. Régler l'altitude sur le PA à 4000 pieds. Surveiller la vitesse, parce qu'elle va augmenter. Réduire les gaz pour la maintenir à 140 nœuds environ.
- Quand l'aiguille jaune de l'ADF commence à tourner, on est à la verticale du Luc.
- Tourner la pinnule de cap vers la droite pour le régler à 89°, c'est à dire pratiquement plein est. HDG est toujours enclenché.
- Régler NAV1 sur l'ILS de la piste 04L de Nice, 109,95.
- Régler la course sur le QFU de la piste 04L : 44°. Rester à 4000 pieds.
- Le faisceau de l'ILS n'est pas encore capté : le drapeau **NAV** apparaît sur le HSI. Attendre qu'il disparaisse.
- Quand le drapeau **NAV** disparaît, cliquer sur **NAV**. L'avion vire à gauche. La distance sur le DME diminue.
- Quand les barres jaunes du HSI sont verticales et alignées, on est aligné sur la piste.
- Au bout d'un moment, les deux triangles jaunes de l'ILS apparaissent : on a capté le faisceau Glide de l'ILS. Ils sont en haut du cadran, ce qui indique qu'on est plus bas que l'axe du faisceau. C'est bon. En se rapprochant de Nice, on va se rapprocher de l'axe du faisceau, donc atteindre la bonne altitude pour commencer la descente.
- Cliquer sur **APR**. Le voyant NAV s'éteint. Vitesse indiquée : 150 nœuds environ.
- On se rapproche de Nice. Les triangles jaunes descendent. Quand ils sont alignés sur l'axe du cadran, à 0, le voyant ALT s'éteint. On devrait être à 12,2 nm de Nice.
- Il faut commencer à descendre, en gardant les triangles jaunes bien au centre. Pour cela, réduire les gaz ou les réaugmenter.
- A 1000 pieds d'altitude, sortir un cran de volets.
- A 700 pieds d'altitude, sortir le train d'atterrissage.
- A 100 pieds d'altitude, couper le PA.
- Au seuil de piste, couper les gaz, et atterrir.