

# L'instructeur et l'intégration sur terrain non contrôlé...



Photographie  
aero  
pyrénées.com



DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

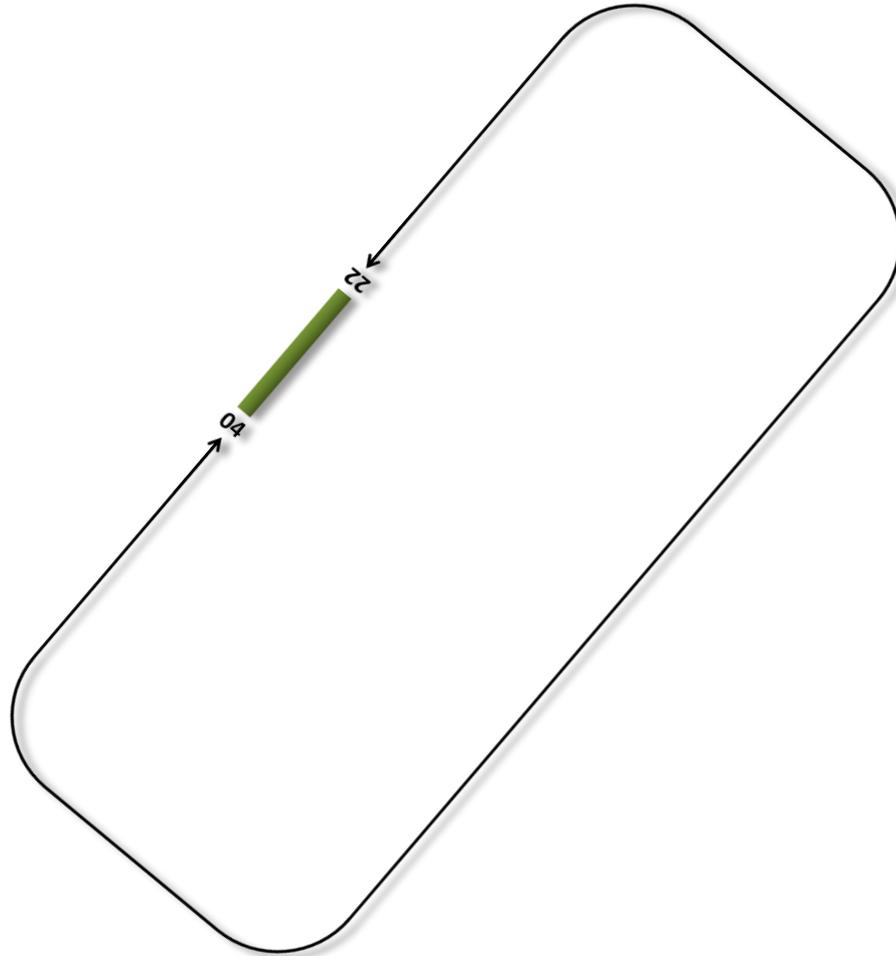


# Un incident récent en IDF a mis en lumière une dérive des pratiques devenue courante chez quelques instructeurs...

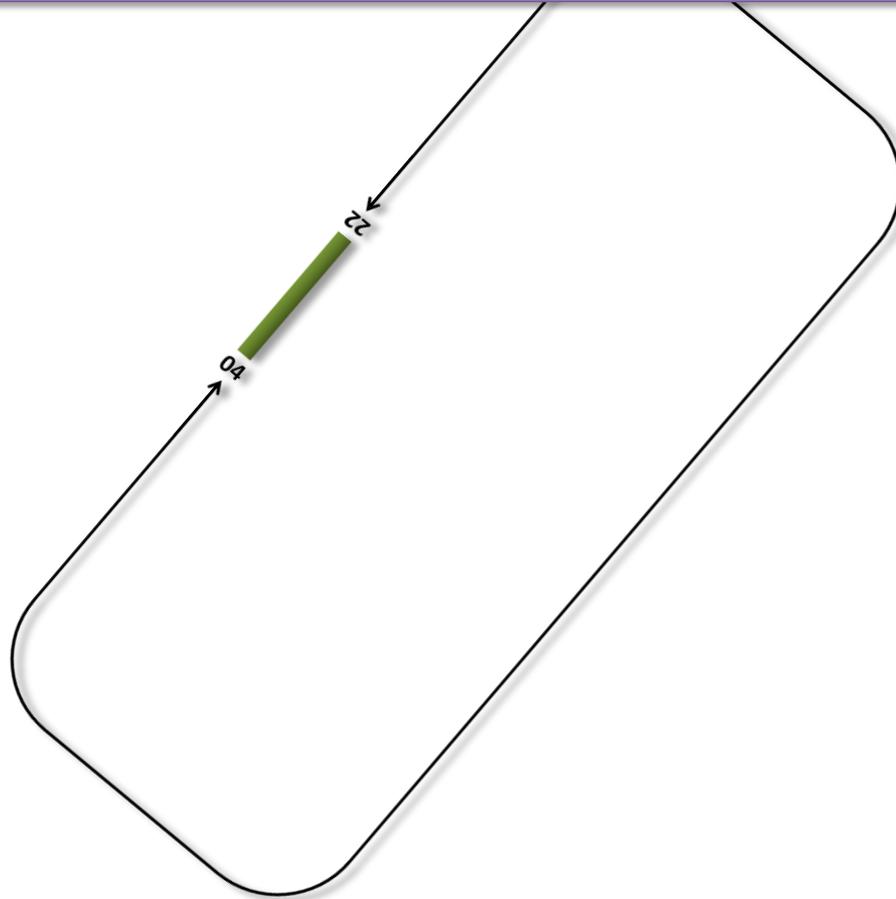
Pas chez moi, bien sûr!



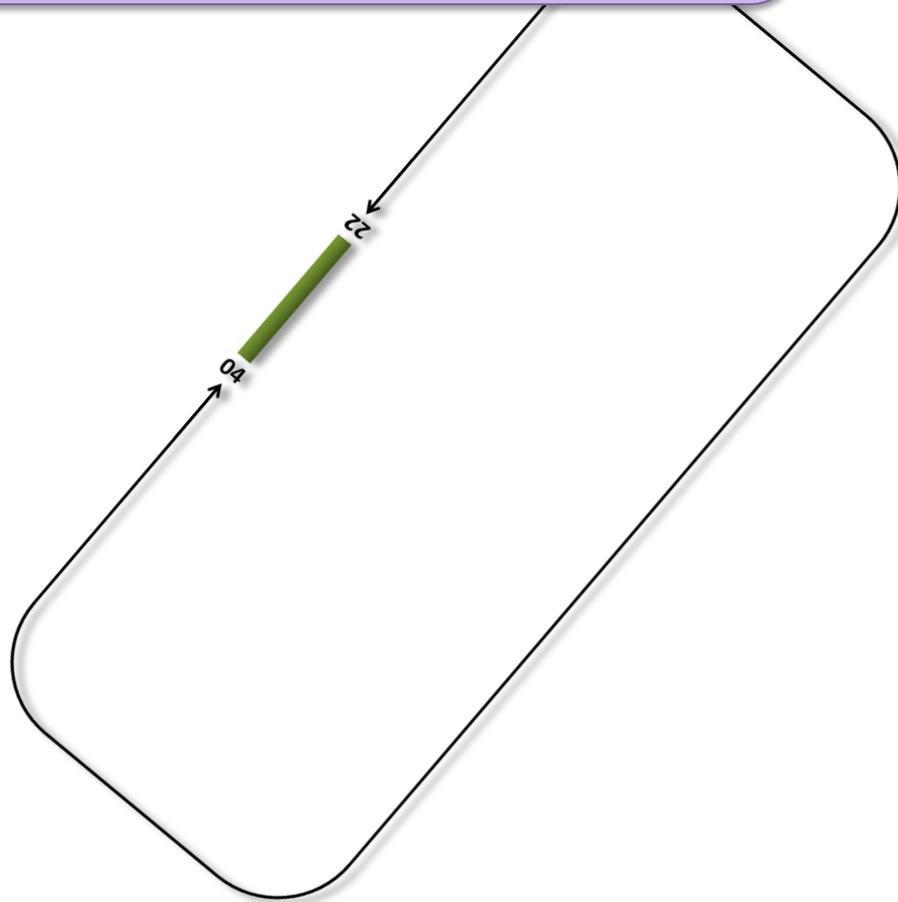
# Voici la scène du crime...



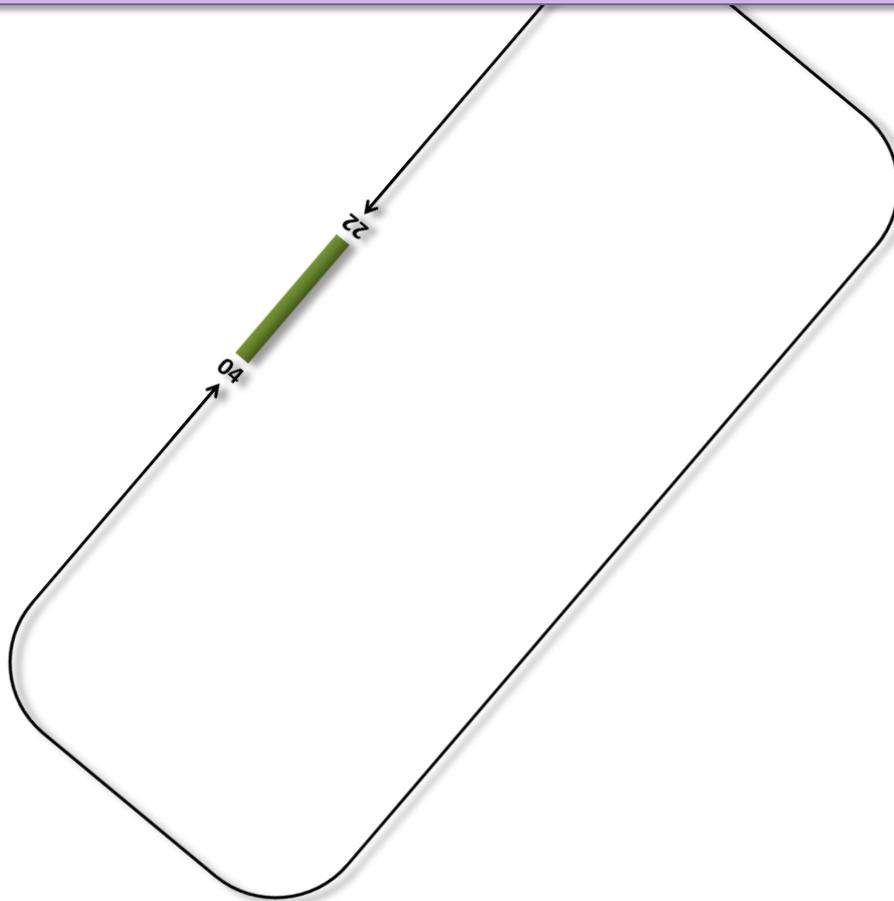
**C'est un aéroport habituellement contrôlé... mais pas ce jour-là !**



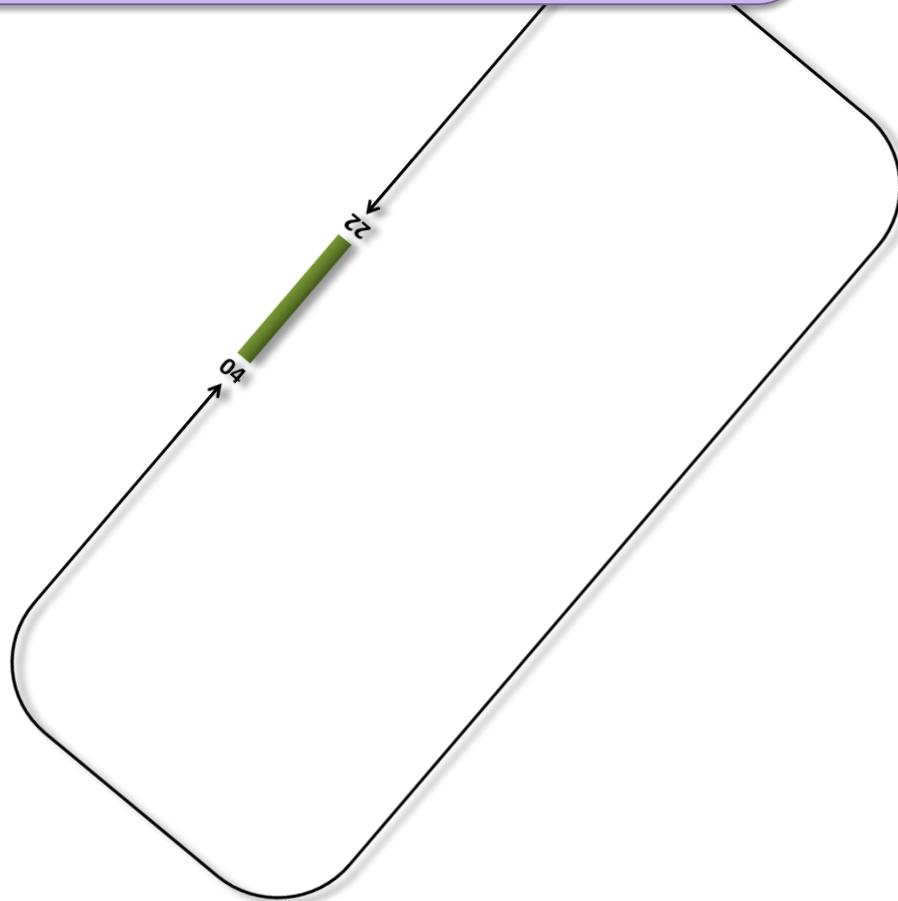
# Enfin bref : c'est un aérodrome non contrôlé !



