

Procédures d'Appontage
VMC / IMC
Cas I - Cas II - Cas III

- de nuit ou de jour
- en VMC ou en IMC (conditions MTO dans l'espace aérien du PA / 50N)
- un seul ou plusieurs avions de retour à bord en même temps
- un circuit (Pattern) précis d'Approche sera demandé
- à chaque situation, un Pilote(s) suivant que la Zone d'Approche des 50 N ou s'imposera au(x) Pilote(s) ("Controlled" or "Uncontrolled" Approach Area) .
- soit "contrôlée" ou "non contrôlée"

Les 3 Cas sont présentés dans ce document avec la phraséologie concise qui se pratique, conformément aux procédures établies (français et anglais)

Cas 1. Circuit d'Appontage de jour - VMC

1 ou plusieurs avions

- VMC si visibilité autour du PA au minimum de 3000' et 5N (5M)
Guidage au TCN jusqu'au visuel
- à l'accroche TCN le Pilote contacte "**Marshal**" pour annoncer son retour, sa position et obtenir
 - . dernières données MTO (vent du XXX - XX kts - QNH...)
 - . l'autorisation d'intégrer le circuit
 - . le cap au vent du PA
 - . sa vitesse si pas "ancré"
- au visuel, le TCN reste sur "on" pour les "ranges" (pas CPL) - vérifier "Master Arm"/"Safe"
- radiale (cap PA - 9°) sur ligne up - centrée / symbole TCN sur HSI - la tangenter à + 9° droite
- "entrée pattern" à 3N maxi range to TCN - échelle HSI sur 10 - annoncer "**INITIAL**"
- VMC - nez au vent - au Cap du PA (radiale +9°) en parallèle à droite - pattern main gauche
- avec travers entre 0.1 et 0.2N maxi sur branche "upwind" - entre 600 mini et 800' maxi - 250 kts maxi - crosse sortie / verrouillée

le gisement de l'avion
et sa distance

Marshal de Charcot 34 (ou Charcot A Lead
si 2 avions ou +)

Charcot 34 - 5 - à vous

5 également - (X F18 si Ch A) radiale 2.2.5
- 25N TCN - 5000' - VMC - demande
retour

roger - clair pour retour - MTO.... - au vent
2.7.0 / 25kts

roger - charcot 34

34 - commencez descente vers 1500' -

rappeler Nimitz en vue

Wilco - 34 (plus de Charcot) - (ou A lead)

34 - 5N - visuel pont - 1500' - 250kts

roger - autorisé circuit - annoncer INITIAL
800' - check crosse sortie

Wilco - 34

34 - INITIAL - 800' - (si "X" avions
annoncer ordre présentation : A3 - A2...
Lead. L'espacement entre les avions sera de
type "formation" avec léger décalage à
droite des suivants)

Marshal from Charcot 34 (ou Charcot A lead)

Charcot 34 - five - go ahead

five also - radial 2.2.5 - 25M TCN - 5000' - VMC
inbound mother

roger - clear to proceed - MTO..... - up wind 2.7.0 /
25 kts

roger - charcot 34

34 - begin descent to 1500" - report Nimitz in

sight

Wilco - 34 (ou A lead)

34 - 5M - deck in sight - 1500' - 250kts -

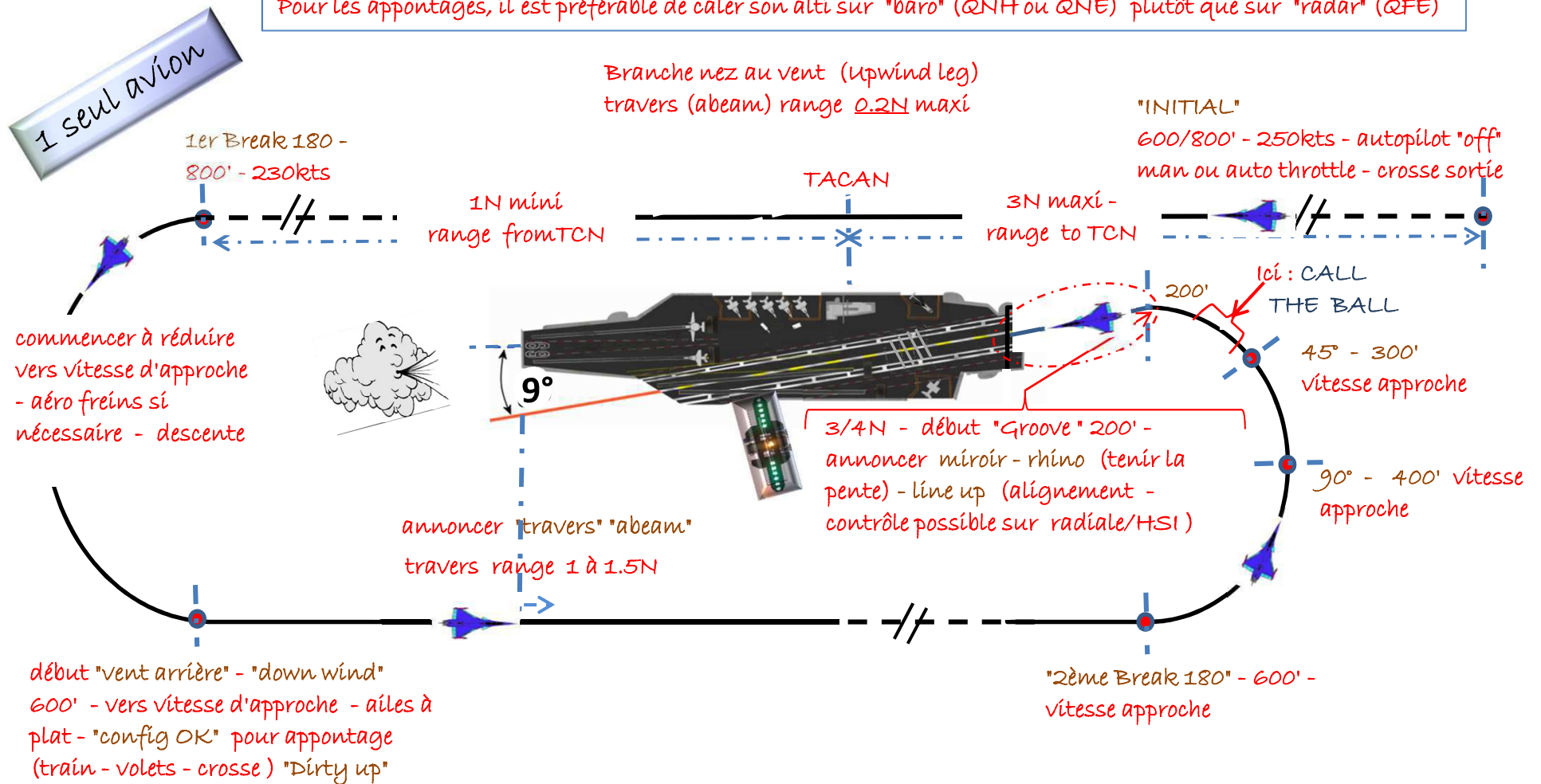
roger - clear to pattern - report INITIAL - 800' -
check hook down

