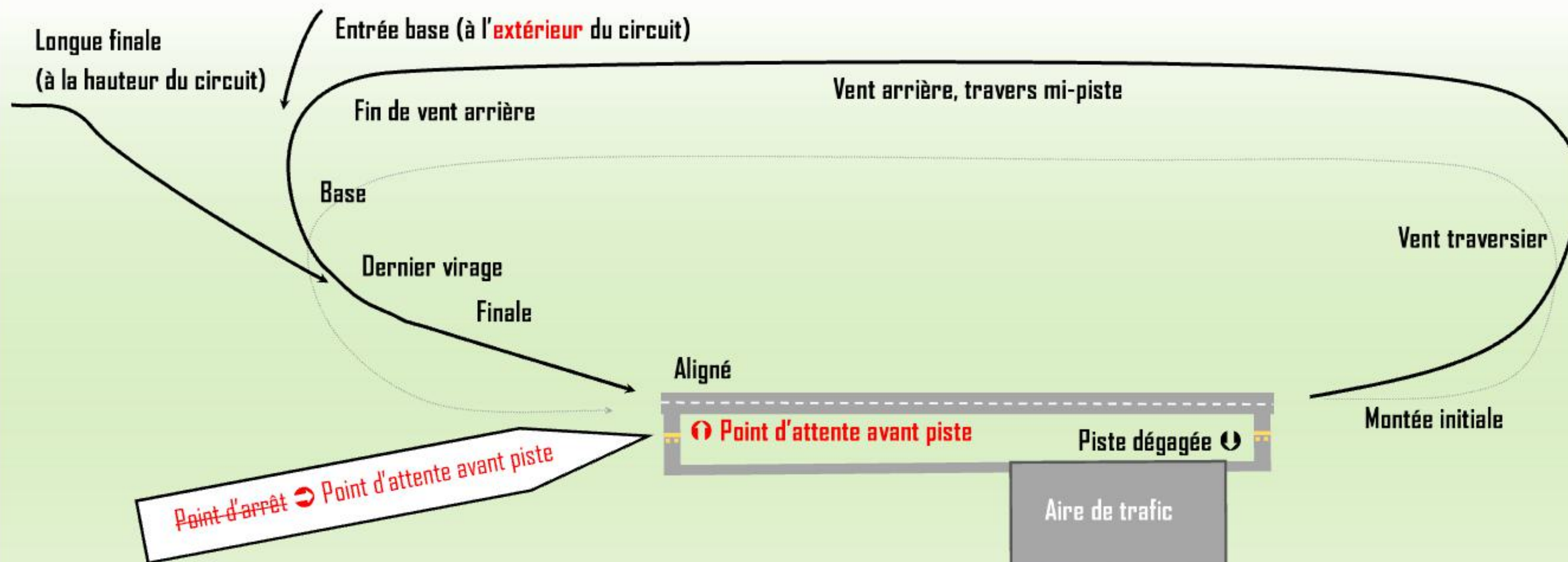


Intégration en circuit de piste

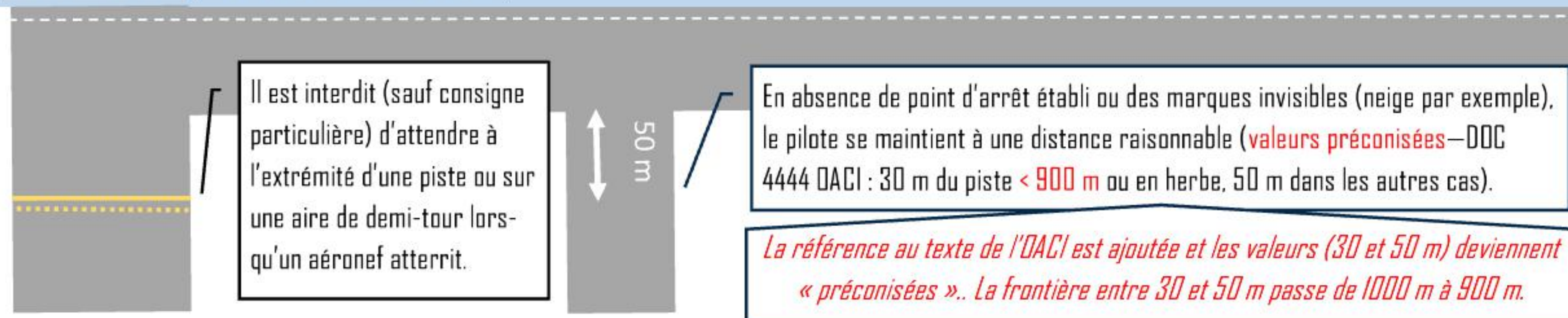
Maintien des compétences - ACA

25/03/23

Positions caractéristiques [PARTIE B, § 1—POSITIONS CARACTÉRISTIQUES]



Circulation au sol [PARTIE B, § 2—CIRCULATION AU SOL]





Si aucun circuit n'est imposé, il est réalisé main gauche à 1000 ft AAL. Dans ce cas, le circuit peut être réalisé « main droite » avec instructeur à bord pour les besoins de l'instruction sans gêner les autres usagers.

Si le sens du circuit n'est pas imposé, il est désormais possible de faire des circuits « main droite » pour entraînement, avec un instructeur.



Des consignes particulières peuvent imposer un sens particulier, voir un circuit spécifique (dessiné dans ce cas dans son intégralité) devant être suivi, à une altitude éventuellement différente des 1000 ft AAL.

Comme avant

Des circuits peuvent être spécifiques à différentes catégories d'aéronefs.