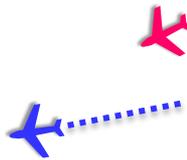
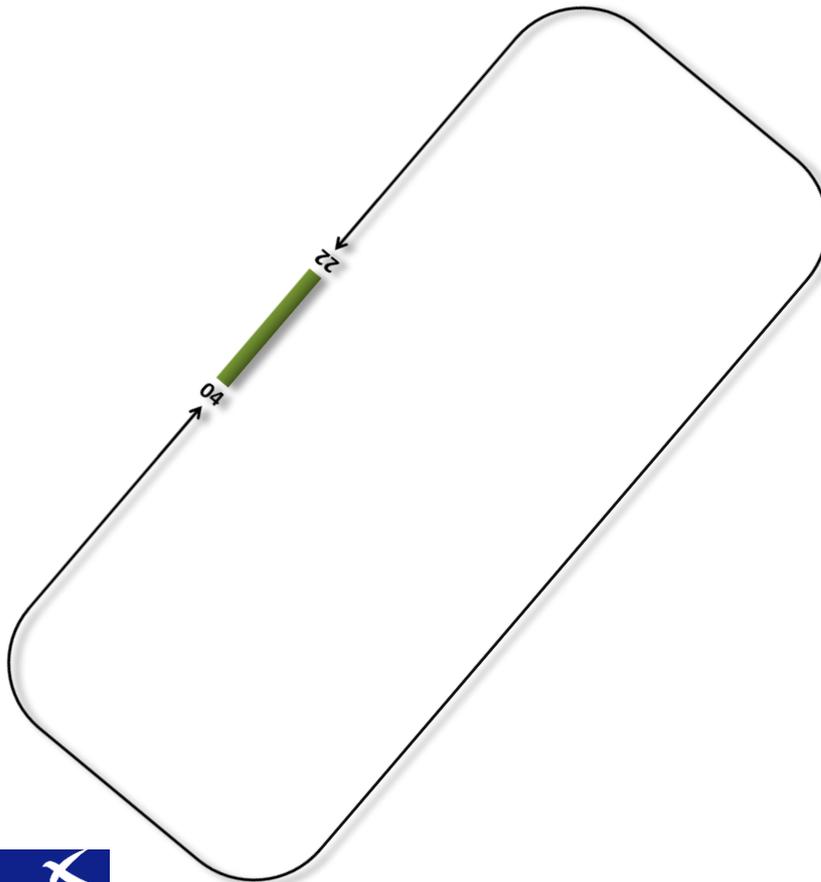
**Son circuit est publié dans son intégralité tel qu'indiqué ici.**



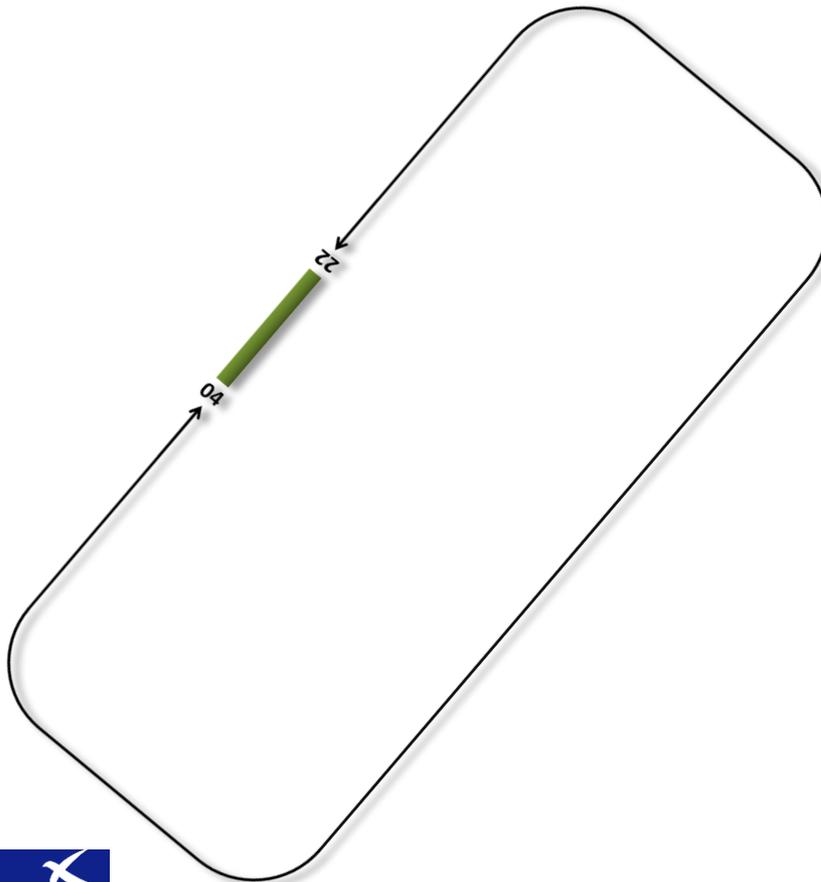
Mais son QFU a été changé pour cette présentation...



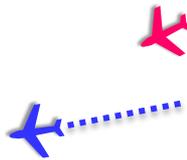
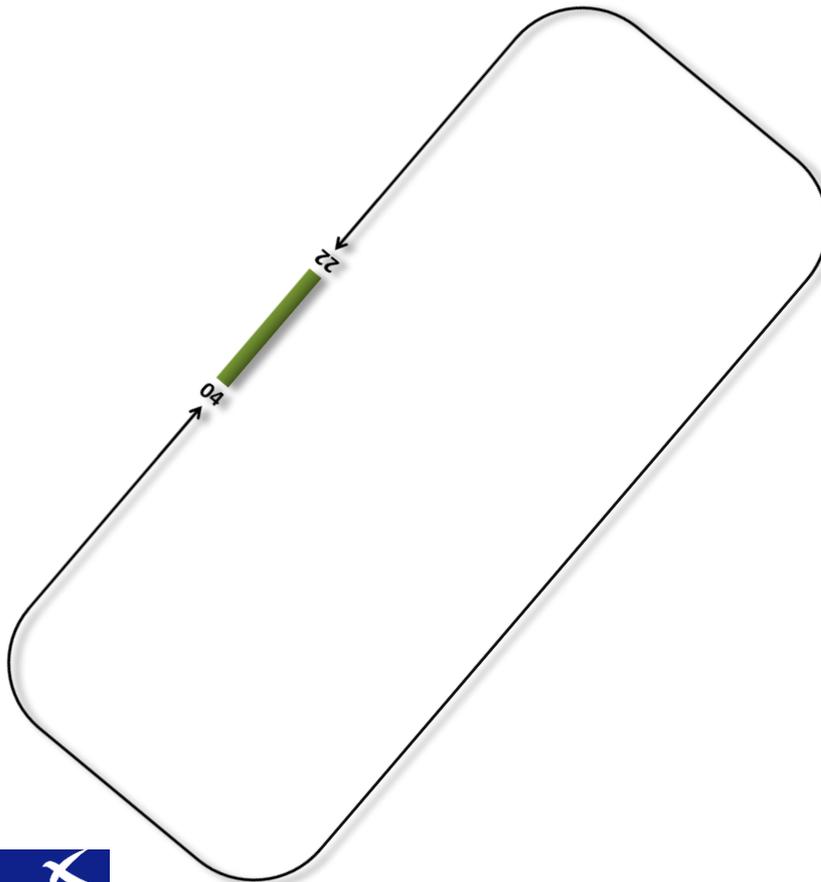
# Mais voici qu'entrent en scène nos deux héros du jour...



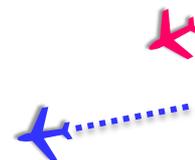
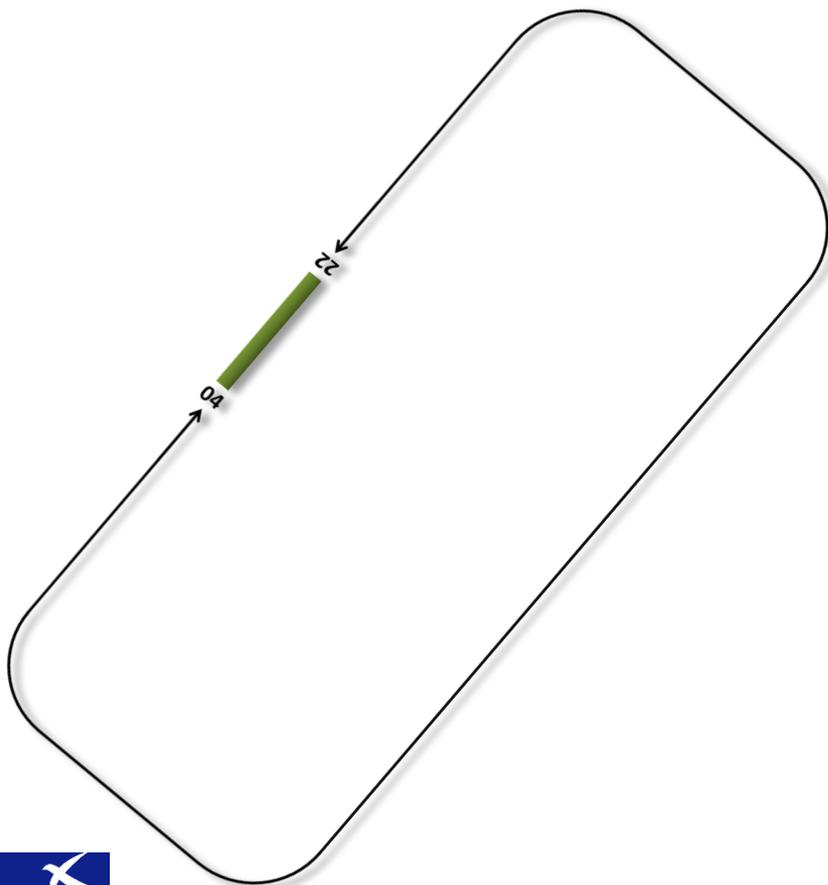
# Les immatriculations et les noms des terrains ont été inventés.



**Mais leur trajectoire est celle qu'ils ont suivie...**



... et les messages ainsi que leur chronologie sont authentiques.

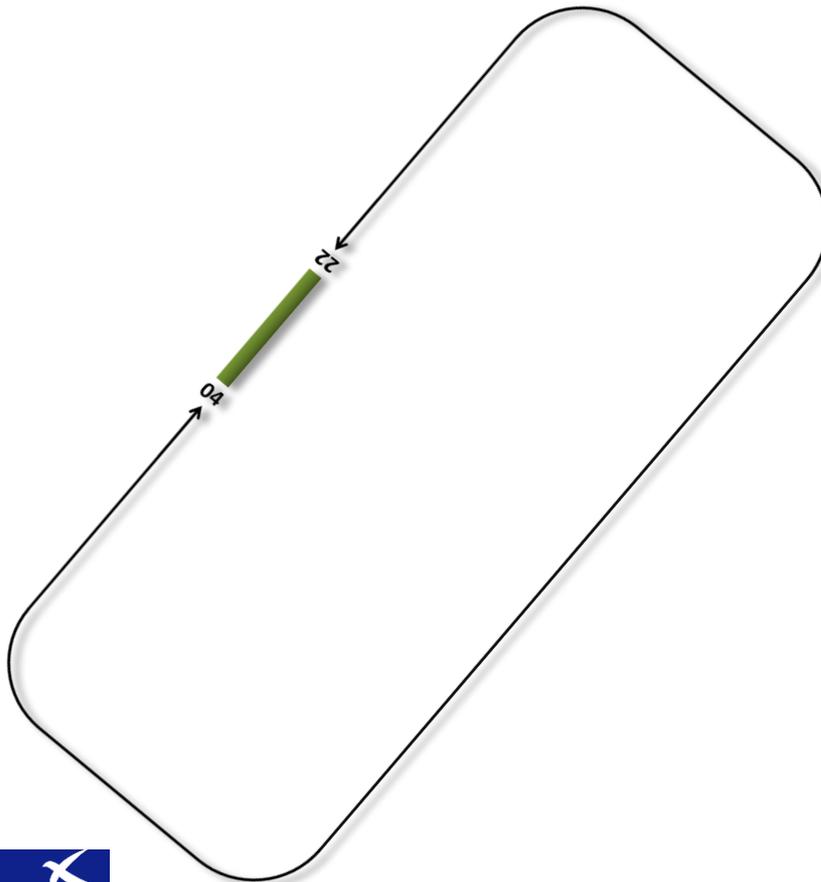


DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

# Ils ont seulement été anonymisés.



Ils ont seulement été anonymisés.

**Messieurs, votre public vous attend !**

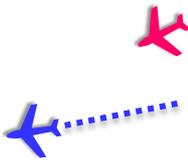
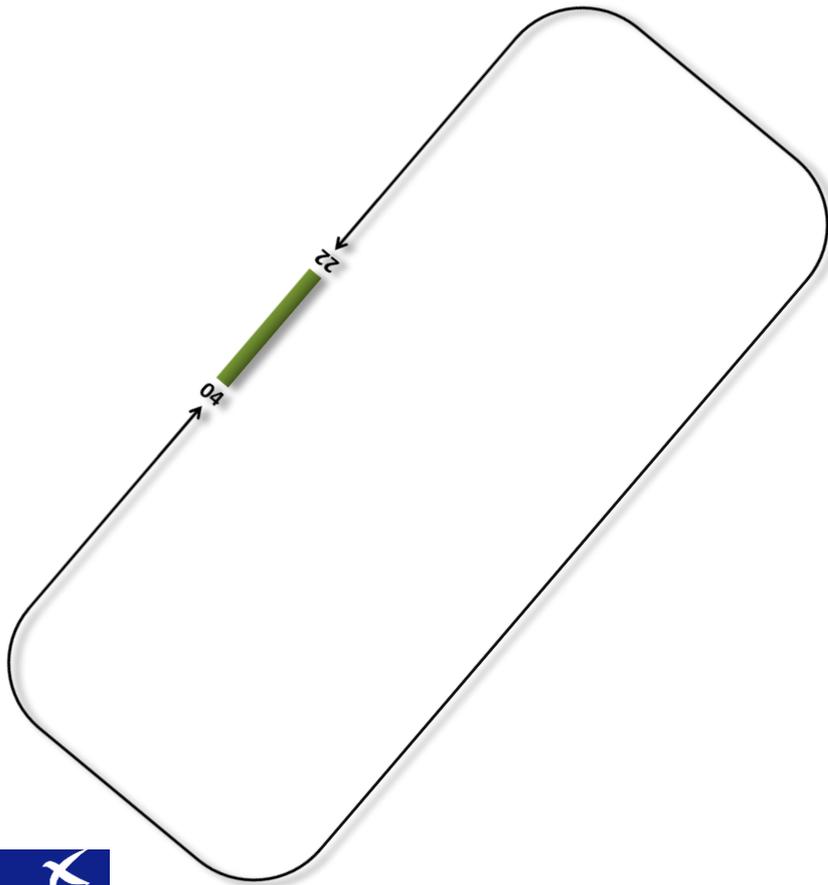


**12:53:10 : Trifouillis de F-AA, bonjour**

**12:53:17 : Trifouillis de F-AAAA, un avion en provenance de Saint-Bouzieux, 3 passagers à bord, actuellement 1500 pieds QNH, j'estime la verticale à 5 minutes, rappellerai verticale pour une intégration je pense sur la 22 qui... Des avions étaient en évolution n'hésitez pas à me le confirmer !**

**En réalité, cet avion peut émettre mais il ne reçoit pas et son pilote n'en a pas conscience.**

**12:53:44 : Trifouillis de F-BB, rebonjour, un autre avion en provenance de Saint-Bouzieux à destination de vos installations, on va procéder à une intégration vent arrière.**

