

Guide de l'intégration sur un terrain contrôlé et non contrôlé:

Terrain contrôlé :

Pour savoir si un terrain est contrôlé : Couteau -> Awacs/ATC -> prise de service

Mais au fait, c'est quoi un terrain contrôlé ? Un terrain contrôlé est un terrain dirigé par un contrôleur. Le contrôleur s'assure de la mise en oeuvre des avions en assurant leur sécurité. Il informe les pilotes et les guides lors de phases d'atterrissage, de décollage, de roulage ect.

Comment s'intégrer sur un terrain contrôlé ?

Deux possibilités :

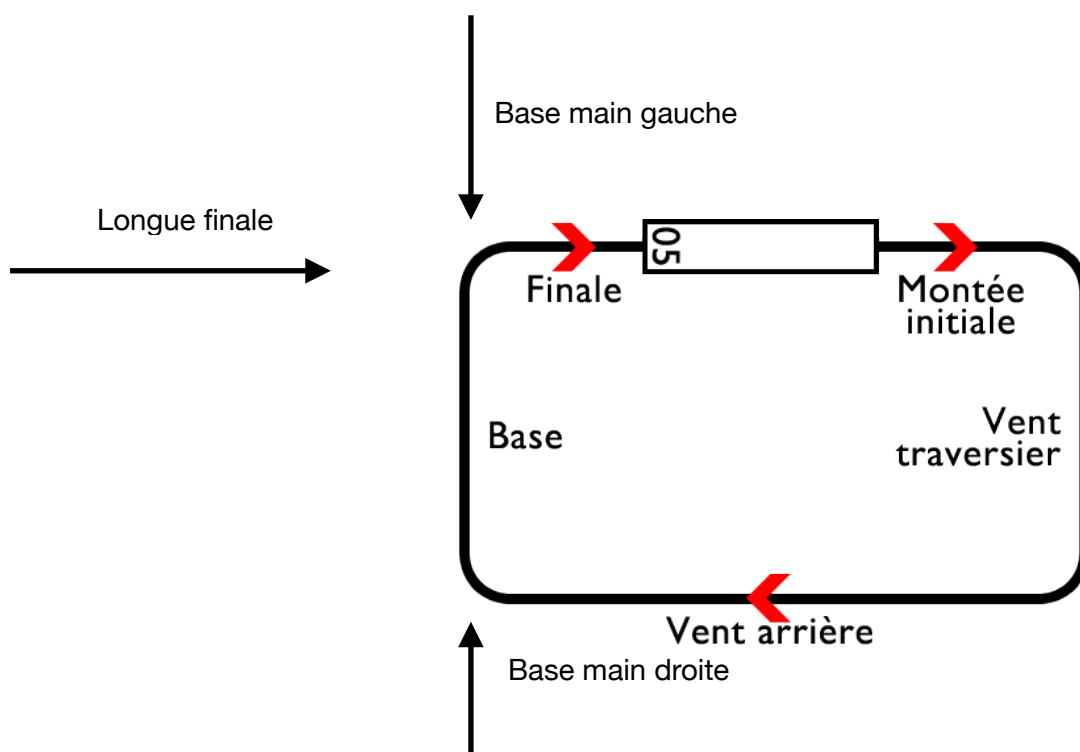
1. Vous arrivez du côté de la piste en service
2. Vous arrivez du côté opposé à la piste en service.

Dans le cas 1, votre trajectoire est vers la piste en service. Dans ce cas là, l'ATC privilégiera une trajectoire dite *Directe* ou *Semi-Directe* pour l'arrivée.