Un circuit en-dessous de l'altitude standard, quand et pour qui?

1. Pour tous : exclusivement lorsque les conditions météo ne permettent pas de respecter l'altitude du tour de piste et si la hauteur de la base des nuages le permet.
2. Avec un instructeur à bord : hors interdiction spécifique, les tours de pistes « basse hauteur », **rapprochés**, sont possibles à une hauteur minimale de 300 ft AAL. Sur un aérodrome contrôlé l'accord de l'ATC est requis. Sur aérodrome non contrôlé, une entente avec les autres pilotes est préalablement requise. La réalisation de ces tours de pistes ne doit pas gêner les autres trafics.

L'instructeur doit être à bord pour les circuits « basse hauteur ». La hauteur minimale est désormais indiquée : 300 ft AAL.



Dépasser, oui mais! [PARTIE B, § 4—DÉPASSEMENT]

« Un aéronef ne peut dépasser un autre aéronef dans le circuit d'aérodrome qu'à condition de ne pas gêner et de ne pas retarder l'atterrissage de l'aéronef dépassé et le cas échéant des aéronefs évoluant dans des circuits différents ».

Comme avant

Approche interrompue [PARTIE B, § 5—APPROCHE INTERROMPUE]

« Le pilote [...] manœuvre son aéronef de façon à ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation aéroport ».

*Le terme « remise des gaz »
est remplacé par
« approche interrompue »*

📢 **Le risque majeur en remise des gaz reste
une collision avec un aéronef au décollage!**

Décollage et atterrissage

[PARTIE B, § 6—DÉCOLLAGE ET ATTERRISSAGE]

« Sauf clairance contraire, ou entente préalable [sur] aéroports non contrôlés, un aéronef ne peut ni atterrir ni décoller si la piste n'est pas dégagée ».

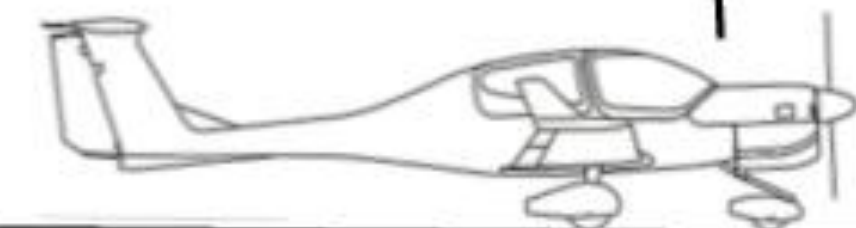
Le nouvel article peut permettre une accélération du trafic à condition de garantir la sécurité, sur aéroport contrôlé (avec accord préalable) ou non (avec entente préalable)

« Un pilote [...] doit manœuvrer son aéronef de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage, notamment lorsqu'il a obtenu une clairance de séparation visuelle ».

La prévention des turbulences de sillage est simplifiée : le pilote est responsable d'éviter de se mettre en danger!

Prendre connaissance des paramètres (cf. partie A) [Partie B, § 7]

Au départ, avant de quitter l'aire de trafic.



A l'arrivée sur un aérodrome contrôlé ou avec AFIS :

- VFR : avant d'intégrer le circuit
- IFR : avant de débuter l'approche



Comme avant

Arrivée sur aérodrome en auto-information :

Reconnaissance aérodrome avant d'intégrer le circuit sauf si le pilote, en VFR, a connaissance de la piste en service (en exploitant les autres messages d'auto-information), du vent estimé et des signaux pouvant être disposés sur l'aire à signaux ou sur l'aire de manœuvre (carte VAC, NOTAM).

Intégration en circuit de piste

Au fait, comment devrait-on faire, déjà ?

- ➡ suivez le clic :  ([animation](#))
- ➡ diapo suivante : le résumé (capture image tout y est, mais c'est dense !)

INTÉGRATION

Arrivée

Altitude : supérieure au tour de piste (500ft).