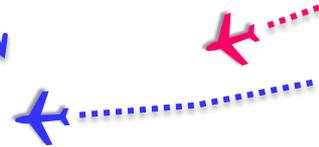
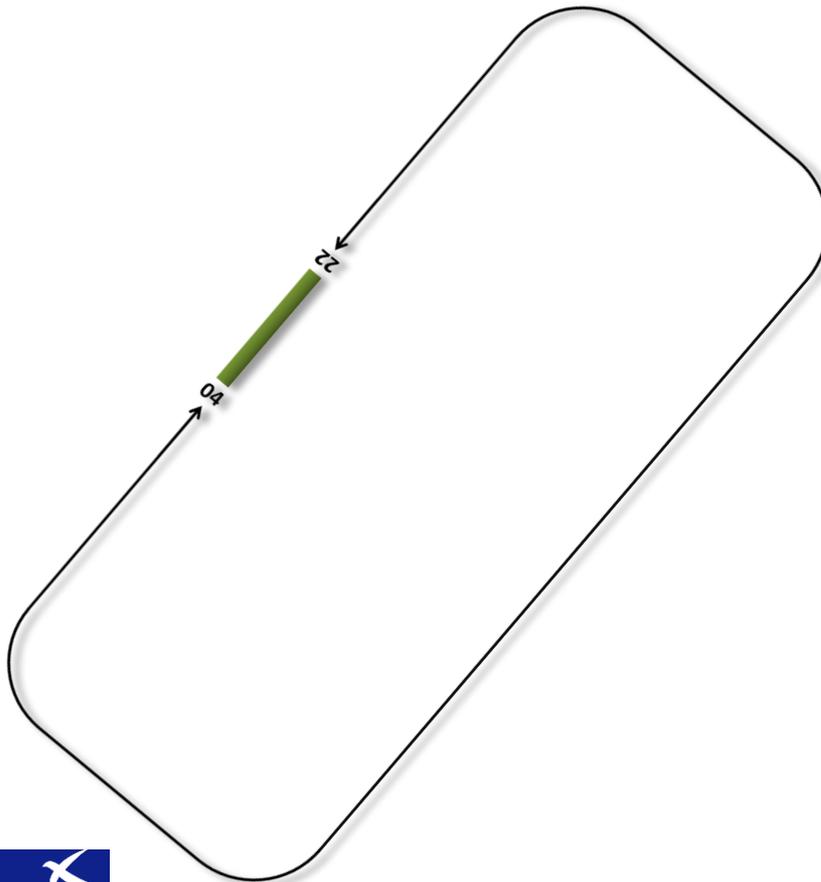


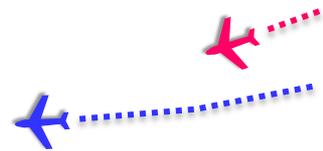
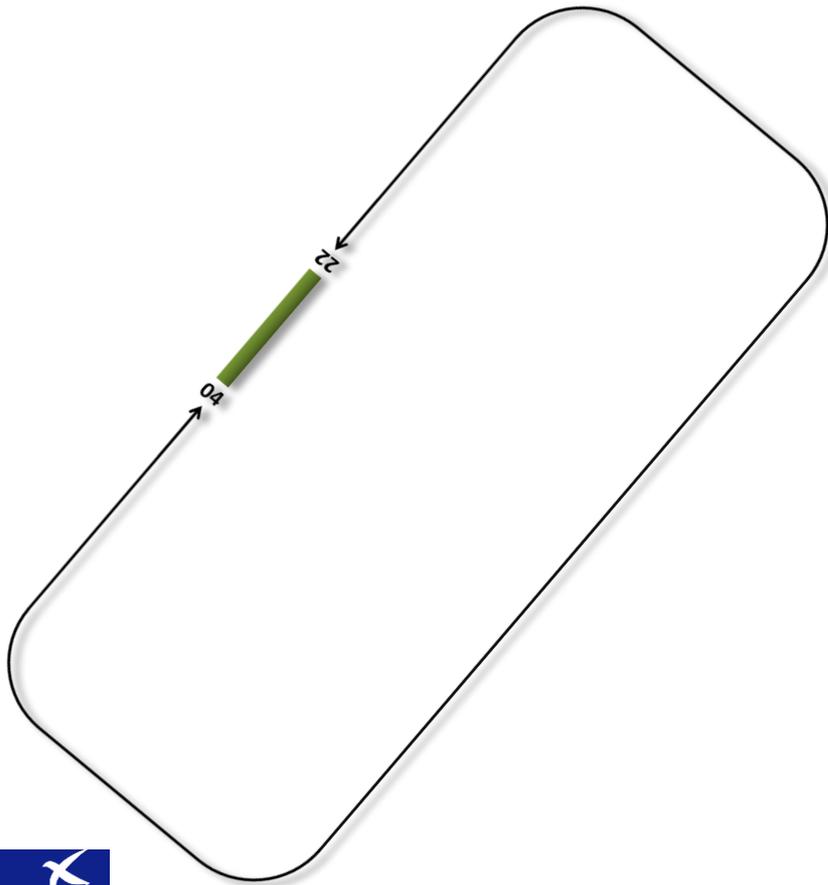
DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

**12:54:07 : F-BB, on est actuellement à 1300 pieds QNH, on va se reporter verticale 1500 pieds, ce sera un exercice d'encadrement pour un complet pour la 22.**





DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

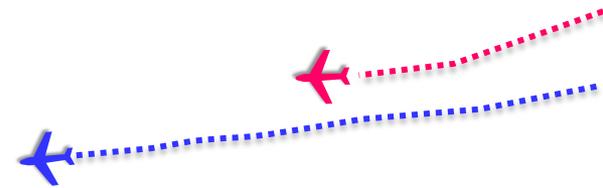
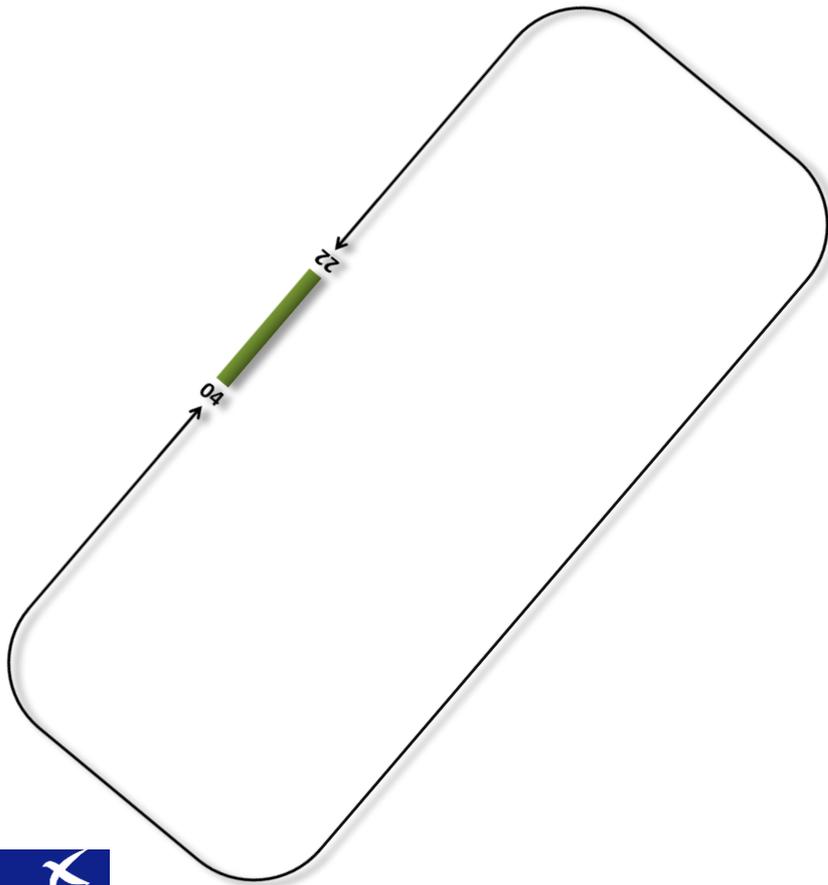
**12:55:47 : Trifouillis de F-AA, actuellement à 2 minutes de la verticale terrain à 1400 pieds QNH. Je m'intégrerai logiquement en longue finale pour la 22.**

**En fait, le pilote sait que le terrain est non contrôlé à ce moment mais il a visuel sur un 3<sup>e</sup> appareil (non représenté ici) situé en vent-arrière 22.**



**12:55:59 : Y'a pas d'intégration en longue finale, c'est... Le terrain est pas contrôlé.**

**C'est l'instructeur qui répond...**



DSAC

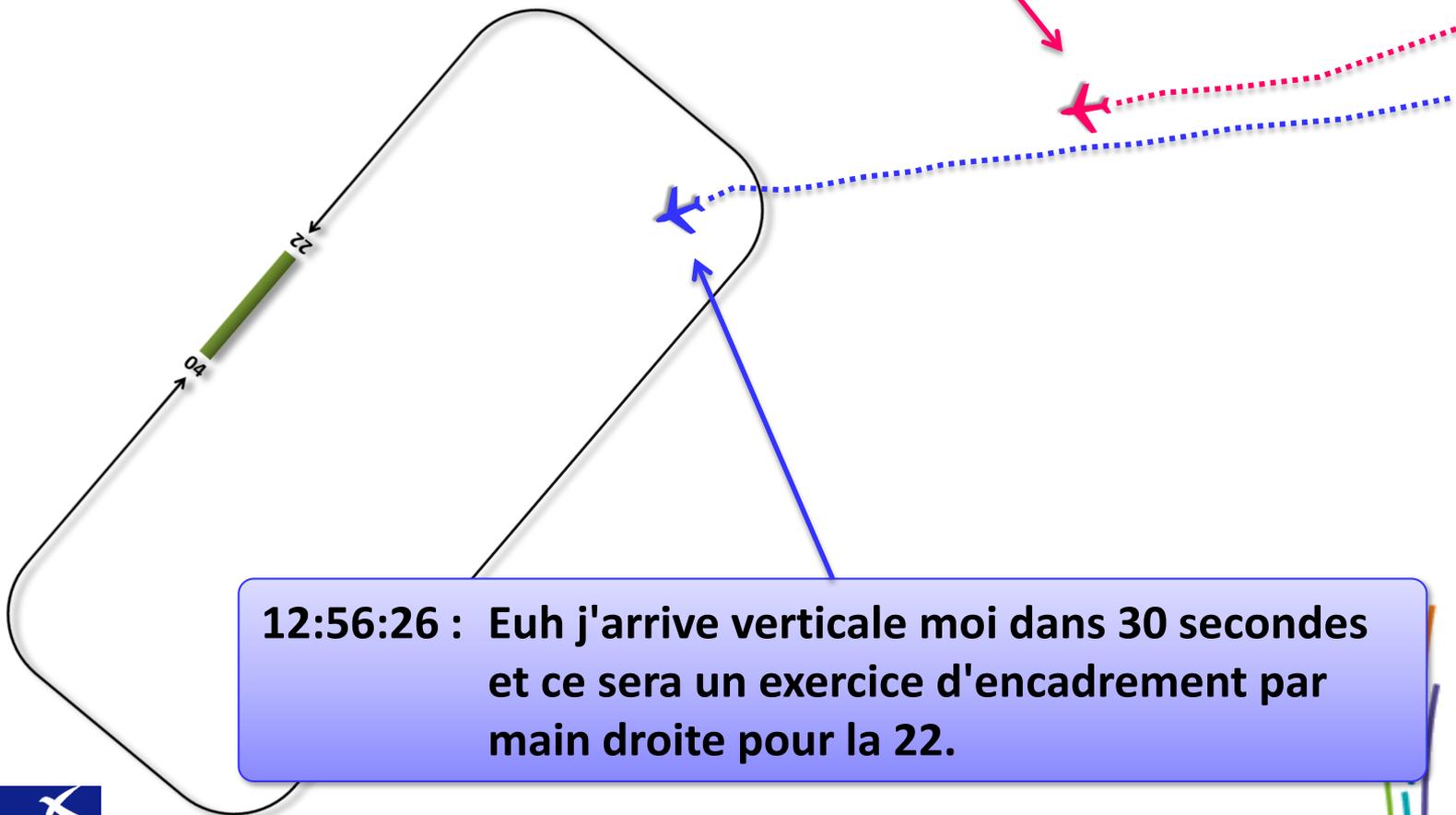
Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

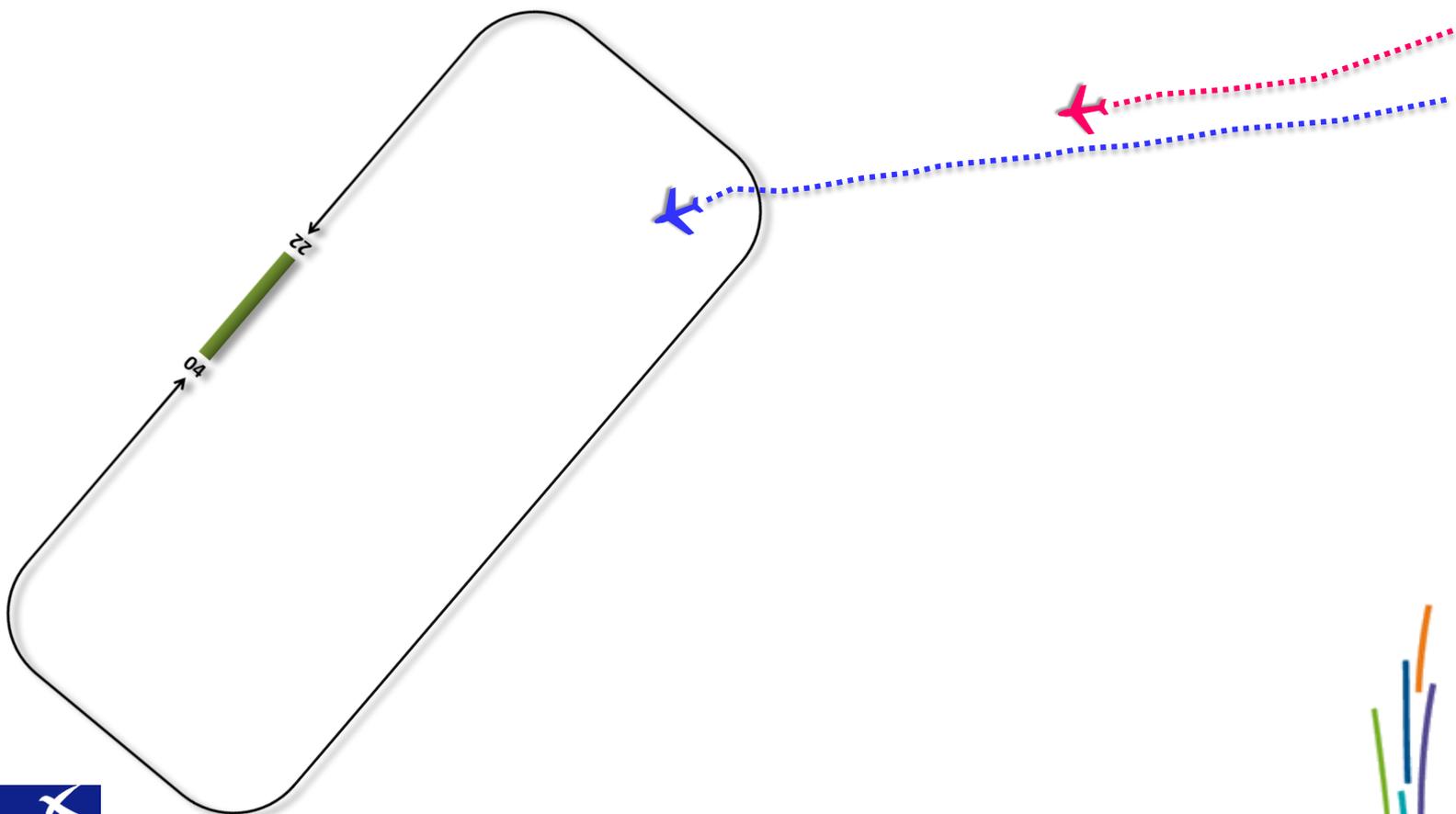


12:56:19 : Trifouillis... Trifouillis de F-AA, y'a-t-il des avions en évolution sur... sur la verticale ?

Le pilote de l'avion rouge ne verra jamais l'appareil représenté en bleu.