Une arrivée *Directe* ou *Semi-directe* se traduit par :

- Une longue finale
- Une base (éloignée ou non)

Exemple de trajectoires (Piste en service 05) :

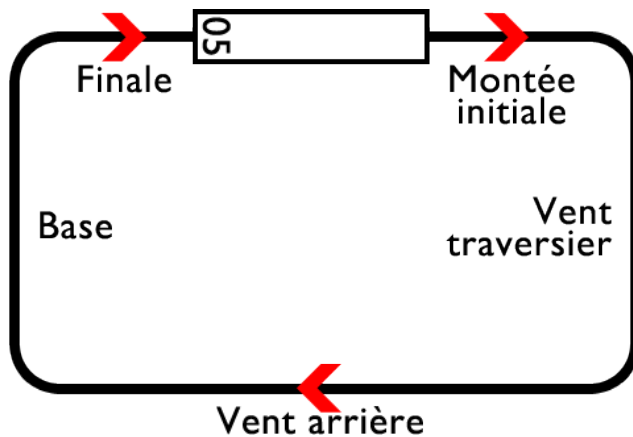


Dans le deuxième cas, votre trajectoire est vers le QFU opposé (le seuil opposé de la piste en service). L'ATC vous demandera une intégration en début de vent arrière main gauche ou main droite en fonction de votre position.

Remarque, que veulent dire les termes « main droite » et « main gauche » ?

Un circuit dit « main droite » est un circuit où tout les virages seront des virages... à droite. Idem pour la main gauche.

Exemple de trajectoire : (Piste en service 05)



Exemples de trajectoires qui convergent vers le début de la vent arrière :

Pour les arrivés au break, contactez l'ATC en formulant votre demande, rentrez dans le circuit standard. Si le trafic le permet le break sera approuvé.

Peut importe d'où vous venez, essayer de contacter l'ATC le plus tôt possible lors de votre RTB afin de faciliter votre arrivée, surtout si vous voulez un type d'arrivée spéciale (IFR, Break...).

Terrain non contrôlé :

Sur un terrain non contrôlé, vous prenez vos propres décisions en communiquant avec les autres appareils en fréquence. Vos communications sont importantes, elles permettent aux autres pilotes de se faire une conscience de la situation et donc d'évoluer en sécurité.

Il y a deux manières de s'intégrer :

- 1. Vous n'avez pas connaissance de la piste en service.
- 2. Vous avez connaissance de la piste en service.

1er cas :

Personne n'est sur la fréquence, vous n'avez donc aucune info concernant la piste en service .

S'il y a du vent vous devez passer à la verticale du terrain pour repérer la direction du vent grâce à la manche à air.

Si le vent est calme, choisissez la piste de votre choix et intégrez vous en début de vent arrière.

2e cas :

Il y a du monde sur la fréquence, vous connaissez la piste en service grâce aux informations des autres pilotes, intégrez vous en **début de vent arrière**, cela évite toute gêne entre les pilotes. Annoncez vos points clef (vent arrière, base, finale...) à la radio.

Si personne n'est dans le circuit de piste et que vous connaissez la piste en service, une arrivée Directe ou Semi-Directe est possible.

Remarque : certains terrains sont particuliers (Khasab enclavé dans les montagnes par exemple) et ont des approches particulières. Dans l'exemple de Khasab on privilégiera les arrivées longue finale 19 car une vent arrière dans les montagne n'est pas possible. Faites preuve de bon sens et communiquez à la radio, le reste se fera sans problème.

Le collationnement :

Comment collationner et qu'est-ce que je dois collationner ?

Le collationnement permet de faire comprendre à l'ATC que vous avez bien reçu le message et que vous allez interpréter les instructions.

Exemple :

« Couteau 1-1, piste 25, autorisé décollage, rappelez passant 2000ft dans l'axe. »

Le collationnement doit être :

« Piste 25 autorisé décollage, je rappelle passant 2000ft dans l'axe Couteau 1-1 ».

Un « copy » **ne suffit pas** car peut être que vous n'avez pas compris l'instruction de garde l'axe par exemple.

Quelques moments où il est important de reporter sa position :

- En finale
- En vent arrière
- Au point d'attente
- Quand on approche du terrain (le plus tôt possible), le pilote s'attend à recevoir des instructions de la part du contrôle.
- Lorsque qu'on a visuel sur un trafic

Remarque : lorsqu'un ATC vous fait une info de trafic par rapport à un autre appareil, on vous demandera souvent de tenir une altitude pour la séparation. Assurez vous d'avoir copié le bon QNH (n'hésitez pas à le demander aux contrôleurs).

Conclusion :

Pour approfondir la phraséologie, référez vous aux documents épinglés dans le channel Contrôle-Aérien. Et exercez vous !

Fly safe !