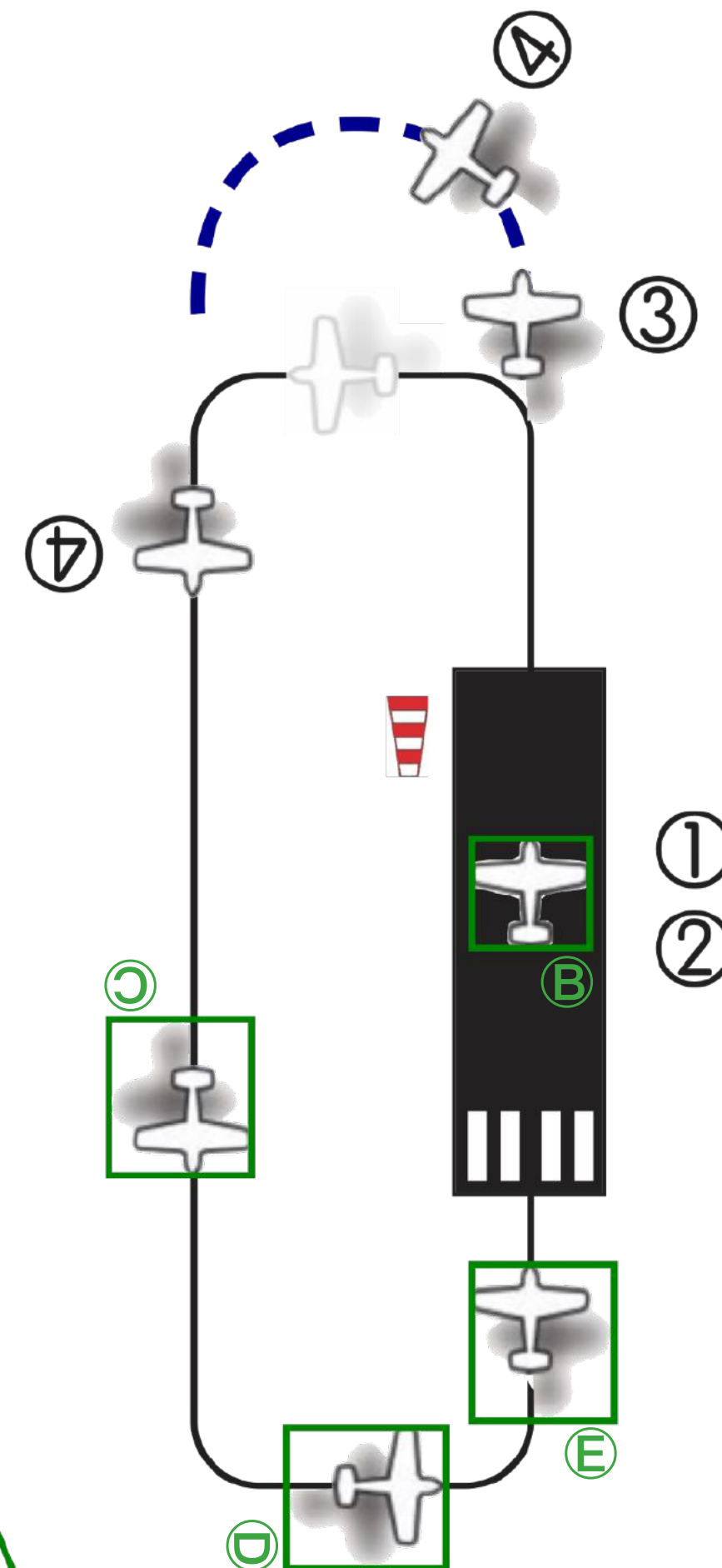
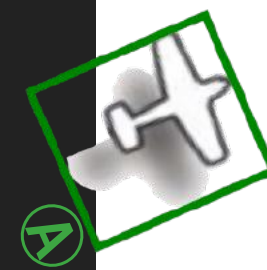
À Ruoms l'altitude sera supérieure à 1900ft QNH

Reconnaissance installations

- ① **État de piste** : vérifier
- ② **Identifier le sens du circuit (QFU)** : observer la manche à air
- ③ **Éloignement** : suivre l'axe de piste au delà du vent traversier en conservant l'altitude d'intégration

- ④ **Intégration en début de vent arrière** : rejoindre le circuit par un virage en descente, puis

- ➔ préparation machine
- ➔ C/L approche
- ➔ Briefing arrivée
 - Performances avion compatibles avec atterrissage
 - Point d'aboutissement
 - Plan prévu
 - Correction kVe (vent de face)
 - Correction vent de travers (si applicable)
- ➔ Radio avant la fin de vent arrière !!!



RADIO

Indiquer ses intentions

Les exemples sont donnés pour Ruoms et pour le DR220 F-BPCH

A Arrivée

Ruoms F-CH, retour d'un vol local, cap 040° au sud-ouest des installations, 1900 ft, verticale estimée dans 2 minutes à Ruoms

B Verticale installations

Ruoms, F-CH, verticale installations 1900ft, intégration piste 18 (ou 36) à Ruoms

C Vent arrière

Ruoms F-CH, vent arrière 18 (ou 36) à Ruoms

D Étape de base

Ruoms F-CH, étape de base 18 (ou 36) à Ruoms

E Approche finale

Ruoms F-CH, finale 18 (ou 36) à Ruoms

Piste dégagée

Ruoms F-CH, piste 18 (ou 36) dégagée à Ruoms

Intégration en circuit de piste

I - Terrain non contrôlé, auto-information

Approche en IFR :

Le pilote obtient le QNH de référence avant de débiter l'approche.

Il interrompt si les conditions météorologiques le permettent sa descente au-dessus de l'altitude du circuit de piste « VFR » pour reconnaître l'aérodrome et rejoindre le début de vent arrière. L'IFR n'est pas prioritaire sur les autres trafics VFR.

