





Utilisation de la piste

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs
A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

1. Introduction

La piste est l'endroit le plus critique sur un aérodrome. En tant que pilote ou contrôleur, vous devez impérativement respecter les règles de sécurité élémentaires présentées ci-après afin d'assurer votre propre sécurité ainsi que celle de tous les pilotes utilisant la piste.

2. Clairance

Sur un aérodrome contrôlé, **une autorisation de l'ATC est obligatoire** pour entrer sur une piste, y atterrir, en décoller, la traverser ou la remonter.

Ces autorisations (clairances) sont **systématiquement collationnées** par le pilote.

“

ATC : Rapidair 3245, alignez-vous piste 33 gauche et attendez
PIL : Je m'aligne piste 33 gauche et attends, Rapidair 3245

“

ATC : Rapidair 3245, alignez-vous piste 0 5 gauche, autorisé décollage immédiat, vent 0 60 degrés 10 nœuds
PIL : Je m'aligne piste 0 5 gauche et je décolle, Rapidair 3245

3. Piste occupée/piste dégagée

De manière générale, **une piste est considérée comme occupée si** :

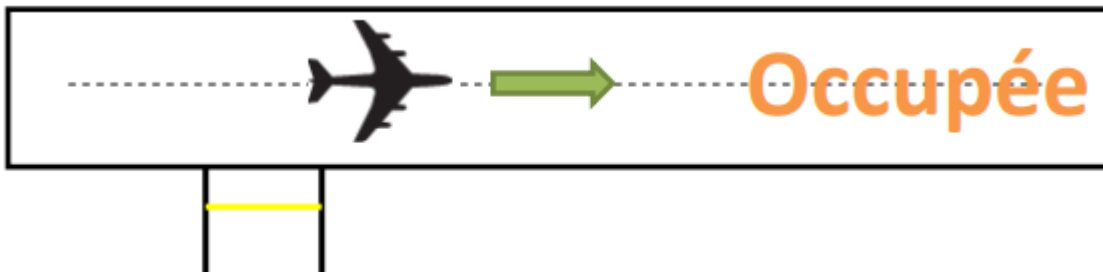
- Un aéronef au sol se trouve sur la piste elle-même, qu'il soit fixe ou mobile ;

- Un aéronef au sol se trouve sur une voie de circulation entre un point d'attente et cette piste ;
- Un aéronef à l'atterrissage se trouve entre le seuil de piste et son point de toucher des roues ;
- Un aéronef au décollage se trouve entre son point de lever des roues et l'extrémité de piste.

La piste est aussi considérée comme occupée si les cas précédents ne sont pas encore effectifs mais vont l'être :

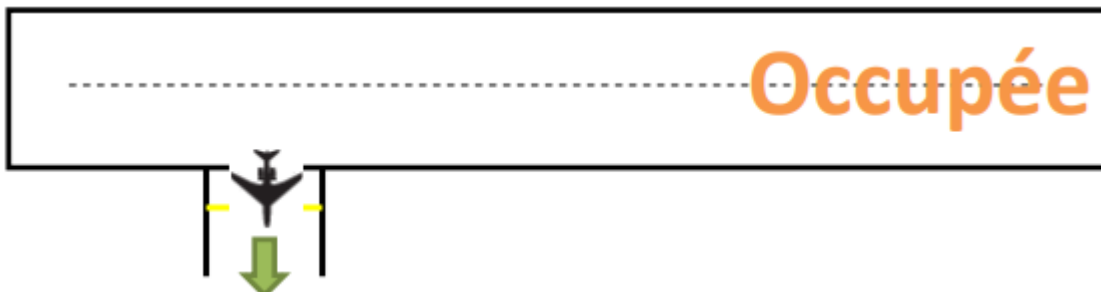
- Une clairance d'atterrissage a déjà été donnée à un aéronef et l'aéronef n'est pas encore sur ou au-dessus de la piste ;
- Une clairance de décollage a déjà été donnée à un aéronef derrière un point d'attente ;
- Une clairance de traversée ou de remontée de piste a été donnée à un aéronef même s'il n'est pas encore rentré sur la piste ou il n'a pas encore dégagé la piste ;
- Une clairance d'atterrissage a déjà été donnée sur une piste sécante et que l'avion n'a pas traversé la piste voulue ou qu'il n'est pas en cours de dégagement de la piste sécante ;
- Une clairance de décollage a déjà été donnée sur une piste sécante et que l'avion n'a pas traversé la piste voulue.

