

Gestion de la piste

- Notion de pistes parallèles
- Alignement conditionnel
- Notion de piste occupée
- La remise de gaz

Notion de pistes parallèles

Méthode

1. Définition

Deux pistes parallèles sont dites **indépendantes** si leurs axes sont séparés de **760m ou plus**. Dans le cas contraire, elles sont dites **liées**.

Ce choix des 760m est une règle propre à IVAO pour simplifier la situation. Elle ne respecte pas la réglementation nationale bien plus complexe.

Cette fiche présente la gestion de pistes parallèles telle que prescrite par la réglementation. Il peut être décidé, sur certains terrains, d'appliquer des mesures moins restrictives : **celles-ci sont alors renseignées dans le MANEX.**

2. Gestion de pistes indépendantes

Deux pistes parallèles **indépendantes** se gèrent indépendamment l'une de l'autre : les mouvements réalisés sur l'une des deux pistes n'influent pas sur ceux réalisés sur la piste parallèle.

Exemple : à Montpellier, il est possible d'autoriser simultanément des décollages en pistes 30L et 30R, **sans attendre que l'une des deux pistes soit libérée.**

Toutefois, **il est nécessaire de considérer la trajectoire après l'envol** : autoriser simultanément au décollage deux trafics **dont les trajectoires convergeraient après l'envol** n'est pas pertinent.

Le numéro d'ordre est également **propre à chaque piste** : un A320 en finale piste 30R peut-être numéro 1 sur la piste 30R, et un DR400 en finale piste 30L également numéro 1 piste 30L.

3. Gestion de pistes liées

Sur deux pistes parallèles liées, **un mouvement ne peut être autorisé que sur une seule piste à la fois.**

3.1 Cas d'une arrivée

Lorsqu'un atterrissage a lieu sur une piste, **aucun décollage, atterrissage, touché, passage bas, etc. ne peut être autorisé sur la piste parallèle**, tant que le trafic à l'arrivée n'a pas contrôlé sa vitesse.

Le contrôleur peut considérer qu'un trafic à l'arrivée a **contrôlé sa vitesse** lorsque **le pilote lui indique explicitement**, ou lorsque le contrôleur **constate visuellement que l'aéronef a posé les roues et freiné de manière significative** au point d'être certain que ce trafic ne remettra pas les gaz et ne sortira pas de piste.

3.2 Cas d'un départ

Lorsqu'un décollage, touché, passage bas, etc. a lieu sur une piste, **aucun décollage, atterrissage, touché, passage bas, etc. ne peut être autorisé sur la piste parallèle**, tant que le trafic autorisé n'a pas libéré la piste.

3.3 Cas d'un alignement, d'une remontée de piste, d'une traversée de piste

Un alignement seul, une remontée de piste et une traversée de piste n'**empêchent aucun mouvement sur la piste parallèle**.

3.4 Numéro d'ordre

Le numéro d'ordre est **commun aux deux pistes parallèles**. Si un A320 est en courte finale sur une piste, et un DR400 en base sur la piste parallèle, l'A320 est n°1 et le DR400 n°2 **même s'ils effectueront des mouvements sur des pistes distinctes**.

3.5 Gestion de la turbulence de sillage

La gestion de la turbulence de sillage est **commune aux deux pistes parallèles** : par exemple, si deux départs successifs ont lieu, il faut tenir compte d'une éventuelle séparation liée à la turbulence de sillage, **même si ces deux trafics partent de pistes différentes**.

Alignement conditionnel

Méthode

1. Identifier la situation

Les prérequis pour un alignement conditionnel sont :

- Un trafic est **prêt au départ**
- Ce trafic **ne peut pas partir immédiatement** en raison d'un trafic à l'arrivée **sur la même piste** (atterrissage, toucher ou stop and go) ou au départ **sur la même piste et d'une intersection en amont**.
- Le trafic à aligner pourra partir **dès que l'arrivée ou le départ aura libéré la piste**

La traversée conditionnelle n'existe pas : la clairance de traversée de piste ne pourra être donnée que lorsque l'avion à l'atterrissage ou au décollage aura passé l'intersection.

