

Liens utiles

- [plan de vol](#)
- [trace réelle](#)
- [vidéo + audio VHF](#)
- [transcript échanges contrôle](#)

Contexte

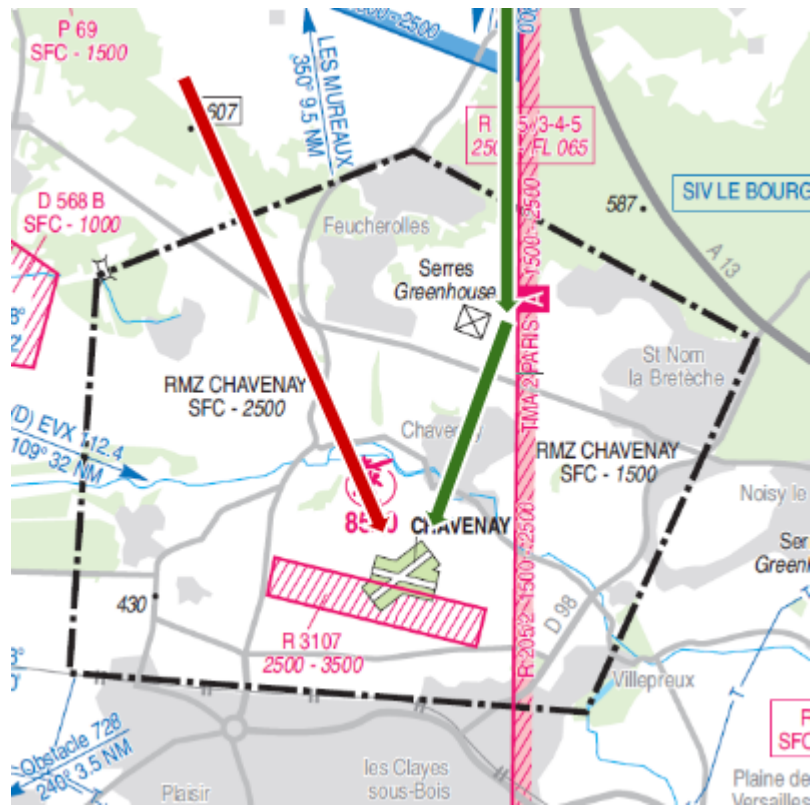
- élève pilote, 40h de vol dont 3 en solo supervisé
- lors de la préparation du vol, en provenance de LFXU et privilégiant l'arrivée par le nord via les serres comme indiquée dans cette [carte](#) (voir paragraphe plus bas), j'espérais une intégration en semi-directe base 23 main droite.
- suite à la proposition du contrôle d'effectuer soit une intégration en début de vent arrière ou via une verticale au-dessus des circuits , j'ai eu des difficultés à bien intégrer les instructions et me suis trouvé un moment désorienté à proximité immédiate du circuit.