12:56:26 : Euh j'arrive verticale moi dans 30 secondes et ce sera un exercice d'encadrement par main droite pour la 22.



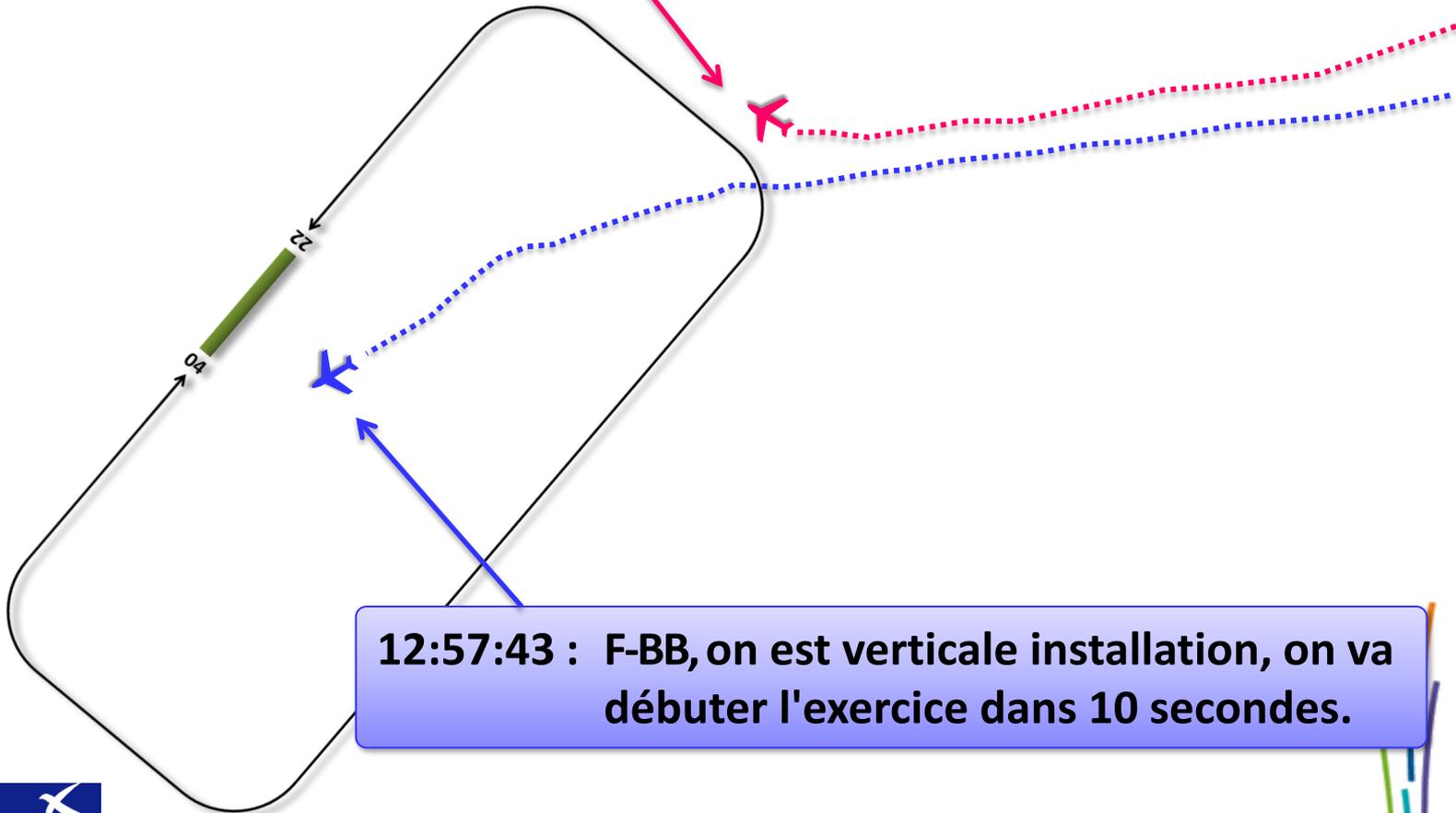
DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

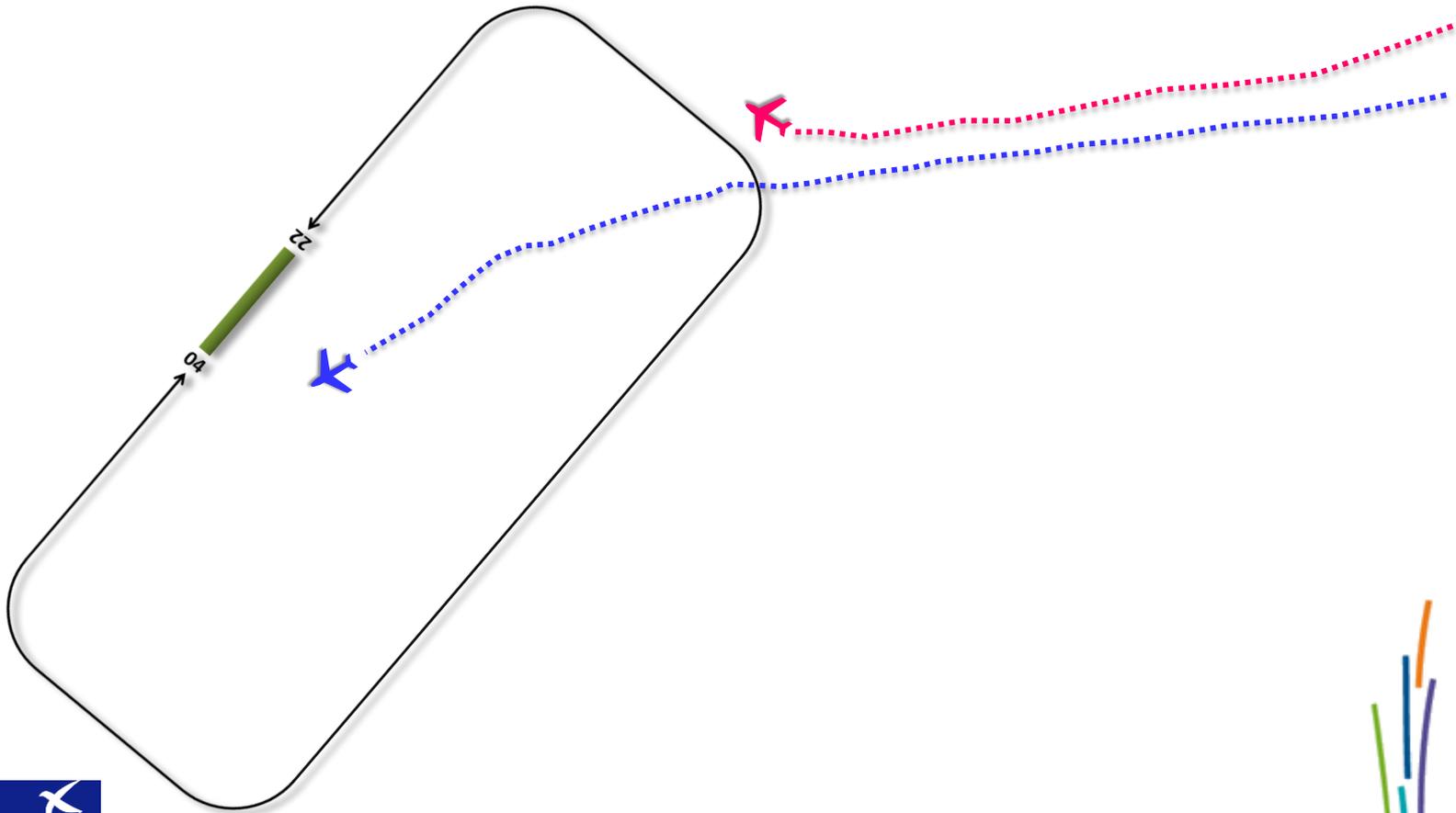
Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie



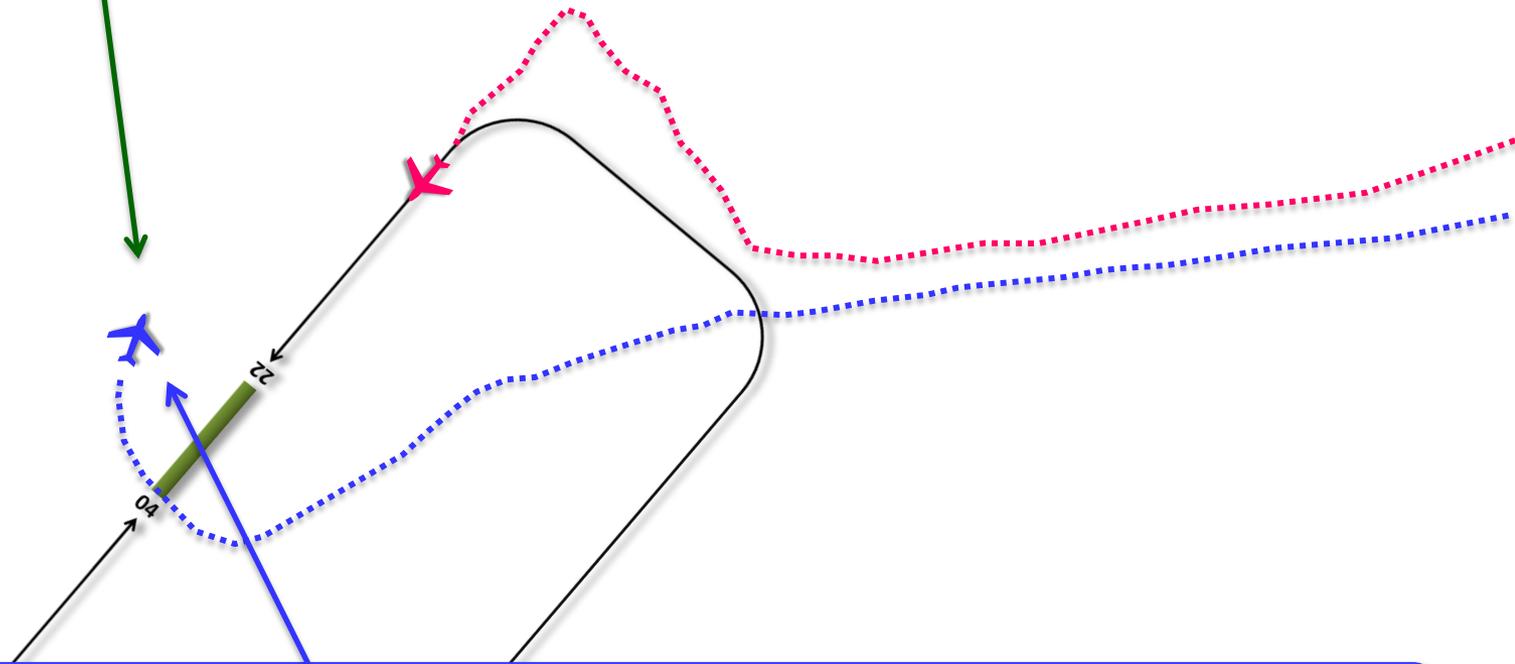
**12:57:30 : Trifouillis de F-AA, en intégration pour une longue finale sur la 22.**



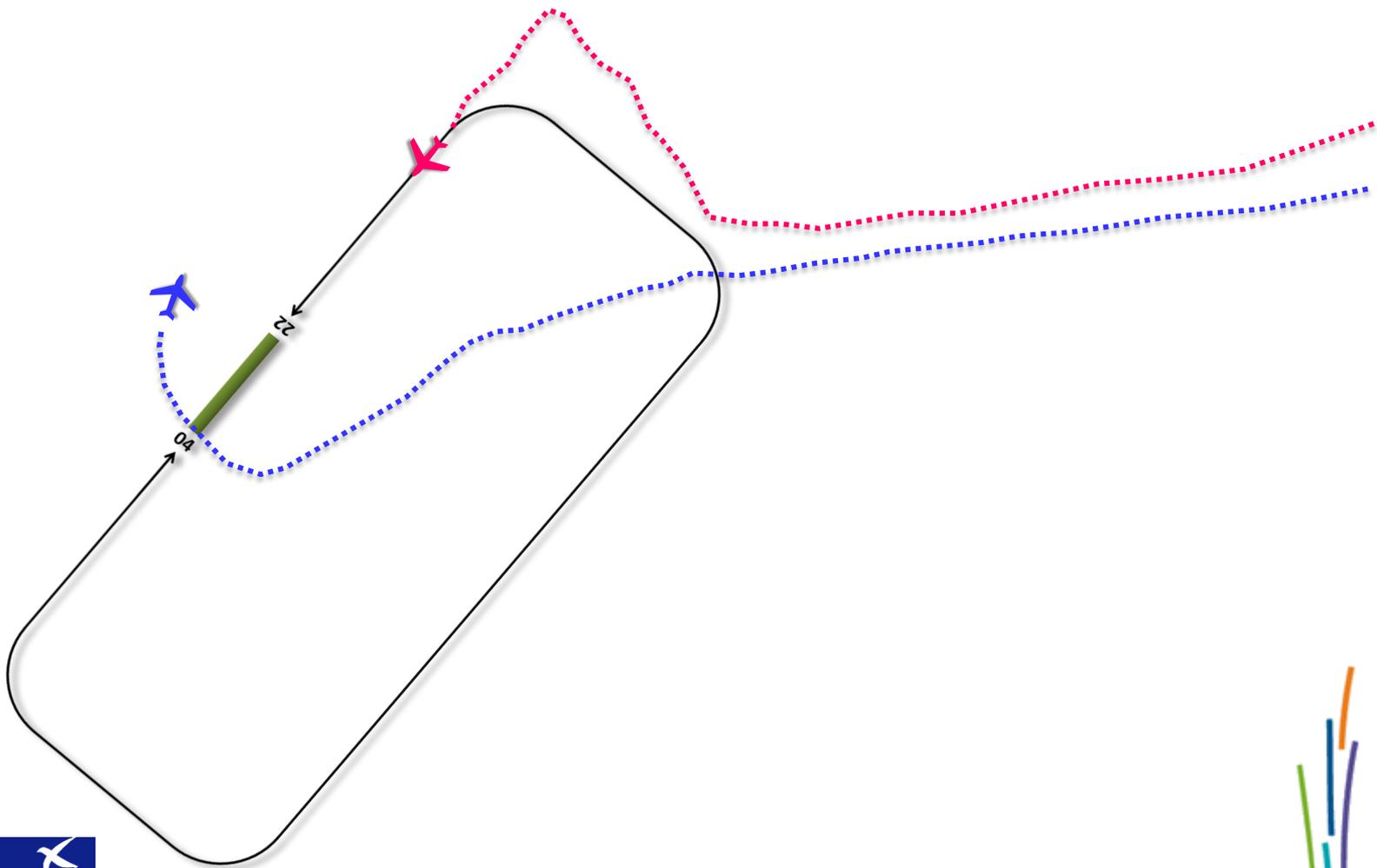
**12:57:43 : F-BB, on est verticale installation, on va débiter l'exercice dans 10 secondes.**