Si la piste n'est pas occupée, elle est considérée comme dégagée. Si un aéronef au décollage a engagé un virage et quitte l'axe de piste, la piste est considérée comme dégagée



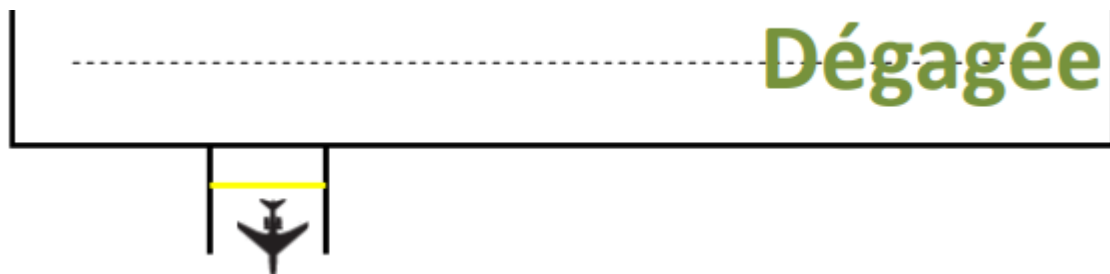
cas d'un aéronef

sur la piste en cours de roulage, de décollage, d'atterrissage ou à l'arrêt sur la piste



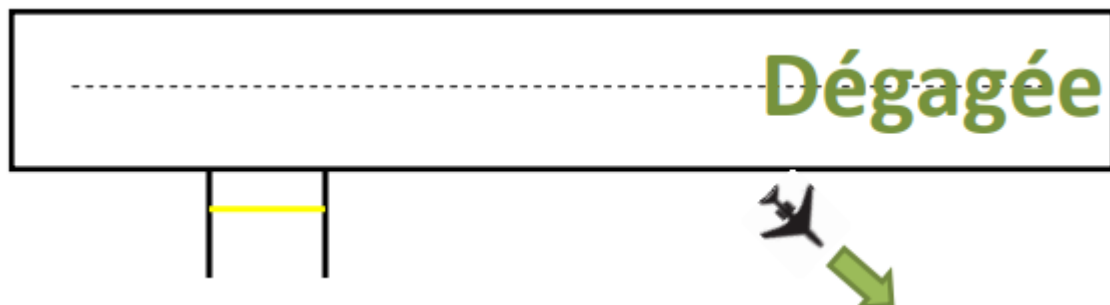
cas d'un aéronef en

cours de dégagement de piste mais le point d'attente non passé



cas d'un aéronef

ayant dégagé la piste et ayant passé le point d'attente



cas d'un aéronef

ayant entamé un virage après son envol

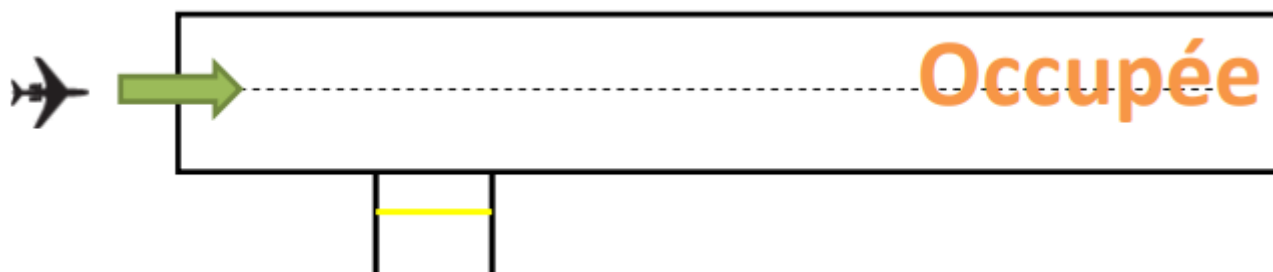


cas d'un aéronef ayant passé le seuil de piste après son envol



cas d'un aéronef

ayant reçu une clairance de décollage, de roulage ou d'alignement sur la piste



cas d'un

aéronef ayant reçu une clairance d'atterrissage

3.1 Conditions de décollage

Aucun décollage n'est possible si la piste est occupée **devant** l'aéronef

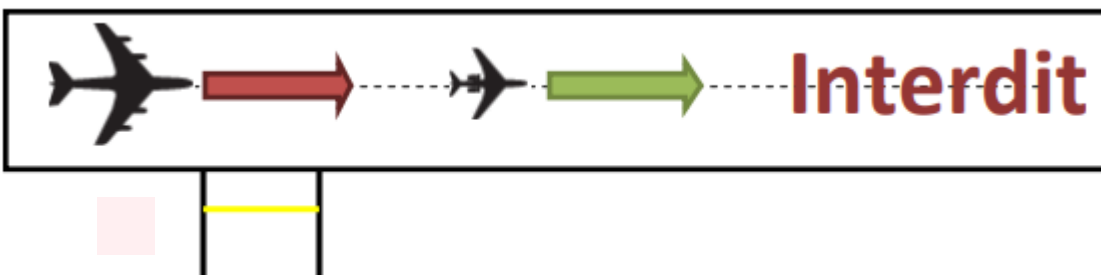
Un aéronef ne pourra pas décoller sur la piste si :