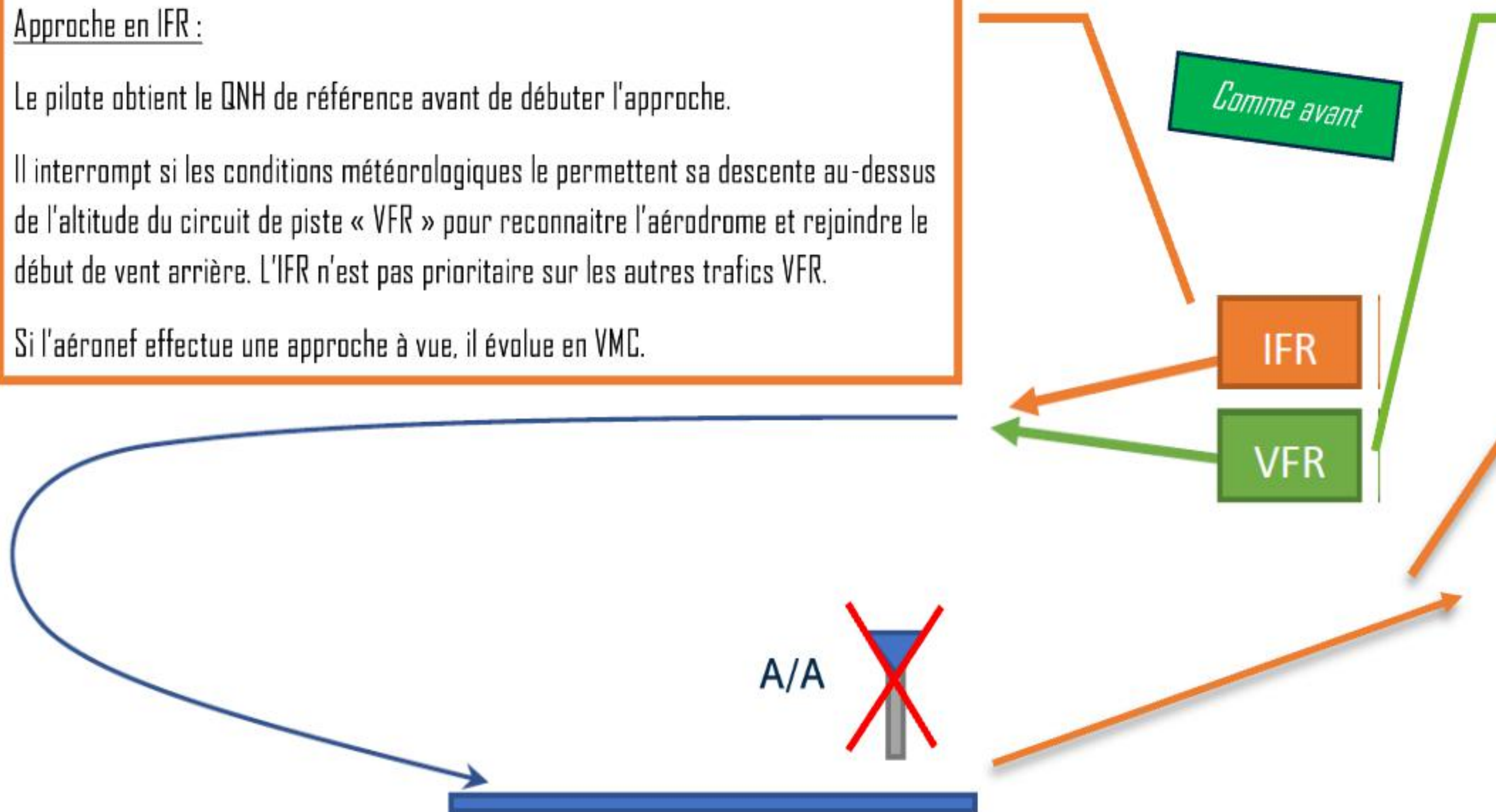
Si l'aéronef effectue une approche à vue, il évolue en VMC.

Approche en VFR :

Intégration en début de vent arrière, à l'altitude du circuit de piste; Les aéronefs déjà en circulation d'aérodrome sont prioritaires.

Départ en IFR :

Si l'aéronef effectue un départ à vue, il évolue en VMC.