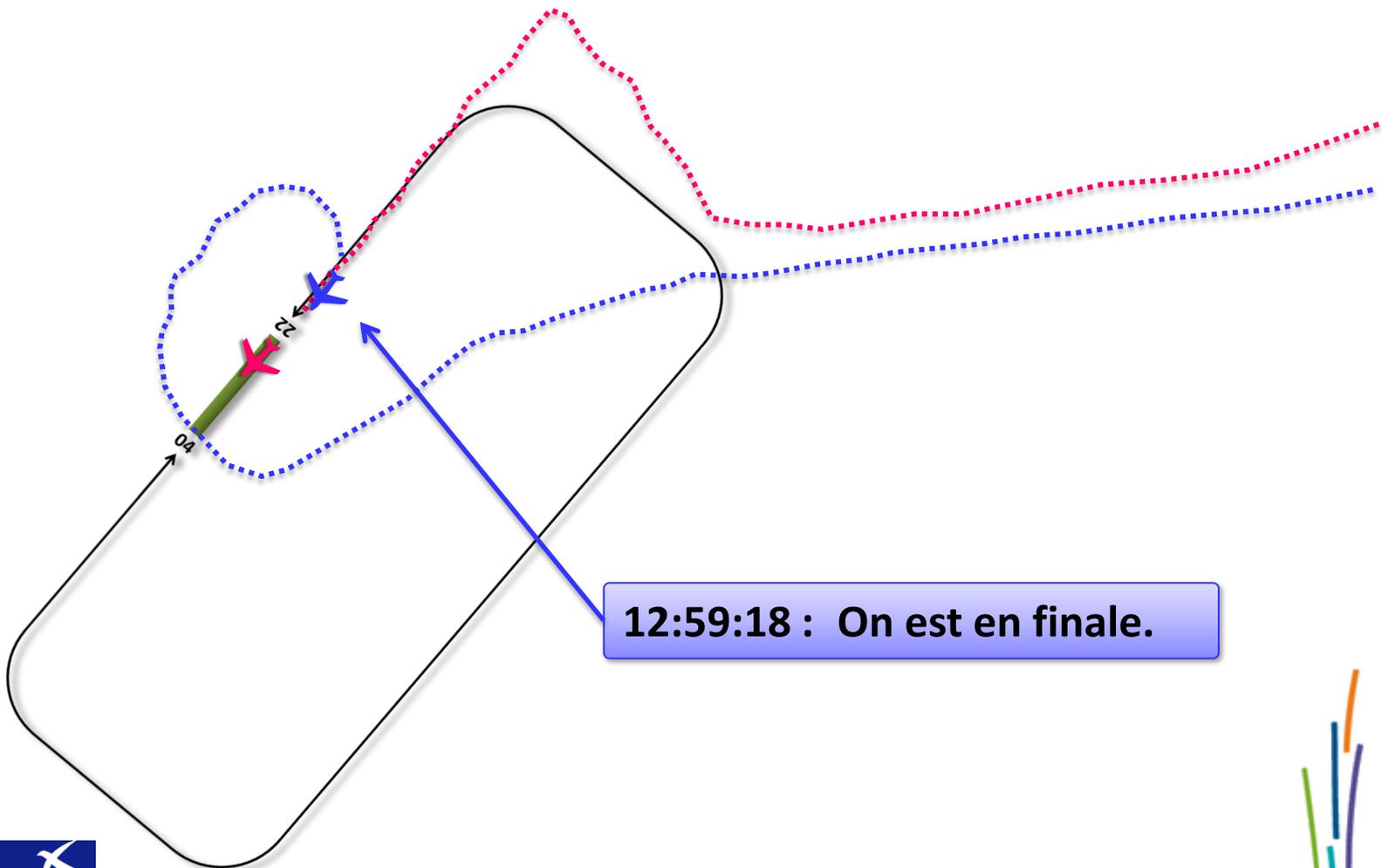


À cet endroit, le relevé radar montre que l'avion en bleu est 300 ft plus haut que l'altitude du circuit publié.



**12:58:30 :** F-BB, on est en descente moteur réduit, main droite pour la 22. On a visuel sur le précédent. L'avion qui s'intègre en.. qui est en longue finale là, vous avez pas le droit de vous intégrer en finale, comme ça. Vous devez faire une verticale hein, le terrain est non contrôlé.

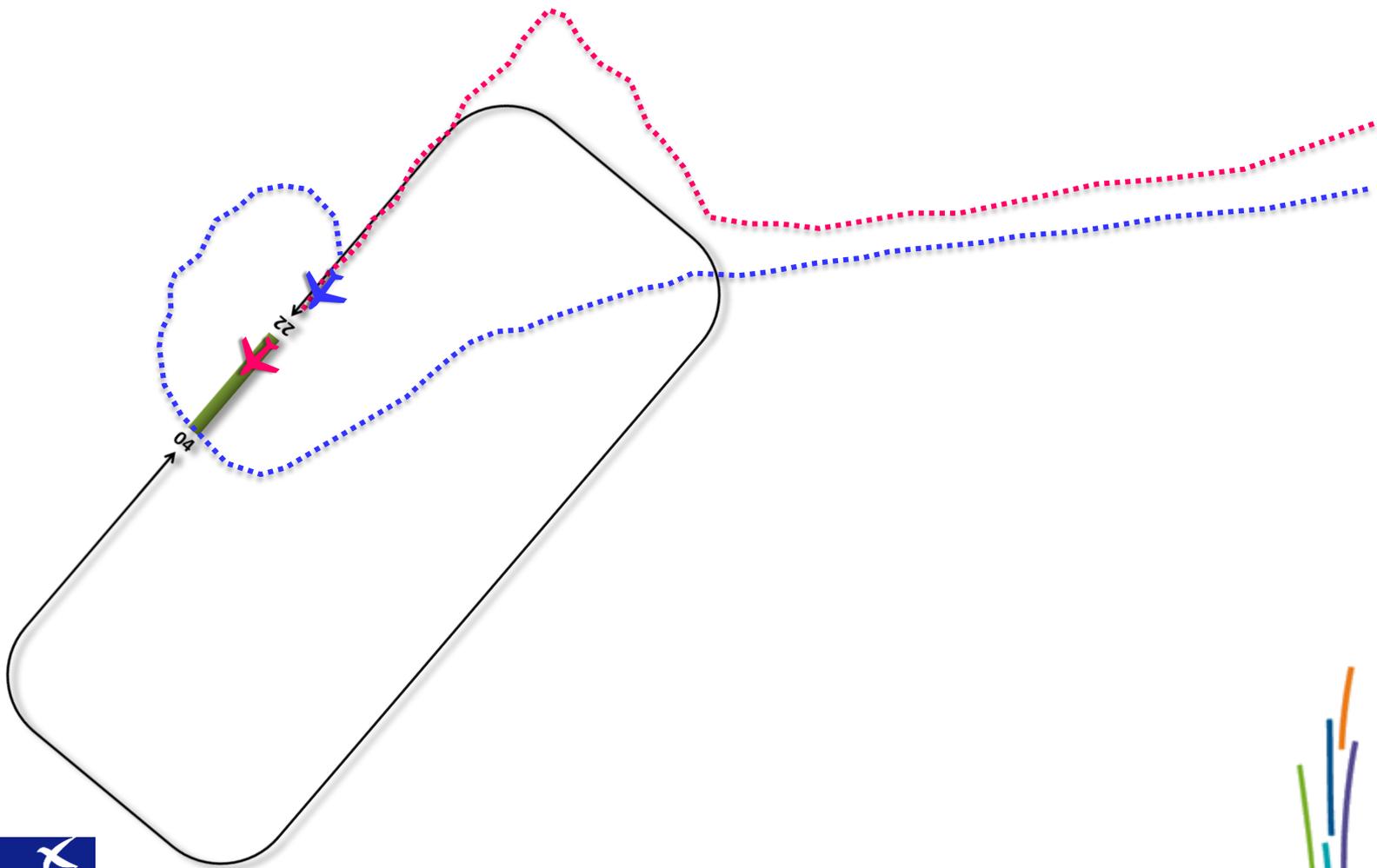




**12:59:18 : On est en finale.**



**DSAC**



DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

12:59:49 : F-AA en montée initiale, cap 190 pour Tartempion...



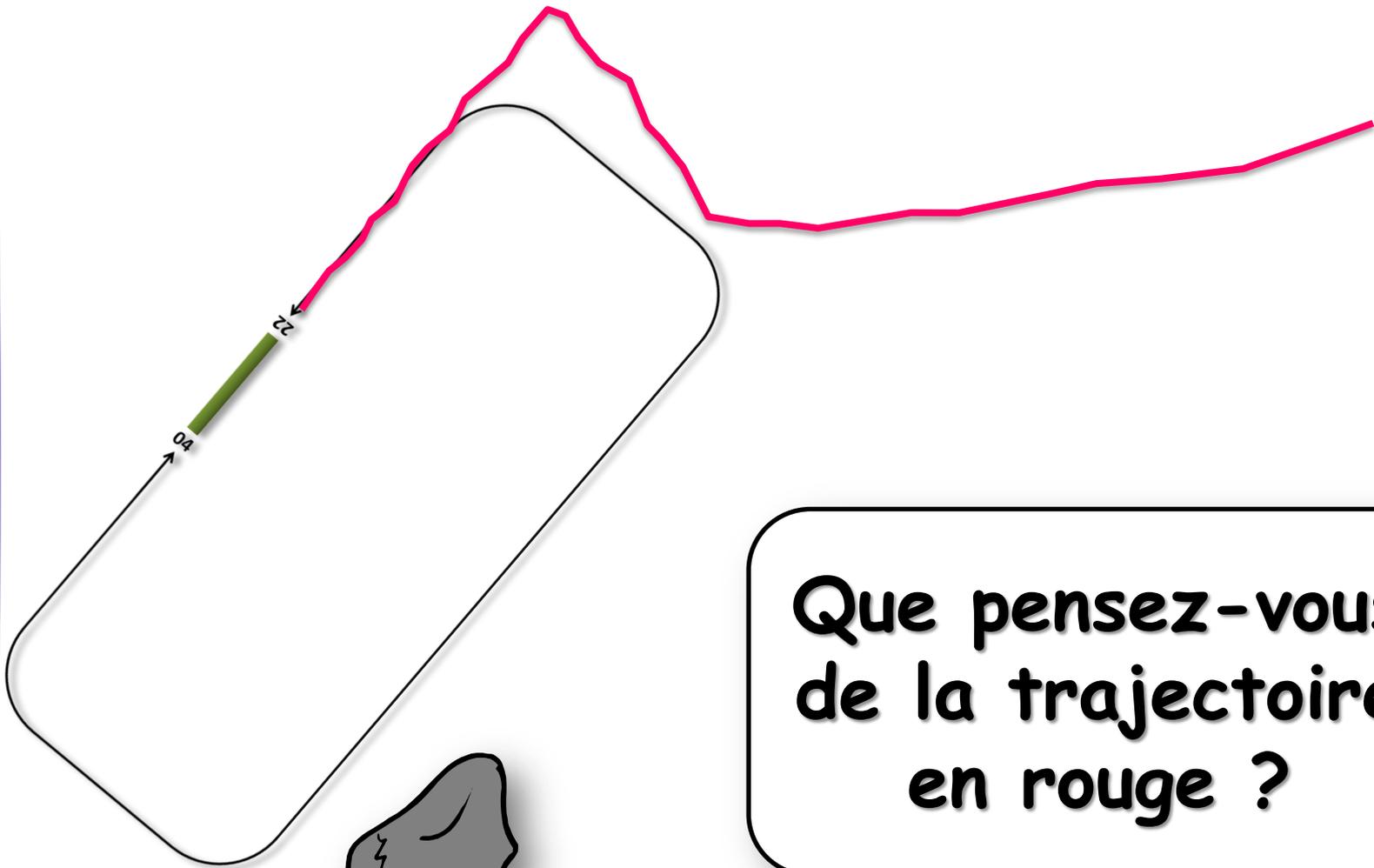
12:59:49 : ... vous vous êtes pas signalé en finale 22.

12:59:59 : Moi je vous pose un AIRPROX !

# Analyse de l'incident



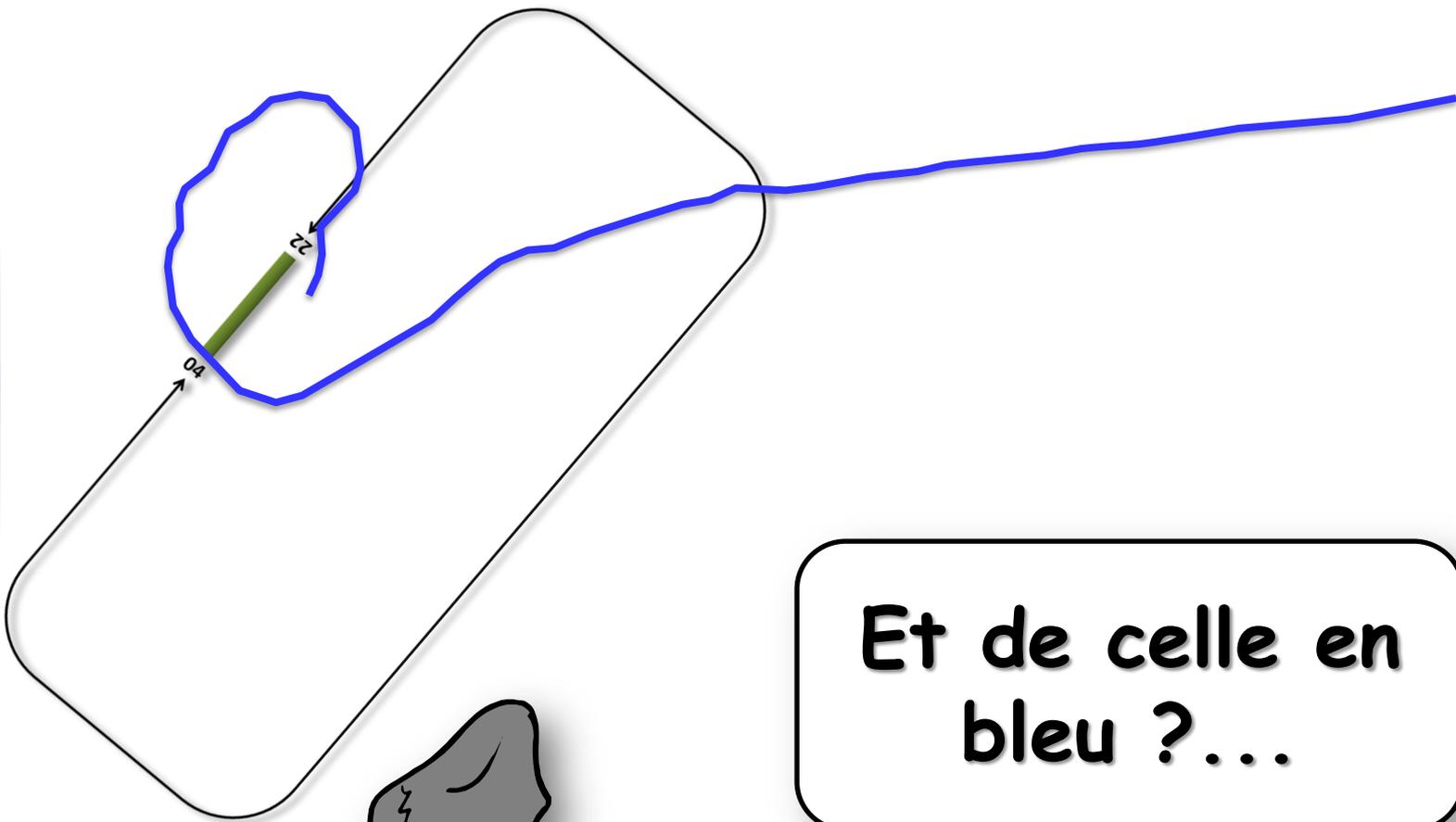
À vous  
maintenant !...



