

LECON N° 27

DIFFERENTES INTEGRATIONS GUIDEES DANS LE CIRCUIT

PRIORISATION DANS LE CIRCUIT (PNC)

V3 BRS

Ce que tu vas apprendre	En fonction des demandes d'un contrôleur/agent AFIS , apprendre à intégrer un circuit d'aérodrome dans différentes configurations, tout en assurant constamment la priorité des actions (PNC)	Année	Item
		3	27
Les mots-clefs à retenir	Intégration standard, directe, semi-directe - Règle PNC	Ce que tu dois faire	
Ce que tu dois réviser	Radiocommunication, circuit d'aérodrome, intégration standard	Briefings 12, 13, 16, 22 & 26	

Préambule :

Jusqu'à présent, nous avons appris que l'intégration dans un tour de piste se faisait systématiquement en procédant à une verticale 500ft au dessus du plus haut des circuits pour s'assurer des conditions des aires de circulation, du vent et consécutivement du QFU de la piste en service et de l'aire à signaux, et ce en auto-information (A/A) sur la fréquence dédiée au terrain, en rejoignant le début de la branche de vent arrière, en effectuant une perte d'altitude à l'extérieur du circuit et en gardant une visibilité constante sur la montée initiale et le vent traversier, où les aéronefs présents sont prioritaires.

Lors de l'arrivée sur un aérodrome ou un aéroport disposant d'un agent AFIS ou dans un espace contrôlé de classe C ou D, l'intégration pourra être réalisée différemment, soit sur suggestion de l'agent AFIS, soit sur consigne / clairance du contrôleur.

A) INTEGRATIONS NON STANDARD

Sur proposition d'un agent AFIS ou consigne d'un contrôleur, l'intégration du circuit peut se faire :

- à partir d'un point de report,
- en milieu ou fin de vent arrière, main gauche ou droite,
- en étape de base (**semi-directe**) en main gauche ou droite,
- en finale (**directe**)

La difficulté réside dans le **temps réduit** imposé par cette trajectoire d'approche et la **perte de repères** visuels, d'altitude, temporels ou habituels dans la gestions des actions requises pour l'atterrissage (configuration, sortie du train, activation de systèmes tels pompe, phares...), pouvant conduire à des oublis voire des erreurs dans la priorisation des actions. Le pilote doit s'aider des **checklists mentales** notamment lorsqu'il est installé en finale. L'option de la remise de gaz restera en tête notamment en cas de non stabilisation des paramètres à 300ft sol.

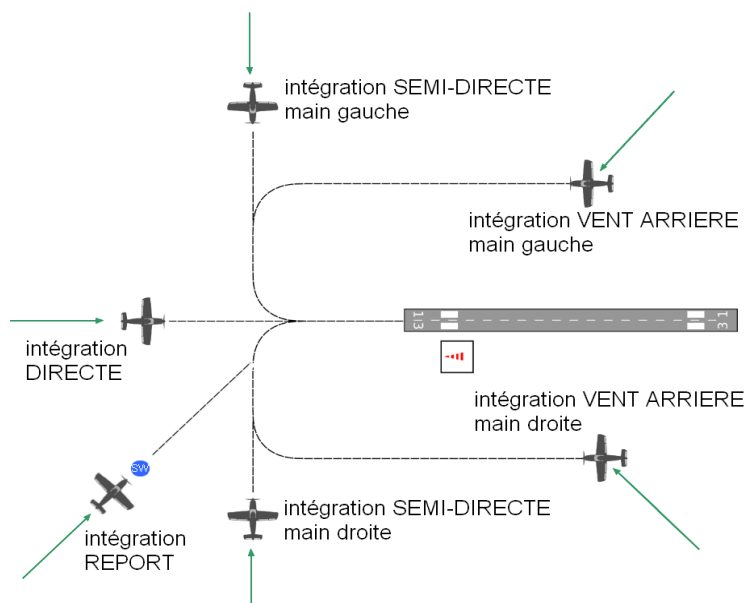
1) Aérodrome avec agent AFIS

Prendre les informations de la tour et se conformer **préférentiellement** à la proposition de l'agent, mais la décision finale revient au commandant de bord. Elle doit être obligatoirement soit collationnée, soit infirmée, communiquée et argumentée.

2) aérodrome contrôlé

Se conformer aux instructions du contrôleur qui doit être contacté sur la fréquence « approche »

(si elle existe). Se préparer à rejoindre directement une branche avancée du tour de piste (base, finale) fréquemment demandée afin de fluidifier le trafic. Cependant il pourra être également demandé au pilote de réaliser passage vertical (avec un éventuel circuit d'attente) d'un point de report précis (identifié sur la carte VAC par sa position cardinale) à une altitude donnée, avant de recevoir les consignes d'intégration. Penser au collationnement de chaque consigne communiquée.



B) PRIORISATION DES ACTIONS DANS LE CIRCUIT

Afin de minimiser les risques liés à un schéma d'intégration différent de celui envisagé par le pilote, à une surcharge de trafics dans le tour de piste, voire à une modification des conditions d'approche (météo, piste occupée, remise de gaz...), et à la surcharge de travail mental qui en découlerait, il conviendra en tout temps d'appliquer la règle : **PNC** (ANC en anglais : aviate, navigate, communicate) :

PILOTER ----(puis)---->
*assurer les paramètres de vol
 attitude, vitesse, puissance*

NAVIGUER ----(puis)---->
*assurer son positionnement
 trajectoire sol, altitude*

COMMUNIQUER
*rester clair et concis
 collationner*

Ou, plus prosaïquement, il est mortel et criminel de chercher sa phraséologie à la radio quand on est proche de la vitesse de décrochage, incliné à 40° et à 100ft au dessus du village en bout de piste interdit de survol !