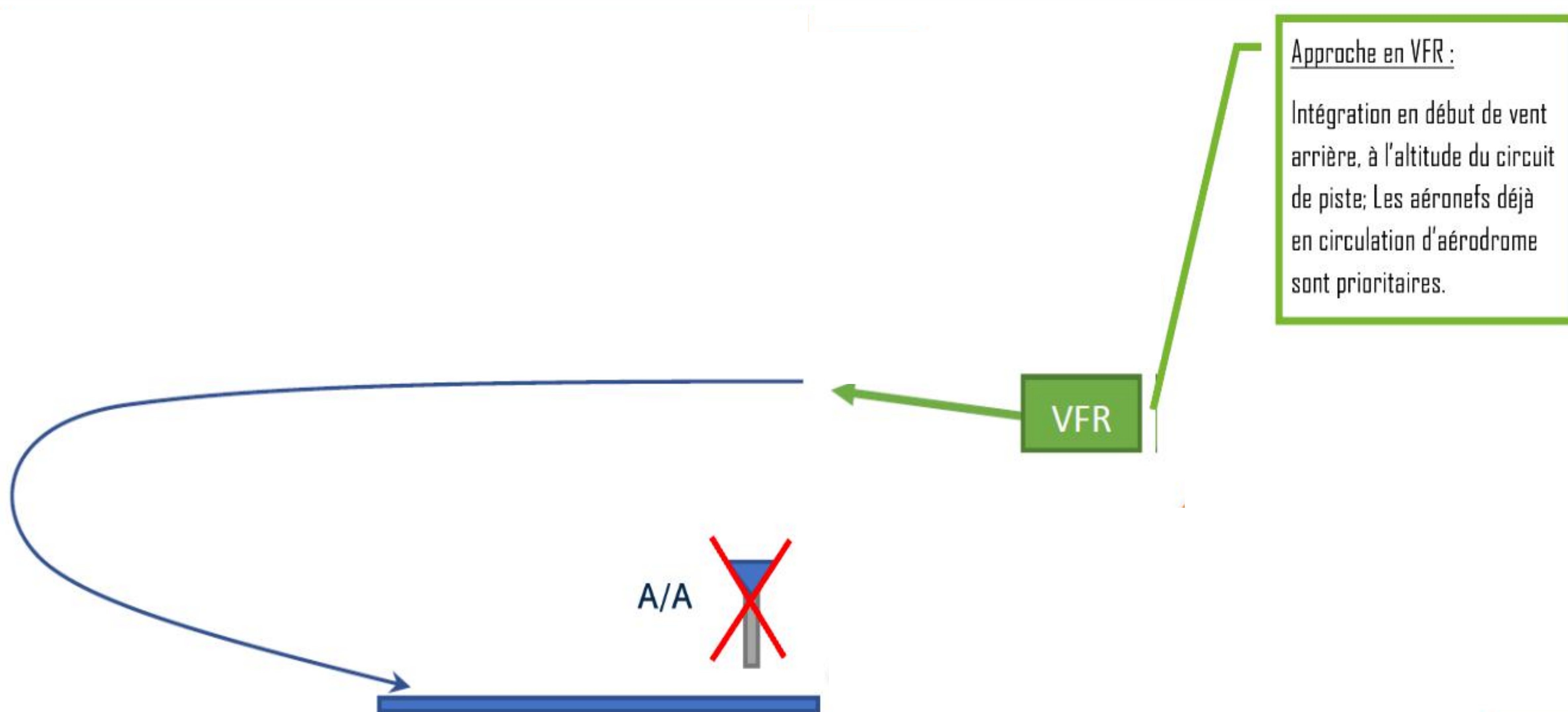


Aérodromes sans approche ou départ IFR publiés [Partie B, § 7.2.2—IFR / CAS DES AÉRODROMES OÙ AUCUNE PROCÉDURE D'APPROCHE OU DE DÉPART N'EST PUBLIÉE]

Nouvel article

A l'arrivée l'aéronef en vol IFR effectue une approche à vue, évolue en VMC et s'intègre conformément aux dispositions du paragraphe prévues pour les vols VFR.

La règle imposant d'acquies les conditions VMC au moins 500 ft avant la limite 3 000 ft AMSL / 1 000 ft AGL a disparu. (Annexe I—§ 5.1.1.2 de l'arrêté de 1992).



Aérodromes sans approche ou départ IFR publiés [Partie B, § 7.2.2—IFR / CAS DES AÉRODROMES OÙ AUCUNE PROCÉDURE D'APPROCHE OU DE DÉPART N'EST PUBLIÉE]

Nouvel article

A l'arrivée l'aéronef en vol IFR effectue une approche à vue, évolue en VMC et s'intègre conformément aux dispositions du paragraphe prévues pour les vols VFR.

La règle imposant d'acquies les conditions VMC au moins 500 ft avant la limite 3 000 ft AMSL / 1 000 ft AGL a disparu. (Annexe I—§ 5.1.1.2 de l'arrêté de 1992).

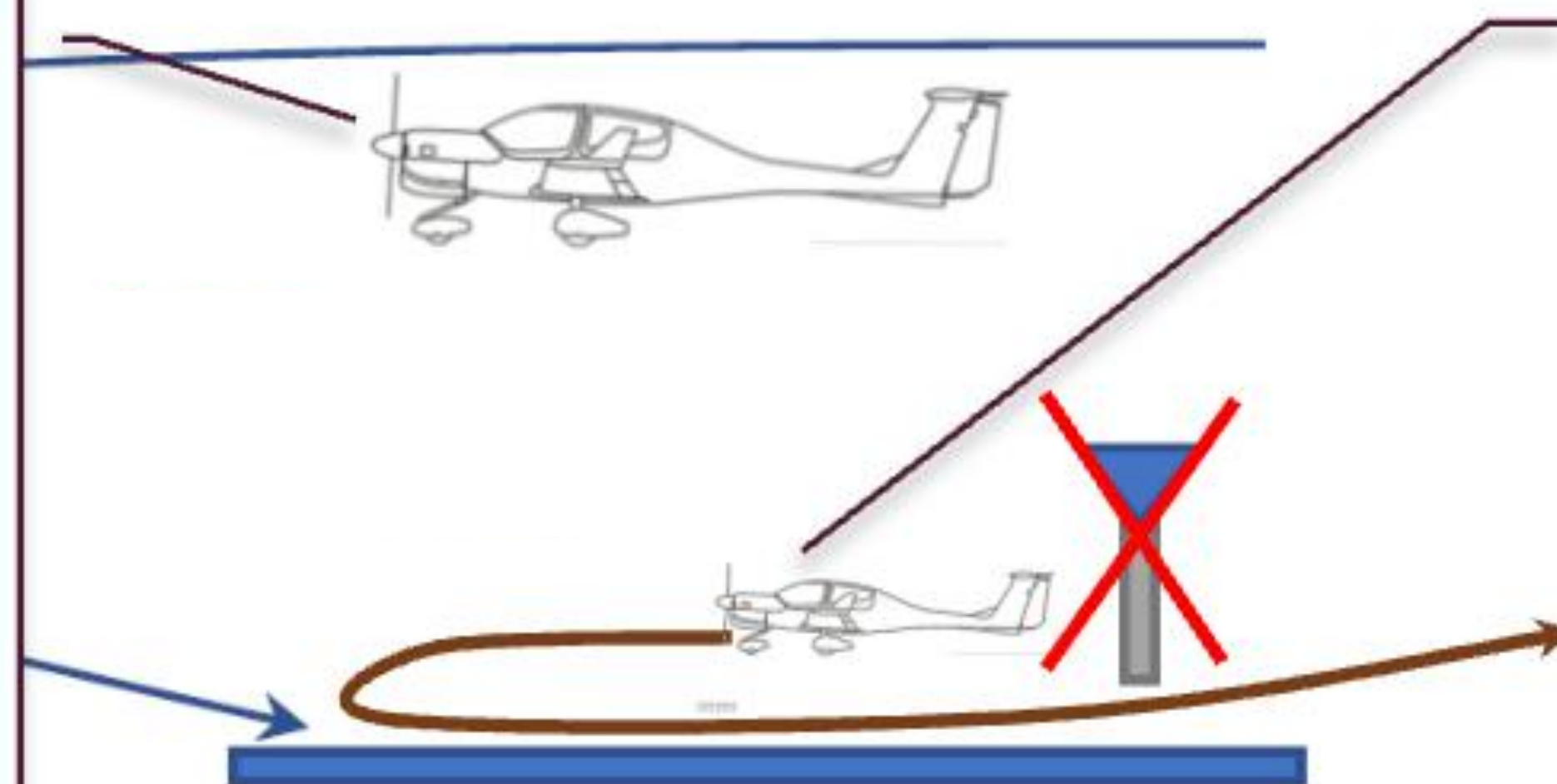
Sur aérodrome non contrôlé (ans ATC : AFIS et A/A) [Partie B, § 8.2—SUR UN AÉRODROME NON CONTRÔLÉ (SANS ATC)]

