



PROCEDURE 75th vFS (A-10C)

3rd-Wing.net / 75th vFS

Réf. : 3.75.018

Auteur(s) : Tacno / Looping / Themorg

Date du document : 22/11/2018

Version du document : 2.1.0

Tour de piste et Communications du circuit aérodrome

Ce document présente la procédure du tour de piste au standard 75th vFS, les communications de base du circuit aérodrome.

Ce document est destiné aux tout jeunes pilotes.

Sommaire :

1- Présentation du circuit aérodrome	3
Le circuit	3
Les paramètres de vol	4
2- Bases de la communication, rappel	5
Format de la communication	5
3- Décollage sur un aérodrome contrôlé	6
4- Atterrissage sur un aérodrome contrôlé	8
5- Décollage sur un aérodrome non-contrôlée en auto-information	10
6- Atterrissage sur un aérodrome non-contrôlée en auto-information	11
7- Exemple	12
7-1 autoinformation	12
7-2 Sous contrôle	13
8- Modification du document	14

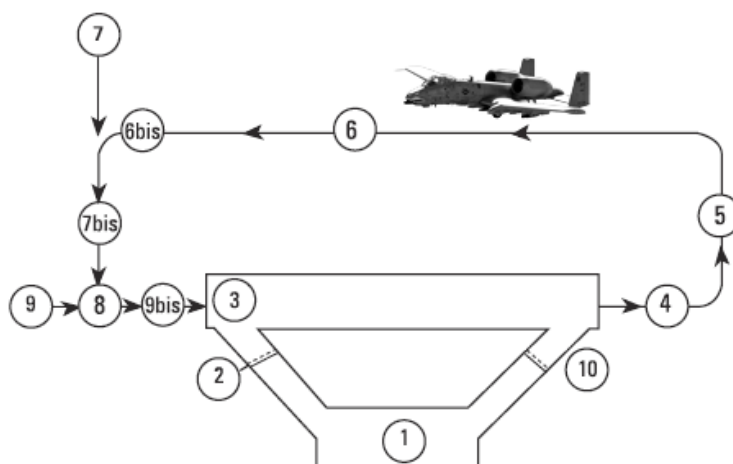
1- Présentation du circuit aérodrome

Crédit :

http://fr.wikipedia.org/wiki/Circuit_d'a%C3%A9rodrome

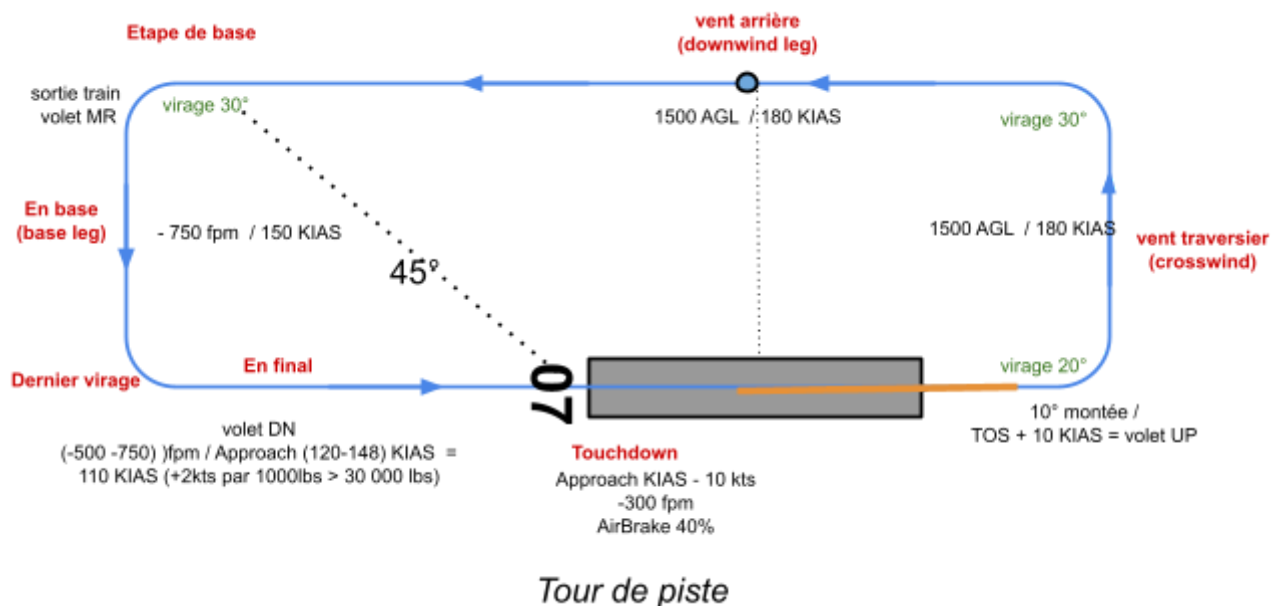
<http://fr.wikipedia.org/wiki/Atterrissage>

