

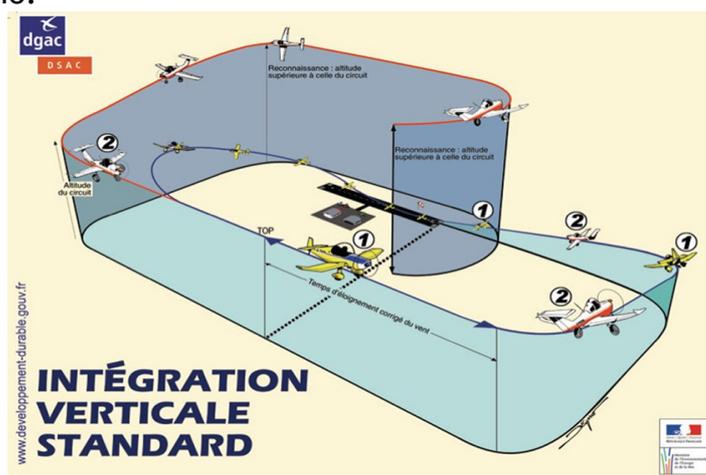
LECON N° 27
DIFFERENTES INTEGRATIONS GUIDEES DANS LE CIRCUIT
PRIORISATION DANS LE CIRCUIT (PNC)

V3 BRS

Ce que tu vas apprendre	En fonction des demandes d'un contrôleur/agent AFIS , apprendre à intégrer un circuit d'aérodrome dans différentes configurations, tout en assurant la priorité des actions (PNC)	Année	Item
		3	27
Les mots-clefs à retenir	Intégration standard, directe, semi-directe - Règle PNC	Ce que tu dois faire	
Ce que tu dois réviser	Radiocommunication, circuit d'aérodrome	Briefings 12, 16 & 26	

A) INTEGRATION STANDARD

L'intégration verticale standard peut être proposée par un agent AFIS ou requise par un contrôleur. Les conditions sont les mêmes qu'en auto-information, sauf avis contraire. La différence sera liée au collationnement radio.



B) INTEGRATIONS NON STANDARD

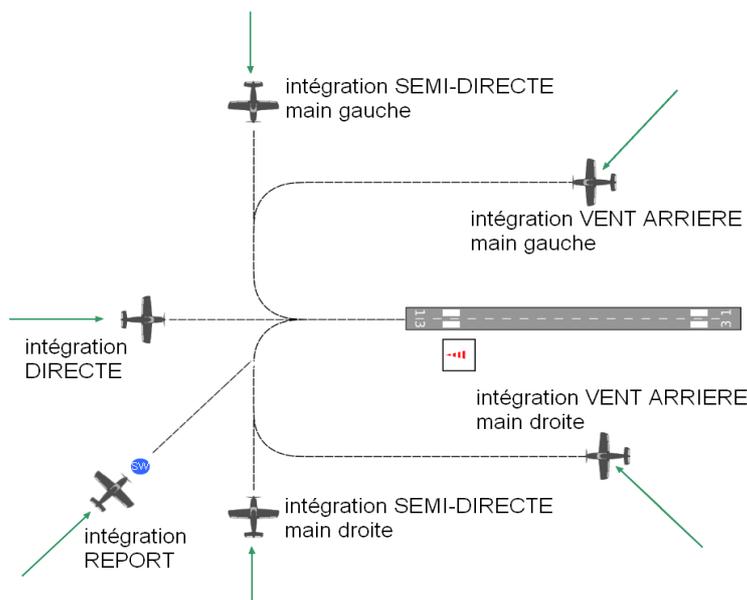
Sur proposition d'un agent AFIS ou consigne d'un contrôleur, l'intégration du circuit peut se faire :

- En milieu ou fin de vent arrière, main gauche ou droite,
- à partir d'un point de report,
- dans l'étape de base (**semi-directe**) en main gauche ou droite,
- en finale (**directe**)

La difficulté réside dans le temps réduit imposé par cette trajectoire d'approche et la perte de repères visuels, temporels ou d'habitude dans la gestions des actions requises pour l'atterrissage (sortie des volets, du train, activation de systèmes tels pompe, phares...), pouvant conduire à des oublis voire des erreurs dans la priorisation des actions. Le pilote doit s'aider des **checklists mentales** notamment installé en finale.

Si aérodrome non contrôlé avec agent AFIS, prendre les informations de la tour et se conformer préférentiellement à la proposition de l'agent, mais la décision effective du commandant de bord prime et doit être soit collationnée, soit communiquée si différente de la proposition.

Si aérodrome contrôlé, se conformer aux instructions de la tour qui doit être contactée sur la fréquence « approche » si elle existe. S'attendre à devoir rejoindre directement une branche avancée du tour de piste (base, finale) fréquemment demandée afin de fluidifier le trafic. Cependant il pourra être également demandé au pilote de réaliser un circuit d'attente à partir d'un point de report précis avant de recevoir les consignes d'intégration.



C) PRIORISATION DES ACTIONS DANS LE CIRCUIT

Afin de minimiser les risques liés à un schéma d'intégration différent de celui envisagé par le pilote, à une surcharge de trafics dans le tour de piste, voire à une modification des conditions d'approche (météo, piste occupée, remise de gaz...), et à la surcharge de travail mental qui en découlerait, il conviendra en tout temps d'appliquer la règle : **PNC** (ANC en anglais) :

PILOTER ----(puis)---->
*assurer les paramètres de vol
 attitude, vitesse, puissance*

NAVIGUER ----(puis)---->
*assurer son positionnement
 trajectoire sol, altitude*

COMMUNIQUER
*rester clair et concis
 collationner*

Ou, plus prosaïquement, il est mortel de raconter sa vie à la radio quand on est proche de la vitesse de décrochage, incliné à 40° et à 100ft du sol.