



INTEGRATION VFR DU CIRCUIT D'AERODROME

1. INTRODUCTION

Pour pouvoir atterrir sur un aérodrome contrôlé ou non contrôlé, il faut s'intégrer dans le circuit d'aérodrome.

Il y a deux configurations :

- **Vol contrôlé** : l'intégration se fait suivant les clairances du contrôleur ou en fonction des informations trafic de ce dernier.
- **Vol non contrôlé** : l'intégration standard est généralement effectuée en début de vent arrière en fonction du trafic circulant dans le circuit d'aérodrome.

L'intégration dans un circuit d'aérodrome nécessite d'arriver en début de vent arrière afin de suivre au minimum 3 segments du circuit d'aérodrome.

2. REGLES DE SECURITE

Voler aux abords et au-dessus un aérodrome impose au pilote toute son attention **pour observer les trafics dans la zone d'évolution en vol ou au sol** pour éviter toute collision, et de permettre de s'insérer dans le circuit d'aérodrome en toute sécurité.

L'observation passe aussi par un repérage minutieux des éléments géographiques ou des obstacles naturels ou artificiels dans la zone de l'aérodrome.

Lors de l'arrivée aux abords de l'aérodrome et sans clairance contraire donnée par le contrôleur, **toutes les trajectoires d'arrivées doivent passer par une verticale terrain** (procédure habituelle en France) ou quelques fois au-dessus du seuil de piste afin de repérer la manche à air (récupération de la direction du vent) et voir le trafic au sol désirant décoller.

La verticale terrain se fait généralement 500ft au-dessus de l'altitude publiée du circuit d'aérodrome le plus élevé ou 1500ft au-dessus du sol quand l'altitude n'est pas publiée ou vous ne savez pas cette dernière.

3. INTEGRATION EN VOL NON CONTRÔLE

3.1. INTEGRATION du côté opposé au circuit

Dans cette configuration en arrivée du côté opposé, lors du passage à la verticale terrain, l'aéronef se trouve dans l'incapacité de rejoindre un début de vent arrière.

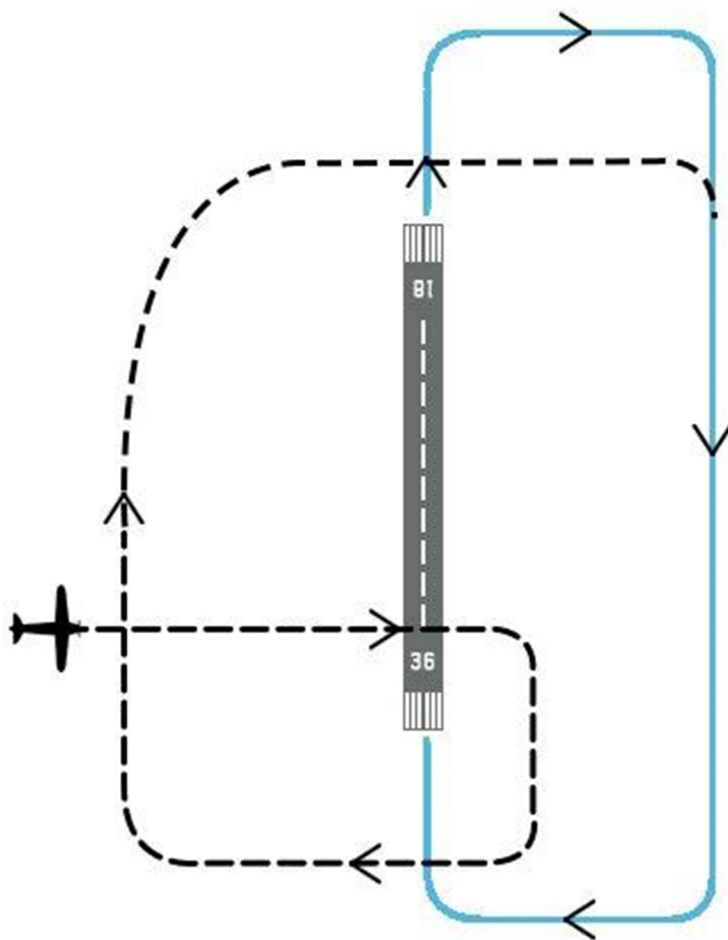
En vol contrôlé, rejoindre la fin de vent arrière directement est possible.