Le circuit



N°	Français	Anglais
1	aire de trafic	traffic area
2	point d'attente	holding point
3	aligné	line up
4	montée initiale	initial climb
5	vent traversier	crosswind
6	vent arrière, travers mi-piste	downwind
6bis	fin de vent arrière	end of downwind
7	entrée en base (à l'extérieur du circuit)	base leg entry
7bis	base	base leg
8	dernier virage	last turn
9	longue finale (à la hauteur du circuit)	long final (at the traffic circuit height)
9bis	finale	final
10	piste dégagée	runway vacated

Les paramètres de vol



TAKEOFF / APPROACH / LANDING SPEEDS CHART

VR / TAKEOFF SPEEDS

MASSE	25000	30000	35000	40000	46476
0° UP	115/125	125/135	135/145	145/155	157/167
7° MVR	110/120	120/130	130/140	140/150	152/162

APPROACH / TOUCHDOWN SPEEDS

MASSE	25000	30000	35000	40000	46476
0° S/E	150	150	155	160	167
0° UP	130/120	130/120	140/130	150/140	162/152
20° DN	120/110	120/110	130/120	140/130	152/142

Notes:

1. S/E = Single Engine, valeurs à utiliser lors de procédures anormales

Extrait 3.75.020 QRH p12

1. Aligné, **Caler l'altimètre** sur l'altitude terrain (cf cartes VAC ou CDU) = QNH. Altitude du tour de piste = altitude terrain + 1500ft (ex: MOZDOK = 500 + 1500 = 2000ft)
2. Aligné, **Caler la course HSI** sur le QFU réelle. Les cap à prendre seront alors soit perpendiculaires soit parallèles à la course HSI. Tous les virages à inclinaisons standard = **30°** (sauf break 60°)
3. **Connaître la vitesse de rotation** en fonction de sa masse cf tableau ci-haut
4. **En vent arrière (hors break)**, le saumon de l'aile doit être au niveau de la piste. Piste sous le saumon = trop près, Piste au dessus du saumon = trop loin.
5. **A 45°** du seuil, virage 30° d'inclinaison max
6. **Connaître la vitesse d'approche** en fonction de sa masse cf tableau ci-haut

2- Bases de la communication, rappel

Légende pour les communications suivantes :

XX : nom de l'aéroport
XY : numéro de piste
AA : numéro de point d'**attente**
CS : callsign du pilote
ABC : nom du parking
YYY : gauche ou droite
HHH : fréquence radio

En vert : le pilote seul ou le leader d'une patrouille (et non les pilotes en patrouille)

En rouge : le contrôleur sol : NON PRESENT EN AUTOINFORMATION (c'est à dire sans contrôleur)(le reste du monologue pilote doit être fait)

En bleu : le contrôle de la tour : NON PRESENT EN AUTOINFORMATION (c'est à dire sans contrôleur)(le reste du monologue pilote doit être fait)

En orange : le contrôle d'approche / ATC

2-1 Format de la communication

QUI - OU - QUOI

“Destinataire” - “Émetteur” : où on est, les intentions.

Message concis et efficace pour libérer la fréquence.

Avant toute communication, on réfléchit avant de parler, quitte à répéter intérieurement sa phrase. L'appui sur le “push to talk” de la radio bloque l'émission des autres intervenants. Quand on arrive sur une fréquence, on observe une écoute de 10 secondes avant de parler pour ne pas bloquer une réponse dont on n'a pas entendu la requête. Aussi on ré-émettra un message non répondu 10 secondes après le précédent. De même on écourte les messages. *Exemple : moins de “Magic-Shark ! Shark-Magic, j'écoute. Magic-Shark, pour la picture svp ? Shark, clear.” mais plutôt “Magic-Shark, picture ?, Shark, clear !” bien plus efficace quand il y a 6 patrouilles en stations.*

Au premier contact sur une fréquence : on annonce sa présence en marquant une courtoisie : *Bonjour !*

De même on souhaite des choses agréables quand on quitte la fréquence : *Au revoir !*

Pour chaque début d'échange, on annonce son identité, son lieu et ses intentions.

