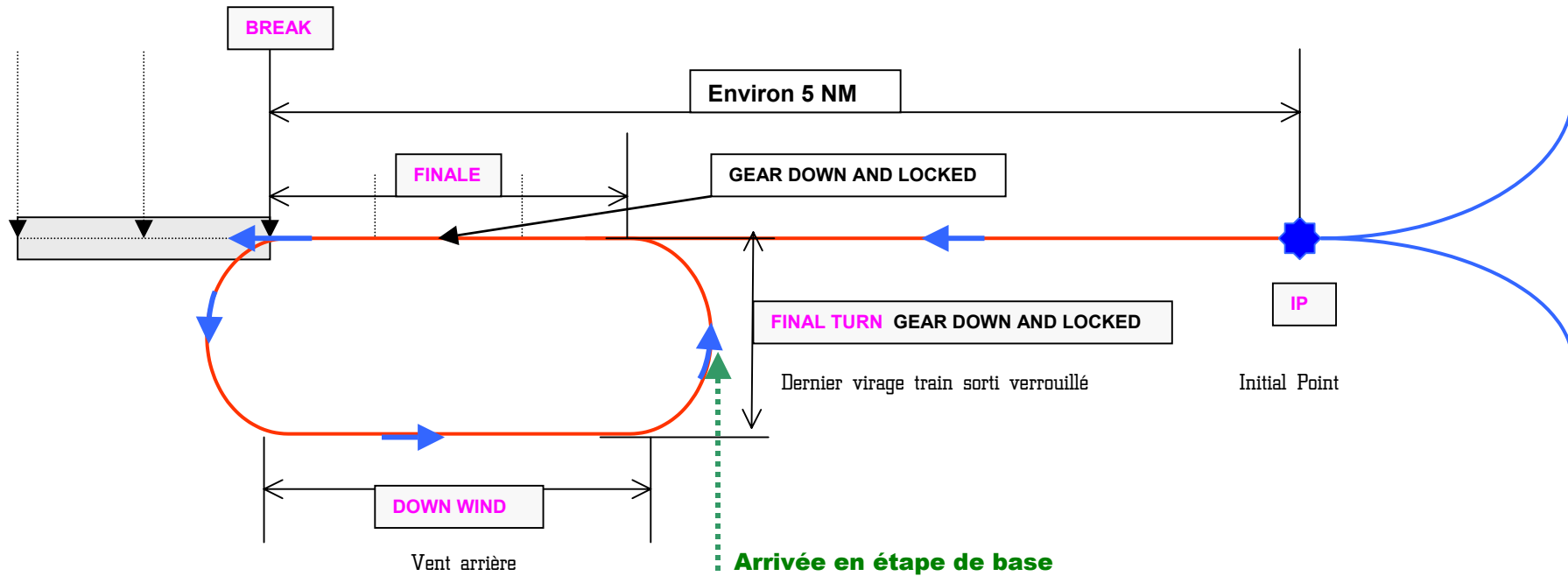


ARRIVEES AU BREAK



GENERALITES

- La procédure d'arrivée au break est une procédure utilisée par beau temps. Elle permet d'arriver à grande vitesse directement à la verticale du terrain pour une intégration dans un circuit permettant un atterrissage à vue en toute sécurité.
- Cette procédure est « balisée » de points caractéristiques (en principe 7) que le pilote annonce au passage, ceci pour permettre aux autres aéronefs dans le circuit de connaître la position de chacun, de surveiller l'espace à l'entour et donc d'assurer sa propre séparation (on n'oublie pas que c'est du vol à vue).

Le circuit du BREAK n'est pas un circuit figé, avec une trajectoire unique ayant un trait pour référence. On sait où il commence et où il fini. Mais entre ces deux points (IP et toucher des roues), les vitesses, les taux de virages, les altitudes ou les hauteurs (selon la référence atmosphérique affichée) sont variables tout en restant dans une fourchette définie respectant le domaine de vol du Falcon.

ce dessin représente donc la trajectoire idéale.