En vol non contrôlé et surtout en présence de trafic, **il est conseillé d'arriver verticale terrain à 500ft au-dessus de l'altitude du circuit publié** (ou 1500ft au-dessus du sol si l'altitude n'est pas connue ou pas publiée).

Cette verticale terrain doit vous permettre de **regarder la manche à air afin de confirmer la piste en service** (s'il n'y a pas d'ATIS ou de contrôleur) et de **repérer les trafics éventuels au sol et sur la piste**.

Ensuite, il faut rejoindre le début de vent arrière en faisant un demi-tour et **suivre un cap parallèle à l'axe de piste en laissant l'axe libre** afin de laisser évoluer les décollages et atterrissages en cours.

Puis au moment opportun **en fonction du trafic, il faut recroiser l'axe de piste descendre à l'altitude du circuit d'aérodrome et s'intégrer en début vent arrière**.



Nous avons un deuxième cas d'intégration avec la méthode d'intégration à 45° :

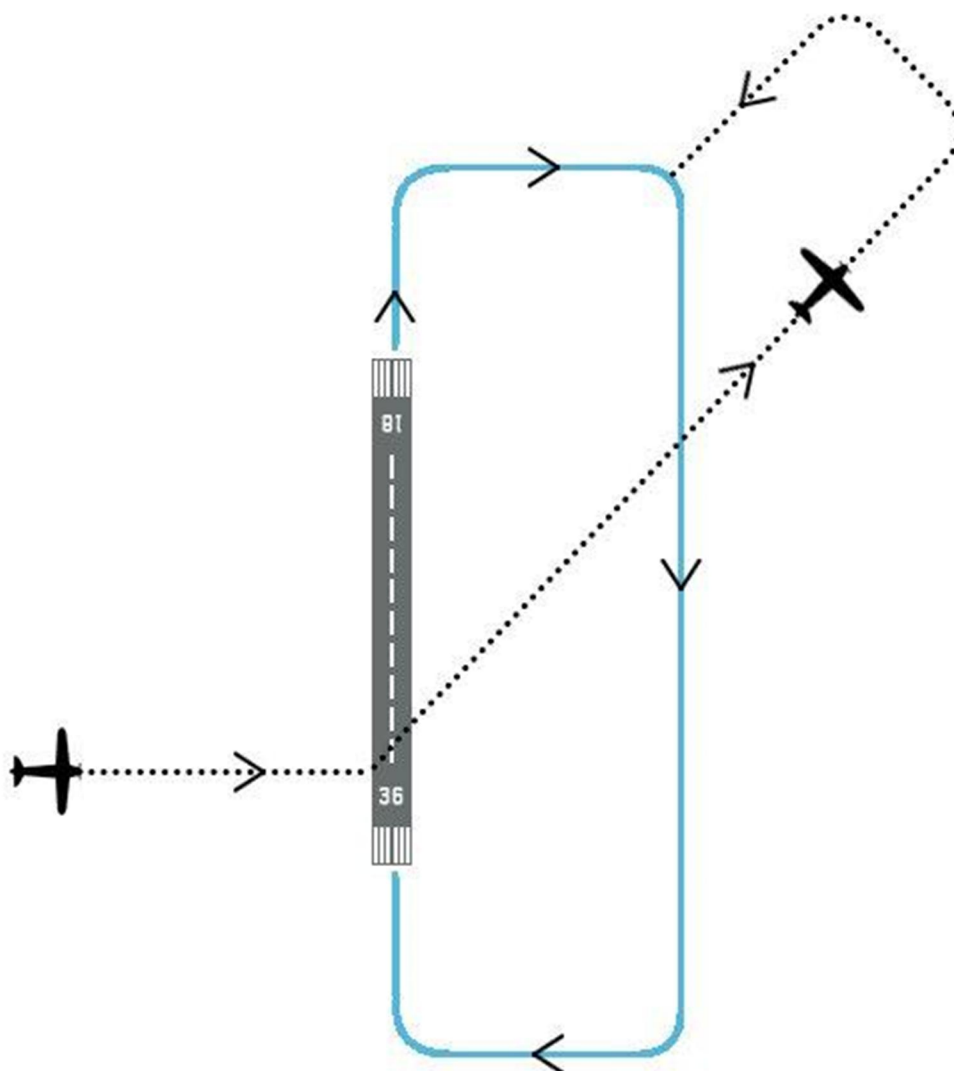
En vol contrôlé, rejoindre la fin de vent arrière directement est possible.

En vol non contrôlé et surtout en présence de trafic, **il est conseillé d'arriver verticale terrain à 500ft au-dessus de l'altitude du circuit publié** (ou 1500ft au-dessus du sol si l'altitude n'est pas connue ou pas publiée).

Cette verticale terrain doit vous permettre de **regarder la manche à air afin de confirmer la piste en service** (s'il n'y a pas d'ATIS ou de contrôleur) et de **repérer les trafics éventuels au sol et sur la piste**.

Ensuite, il faut **suivre un cap à 45° par rapport à l'axe de piste en laissant l'axe libre** afin de laisser évoluer les décollages et atterrissages en cours. Il faut s'éloigner afin de faciliter l'évolution des trafics dans le circuit d'aérodrome sans les perturber avec notre arrivée, et permettre une réintégration au début de vent arrière.

Puis au moment opportun **en fonction du trafic, il faut faire demi-tour et descendre à l'altitude du circuit d'aérodrome et s'intégrer en début vent arrière**.



3.2. INTEGRATION DU CÔTÉ DU CIRCUIT

Dans cette configuration en arrivée du côté du circuit, lors du passage à la verticale terrain, l'aéronef se trouve dans l'incapacité de rejoindre un début de vent arrière et a déjà croisé la vent arrière du terrain.

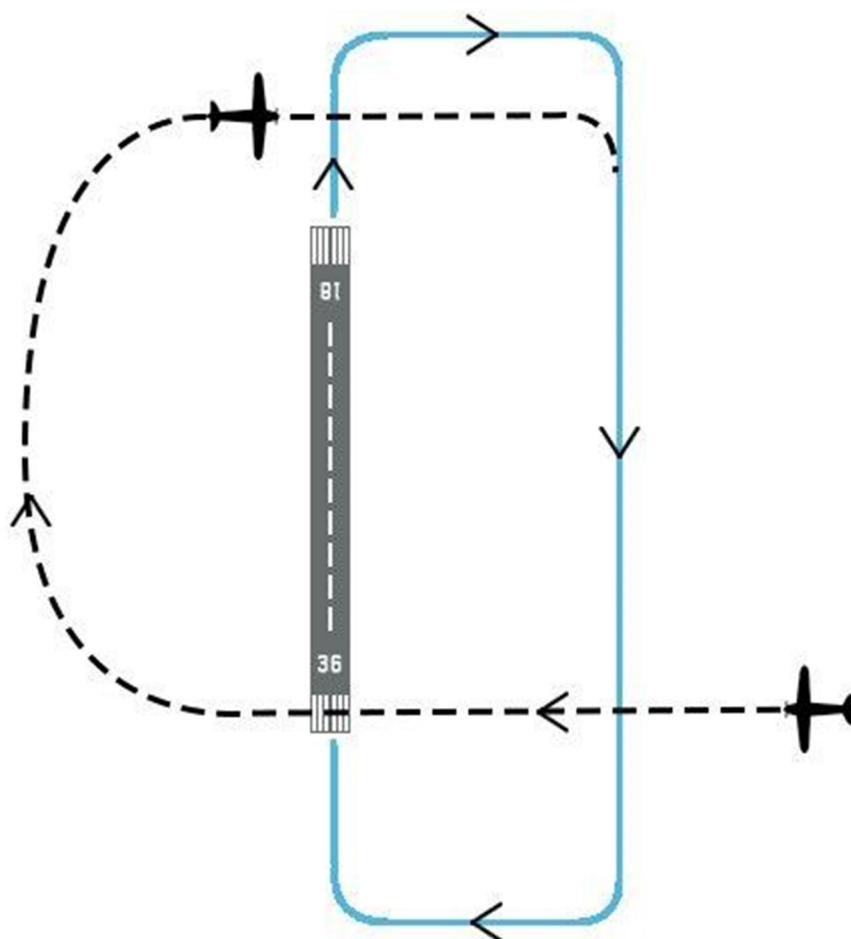
En vol contrôlé, rejoindre la fin de vent arrière directement sans passer par la verticale est possible.

En vol non contrôlé et surtout en présence de trafic, il est conseillé d'arriver verticale terrain à 500ft au-dessus de l'altitude du circuit publié (ou 1500ft au-dessus du sol si l'altitude n'est pas connue ou pas publiée).

Cette verticale terrain doit vous permettre de regarder la manche à air afin de confirmer la piste en service (s'il n'y a pas d'ATIS ou de contrôleur) et de repérer les trafics éventuels au sol et sur la piste.

Ensuite, il faut rejoindre le début de vent arrière en suivant un cap parallèle à l'axe de piste en laissant l'axe libre afin de laisser évoluer les décollages et atterrissages en cours.

Puis au moment opportun en fonction du trafic, il faut recroiser l'axe de piste descendre à l'altitude du circuit d'aérodrome et s'intégrer en début vent arrière.



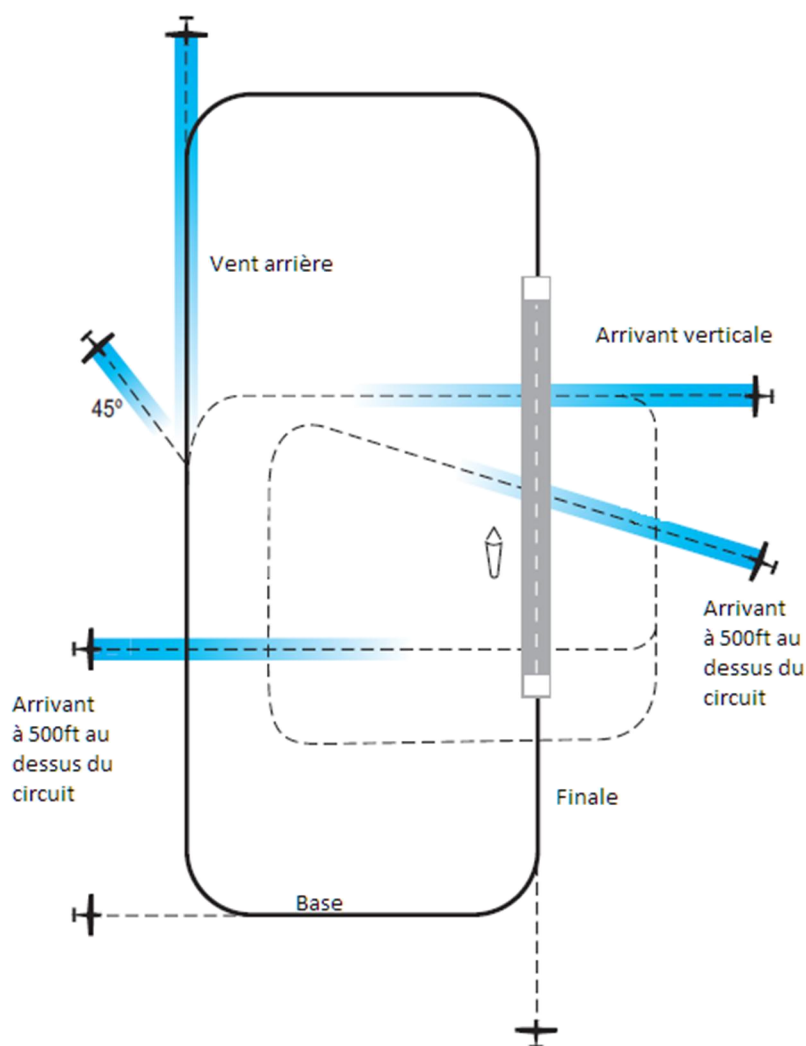
4. INTEGRATION EN VOL CONTRÔLE

En vol contrôlé, le pilote doit toujours suivre les instructions du contrôleur concernant la manière et le point d'intégration dans le circuit.

Quand le contrôleur ne précise aucun point particulier autre que « vent arrière », le pilote doit s'intégrer au début de la vent arrière.

En tant que contrôleur vous pouvez intégrer le pilote de plusieurs manières :

- En début de vent arrière (cas le plus classique)
- En milieu de vent arrière (par exemple à 45° de la vent arrière)
- En début de base (appelée approche semi-directe)
- Directement en Finale (appelée approche directe)
- Après une verticale terrain en s'intégrant en vent arrière ou en étape vent traversier (voir schéma)



Ce manuel est destiné uniquement à la simulation de vol et de contrôle aérien sur IVAO™.

Ce document ne doit pas être utilisé dans l'aviation réelle. Il reste la propriété de IVAO™ Division France