Aux premiers contacts : Nom du **destinataire** - Nom **d'émetteur**

Aux réponses : on termine par le nom de **l'émetteur** uniquement.

Magic - Ford 1-1 : Bonjour !

Ford 1-1 - Magic : Bonjour

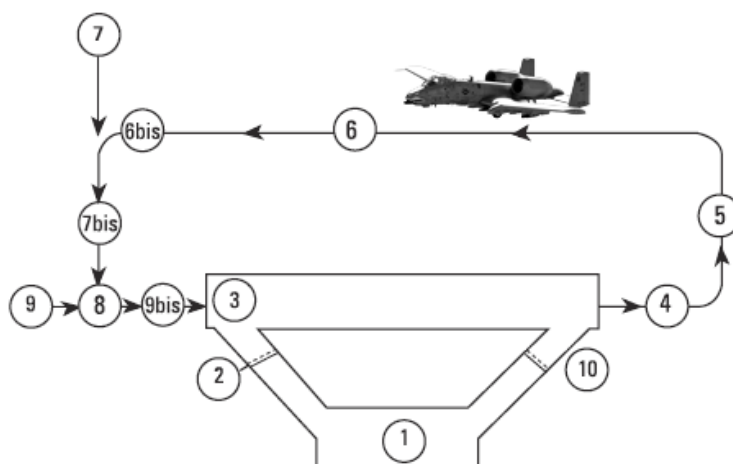
Magic - Ford 1-1 : Deux A-10 en entrée zone charlie, niveau 120, cap 0-9-0 pour mission Bertha.

Ford 1-1 : Bon contact radar, Montez niveau 150 même cap

: Montons niveau 150 même cap, Ford 1-1

3- Décollage sur un aérodrome contrôlé

Le trafic et le roulage se fait sous les autorisations du contrôleur qui a une vue globale de l'espace aérien qu'il contrôle. Le pilote émet un souhait, le contrôle l'autorise, ou pas dans l'esprit de faciliter la fluidité du trafic aérien et d'appliquer les règles de l'air, tout en facilitant les manoeuvres du pilote.

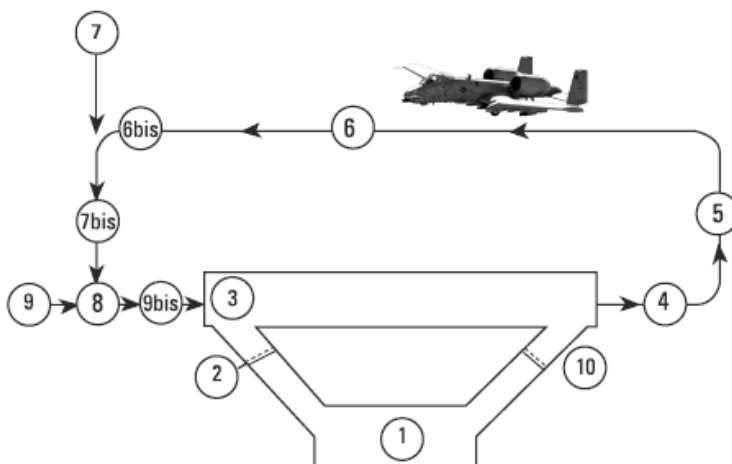


<p>Demande de mise en route</p> <p>①</p>	<p>"XX sol" - "Callsign" : Bonjour !</p> <p>"Callsign" - "XX Sol" : Bonjour.</p> <p>"XX sol" - "Callsign" : "Nombre et type d'avion" au parking "Nom du parking", "Nom de la mission" " je demande la mise en route" . ou "nous demandons le roulage" pour une patrouille</p> <p>Callsign « xx Sol » : Mise en route approuvée. <i>Rappelez prêt au roulage</i></p>
	<p>On collationne</p> <p>"Je rappelle prêt au roulage" "Callsign"</p>
<p>Demande Roulage</p> <p>①</p>	<p>"XX sol" - "Callsign" : Prêt au roulage</p> <p>"Callsign" - "xx Sol" : via ZZZ Roulez au point d'attente AA piste XY</p>
	<p>On collationne</p> <p>"Via ZZ, je roule au point d'attente AA piste XY" "Callsign" // "nous" pour une patrouille</p>
<p>Au point d'attente</p> <p>②</p> <p>avion est configuré pour l'envol</p>	<p>"XX sol" - "Callsign" : Au point d'attente AA piste XY, prêt au départ.</p> <p>"Callsign" - "XX Sol" : contacter la tour, fréquence HHH, au revoir".</p>