Wilco - 34

34 - INITIAL - 800' -

Pattern Cas 1 - VMC - Circuit direct main gauche non contrôlé - Pilote annonce sa progression - "OA" / "LSO" enregistre et autorise poursuite si pas pbs

Pour les appontages, il est préférable de caler son alti sur "baro" (QNH ou QNE) plutôt que sur "radar" (QFE)

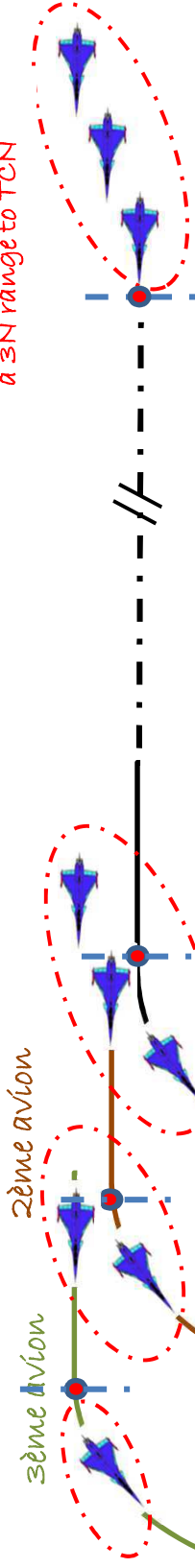


2 avions et plus...

chaque avion annonce

"1er break 180"

1er Break 180 -
800' - 230kts



présentation sur "INITIAL"
à 3NI range to TCN

Dans cette configuration de pénétration dans le circuit, l'écart entre 2 avions atteindra environ 1 minute au début "vent arrière".

branche "nez au vent" rallongée de 20 secondes par avion supplémentaire. Tenir les paramètres de vol se rapportant à ce circuit

chaque avion annonce
début "vent arrière"
"down wind" en sortie de virage

début "vent arrière" - "down wind"
600' - vers vitesse d'approche - ailes à plat - "config OK" pour appontage (train - volets - crosse) "Dirty up"



L'avion qui apponte devant le suivant a en gros 30 secondes pour être décroché du brin et libérer le pont. Le suivant devra entendre annoncer à son intention "Pont vert" dès son attaque du "Groove" (3/4 N).
Si tel n'est pas le cas : "WAVE OFF"

34 - travers

Roger poursuivez

34 - 1er break gauche

Roger poursuivez

34 - début vent arrière

Roger check config

34 - config OK

34 - 2ème break gauche

Roger pont vert

34 - 90 puis 34 - 45

visuel - annoncer miroir et ligne up

miroir - rhino - ligne up

brin 2 accroché - idle - crosse

pont rouge puis pont dégagé ou vert

34 - abeam

Roger go ahead

34 - first left break

Roger go ahead

34 - down wind

Roger check config

34 - dirty up

34 - 2nd left break

Roger free deck

34 - 90 then 34 - 45

visuel - call the ball and line up

meat ball - rhino ball - ligne up

caught wire 2 - idle - hook

red deck then free deck

Cas II - Approche IMC (type Cas III) - Circuit d'Appontage VMC (type Cas I)

pas plus de 2 avions par patrouille

- visibilité autour du PA $\geq 1000'$ et $5N$ ($5M$)
- Approche pour IMC
- guidage par Contrôle radar PA jusque dans la Zone des IOM du PA et sur un point d'entrée défini
- descente contrôlée (et étagées si 2 avions) en circuit hippodrome vers les minimums MTO de plafond et jusqu'à ce que le pilote annonce "visuel PA" "carrier in sight"
- à partir de cette position de "visuel", le contrôle fournit au pilote les indications (cap - range - altitude) lui permettant de rejoindre le point "INITIAL" afin qu'il entame son pattern VFR de type "Cas I"
- les procédures de l'Approche IMC, jusqu'au "visuel" sont identiques à celles qui sont développées dans le "Cas III" qui suit