

Le circuit avec un IFR en finale

Méthode

1. Identifier la situation

Cette situation se caractérise par :

- la **présence d'un VFR en vent arrière**
- la **présence d'un IFR en finale**

2. Choix de l'ordre

Il se pose la question de l'ordre : qui du VFR en vent arrière et de l'IFR en finale passera en premier ? L'utilisation du **vecteur vitesse à 1 minute** permet de se faire une idée du choix le plus pertinent.

Le choix de l'ordre est très dépendant du terrain (nécessité de remonter la piste pour l'IFR, ...) et d'autres facteurs, comme les intentions du pilote VFR. L'expérience permet de mieux appréhender l'alternative.

3. Mise en place de l'ordre

Cas n°1 : IFR en premier

Il faut tout d'abord **rendre compte de ce choix au pilote IFR**. Il est possible :

- de **l'autoriser** dès à présent à l'atterrissage
- de lui demander de **continuer l'approche** si la piste est toujours occupée

Nous traiterons ici uniquement la première possibilité

“

TWR : Air France 12 AB, trafic DR400 en vent arrière main droite, piste 35R, autorisé atterrissage, vent 030°, 10 nœuds

AFR12AB : DR400 en vue, piste 35R, j'atterris, Air France 12 AB

“

TWR : Speedbird 123, trafic DR4000 right hand downwind, runway 35R, cleared to land, wind 030° 10 knots

BAW123 : DR400 in sight, runway 35R, cleared to land, Speedbird 123

Il faut ensuite avertir le DR400 de la présence de l'IFR :

“

TWR : F-ZI, numéro 2, trafic précédent A320, 7 nautiques finale, attention à la turbulence de sillage, rappelez finale piste 35R.

FBTZI : Numéro 2 derrière l'A320 en finale, je rappelle finale piste 35R, F-ZI

“

TWR : G-CH, number 2, preceding traffic A320, 7 miles final, caution wake turbulence, report final runway 35R.

GMACH : Number 2 behind A320 on final, we will report final runway 35R, G-CH

La mention "attention à la turbulence de sillage" est obligatoire si **le premier est de catégorie de turbulence de sillage supérieure au second.**

Cas n°2 : VFR en premier

Il faut tout d'abord **rendre compte de ce choix au pilote VFR** en appliquant la méthode présentée dans la fiche Gestion du circuit de piste : 1 VFR, le VFR est ici numéro 1.

Il faut ensuite avertir l'IFR de la présence du VFR :

“

TWR : Air France 12 AB, numéro 2, trafic précédent DR400 en base main droite, continuez approche piste 35R.

AFR12AB : Numéro 2, DR400 en vue, je continue approche piste 35R, Air France 12 AB

“

TWR : Speedbird 123, number 2, preceding traffic DR400 on right hand base, continue approach runway 35R.

BAW123 : Number 2, DR400 in sight, continue approach runway 35R, Speedbird 123

SI l'IFR rattrape trop le VFR, empêchant l'atterrissage des deux avions dans cet ordre, il est possible de faire remettre les gaz au VFR et le remettre dans le circuit en portant attention aux autres trafics VFR s'il y en a.

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

4. Suivi de la situation

Quel que soit le choix effectué à l'étape 2, l'attention du contrôleur doit être portée sur les éléments suivant :

- le numéro 2 **maintient une distance suffisante avec le numéro 1**
- aucun des deux trafic **ne dévie anormalement de sa trajectoire**

Revision #4

Created 20 February 2025 00:32:16 by Liam Iveton

Updated 28 April 2025 23:33:43 by Liam Iveton