

Du bon collationnement...

Publié le 10 mars 2020 par la [Rédaction](#) d'Aero VFR



Histoire vécue sur un terrain contrôlé quelque part en France...

La situation est simple, un instructeur et un élève réalisent une séance de tours de piste sur avion à train classique. Pour le stagiaire déjà breveté PPL, c'est la première séance sur train classique, le premier vol sur cet aérodrome. Le terrain est contrôlé et dispose de deux pistes parallèles, l'une en herbe et l'autre en dure. La piste en herbe, période hivernale oblige, est fermée par Notam depuis des semaines et encore pour des semaines, le tout répété sur l'Atis.

Si les premiers tours de piste sont réalisés en circuit standard, à 1.000 ft/sol, avec un tour de piste large pour permettre à l'élève de prendre ses marques sur une machine qu'il n'a jamais pilotée auparavant, l'instructeur passe ensuite à des circuits basse hauteur, histoire d'accumuler un maximum d'atterrissages et de décollages, ce qui constitue le « coeur » d'une formation à la variante TW (Tail Wheel).

Dans le tour de piste standard, deux autres aéronefs sont également en instruction. Pour libérer le stagiaire de la radio en circuit basse hauteur, l'instructeur assure les échanges avec le contrôle. Avec des circuits basse hauteur s'achevant par une PTU, quand le contrôle autorise au touché en fin de vent arrière rapprochée, l'instructeur ne collationne l'autorisation de touché que d'un simple message confirmant l'immatriculation de l'appareil. En fin de séance, le contrôleur demande à l'instructeur de bien vouloir appeler la tour au téléphone...

Au téléphone, il apparaît que la phraséologie n'est pas adéquate. Le contrôleur veut un collationnement total de l'autorisation d'atterrir sur la piste en dur, car il veut notamment avoir l'assurance que l'avion ne va pas se poser sur la piste en herbe. Bon, cela fait déjà plusieurs tours de piste que l'avion enchaîne sur la piste en dur, tout le monde sait par Notam et Atis que la piste en herbe est fermée, mais il faut quand même préciser la « dure » dans le message et aussi le QFU s'il advenait sans doute que l'aéronef va subitement passer en contre-QFU...

L'instructeur reconnaît au téléphone que la phraséologie n'est peut-être pas parfaite mais qu'ayant seulement trois aéronefs dans le circuit, avec une position de chacun bien connue à la fois de l'instructeur et du contrôle, une simple confirmation de la réception de l'autorisation de touché via l'immatriculation de l'avion devrait suffire car durant la PTU, l'instructeur est dans une phase de guidage verbal continu de son élève. « Contrôles ta vitesse... Ton plan est fort, correct ou faible ? Ne sors pas tout de suite les volets, on attend de dégauchir pour le faire... Ton avion est compensé ? Ton axe... ». Autant de temps de pédagogie perdue s'il faut collationner que l'avion est bien autorisé au touché sur telle piste en dur...

Certes, c'est la réglementation, mais c'est aussi toute la différence entre une exigence... très scolaire (merci l'ENAC !) et une exigence opérationnelle, c'est-à-dire la « vraie vie ». Tant que la sécurité n'est pas engagée, l'efficacité de la séance d'instruction serait nettement accrue sans avoir à collationner à chaque fois (circuits répétitifs identiques) un long message quand la trajectoire à suivre se compte non pas en minutes mais en secondes.

Durant la tranche horaire du déjeuner, une seconde séance d'instruction avec le même élève a été réalisée, services de la circulation aérienne non actifs. Deux autres aéronefs tournaient en tours de piste standard pendant que l'avion à train classique accumulait à nouveau les circuits basse hauteur. Quelques échanges entre les instructeurs ont permis de ne jamais se gêner, avec parfois une simple question (« Le DR400, ce sera un complet ou un touché ? ») suivie après la réponse d'un simple « Copié » pour confirmer la réception du message mais aussi ne pas encombrer inutilement la fréquence. Bref, de l'opérationnel plus efficace que dans les livres parfois un brin trop théoriques.

L'histoire aurait pu s'arrêter là mais voilà, on est retombé sur un document « [Du bon usage du collationnement](#) » de la DSAC Nord à télécharger ci-dessous. Entre la solution peut-être trop minimaliste de l'immatriculation et la solution scolaire, il y a sans doute une solution intermédiaire plus adéquate à convenir !

[Le bon usage du collationnement](#)