	<p>On collationne en disant “au revoir” “Je contacte la tour fréquence HHH, Au revoir” “Callsign” // “nous” pour une patrouille</p>
<p>Demande d'envol ②</p>	<p>“xx tour” - “Callsign” : Bonjour, Au point d’attente AA piste XY, prêt au départ,</p> <p>“Callsign” - “XX Tour” : Bonjour. Alignez vous piste XY et rappelez prêt.</p>
<p>Alignement ②</p>	<p>On collationne on suit les indications de la tour “Je m’aligne XY et je rappelle prêt” “Callsign” // “nous” pour une patrouille</p>
<p>Décollage ③</p>	<p>“XX tour” - “Callsign” : aligné piste XY prêt. “Callsign” de “XX Tour” : Vous êtes autorisé au décollage, vent 090 8kts</p> <p>On collationne “Autorisé au décollage piste XY” “Callsign”</p>
<p>④</p>	<p>“XX tour” - “Callsign” - “Airborne”</p>

4- Atterrissage sur un aérodrome contrôlé

Le trafic et le roulage se fait sous les autorisations du contrôleur qui a une vue globale de l'espace aérien qu'il contrôle. Le pilote émet un souhait, le contrôle l'autorise, ou pas dans l'esprit de faciliter la fluidité du trafic aérien et d'appliquer les règles de l'air.

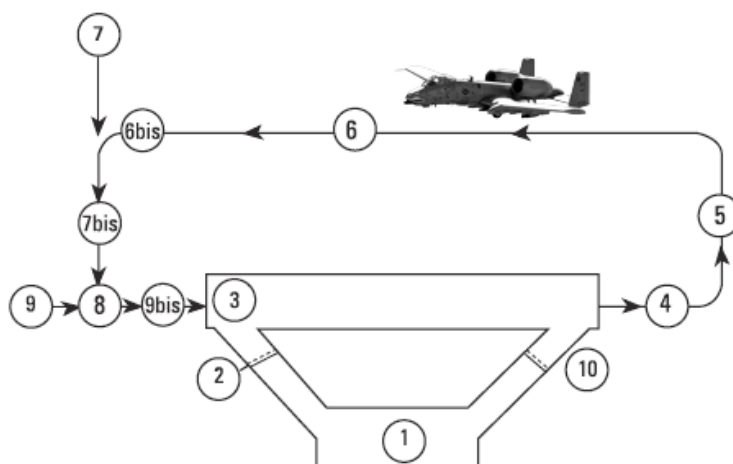


<p>Demande d'atterrissage ⑨ ou ⑦</p>	<p>"XX Tour" - "Callsign" : Bonjour !</p> <p>"Callsign" - "XX Tour" : Bonjour</p> <p>"XX Tour" - "Callsign" : "Nombre et type d'avion" "position" de vos installations pour <u>ALTERNATIVE</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un posé complet • un touché • atterrissage au break <p>"Callsign" - "xx Tour" : vous êtes numéro un et vous êtes autorisé atterrissage sur la piste XZ, ALTERNATIVE : <i>rappeler vent arrière main ZZZ / au point initial/ au point d'entrée/ dernier virag etc</i></p> <p>On collationne "<u>Autorisé atterrissage piste XZ</u>" "Callsign"</p>
<p>IP (point initial) (point d'entrée) ⑨ ALTERNATIVE</p>	<p>"XX Tour" - "Callsign" : initiale piste XY</p> <p>"Callsign" - "XX Tour" : Poursuivez et rappelez en finale piste XY</p>
<p>Break ④ ALTERNATIVE</p>	<p>"XX Tour" - "Callsign" : Break</p> <p><i>puis la suite comme le tour de piste standard ci-dessous</i></p>

