


# Sélectionner la piste en service

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

---

## 1. Choix des pistes en service

Le contrôleur tour est responsable du choix de la ou des piste(s) en service.

Dans la majorité des cas, le choix de la ou des piste(s) en service est fait en fonction du vent afin de permettre le décollage et l'atterrissage face au vent. D'autres facteurs peuvent être déterminants (e.g disponibilité de procédure d'approche aux instruments, procédure moindre bruit...)

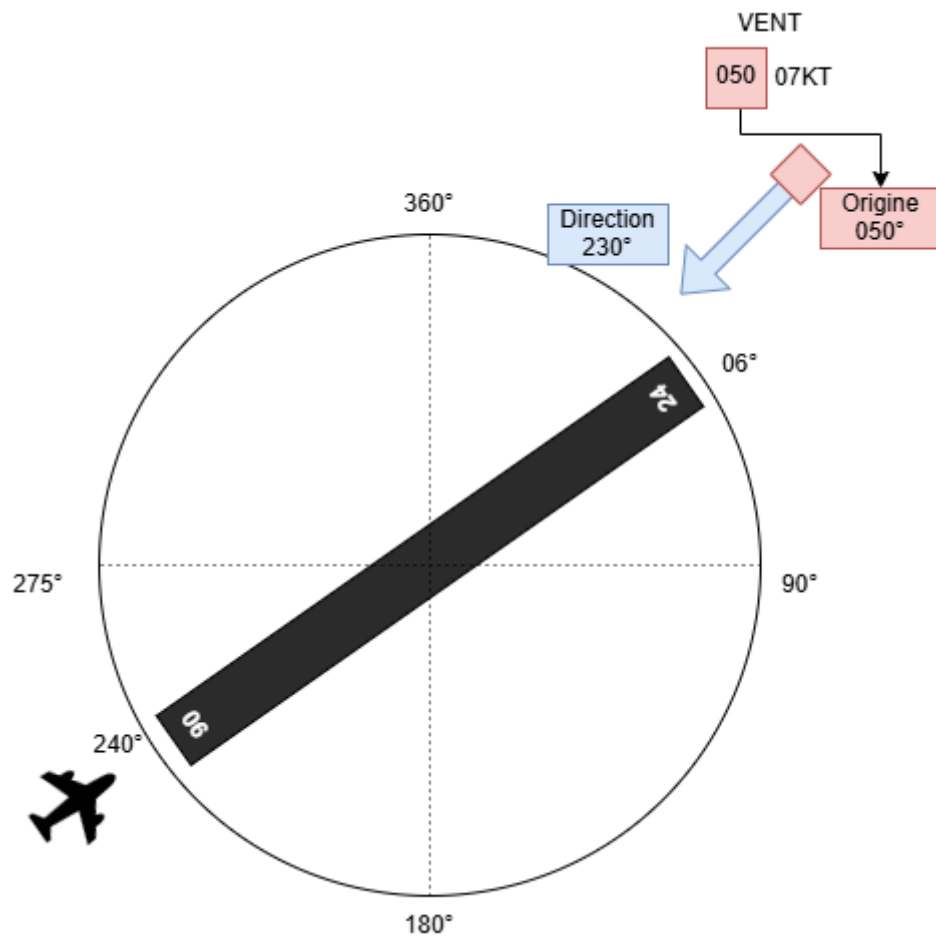
Si un aérodrome comporte plusieurs pistes, le contrôleur peut mettre en service plusieurs pistes (e.g. *LFPG*) ou choisir une configuration de pistes spécialisées (i.e une piste dédiée aux décollages et une piste dédiée aux atterrissages) (e.g. *LFPO*, *LFBO*, *LFLL*, *LFMN*).

Il est nécessaire de se référer au MANEX de l'aérodrome qui fixe et liste les règles d'utilisation et de choix des pistes. Les MANEX sont disponibles dans la partie ATC du site [IVAO France](https://www.ivoa.fr/).

Le contrôleur tour doit analyser le METAR et le TAF afin de choisir la ou les piste(s) à mettre en service et, si possible, éviter de devoir changer de configuration.

---

*Exemple : sur un aérodrome ayant une piste 06/24, le vent vient du 050° pour 7 kt; la piste mise en service sera donc la piste 06 (en excluant l'influence de tous les facteurs autre que le vent)*



En cas de changement de piste en service au cours d'une session de contrôle, il doit :

- Avertir tous les autres contrôleurs intéressés (sol et approche) de la nouvelle configuration ;
- Modifier son ATIS.

Revision #10

Created 2 March 2025 02:07:37 by Liam Iveton

Updated 28 April 2025 23:28:15 by Liam Iveton