Que pensez-vous de la trajectoire en rouge ?



DSA



Et de celle en bleu ?...



DSA

# Analyse de l'incident



Maintenant, voyons  
ce que dit la  
réglementation...

# Arrêté du 17 juillet 1992

## 4.2. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome

### 4.2.2. Aérodrome non contrôlé

- 4.2.2.1. Après avoir pris connaissance des paramètres en radiotéléphonie conformément aux dispositions du paragraphe 4.1.2 a, ou après les avoir évalués lui-même conformément aux dispositions du paragraphe 4.1.3, et avoir observé la position des autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome, le pilote commandant de bord doit venir s'intégrer en début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité de passage.
- 4.2.2.2. Lorsqu'un aérodrome AFIS n'est accessible qu'aux aéronefs dotés de l'équipement de radiocommunication, l'aéronef peut, lorsque sa route le lui permet, s'intégrer directement en approche finale ou en étape de base, si aucun aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome.

# ARRÊTÉ DU 17 JUILLET 1992



Pour résumer, il y a deux phases...

PILOTE-INSPECTEUR

# Arrêté du 17 juillet 1992

## 4.2. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome

### 4.2.2. Aérodrome non contrôlé

- 4.2.2.1. Après avoir pris connaissance des paramètres en radiotéléphonie conformément aux dispositions du paragraphe 4.1.2 a, ou après les avoir évalués lui-même conformément aux dispositions du paragraphe 4.1.3, et avoir observé la position des autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome, le pilote commandant de bord doit venir s'intégrer en début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité de passage.
- 4.2.2.2. Lorsqu'un aérodrome AFIS n'est accessible qu'aux aéronefs dotés de l'équipement de radiocommunication, l'aéronef peut, lorsque sa route le lui permet, s'intégrer directement en approche finale ou en étape de base, si aucun aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome.

# ARRÊTÉ DU 17 JUILLET 1992

C'est ce que tout le monde appelle la  
**reconnaissance...**



# Arrêté du 17 juillet 1992

## 4.2. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome

### 4.2.2. Aérodrome non contrôlé

- 4.2.2.1. Après avoir pris connaissance des paramètres en radiotéléphonie conformément aux dispositions du paragraphe 4.1.2 a, ou après les avoir évalués lui-même conformément aux dispositions du paragraphe 4.1.3, et avoir observé la position des autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome, **le pilote commandant de bord doit venir s'intégrer en début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome** en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité de passage.
- 4.2.2.2. Lorsqu'un aérodrome AFIS n'est accessible qu'aux aéronefs dotés de l'équipement de radiocommunication, l'aéronef peut, lorsque sa route le lui permet, s'intégrer directement en approche finale ou en étape de base, si aucun aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome.

# ARRÊTÉ DU 17 JUILLET 1992

... et ça, c'est  
**l'intégration**

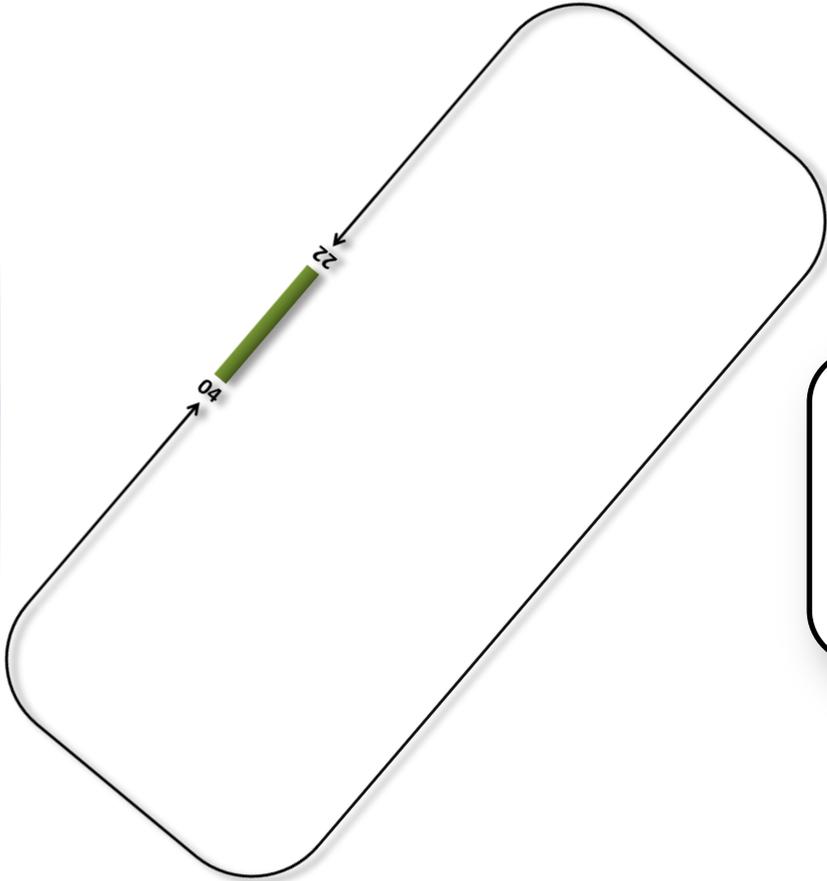


# ARRÊTÉ DU 17 JUILLET 1992

Donc sur ce type de terrain, l'intégration ne peut se faire qu'à un seul endroit :



PILOTE-INSPECTEUR



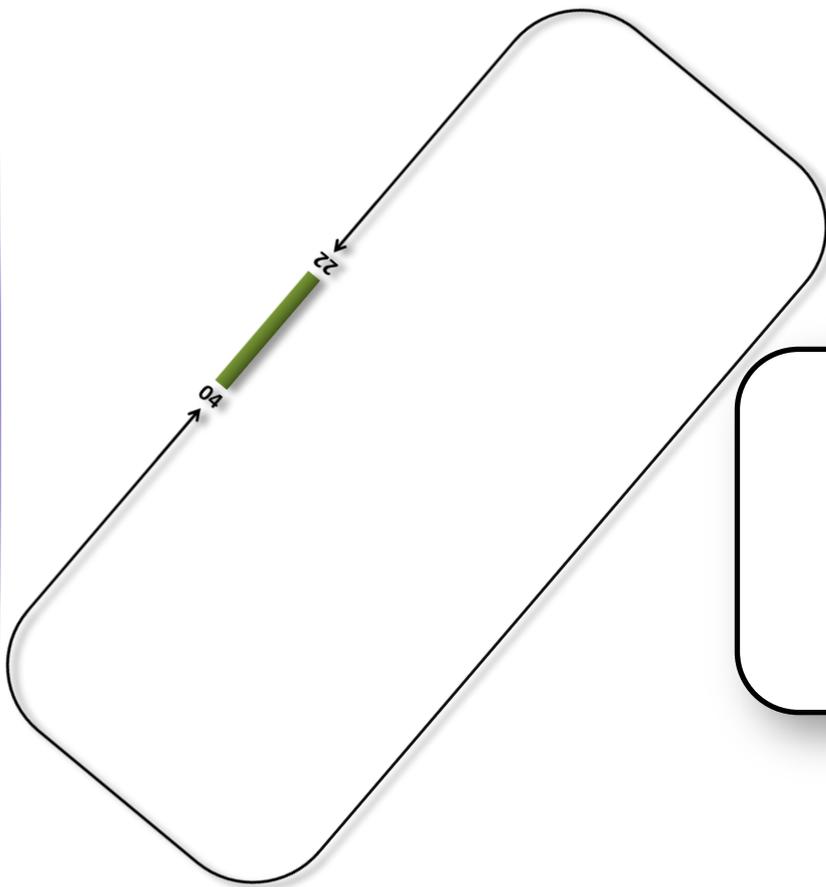
En début de vent-arrière...



DSAC

Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement



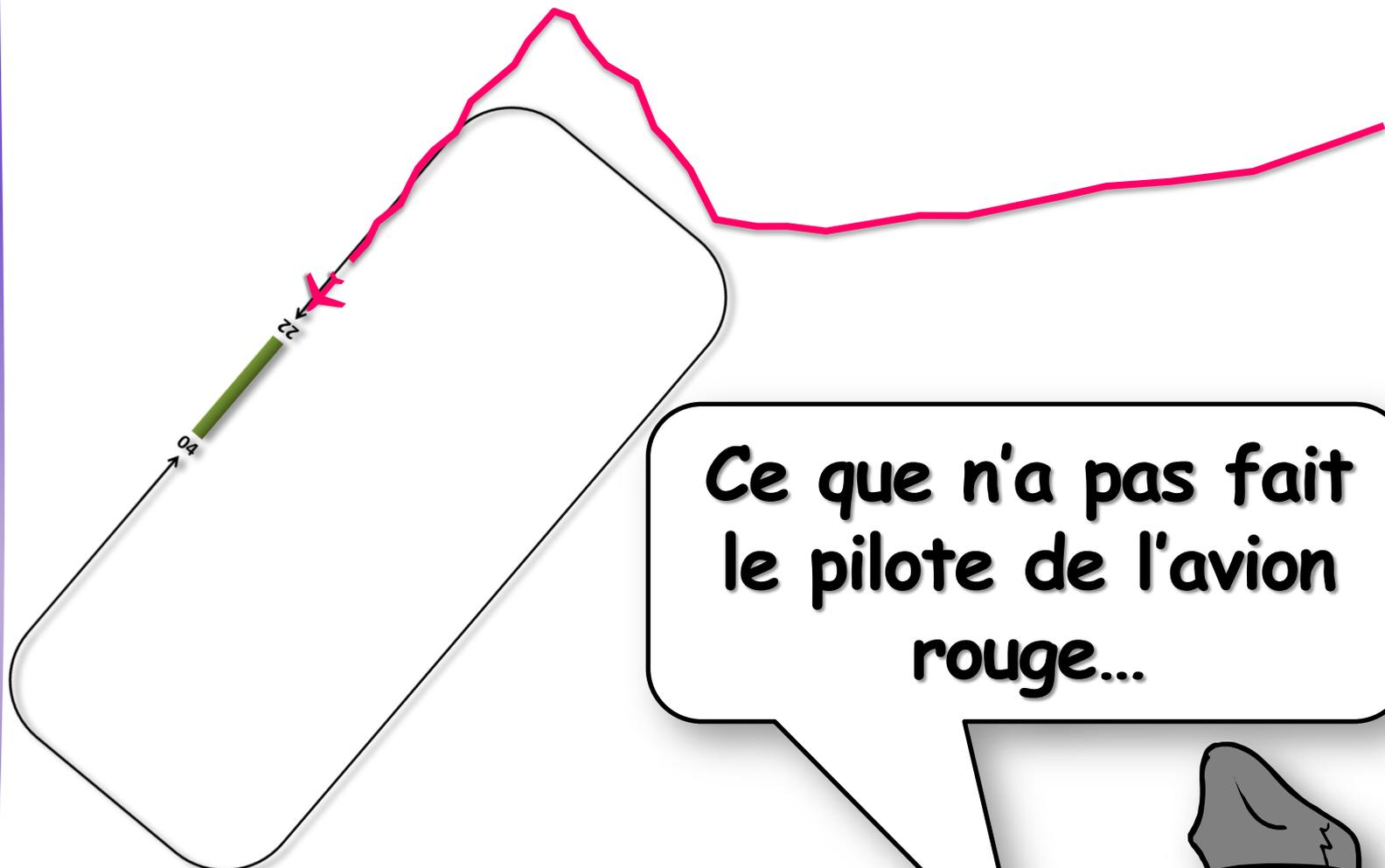
... à la hauteur  
du circuit  
d'aérodrome !



DSAC

Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement



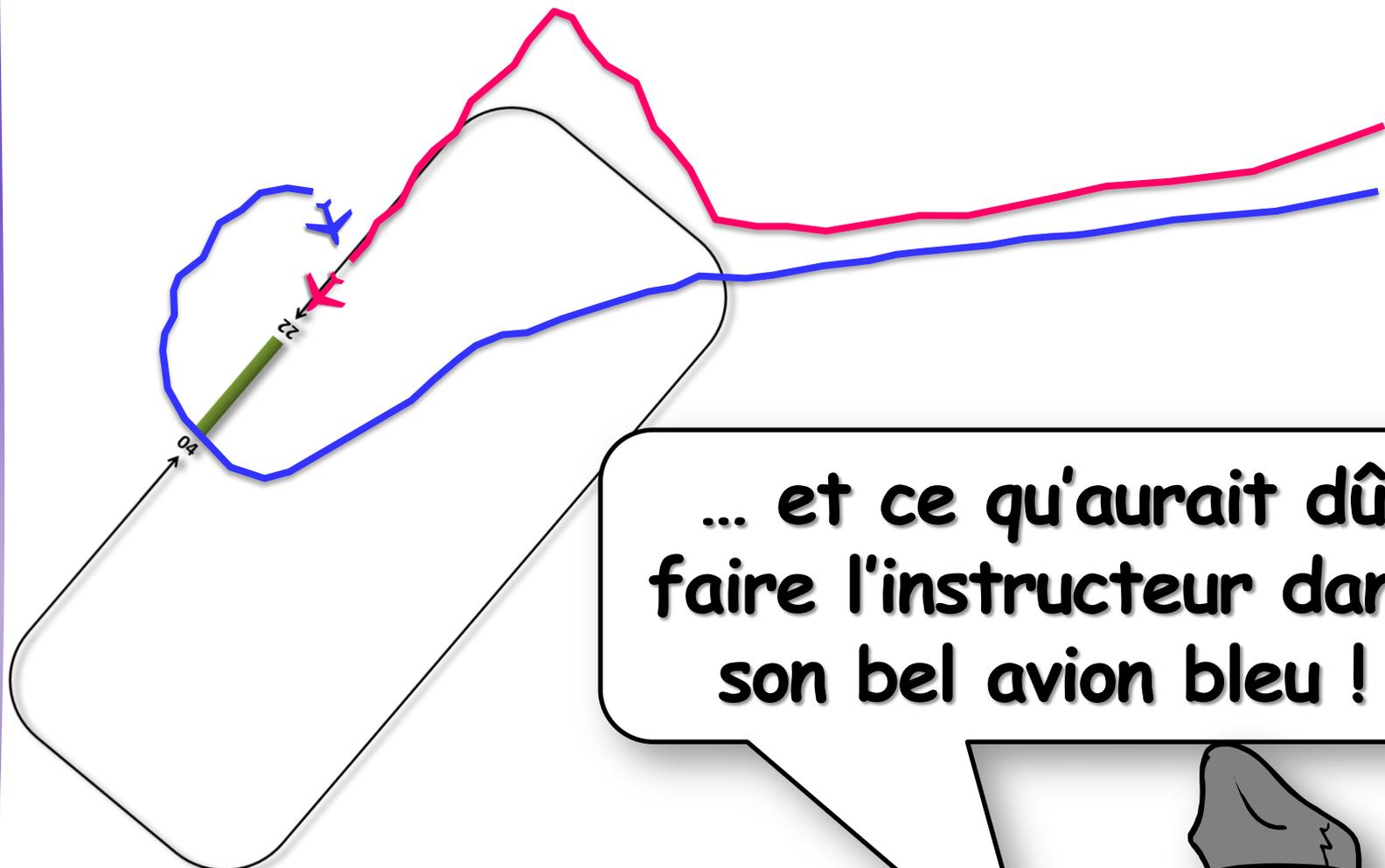
**Ce que n'a pas fait  
le pilote de l'avion  
rouge...**