Compte-rendu de position à l'arrivée :

- Avant d'intégrer la circulation d'aérodrome;
- En vent arrière;
- En base;
- En finale;
- Lorsque la piste est dégagée;
- Sur l'aire de trafic.

⇒ En IFR :

- ⇒ Avant d'entamer la procédure IFR;
- ⇒ À chaque position caractéristique de la procédure d'approche aux instruments.



Compte-rendu de position au départ :

- Sur l'aire de trafic, avant de se déplacer;
- Aux points d'attente, avant de pénétrer sur une piste;
- Une fois aligné avant de décoller;
- Lorsqu'il quitte la circulation d'aérodrome.

Intégration en circuit de piste

II - Terrain non contrôlé, agent AFIS

Approche en IFR :

L'IFR n'est prioritaire qu'en approche directe ou VPT.

En approche à vue, il doit évoluer en VMC et s'intégrer en fonction du trafic VFR.

Approche en VFR :

(VFR*) Si aucun aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome, un aéronef peut d'intégrer directement en approche finale ou en étape de base.

Et si VFR et IFR cohabitent...

Hors entente préalable, un pilote VFR doit évoluer de manière à ne pas compromettre la poursuite de l'approche et de l'atterrissage d'un aéronef en vol IFR (en approche directe ou en Manoeuvre à Vue Imposée « VPT »).

VFR*

VFR

IFR

VFR*

IFR : VPT

AFIS

Si les conditions de vents et approches disponibles imposent une approche indirecte, il n'est plus requis de privilégier la MVL par rapport à la VPT.
L'approche directe reste dans tous les cas privilégiée.

Départ en IFR :

Les procédures de départ sont des procédures recommandées. Si l'aéronef effectue un départ à vue, il évolue en VMC.

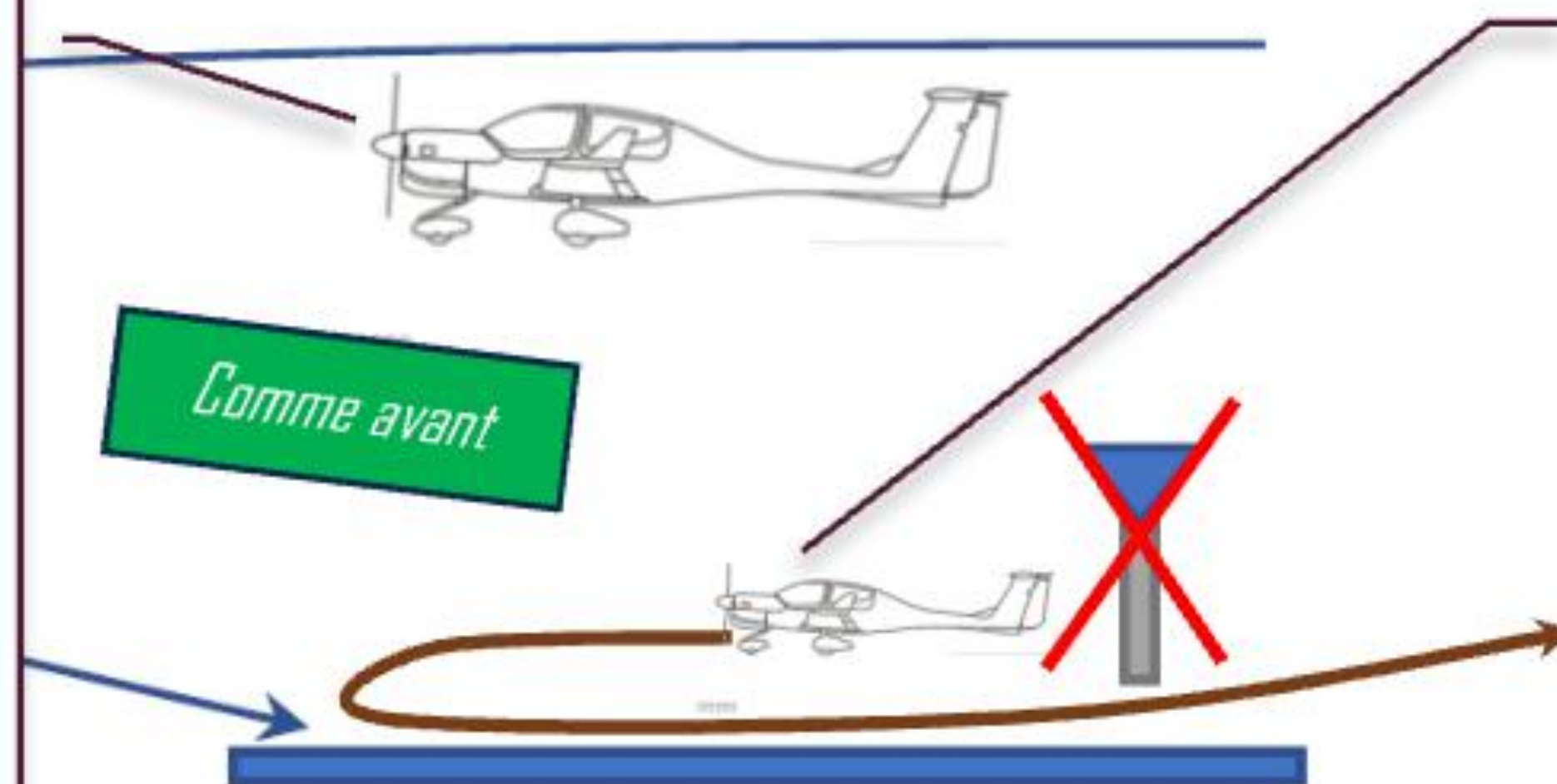
Sur aérodrome non contrôlé (ans ATC : AFIS et A/A) [Partie B, § 8.2—SUR UN AÉRODROME NON CONTRÔLÉ (SANS ATC)]