Tous ces paramètres dépendent des autres aéronefs, sachant que ces données ou informations sont interactives.

Ce qui est certain cependant, c'est qu'un virage à 30° d'inclinaison à une vitesse de 300 KTS n'a pas le même rayon qu'un virage à 30° d'inclinaison à 180 KTS....pensez-y !

Le sens du circuit peut se faire à main gauche ou à main droite, **LEFT OR RIGHT HAND CIRCUIT**, selon la procédure en vigueur sur le terrain (dépendant du relief, des villages etc...).

Il n'est donc pas nécessaire d'annoncer à chaque fois le sens du break (tout du moins sur un aérodrome dont le sens du circuit est connu), et quoi qu'il en soit, il vaut mieux que tout le monde le fasse dans le même sens, faute de quoi.....

Pour la petite histoire, le break standard se fait par la gauche, ceci afin de permettre au pilote (assis à gauche dans un aéronef conduit en équipage) d'avoir tout le circuit de son côté, le PB ne se posant pas pour un pilote volant en « solo » (ce qui est notre cas) ou pour un équipage en tandem.....

Point N° 1) Le point d'entrée est le point initial ou **INITIAL POINT** ou **IP** qui est atteint à environ 1500 pieds/sol (le pied est représenté par le symbole « ' ou ft » et correspond à environ 30 centimètres) et à une vitesse d'environ 300 nœuds (représenté par « KT ou KTS » unité de vitesse dont la base est le Mile Nautique (NM) et qui correspond à 1852 mètres (une vitesse de 100 KTS correspond à 185,2 Km/h)).

Point N° 2) Le **BREAK**, toujours à 1500', permet en sortant les Aérofreins ou **AIR BREAKS** de casser la vitesse d'arrivée et d'entamer la procédure d'atterrissage proprement dite. Il se fait en principe en début de bande (seuil de piste ou **THRESHOLD**).

Selon le nombre d'avions composant la patrouille, il peut être étalé en distance, (le 1^{er} « breakera » en début de bande, le 2^{ème} à mi-bande, le troisième fin de bande, le quatrième rajoutera l'équivalent d'une demi-bande etc....) ou en temps (le leader annoncera break à 10 secondes, à 20 secondes, etc....)

Point N° 3) La branche vent arrière, **DOWN WIND** ou **DOWN WIND LEG** (les avions se posant face au vent, dans cette portion de circuit on a le vent « arrière ») permet d'ajuster sa vitesse, de sortir les godasses, bref de configurer l'avion pour l'atterrissage et **d'assurer en même temps une séparation correcte avec l'avion précédent pour le positionnement en dernier virage.**

La vitesse est donc réduite aux environs de 200 KTS en descente vers 1000', le train est sorti et vérifié verrouillé « 3 vertes » (c'est la partie « relax » du circuit). La longueur de cette branche éloignement est fonction de la position du ou des appareils précédents (sans oublier le copain qui est derrière et qui a peut-être une envie pressante....tant pis pour lui).

Point N° 4) Le dernier virage, **FINAL TURN** ou **TURNING IN FINALE**, est la partie la plus délicate pour nous. Il faut virer au bon moment (avion précédent sur la piste) pour s'aligner sur la piste en évitant « d'overshooter », poursuivre sa descente en restant sur la pente correcte (2 rouges / 2 blanches), surveiller son Vario et son Alti et annoncer **GEAR DOWN AND LOCKED** (train sorti verrouillé). Ouf, c'est presque fini.....

Point N° 5) La finale ou **FINALE** (en anglais dans le texte...). La partie que je préfère. C'est celle où l'on apprécie (ou maudit pour les autres) ses talents de pilote chez les ZOULOUS.

Je m'explique : l'avion doit être en condition idéale pour l'atterrissage, à savoir : aligné, sur le plan de descente, à une vitesse d'environ 155 KTS (AB sortis ou non) avec le train sorti et verrouillé. Après s'être félicité (écœuré pour les autres) de ses qualités de pilotage en tant que Zoulou, on confirmera donc son indicatif et **IN FINALE GEAR DOWN AND LOCKED**.