**DSAC**

Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement



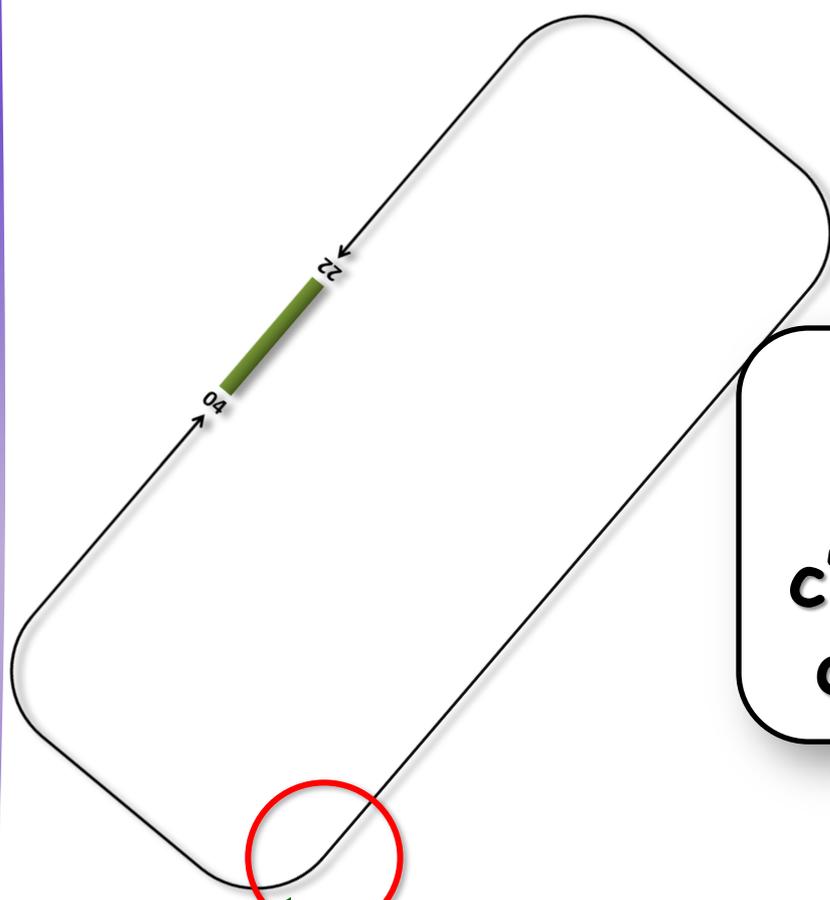
... et ce qu'aurait dû faire l'instructeur dans son bel avion bleu !



DSAC

Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie



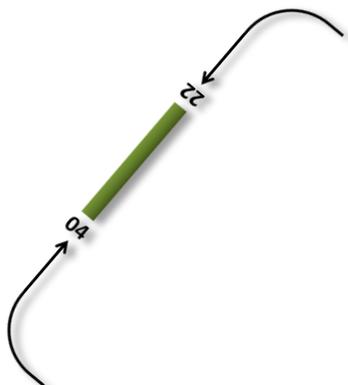
Quand le circuit est publié intégralement, c'est facile de repérer le début de vent-arrière...



DSAC

Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement



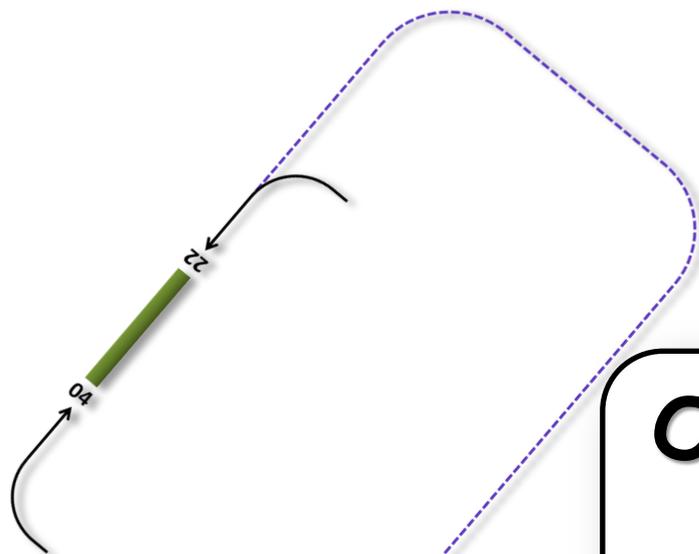
**C'est plus discutable  
quand on n'a que les  
amorces de circuit !**



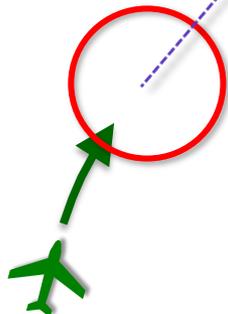
**DSAC**

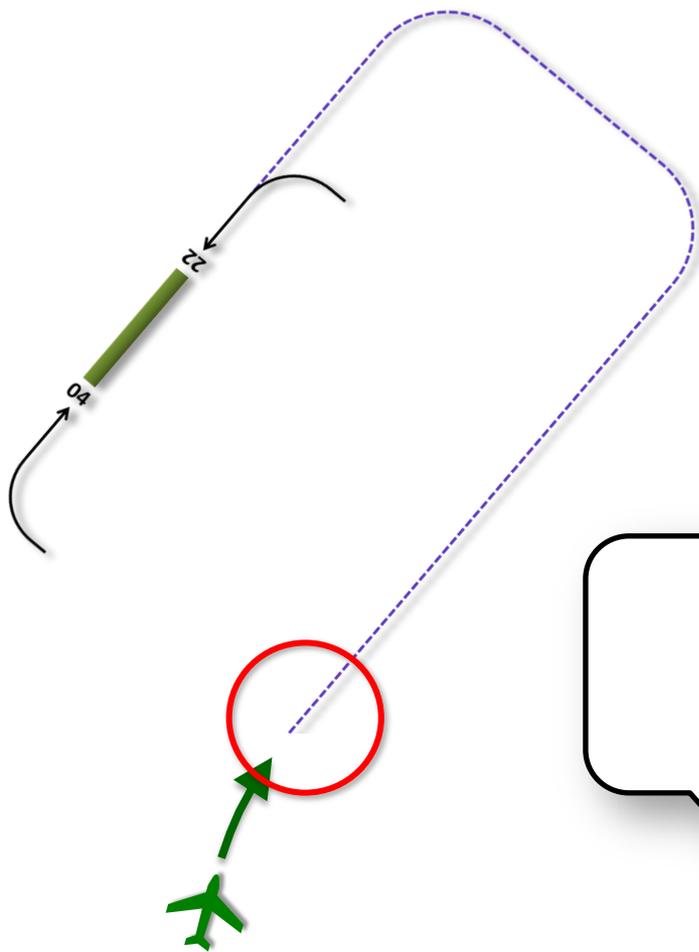
Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement



On dit que le début de vent-arrière, c'est là ?...





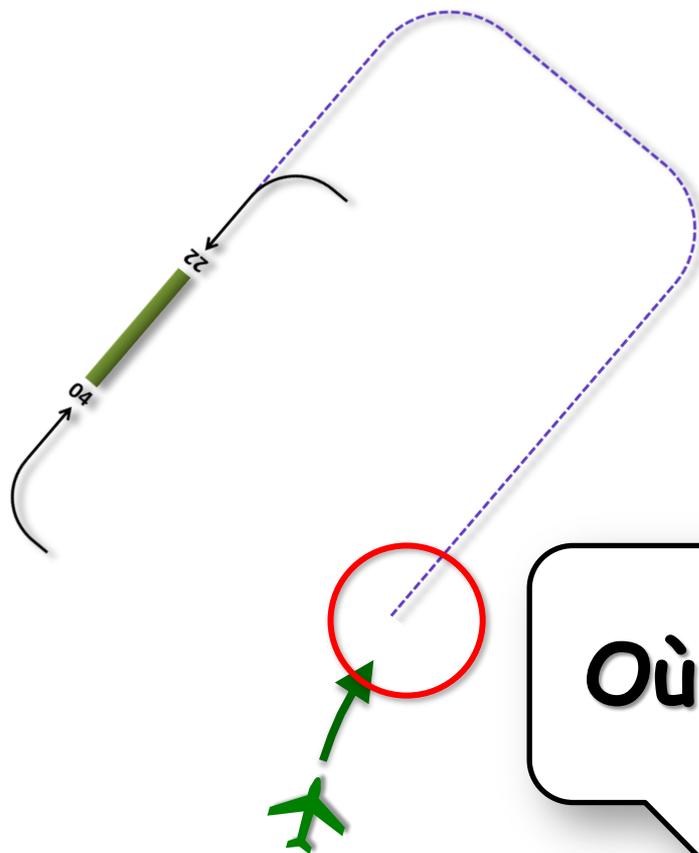
Où là ?...



DSAC

Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement



Où bien là ?...



DSAC

Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement

6. Vent arrière, travers mi-piste;

6bis. Fin de vent arrière;

7. Entrée en base (à l'exception du circuit);

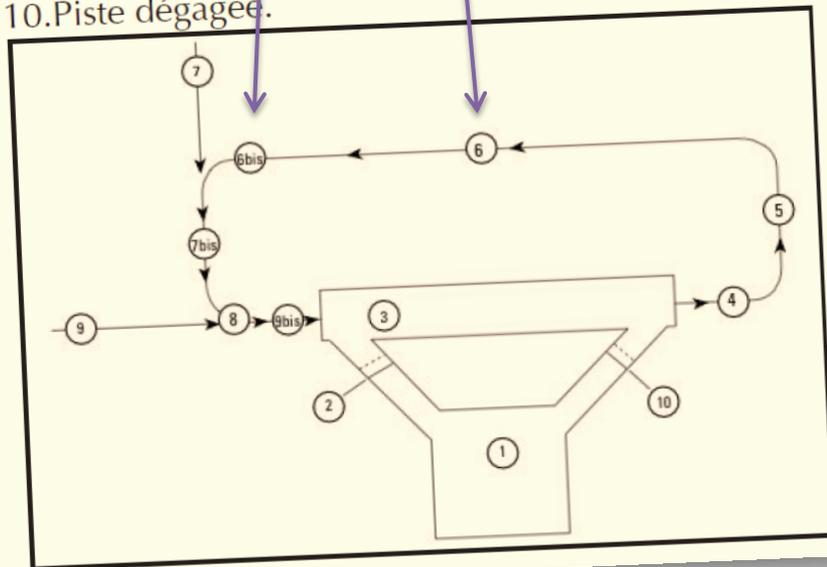
7bis. Base;

8. Dernier virage;

9. Longue finale (à la hauteur du circuit);

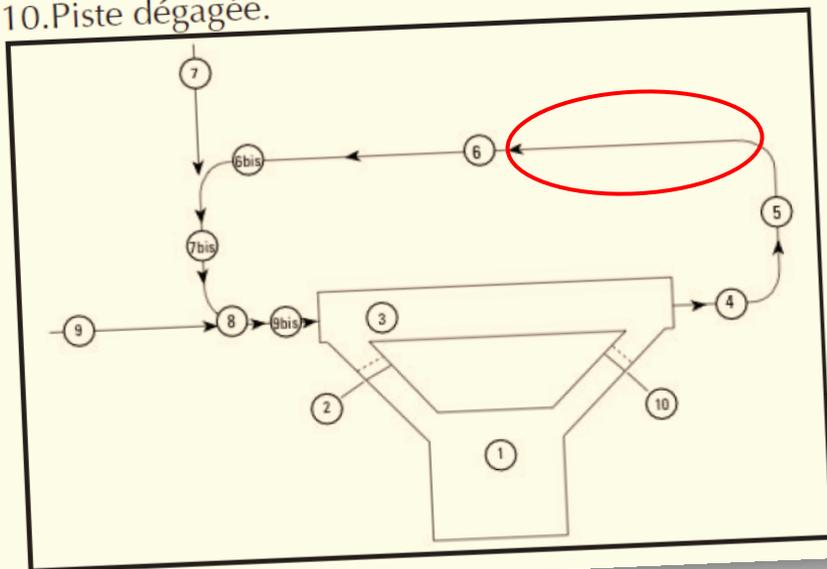
9bis. Finale;

10. Piste dégagée.



**Voilà le circuit type de  
l'arrêté du 17 juillet 1992**

- 6. Vent arrière, travers mi-piste;
- 6bis. Fin de vent arrière;
- 7. Entrée en base (à l'exception du circuit);
- 7bis. Base;
- 8. Dernier virage;
- 9. Longue finale (à la hauteur du circuit);
- 9bis. Finale;
- 10. Piste dégagée.

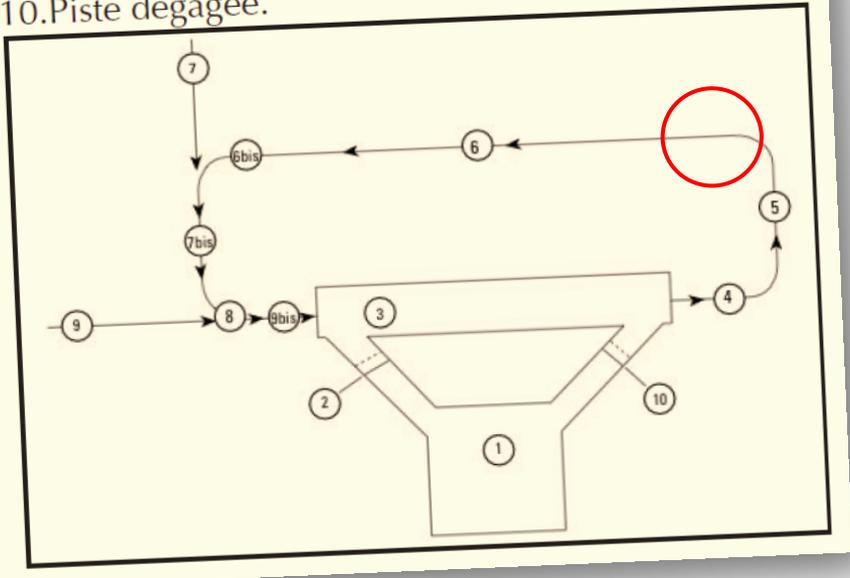


**Quelque part  
avant le travers  
mi-piste ?**

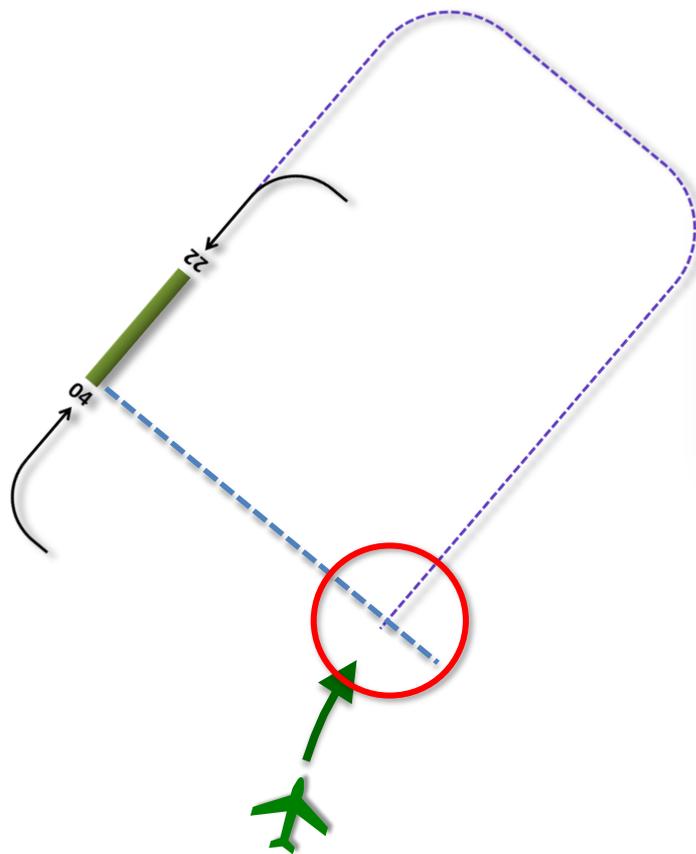


- 6. Vent arrière, travers mi-piste;
- 6bis. Fin de vent arrière;
- 7. Entrée en base (à l'exception du circuit)
- 7bis. Base;
- 8. Dernier virage;
- 9. Longue finale (à la hauteur du circuit);
- 9bis. Finale;
- 10. Piste dégagée.