Compte-rendu de position à l'arrivée :

- Avant d'intégrer la circulation d'aérodrome;
- En vent arrière;
- En base;
- En finale;
- Lorsque la piste est dégagée;
- Sur l'aire de trafic.

⇒ En IFR :

- ⇒ Avant d'entamer la procédure IFR;
- ⇒ À chaque position caractéristique de la procédure d'approche aux instruments.



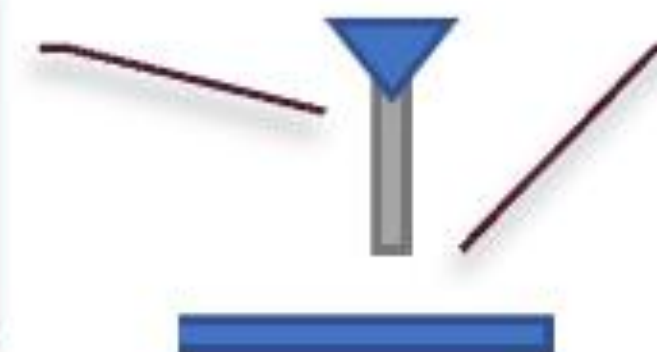
Compte-rendu de position au départ :

- Sur l'aire de trafic, avant de se déplacer;
- Aux points d'attente, avant de pénétrer sur une piste;
- Une fois aligné avant de décoller;
- Lorsqu'il quitte la circulation d'aérodrome.

Radiocommunications (AFIS / A/A) [Partie B, § 9—RÈGLES RELATIVES AUX RADIOCOMMUNICATIONS]

*La possibilité d'AFIS
sans radio obligatoire
disparaît.*

AFIS :
Radio obligatoire



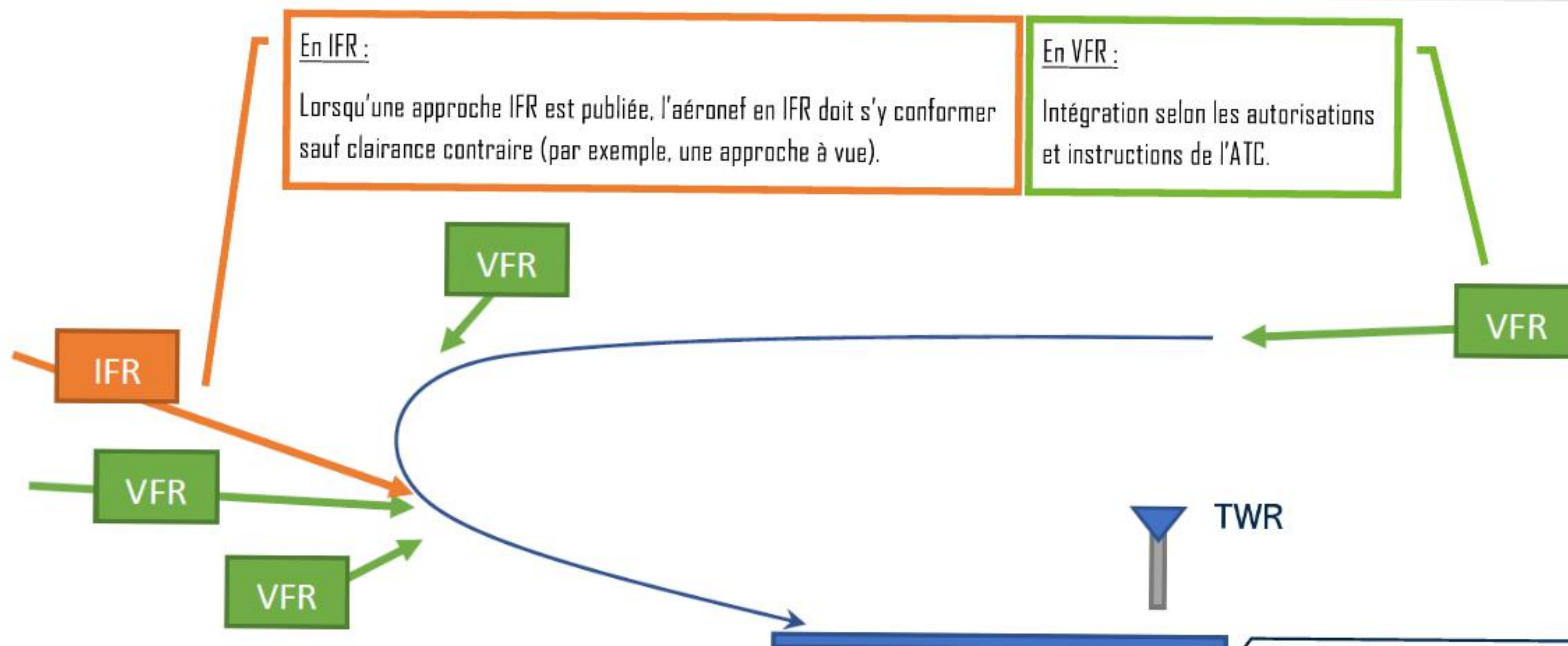
A/A :
Fréquence assignée ou commune
d'auto-information en vigueur.