Variante : Selon la distance d'interception de l'axe de piste, on pourra annoncer **LONG FINALE GEAR DOWN.....**, ou **SHORT FINALE GEAR DOWN....** pour aider un peu plus les copains dans le circuit.

C'est à ce moment que se décide également la suite du vol pour :

l'atterrissage ou « complet », **FULL STOP LANDING**, le posé/décollé, **TOUCH AND GO**, la remise des gaz pour un passage basse altitude, **PULLING UP FOR A LOW PASS**, pour un vent arrière, **PULLING UP FOR DOWN WIND**, ou pour un retour au point initial **PULLING UP AND GOING AROUND**. J'espère ne pas en oublier....

Ces options, excepté l'ATT, sont toujours annoncées par le pilote, ceci pour permettre aux autres aéronefs dans le circuit de savoir qui fait quoi et donc d'agir en conséquence !

Cela peut paraître superflu, mais il en est ainsi dans la réalité. Dans notre monde virtuel où les sens (surtout la vue) sont limités, ces infos sont de première importance pour les autres pilotes.

Il reste encore deux points qui confirme la phrase précédente et surtout facilite le pilotage virtuel et la gestion du vol chez les coéquipiers.

Il est important de ne pas les négliger.

Point N° 6) Lorsque l'avion est posé et « maîtrisé », on annonce vitesse contrôlée, **SPEED DOWN** ou **SPEED CONTROLLED**. On doit donc être en mesure de pouvoir dégager la piste, de se ranger sur le côté, de s'arrêter rapidement ou de faire demi-tour.

Point N° 7) Lorsque la piste est dégagée, on annonce **RUNWAY CLEARED** ou **RUNWAY VACATED**. A ce moment, le pilote suivant sait qu'il n'y a plus rien devant lui et qu'il peut se poser en toute tranquillité.

Cette explication serait incomplète si je ne parlais pas de « **l'étape de base** » : elle est représentée en vert sur le schéma.

Cette partie n'est pas prise en compte pour l'arrivée d'un chasseur au **Break** car elle correspond à la portion perpendiculaire à la piste, juste avant l'alignement en finale. Il est évident que le pilote en phase de vol délicate, vu sa vitesse et sa hauteur, n'a pas le temps de l'annoncer et passe directement de vent arrière en dernier virage.

NB : Cette portion est utilisée lors d'une arrivée en **SEMI-DIRECTE** et permet l'intégration quasi directe en finale pour un aéronef se trouvant par le travers du terrain.

Elle permet d'économiser du temps, en s'affranchissant du passage au break, et du pétrole, en raccourcissant le circuit.

Il reste un dernier point à préciser, le cas de pistes parallèles.

Si le leader n'a pas donné d'ordres, le pilote annonce la piste qu'il va utiliser en vent arrière et en finale**FOR RUNWAY XX LEFT** ou**FOR RUNWAY XX RIGHT**, afin de permettre au suivant de prévoir un alignement sur l'autre bande ou de prendre d'avantage d'espace pour l'ATT.

En conclusion, ces quelques consignes peuvent paraître un peu longues et fastidieuses à apprendre, mais une fois acquises, assimilées et annoncées de façon précise (au bon moment et au bon endroit), voler à plusieurs dans le circuit d'un aérodrome tout en sachant en permanence où son les autres devient un jeu d'enfant et une réelle partie de plaisir.

RECAPITULATIF des points remarquables dans l'ordre où ils devraient se présenter (si tout se passe bien ...).

- **IP**
-
- **BREAK**
-
- **DOWN WIND**
-
- **FINAL TURN ou TURNING IN FINAL gear down and locked**
-
- **FINALE gear down and locked**
-
- **SPEED DOWN / CONTROLLED**
-
- **RUNWAY CLEARED / VACATED**



1 LT CHASER / ESCADRON DES ZOULOUS