<p>Tour de piste</p> <p>⑥</p> <p>ALTERNATIVE</p>	<p>"XX Tour" - "Callsign" : vent arrière main ZZZ piste XY</p> <p>"Callsign" - "XX Tour" : Poursuivez et rappelez en finale piste XY</p>
<p>Finale</p> <p>⑨bis</p>	<p>"XX Tour" - "Callsign" : en finale piste XY</p> <p>"Callsign" - "XX Tour" : Confirmez train sorti et verrouillé</p> <p>"Train sorti et verrouillé." "Callsign"</p>
<p>Atterrissage</p> <p>⑩</p>	<p>"Callsign" : vitesse contrôlée.</p> <p>"XX Tour" - "Callsign" : piste dégagée.</p> <p>"Callsign" - "XX Tour" : Contacter le sol, fréquence HHH, au revoir.</p>
	<p>On collationne en disant "au revoir"</p> <p>" je contacte le sol, fréquence HHH. Au revoir." "Callsign"</p>
<p>Roulage</p> <p>⑩</p>	<p>"XX sol" - "Callsign" : Bonjour !</p> <p>"Callsign" - "XX Sol" : Bonjour : via ZZZ, Roulez au parking ABC</p> <p>"via ZZZ, Je roule au parking ABC" "Callsign" // "nous" pour une patrouille</p>
<p>Au parking</p> <p>①</p>	<p>"XX sol" - "Callsign" Au parking ABC, pour quitter"</p> <p>"Callsign" - "XX Sol" : Vous pouvez quitter, au revoir</p> <p>On collationne en disant "au revoir"</p> <p>"Au revoir" "Callsign"</p>

5- Décollage sur un aérodrome non-contrôlée en auto-information

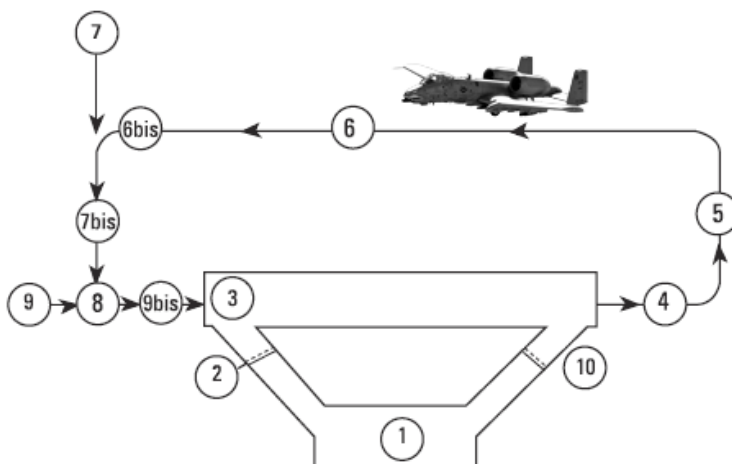
Le trafic et le roulage se fait sans autorisations. Il faut informer l'espace aérien et l'aire de manoeuvre dans lequel le pilote évolue. Il n'y a pas d'échange radio avec autrui, seulement une information des manoeuvres en cours.



Mise en route ①	"Terrain" - "Callsign" : "Nombre et type d'avion" au parking "Nom du parking", "Nom de la mission" " je mets en route"
Roulage pour le point d'attente ②	"Terrain" - "Callsign" : Je roule au point d'attente AA piste XY // "nous" pour une patrouille
Alignement ③	"Terrain" - "Callsign" : Au point d'attente AA piste XY, Je m'aligne piste XY". // "nous" pour une patrouille
④	"Terrain" - "Callsign" - "Airborne"

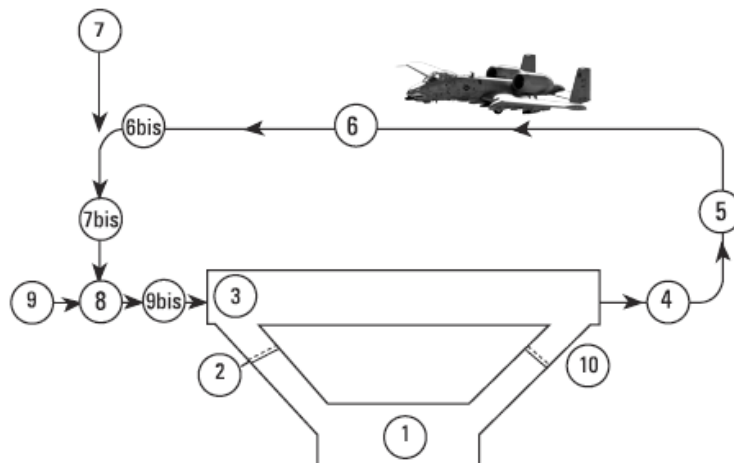
6- Atterrissage sur un aérodrome non-contrôlée en auto-information

Le trafic et le roulage se fait sans autorisations. Il faut informer l'espace aérien dans lequel le pilote évolue de tous ses mouvements. Il n'y a pas d'échange radio avec autrui, seulement une information des manoeuvres en cours.