**Ou plus précisément avant le travers de l'entrée de piste opposée au QFU en service ?**



DSAC



Ce qui aurait le mérite  
de se baser sur un  
repère identifiable...



# Conclusion

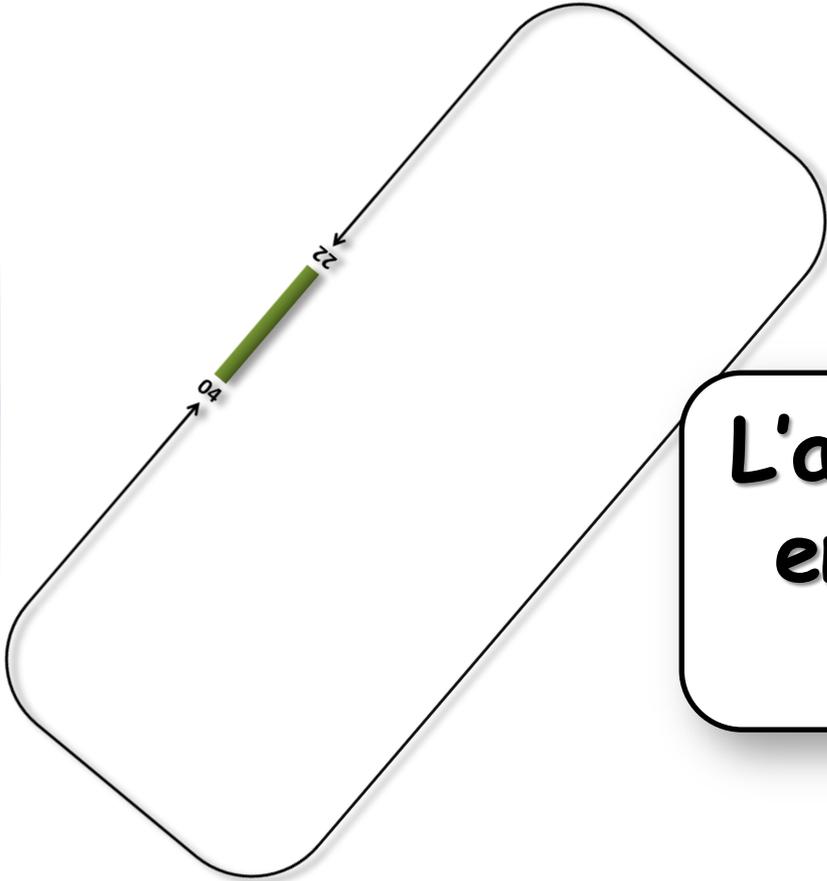


Quoi qu'en pensent  
certains...

# Conclusion



... la réglementation  
n'impose souvent que de  
simples règles de bon sens !



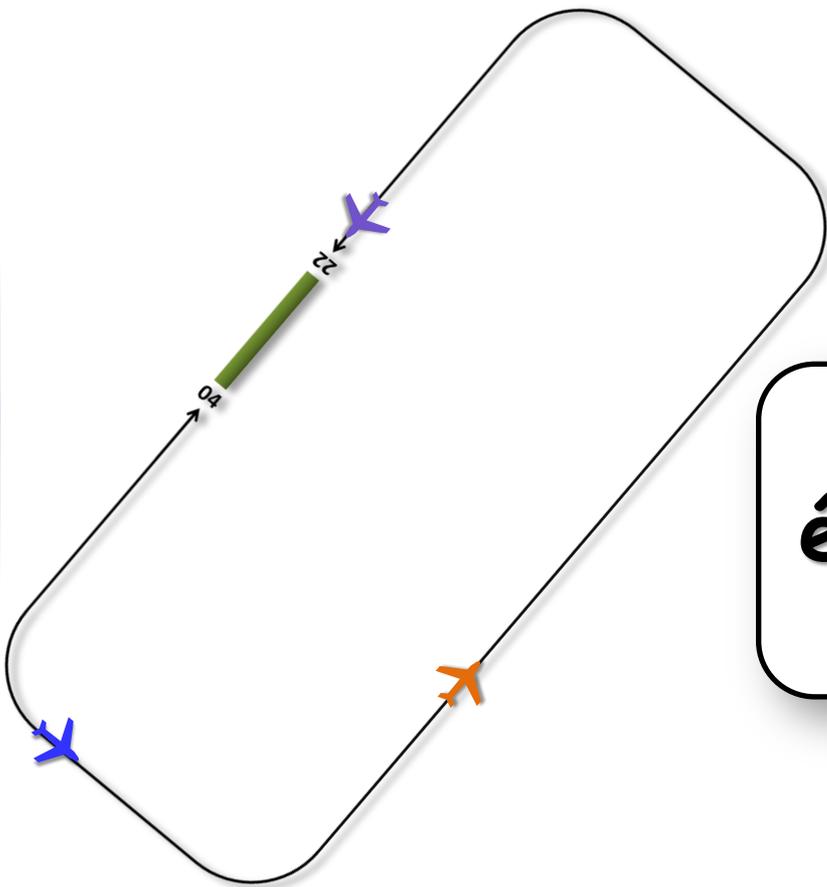
L'arrivée sur un terrain en auto-info réclame de la prudence...



DSAC

Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement



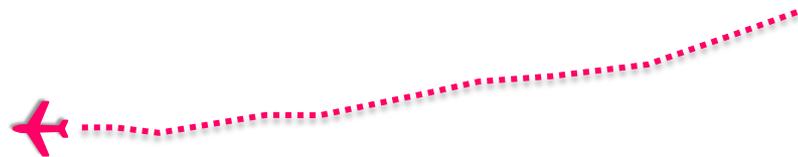
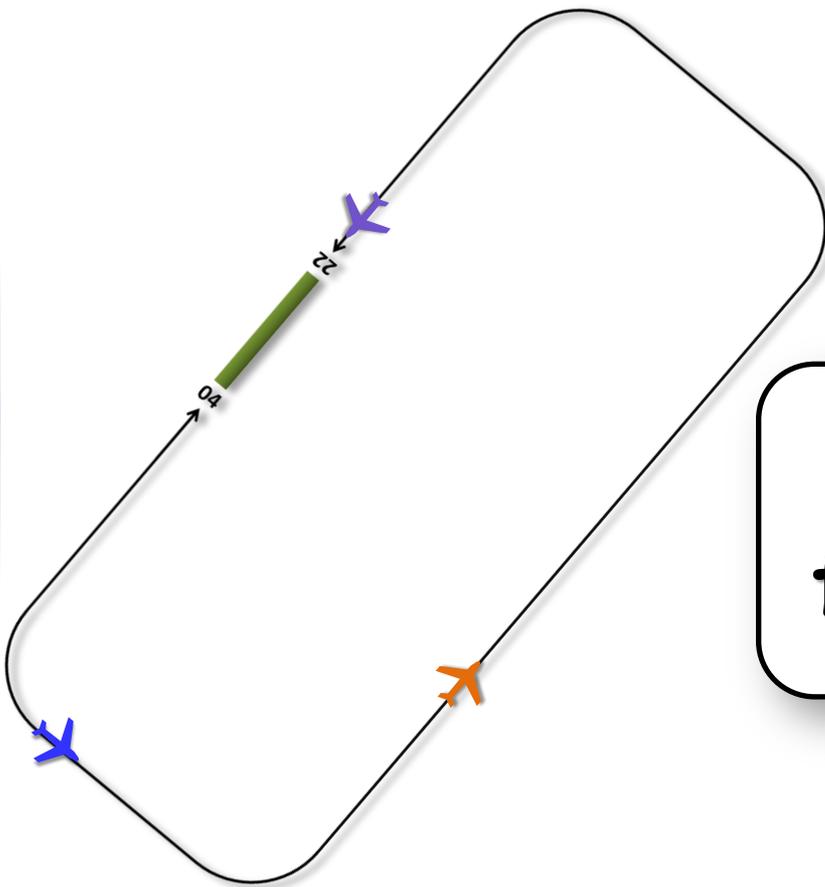
... notamment pour évaluer le trafic qui s'y trouve déjà...



DSAC

Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement



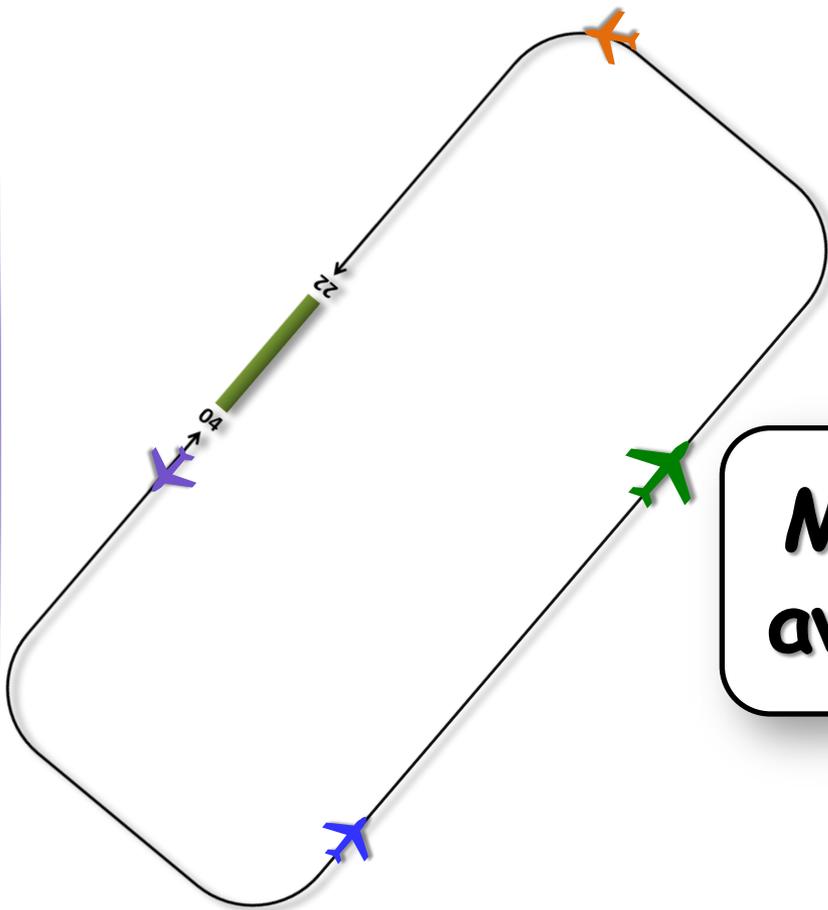
... et pouvoir faire face à un imprévu !



DSAC

Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement



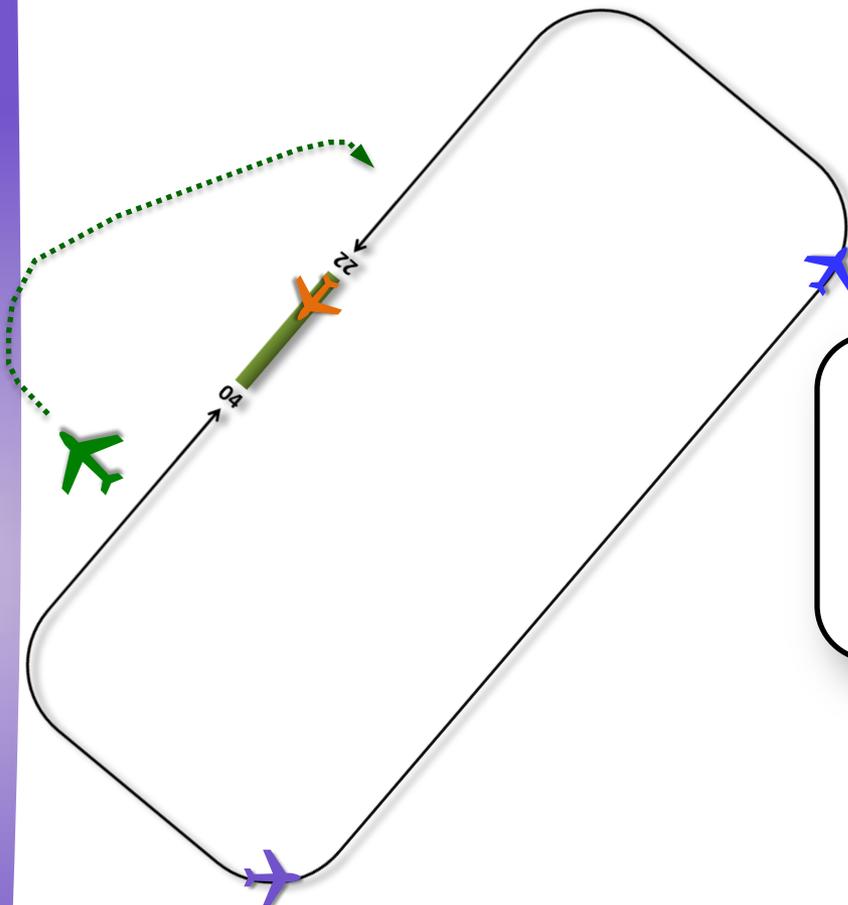
**Mais une fois que vous avez intégré le circuit...**



**DSAC**

Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement



... libre à vous d'agir selon les besoins de votre leçon.



DSAC

Direction générale

Ministère de l'Écologie, du Développement

# En plus clair...



DSAC



Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

# Intégrer un aérodrome en auto-information par un encadrement n'est pas permis par la réglementation.

Et surtout ce n'est  
pas prudent.



DSAC



Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

© 2014 Stéphane HUNAUT  
DSAC Nord

06 80 58 51 16

[stephane.hunault@aviation-civile.gouv.fr](mailto:stephane.hunault@aviation-civile.gouv.fr)



DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie