



# RÈGLES PRATIQUES

## LES CLAIRANCES SUR LA PISTE

11/01/2020

Quand vous êtes en circuit de piste et que le contrôleur d'aérodrome vous délivre une clairance liée à la piste, savez-vous parfaitement ce que vous avez à faire ?

Voici 5 clairances pour vous aider à y voir plus clair et éviter les malentendus...

### 1/ Autorisé à l'atterrissage :

- ✘ C'est la clairance la plus entendue et la plus utilisée,
- ✘ Comme dans toutes ces clairances, les mots importants (Autorisé à l'att) sont dits par le contrôle en fin de phrase afin que le pilote le retienne,
- ✘ Quand un pilote est autorisé à l'atterrissage, il peut disposer de la piste à sa guise, sur toute la longueur s'il le veut,
- ✘ Mais... il ne peut redécoller sans nouvelle clairance (de décollage cette fois).

### 2/ Autorisé à l'atterrissage et vous maintiendrez avant le taxiway x :

- ✘ On est typiquement dans une clairance qui permet au contrôle de gérer l'utilisation de la piste,
- ✘ La bonne compréhension par le pilote de cette clairance avec un collationnement correct est primordiale,
- ✘ Ne jamais hésiter à demander une explication et ainsi lever le doute.

### 3/ Autorisé au touché :

- ✘ Le terme posé/décollé est aussi utilisé,
- ✘ Le pilote peut atterrir et redécoller dans la foulée,
- ✘ Il ne doit pas s'arrêter sur la piste ni bien sûr dégager celle-ci,
- ✘ Attention à la reconfiguration de l'avion entre atterrissage et décollage qui ne doit pas se faire dans la précipitation et à une vitesse non adaptée.

### 4/ Autorisé stop and go :

- ✘ Sur une piste longue, cela permet au pilote d'avoir en quelque sorte deux pistes, l'une pour l'atterrissage et la seconde pour le décollage,
- ✘ Un élève pilote aura toute latitude pour préparer son avion une fois celui-ci arrêté avant le décollage,
- ✘ Attention cependant au temps d'immobilisation de votre avion sur la piste car, si celui-ci est trop long et en cas de trafic à l'atterrissage en n°2, l'ordonnement de l'utilisation de la piste par le contrôle peut en être perturbé,

### 5/ Autorisé option :

- ✘ Le pilote a en main toutes les cartes pour effectuer toutes les opérations possibles sur et autour de la piste,
- ✘ Il peut donc atterrir, faire un touché-décollé, un stop and go, voire une remise de gaz,
- ✘ L'option est très pratique en instruction quand l'acquisition des fondamentaux et des compétences débouche parfois sur une approche non stabilisée, voire sur un atterrissage un peu dur ou bien bondissant !
- ✘ C'est aussi le moyen d'éduquer les élèves à la conscience de la situation et à la prise de décision,
- ✘ En cas de remise de gaz, n'oubliez pas d'informer le contrôle de vos intentions car ce dernier reste maître de l'utilisation et de la gestion de la piste.

### **En conclusion ?**

- ✔ Pour le pilote, tout ce qui touche à la piste constitue un sujet sensible,
- ✔ Outre le fait de bien connaître la phraséologie et de l'utiliser à bon escient, il est primordial d'installer avec le contrôle un climat de confiance qui passe par des demandes précises, et sur le respect rigoureux des clairances
- ✔ Une fois ces demandes formulées, acceptées ou pas, parfois amendées, il importe de respecter le contrat mis en place avec le contrôle,
- ✔ Ne pas oublier en tant que pilote qu'un événement imprévu impose aussi parfois une remise de gaz, même si la clairance délivrée ne le prévoyait bien évidemment pas.

Bons vols !

La Commission Formation FFA