Comme avant

Intégration en circuit de piste

III - Terrain contrôlé

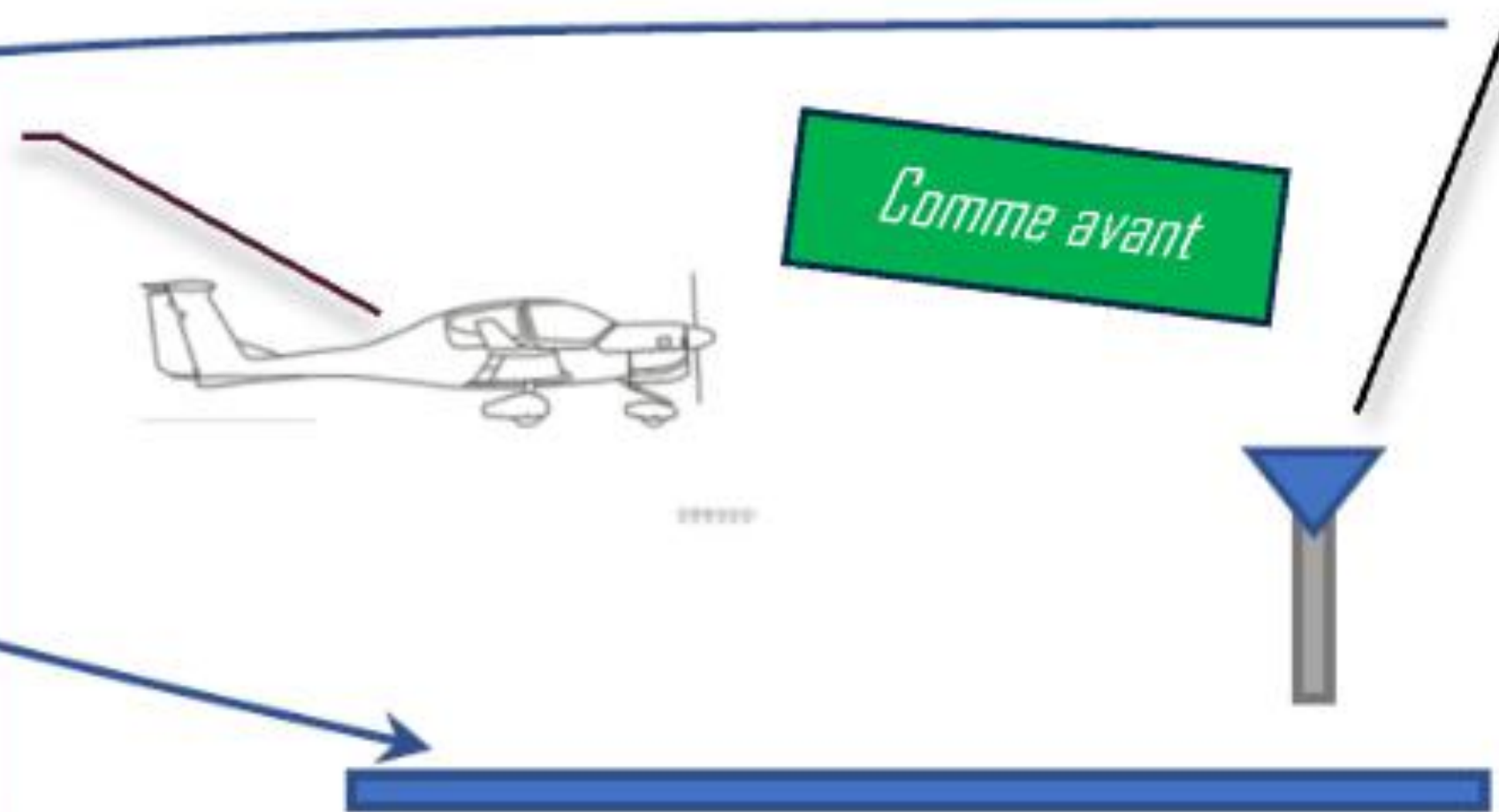
Intégrer sur un aérodrome contrôlé (ATC) [Partie B, § 7.1.1—VFR / SUR UN AÉRODROME CONTRÔLÉ, § 7.2.1—IFR / SUR AÉRODROME CONTRÔLÉ]



Sur aéroport contrôlé (ATC) [Partie B, § 8.1—SUR UN AÉRODROME CONTRÔLÉ]

Compte-rendu de position :

- À l'arrivée, avant d'intégrer dans la circulation d'aéroport;
- Au départ, avant de quitter l'aire de trafic;
- À toute autre position caractéristique, à la demande de l'ATC.



Clairance requise avant :

- De pénétrer et se déplacer sur l'aire de manœuvre;
- De pénétrer sur une piste;
- De décoller;
- De s'intégrer dans la circulation d'aéroport;
- D'atterrir.



Questions ?

Bon Vol !