Atterrissage ⑨	"Terrain" - "Callsign" : "Nombre et type d'avion" pour ALTERNATIVE : <ul style="list-style-type: none"> • un posé complet • un touché • atterrissage au break
IP (point initial) (point d'entrée) ⑨ ALTERNATIVE	"Terrain" - "Callsign" : Au point d'entrée N-W
Break ④ ALTERNATIVE	"Terrain" - "Callsign" : Break <i>puis la suite comme le tour de piste standard suivant</i>
Tour de piste ⑥ ⑦bis ALTERNATIVE	"Terrain" - "Callsign" : vent arrière main ZZZ piste XY "Terrain" - "Callsign" : en base XY main ZZZ piste XY
Finale ⑨bis	"Terrain" - "Callsign" : en finale piste XY
Atterrissage ③	"Callsign" : vitesse contrôlée. "Terrain" - "Callsign" : piste dégagée.

7- Exemple



7-1 autoinformation

- a. ① Creech, Punisher 91 : un A-10, Au parking A, pour des tours de piste 03 droite, je roule au point d'attente 03 droite
....
- b. ② Creech, Punisher 91 : Au point d'attente 03 droite je m'aligne 03 droite
- c. ③ Creech, Punisher 91 : je décolle piste 03 droite
....
- d. ⑥ Creech, Punisher 91 : milieu de vent arrière main gauche piste 03 droite
- e. ⑦ Creech, Punisher 91 : en base main gauche piste 03 droite
- f. ⑧ Creech, Punisher 91 : en finale sur la piste 03 droite
- g. ③ ⑩ Creech, Punisher 91, vitesse contrôlée
- h. ⑩ Creech, Punisher 91,... piste dégagée, je roule au parking A

7-2 Sous contrôle

- a. ① Nellis sol, Punisher 91 : bonjour,
b. **Punisher 91 : bonjour !**
- c. ① Nellis sol, Punisher 91 : Un A-10, au parking A, avec l'information golf, pour des tours de piste, demande mise en route
d. **Punisher 91: mise route approuvée, rappelez prêt au roulage**
....
- e. ① Nellis sol, Punisher 91 : prêt au roulage
f. **Punisher 91 : via A , C , G , roulez au point d'attente G piste 03 droite**
- g. ① Nellis sol, Punisher 91 : via A , C , G , je roule au point d'attente G piste 03 droite
h. ② Nellis sol, Punisher 91 : au point d'attente G piste 03 droite, prêt au départ
i. **Punisher 91 : contacter la tour même fréquence et alignez vous piste 03 droite**
- j. ② Nellis sol, Punisher 91 : *collationnement* : je contacte la tour même fréquence et je m'aligne piste 03 droite
...
- k. ③ Nellis tour, Punisher 91 : aligné piste 03 droite, prêt
l. **Punisher 91, Nellis tour : autorisé décollage piste 03 droite, rappelez vent arrière main gauche piste 03 droite, vent 200° 10 noeuds,**
- m. ③ Nellis tourl, Punisher 91 : *collationnement* : **autorisé décollage piste 03 droite**, je rappelle vent arrière main gauche piste 03 droite
- n. ④ Nellis tour, Punisher 91 : Airborne
...
- o. ⑥ Nellis tour, Punisher 91 : vent arrière main gauche piste 03 droite
p. **Punisher 91, Nellis tour: numéro un, rappelez finale piste 03 droite**
- q. ⑥ Nellis tour, Punisher 91 : *collationnement* : numéro un, je rappelle finale piste 03 droite
....
- r. ⑨bis Nellis tour, Punisher 91 : finale piste 03 droite
s. **Punisher 91, Nellis tour: autorisé atterrissage piste 03 droite**
- t. ⑨bis Nellis tour, Punisher 91 : *collationnement* : autorisé atterrissage piste 03 droite....
- u. ③ - ⑩ Nellis tour, Punisher 91 : vitesse contrôlée
- v. ⑩ Nellis tour, Punisher 91 : piste dégagée

8- Modification du document

Version	Date	Auteur	Page	Nature de la modification
1.1.0	08/10/2014	Tacno/ Looping		
1.2.0	02/04/2016		toutes	
2.0.0	18/05/2016	Tacno/ Themorg	1-12	Refonte du document
2.1.0	22/11/2018	Tacno	2-9, 11-13	Rappel radio, Point d'attente,
	__/__/____			
	__/__/____			