- Un décollage est prévu depuis une position en amont de la position l'aéronef ;
- Un aéronef est en mouvement ou immobilisé sur la piste en amont de la position de l'aéronef ;
- Un atterrissage est prévu.



cas d'un aéronef

ayant reçu une clearance de décollage avec un aéronef au point d'attente



cas d'un aéronef

ayant reçu une clearance de décollage avec un aéronef devant lui sur la piste



cas d'un aéronef

ayant reçu une clearance de décollage avec un aéronef derrière lui

3.2 Conditions d'atterrissage

Aucun atterrissage ne peut être effectué si la piste est occupée

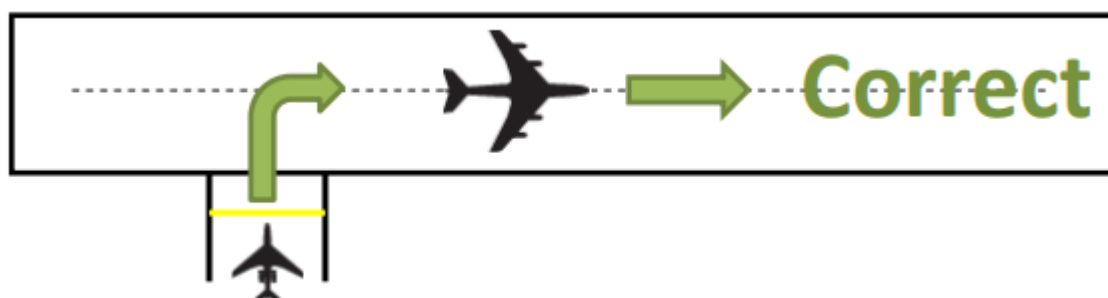
Un aéronef en vol contrôlé doit effectuer une remise de gaz s'il n'a pas obtenu une clearance d'atterrissage.

4. Séparations entre aéronefs sur la piste

4.1 Alignement derrière

Pour optimiser la séquence des aéronefs au départ, il est possible d'autoriser un aéronef à s'aligner derrière un autre qui n'a pas encore décollé ou est en cours de décollage.

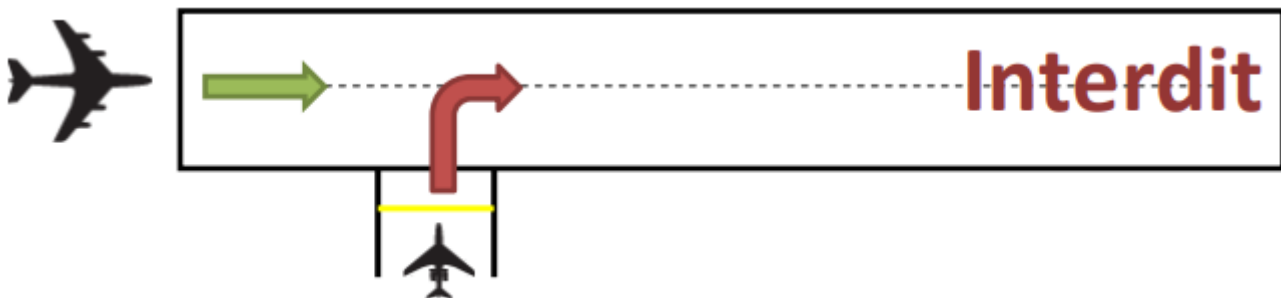
Il est aussi possible d'autoriser un aéronef à s'aligner derrière un aéronef qui vient d'atterrir ou qu'il vient de libérer la portion de piste devant le point d'attente (**clairance conditionnelle d'alignement**).



cas d'un aéronef

qui s'aligne derrière l'aéronef au décollage ou à l'atterrissage ayant libéré la portion de piste devant le point d'attente

Un aéronef ayant reçu une clairance d'alignement conditionnelle derrière un autre aéronef ne doit s'aligner uniquement s'il a effectivement l'aéronef en vue



cas d'un

aéronef qui s'aligne sans avoir en vue l'aéronef en finale après avoir reçu une clairance d'alignement conditionnelle

4.2 Multi alignement

Plusieurs aéronefs peuvent être alignés en même temps s'il n'y a que le premier aéronef qui décolle en premier.