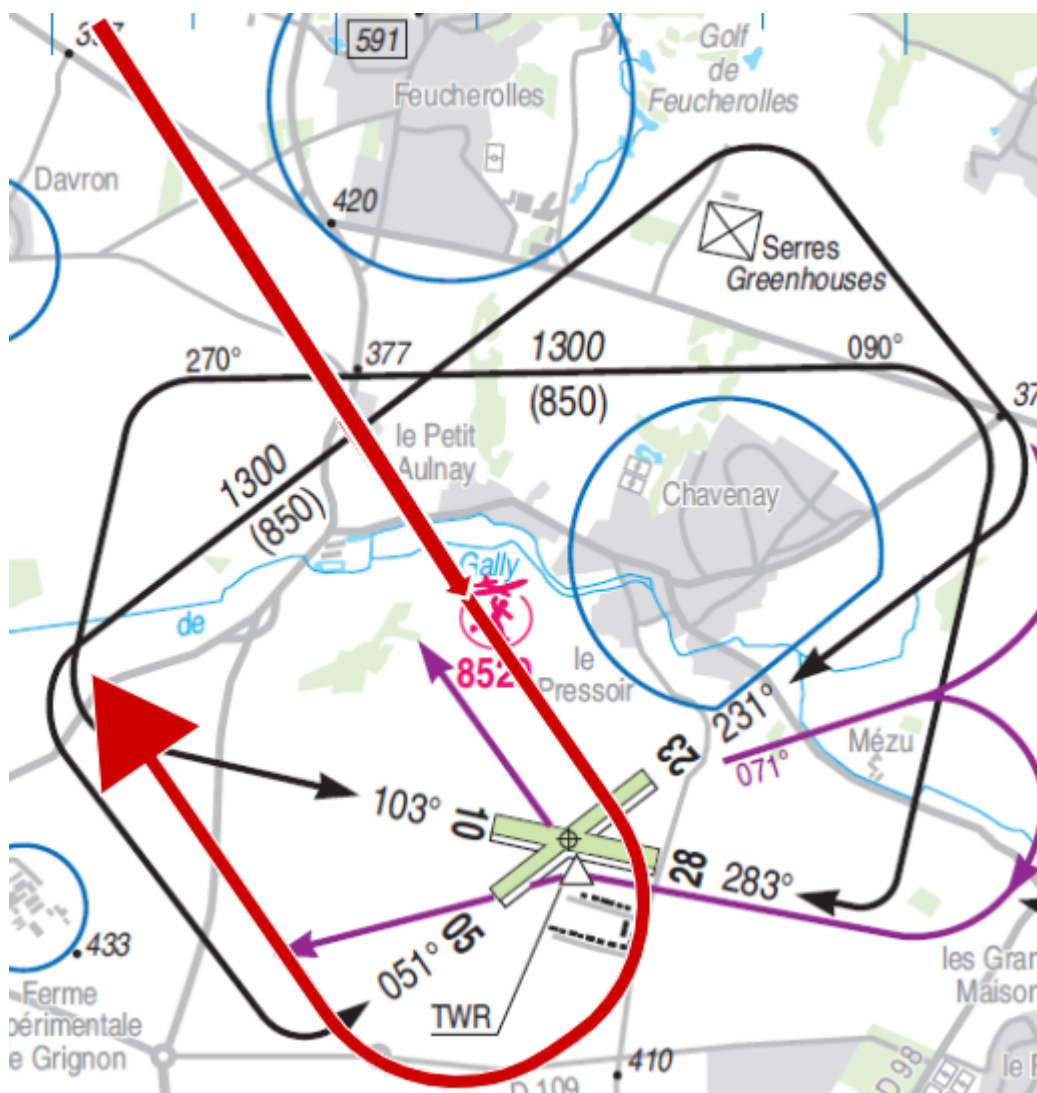
Remarque : l'analyse qui suit a été enrichie suite à la revue de ce débriefing avec la personne chargée du contrôle à Chavenay lors de l'événement, en particulier en ce qui concerne la carte utilisée pour la préparation de cette intégration. Merci à elle pour sa disponibilité et la qualité de ses commentaires.

Analyse

Lorsque le choix m'a été proposé au contact initial - verticale ou début vent arrière 23 - j'avais une bonne représentation mentale de la VAC et je savais qu'en suivant l'arrivée nord à l'est de Feucherolles j'allais survoler le village de Chavenay (en **vert** ci-dessous), d'où ma décision de changer mon plan et d'arriver par le nord-ouest.(en **rouge**).

Et en même temps j'étais préoccupé par le demi tour assez serré (en **rouge** dans la figure suivante) que j'allais devoir faire pour me reporter en début de vent arrière après la verticale.





A propos de la carte utilisée pour la préparation de l'intégration

La [carte](#) utilisée pour préparer l'intégration est en fait un **rappel** destiné aux usagers basés sur la plateforme afin de les sensibiliser aux secteurs d'arrivée / départs ainsi qu'à la complexité environnementale.

A ces derniers il est en effet éventuellement proposé des arrivées semi-directes. Pour les usagers non basés et peu familiers des installations, le contrôle propose toujours une intégration classique, soit en début de vent arrière, soit par la verticale au-dessus des circuits afin de faciliter leur perception globale.

L'arrivée / départ nord (en **violet** ci-dessous) ne figure pas sur la carte VAC officielle.

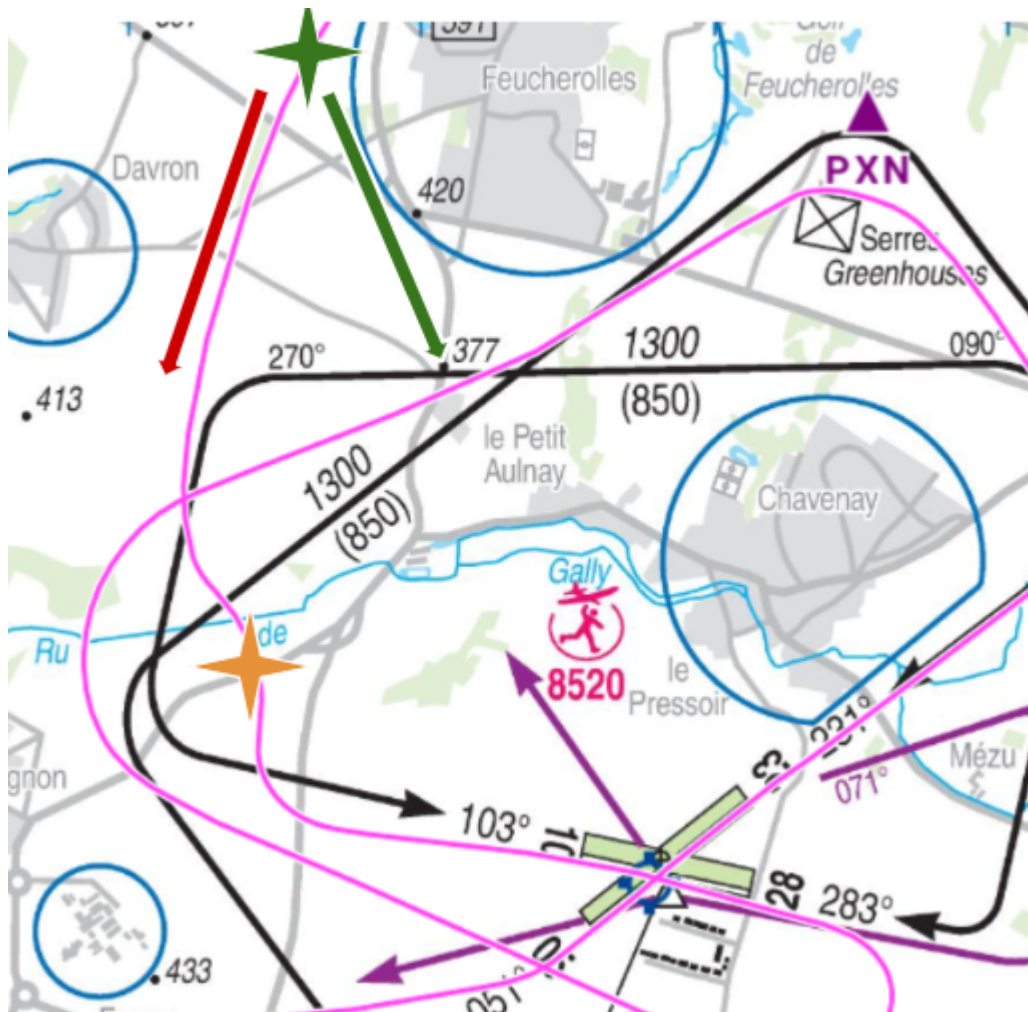


Déroulé de l'intégration

Au niveau de la croix **verte**, j'accepte explicitement la proposition de rentrer en début de vent arrière derrière F-SK et F-NY et j'en prends même la direction (flèche **rouge**) alors que mon intention est restée (inconsciemment) sur l'instruction précédente de faire une verticale (flèche **verte**).

A ce moment-là je cherche visuellement le terrain et je ne le vois pas alors que je suis à 2 km de la tour ...

50 s plus tard au niveau de la croix **orange** je pense que le contrôle comprend que j'ai raté l'entrée de la vent arrière et me guide alors vers la verticale puis me demande de me reporter en début de vent arrière 23.



Après cette verticale laborieuse, je pense que j'ai pris la bonne décision de faire le demi-tour (transformé en trois-quart de tour / épingle à cheveux !) par le sud en veillant à ne pas mordre sur Plaisir.

Le reste de l'intégration s'est déroulé normalement.

Conclusion

1. Je me pardonne assez volontiers d'avoir été perturbé, vu ma faible expérience en général, et de ce terrain en particulier. Je n'ai pas enchaîné les erreurs, mais j'en ai fait une énorme au milieu : **collationner une instruction** (me reporter en début de vent arrière) **et ne pas l'exécuter, le tout inconsciemment**. C'est purement en effet du stress et donc pas facile à corriger.
2. **Éviter d'utiliser des documents non officiels pour préparer un vol**, ou alors s'assurer précisément de leur origine et de leur domaine de validité. Si je m'étais basé sur le document officiel, j'aurais préparé une intégration classique par le début de vent arrière ou une verticale. J'aurais été moins perturbé.
3. Pour simplifier la représentation mentale, lors de l'intégration depuis la verticale, la procédure la plus simple est de commencer par **s'aligner au QFU en service puis de rejoindre la vent arrière** (voir figure ci-dessous).