2. Acquisition du visuel

Pour réaliser un alignement conditionnel, le trafic à aligner **doit avoir le trafic à l'arrivée ou au départ en vue**. Lors de la demande, il faut préciser :

- Le **type d'aéronef** à l'arrivée ou au départ
- La **position** de l'aéronef à l'arrivée ou au départ

“

TWR : Air France 12 AB, un DR400 en finale [au départ du seuil], rappelez en vue

AFR12AB : Je rappelle en vue d'un DR400 en finale [au départ], Air France 12 AB

AFR12AB : DR400 en finale [au départ] en vue, Air France 12 AB

“

TWR : Speedbird 123, DR400 on final [departing from threshold], report in sight

BAW123 : We will report DR400 on final [departing] in sight, Speedbird 123

BAW123 : DR400 on final [departing] in sight, Speedbird 123

3. Instruction d'alignement

Un alignement conditionnel est une opération risquée : une mauvaise compréhension de la part du pilote serait dangereuse. La **rigueur de la phraséologie** est essentielle pour maîtriser ce risque.

“

TWR : Air France 12 AB, derrière le DR400 en finale [au départ] piste 09, alignez-vous et attendez piste 09, intersection N, derrière

AFR12AB : Derrière le DR400 en finale [au départ], on s'aligne et on attend piste 09, intersection N, derrière

“

TWR : Speedbird 123, behind DR400 on final [departing] runway 09, line-up and wait runway 09, intersection N, behind

BAW123 : Behind DR400 on final [departing] runway 09, line-up and wait runway 09, intersection N, behind

Il est important de surveiller le collationnement pour **corriger toute erreur ou doute**.

4. Suivi de l'alignement conditionnel

Le suivi de la situation permet de s'assurer de la bonne compréhension de l'instruction. Surveiller régulièrement que :

- Le trafic à aligner **maintient avant le point d'attente** tant que le trafic en finale n'a pas passé l'intersection
- Le trafic en finale **poursuit son arrivée** (pas de remise des gaz notamment)
- Le trafic à aligner **s'aligne et attend** après le passage du trafic à l'arrivée

5. Annulation de l'alignement conditionnel

Avant que le trafic à aligner ait commencé son alignement, et quelle que soit la raison, il est possible d'annuler l'alignement conditionnel avec la phraséologie suivante :

“

TWR : Air France 12 AB, annulez dernière clairance, maintenez avant point d'attente N piste 09, je vous rappelle

AFR12AB : On maintient avant point d'attente N piste 09, Air France 12 AB

“

TWR : Speedbird 123, cancel last clearance, hold short of holding point N runway 09, I call you back

BAW123 : We hold short of holding point N runway 09, Speedbird 123

La phraséologie précédente peut être modifiée afin d'intégrer la raison de l'annulation. Dans tous les cas les éléments ci-dessus doivent être présents.

En cas de **remise des gaz** du trafic à l'arrivée, il est vivement recommandé d'annuler l'alignement conditionnel, afin de lever toute ambiguïté. Il sera possible d'aligner le trafic dès que le trafic à l'arrivée en remise des gaz aura passé l'intersection.

Notion de piste occupée

Méthode

1. Objectif

Déterminer le moment où une piste est occupée et où aucune clairance de décollage, atterrissage ou traversée de piste ne peut être accordée.

Autoriser un avion sur une piste occupée est interdit : c'est une entrave à la sécurité.

2. Identifier la situation

La piste est considérée comme occupée lorsque :

- un aéronef est **sur, ou au dessus de la piste**
- un aéronef est **autorisé à utiliser la piste**

3. Levée de l'occupation

La piste est libérée lorsque :

- L'aéronef sur la piste a **entièrement dégagé la piste**. C'est-à-dire qu'il a **entièrement franchi la marque du point d'attente**.
- L'aéronef au départ a **franchi le seuil de piste opposée** ou a **entamé un virage**

Le cas d'un aéronef en remise de gaz est identique à celui d'un départ.

4. Annulation de clairance

Si, par erreur, vous clarez un aéronef sur une piste occupée, il est toujours temps de corriger la situation :

“

TWR : Air France 12 AB, annulez dernière clairance, [donner la nouvelle instruction], piste engagée.

AFR12AB : Roger, [collationnement nouvelle instruction], AFR12AB.

”

TWR : Air France 12 AB, cancel last clearance, [give new instruction], runway occupied.

AFR12AB : Roger, [readback new instruction], AFR12AB.

À titre d'exemple, dans le cas d'un aéronef autorisé à décoller mais qui n'aurait pas encore passé le point d'attente :

TWR : Air France 12 AB, annulez dernière clairance, maintenez avant point d'attente G piste 34, piste engagée.

5. Interruption décollage

Dans le cas d'un aéronef qui **a commencé à s'élancer sur la piste**, il est possible de lui demander d'interrompre le décollage avec la phraséologie suivante :

“

TWR : Air France 12 AB, stoppez immédiatement, Air France 12 AB, stoppez immédiatement, un aéronef sur la piste.

AFR12AB : Je stoppe AFR12AB.

“

TWR : Air France 12 AB, stop immediately, Air France 12 AB, stop immediately, aircraft on the runway.

AFR12AB : Stopping, AFR12AB.

La remise de gaz

Méthode

1. Identifier la situation

Cette situation se caractérise par :

- un aéronef en **finale**.
- une **incapacité (du pilote ou de l'ATC) de poursuivre l'approche** jusqu'à l'atterrissage.

2. Remise de gaz IFR

La remise de gaz d'un trafic IFR s'effectue en 2 temps. Le contrôleur ordonne d'abord la remise de gaz en donnant la procédure à suivre. Puis, une fois que l'aéronef s'établit en montée, le contrôleur le transfère à l'approche.

“

TWR : Air France 12 AB, remettez les gaz, API standard.

AFR12AB : Je remet les gaz, API standard, AFR12AB

“

TWR : Air France 12 AB, go around, standard missed approach procedure.

AFR12AB : Going around, standard missed approach procedure, AFR12AB.

Il est conseillé, dans la mesure du possible, de **préciser la raison de cette décision**.

Il suffit ensuite de **transférer l'avion à l'approche**.

Il faut impérativement le faire dans un message séparé de celui donnant l'ordre de la remise de gaz.

3. Remise de gaz VFR

La remise de gaz d'un trafic VFR se gère, elle, en un seul temps puisque le trafic devra ensuite se diriger vers la vent arrière.

“

TWR : F-LO, remettez les gaz, rappelez vent arrière main gauche.

FHOLO : Je remet les gaz et rappelle vent arrière, F-LO.

“

TWR : G-LO, go around, report left hand downwind.

GHOLO : Going around, report left hand downwind, GHOLO.

Par défaut, le trafic VFR poursuivra dans l'axe de piste jusqu'à l'étape de vent traversier. Il est toujours possible de lui faire dégager l'axe plus tôt :

TWR : F-LO, remettez les gaz, dégagez l'axe à droite, rappelez vent arrière.

TWR : G-LO, go-around, vacate runway axis by the right, report downwind.

Attention à bien faire toutes les informations trafic nécessaires.

4. Suivi de la situation

Le suivi de la situation permet de s'assurer de la bonne compréhension de l'instruction. Surveiller régulièrement que :

- Le trafic est bien en montée et suit les instructions données.
- Aucune autre autorisation sur la piste n'est donnée tant que le trafic en remise de gaz ne l'a pas libérée. (voir la [Fiche sur l'occupation de piste](#)).