Cette méthode est particulièrement utilisée dans les aéroports importants ayant beaucoup de points d'attente utilisables pour gérer les départs.

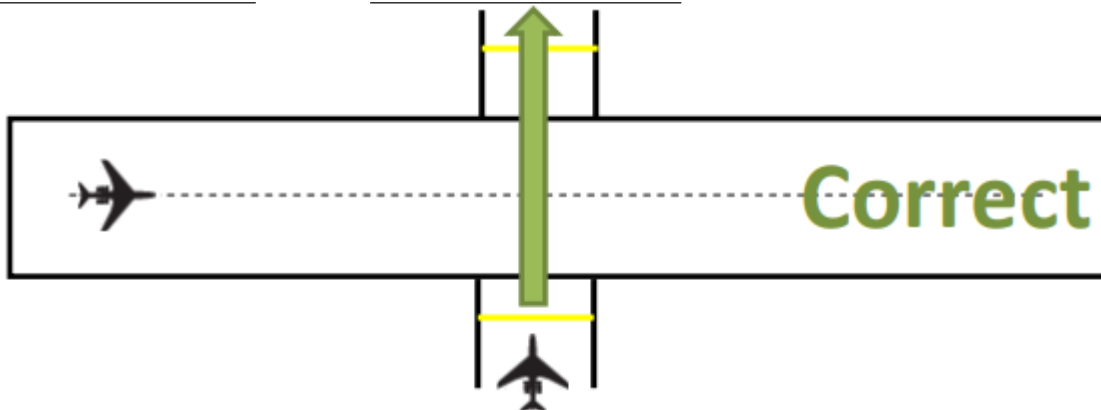


cas d'un aéronef qui

s'aligne sur la piste et décolle en premier (numéro 1) pendant qu'un autre aéronef est aligné sur la piste et attend sa clearance de décollage

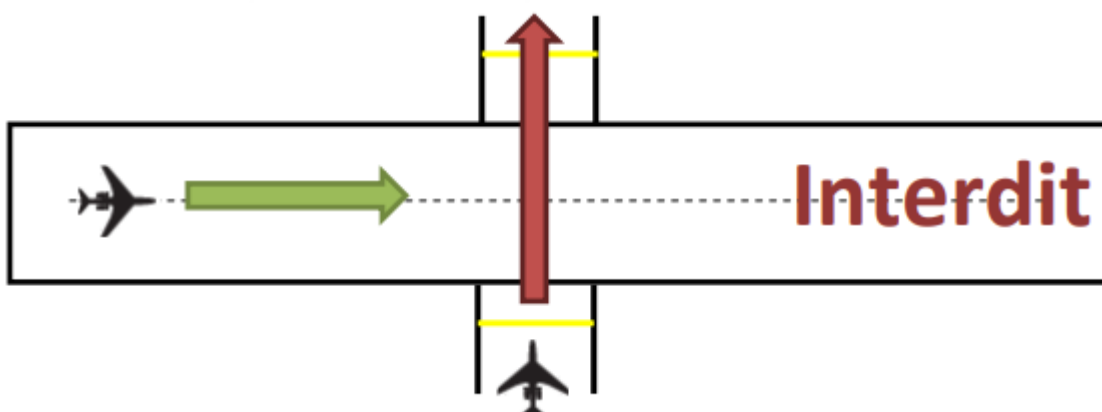
4.3 Traversée de piste

Sur certains aérodromes, une traversée de piste est nécessaire pour rejoindre une autre piste, une voie de circulation ou une aire de stationnement.



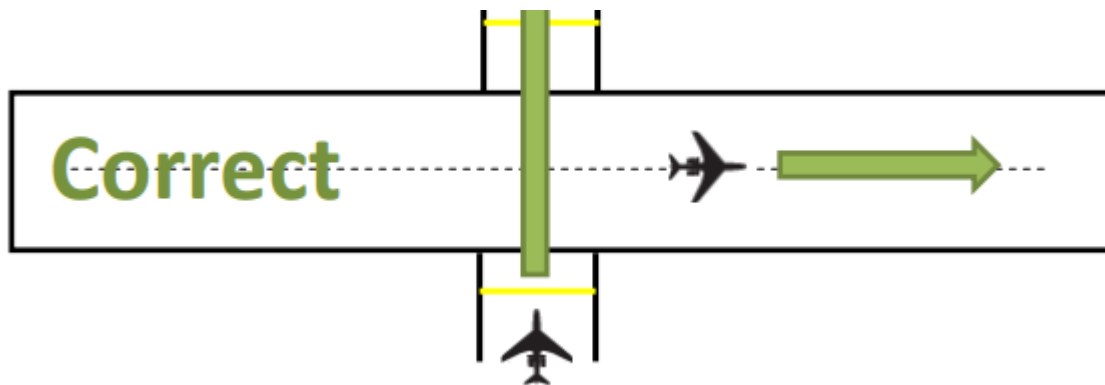
cas d'une traversée

de piste d'un aéronef quand un autre aéronef est immobile sur la piste



cas d'une traversée

de piste d'un aéronef quand un autre aéronef est en cours d'atterrissage ou de décollage



