



# **CIRCUITS D'AERODROME**

## **PROCEDURES ET PHRASEOLOGIE APPLICABLES AUX AVIONS DE CHASSE**

### **1. PREAMBULE**

### **2. L'ARRIVEE AU BREAK**

2.1. Historique

2.2. Procédure

### **3. PROCEDURES ET PHRASEOLOGIE « REACTEUR » A L'ARRIVEE**

3.1. Entrée dans les circuits d'aérodrome

3.2. Au Point Initial (IP)

3.3. En vent arrière

3.4. Dernier virage

3.5. Possibilités de régulation

3.5.1. Le « circuit blanc »

3.5.2. Le break

3.5.3. L'extension de la vent arrière

### **4. PROCEDURES ET PHRASEOLOGIE APRES L'ATTERRISSAGE**

4.1. Sur la piste

4.2. Position parachute

### **5. PHRASEOLOGIE D'URGENCE**

5.1. Remise de gaz

5.2. Interruption de décollage

# **1. PREAMBULE**

Nous verrons ici les procédures de rejointe d'un terrain militaire par beau tel qu'il se fait dans la plupart des armées du monde.

Cependant, toutes les procédures réelles ne sont pas transposables en l'état, à la simulation. Il a donc été nécessaire d'adapter une partie des procédures et de la phraséologie afin qu'elle soit utilisable par le plus grand nombre sans pour autant être rébarbative. Voici donc une liste non-exhaustive de notions qui ont volontairement été écartées :

- Calage altimétrique : non applicable dans LOMAC
- Condition opérationnelle d'un terrain militaire : applicable mais rébarbatif (remplacé par le statut « VFR » ou « IFR »)
- « Atterrissage Configuration Turbine Coupée » (ACTC) : appliquée uniquement à l'entraînement dans les forces.
- ...et bien d'autres ...

## **2. L'ARRIVEE AU BREAK**

### **2.1. Historique**

L'arrivée au « break » est une procédure standard d'arrivée chasseurs, dans quasiment toutes les armées du monde depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Le principe est une arrivée rapide sur la verticale du terrain pour une mise en vent arrière en « cassant » sa vitesse (d'où le terme « break ») par un virage serré de 180°. Cette procédure a été mise en place après la perte de quelques très bons pilotes (Nowotny et bien d'autres ...) restés trop longtemps vulnérables sur une approche en longue finale tout sortie.

### **2.2. Procédure**

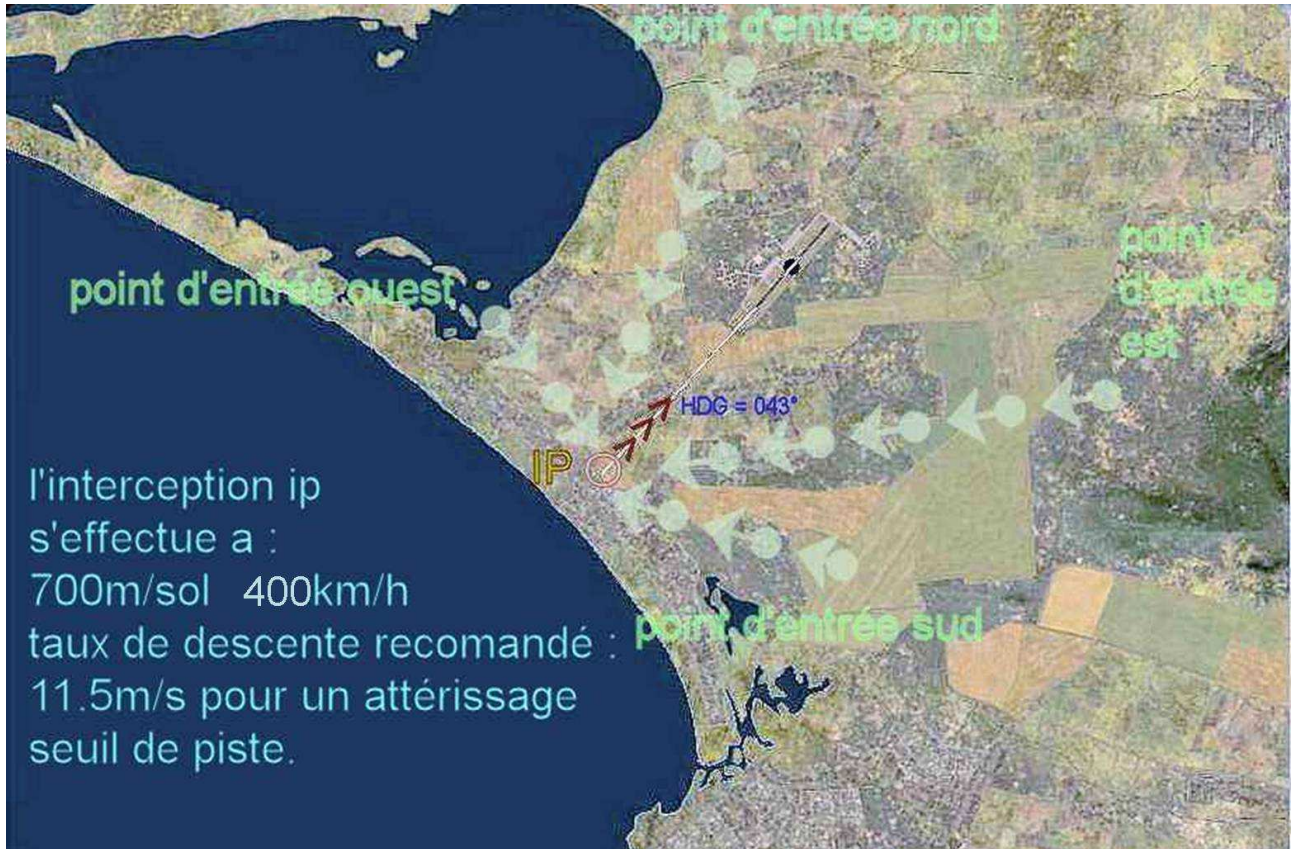
Tout appareil arrivant aux abords d'un terrain en vol à vue (beau temps, dit aussi VFR pour « Visual Flight Rules ») s'annoncera sur un point cardinal par rapport à celui-ci (Nord, Sud, Est, West...) à 20 km du terrain (10 Nm) en code OACI : Pt Novembre / Sierra / etc. Cette position constituera le point d'entrée dans le volume géré par l'aérodrome. Il conditionnera le cheminement à empreinter pour rejoindre le point initial (IP pour Initial point) de la piste en service.

A partir du point d'entrée, le contrôleur annoncera au pilote les circuit/consignes, c'est-à-dire, la piste en service, les conditions météo sur le terrain et les consignes particulières d'arrivées s'il y en a.

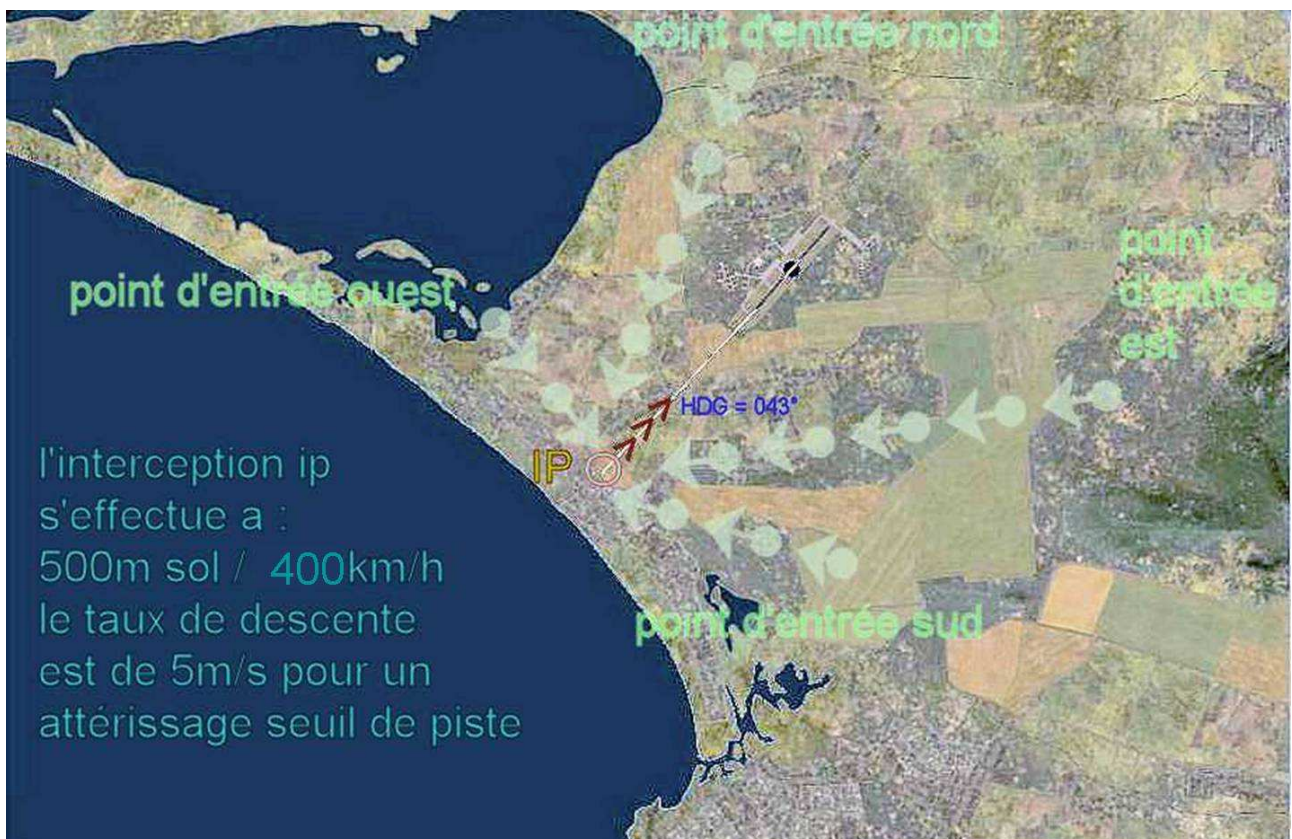
Le pilote se dirige alors à vue vers l'IP indiqué en suivant le cheminement prévu par la carte d'aérodrome ([CF carte procédure du jeu au format pdf](#))

L'IP est un point fictif qui se situe sur l'axe d'arrivée, 5 Km (2,5 Nm) avant l'entrée de bande. L'IP est survolé par le pilote à 700m (2000') axé sur la piste. Il se dirige vers l'entrée de piste en descendant à 500m (1500'). Il effectue son break par la gauche à mi-piste (...procédure normal ou en début ou fin de bande sur ordre du control, pour une régulation du trafic) pour la mise en vent arrière toujours à 500m (1500'). Il effectue son dernier virage en descente pour se placer en finale.

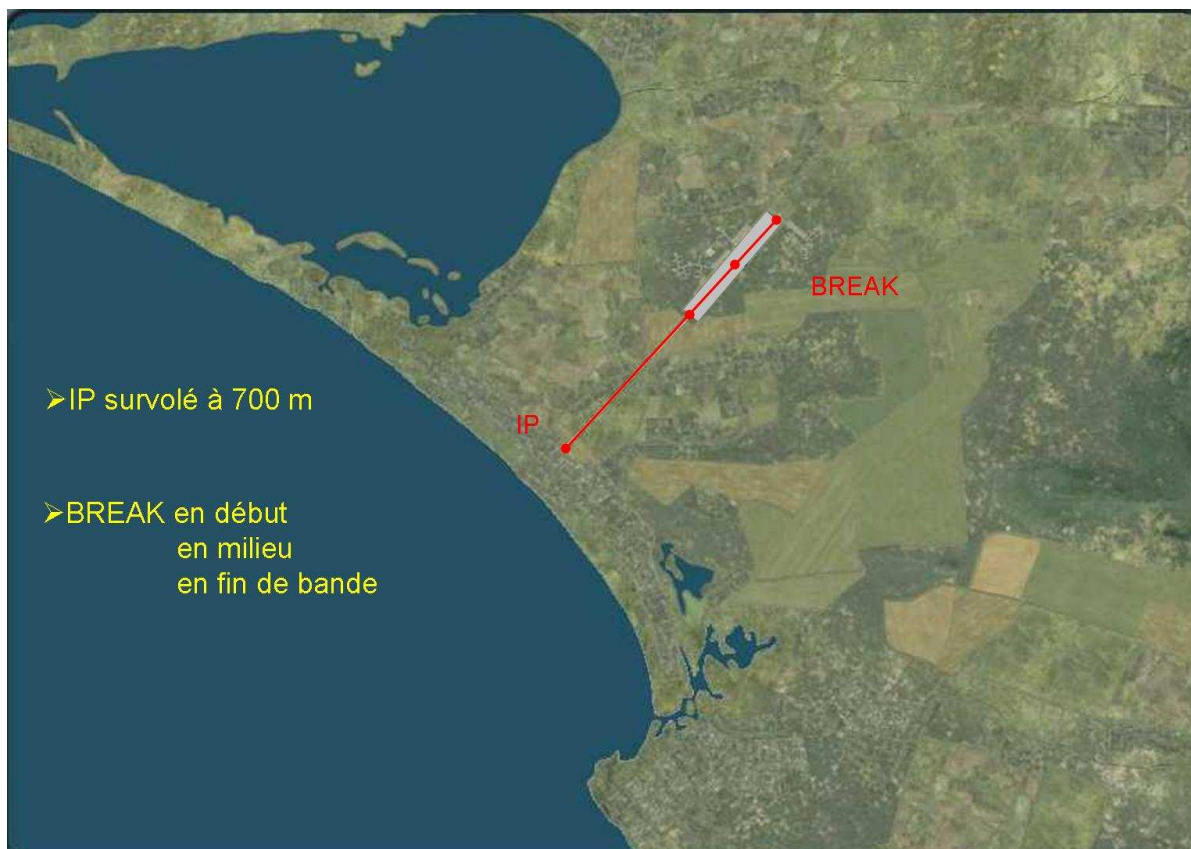
Dans certains cas, sur demande pilote (en cas de panne, par exemple ...) ou sur demande contrôleur (pour une régulation ...), une longue finale pourra être effectuée depuis 500m (1500')(sous les arrivées IP à 700m (2000')) ; mais cette procédure reste normalement réservée aux appareils de transport.

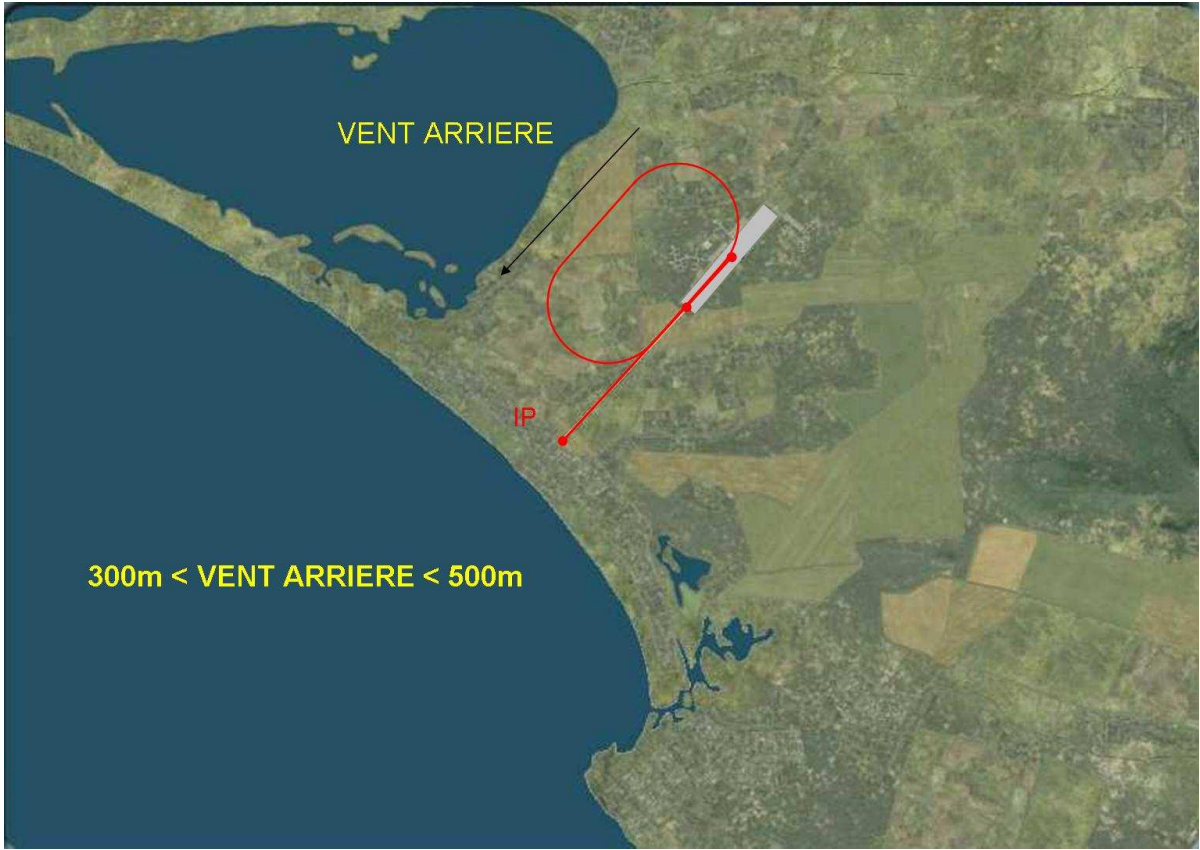


OU





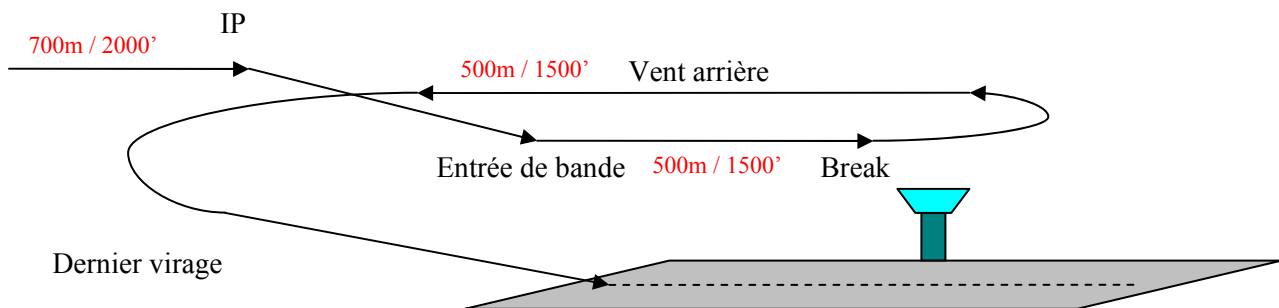








Circuit de piste « type réacteur »



### **3. PHRASEOLOGIE « REACTEUR » A L'ARRIVEE**

#### **3.1. Entrée dans les circuits d'aérodrome**

P : Anapa Tour de Mamba Alpha bonjour ...

C : Mamba Alpha Anapa **Tour**, 5/5, bonjour ...

P : Anapa Tour de Mamba A, 2 SU27 à 30 secondes du point N, circuit, consignes

C : Mamba A, la 04 en service, condition VFR, rappelez point initial piste 04.

P : Mamba A, la 04 en service, je rappelle initial

.....

#### **3.2. Au Point Initial (IP)**

P : Mamba A, initial 04 pour un complet (ou touché / ou remise de gaz) patrouille serrée (PS)

Pour une arrivée dissociée, la séparation se fait au break en laissant 3 secondes entre le break du leader et celui du numéro 2. La procédure radio diffère alors un peu :

P : Mamba A, initial 04 pour un complet (ou touché / ou remise de gaz) (sans autre précision, le posé se fera en dissocié : 1 + 1)

C : Mamba A, N°1 et 2 pour un complet, rappelez en dernier virage, train sorti-verrouillé, vent calme.

P : Mamba A, N°1 et 2, on rappelle en dernier virage

.....

#### **3.3. En vent arrière**

... Pas de communications particulières sauf pour régulation : il peut être, intéressant pour un contrôleur à ce moment là, de faire rallonger la vent arrière pour faire passer un transporteur sur la longue finale ou une finale aux instruments ou encore un appareil en « emergency »

#### **3.4. Dernier virage**

P : Mamba A leader, dernier virage « 3 vertes » ...

C : Mamba A leader, seconde vérification, train sorti-verrouillé ?

P : Mamba A leader, je confirme train sorti-verrouillé !! (signal sonore : BIP, BIP ! ... sur avions Français)

C : Mamba A leader, autorisé atterrissage (touché / passage bas) piste 04, vent calme, rappelez vitesse contrôlée.

.....

P : Mamba A 2, dernier virage « 3 vertes » ...

C : Mamba A leader, seconde vérification, train sorti-verrouillé ?

P : Mamba A 2, je confirme train sorti-verrouillé !! (signal sonore : BIP, BIP !)

C : Mamba A leader, poursuivez pour la piste 04, vent calme ...

En pratique (et or cas du posé PS) on ne pose pas 2 avions sur la même piste ...on attend que le leader ai quitté la piste pour autoriser le posé. Cela dit, sur certaines bases très « chargés » des « procédures particulières » peuvent être mises en place afin d'accélérer le trafic, comme l'autorisation de poser un 2ème, voir un 3ème avion sur une piste déjà engagée. Dans ce cas (et c'est celui que nous utiliserons sous LO) la procédure radio prendra cette forme :

.....

P : Mamba A leader, je confirme train sorti-verrouillé !! (signal sonore : BIP, BIP !)

C : Mamba A leader, autorisé atterrissage (touché / passage bas) piste 04, vent calme, rappelez vitesse contrôlée, bande lente à gauche.

Le leader pose alors normalement et se déporte à gauche une fois contrôlé.

P : Mamba A 2, dernier virage « 3 vertes » ...

C : Mamba A leader, seconde vérification, train sorti-verrouillé ?

P : Mamba A 2, je confirme train sorti-verrouillé !! (signal sonore : BIP, BIP !)

C : Mamba A 2, autorisé atterrissage piste 04, derrière votre leader, vent calme, bande lente à gauche ...

Le pilote n°2 sait alors qu'il doit se poser à droite.

### 3.5. Possibilités de régulation

Si une régulation du trafic doit être effectuée, le contrôleur a principalement 3 possibilités pour le faire :

#### 3.5.1. Le « circuit blanc »

Le circuit blanc consiste à faire depuis le point initial, un retour .....au point initial, par un circuit large tout en restant à 700m; cette manœuvre va permettre au contrôleur d'écluser son trafic (décollages et/ou atterrissages) avant d'intégrer de nouveaux avions.

P : Mamba A, initial 04 pour un complet (ou touché / ou remise de gaz)

C : Mamba A, circuit blanc, rappelez initial 04

P : Mamba A, reçu, on rappelle initial 04

#### 3.5.2. Le break

Le contrôleur peut également jouer sur l'endroit où se fera le break pour réduire ou rallonger le circuit

P : Mamba A, initial 04 pour un complet

C : Mamba A, N°1 et 2 pour un complet, break début (/fin) de bande, rappelez en dernier virage, train sorti-verrouillé, vent calme.

P : Mamba A, N°1 et 2, break début (/fin) de bande, on rappelle en dernier virage

#### 3.5.3. L'extension de la vent arrière

C : Mamba A, allongez vent arrière, je vous rappelle pour passer en dernier virage.

P : Mamba A, reçu, on poursuit la vent arrière



## **4. PROCEDURES ET PHRASEOLOGIE APRES L'ATTERISSAGE**

### **4.1. Sur la piste**

Lorsque le pilote a annoncé «**vitesse contrôlée**», le contrôleur assignera la bretelle de dégagement ou la liberté d'action pour le pilote pour rejoindre le parking :

P : Mamba A leader, vitesse contrôlée

C: Mamba A leader, Rappelez piste dégagée (liberté laissée au pilote)

P : Mamba A leader, vitesse contrôlée

C: Mamba A leader, dégagez prochaine gauche (ordre impératif)

Lorsque la piste sera effectivement dégagée :

P : Mamba A leader, piste dégagée

C: Mamba A leader, contactez Anapa sol channel (X)

P : Mamba A leader, je contacte le sol sur channel (X), au revoir

Le bon collationnement de la fréquence clôture la communication.

Nota ; check de tous les ailiers à chaque changement de frq (canal radio)

Dans des cas particuliers, le contrôleur peut être amené à demander :

C : Remontez la piste 04.

P : Remontons piste 04

C : Piste occupée.

P : Piste dégagé.

### **4.2. Position parachute**

Le pilote peut annoncer :

Atterrissage avec parachute

Atterrissage sans parachute

Le contrôleur signalera toute anomalie du parachute :

Parachute non sorti

Parachute en torche

Parachute non vérifié

Il signalera également :

Parachute largué

## **5. PHRASEOLOGIE D'URGENCE**

Dans certains cas, le contrôleur sera obligé d'avoir recours à des ordres d'urgence. Ces ordres seront quasi-systématiquement accompagnés du vocable « IMMEDIATEMENT », et ceci pour bien montrer le caractère d'urgence de la manœuvre ; le pilote devra donc s'y conformer sans réfléchir et sans poser de questions ...

### **5.1. Remise de gaz**

**P : Mamba A leader, IMMEDIATEMENT remettez les gaz (dans l'axe / par la droite/gauche, par baillonette à droite/gauche) !!!**

**C: Mamba A leader, je remets les gaz**

### **5.2. Interruption de décollage**

Si la course d'envol a débutée :

**P : Mamba A leader, stoppez le décollage IMMEDIATEMENT !!!**

**C: Mamba A leader, je stoppe le décollage (pilote « debout sur les freins »)**

Si la course d'envol n'a pas débutée (pas de caractère d'urgence : l'appareil n'est pas encore en mouvement) :

**P : Mamba A leader, annulez le décollage, je répète, annulez le décollage**

**C: Mamba A leader, j'annule le décollage**