cas d'une

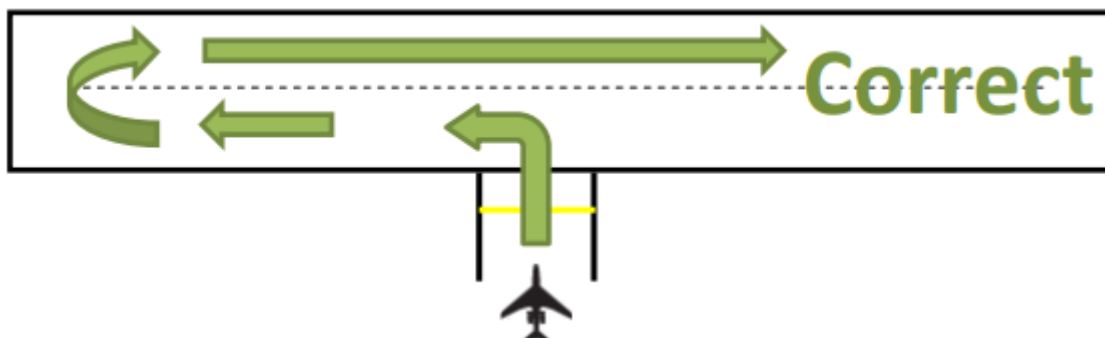
traversée de piste d'un aéronef alors qu'un aéronef décolle, roule ou atterrit sur la piste mais a libéré la portion de piste avant le point d'attente

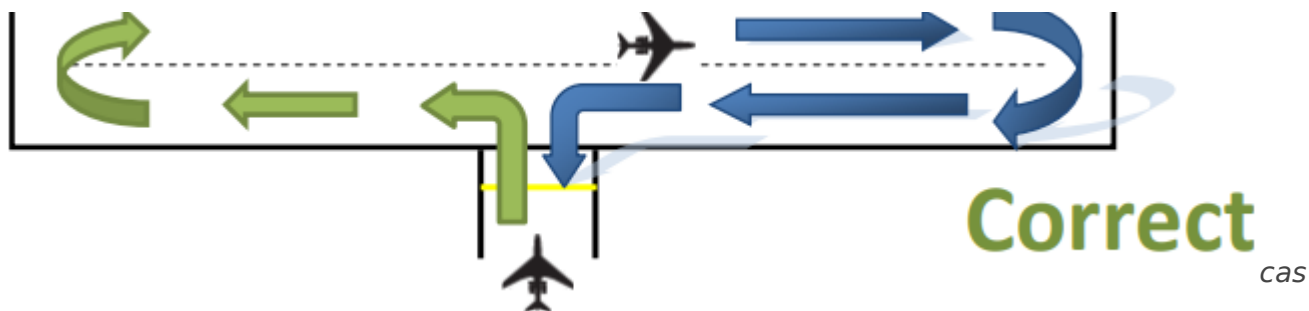
Les clairances de traversée conditionnelles derrière un aéronef à l'atterrissage sont interdites

4.4 Remontée de piste

Certains aérodromes ne possèdent pas beaucoup de points d'attente ou n'en ont qu'un. Si un aéronef a besoin de la longueur de piste totale pour décoller, il peut être nécessaire de remonter la piste (*backtrack* en anglais) depuis le point d'attente.

La remontée de piste ne peut se faire que si la piste est dégagée





complexe d'optimisation de gestion de la piste à voie de circulation unique (LFKF par exemple)

Un aéronef est à l'atterrissage. Une fois qu'il a dégagé la portion de piste avant le point d'attente, le second aéronef reçoit une clairance de remontée de piste pour libérer l'unique voie de circulation. Il attendra que le premier aéronef venant d'atterrir fasse demi-tour, remonte la piste à son tour et dégage la piste pour pouvoir recevoir sa clairance de décollage.

Revision #12

Created 21 February 2025 23:23:26 by Liam Iveton

Updated 6 May 2025 14:43:12 by Liam Iveton