



Comment lire une carte Jeppesen ?

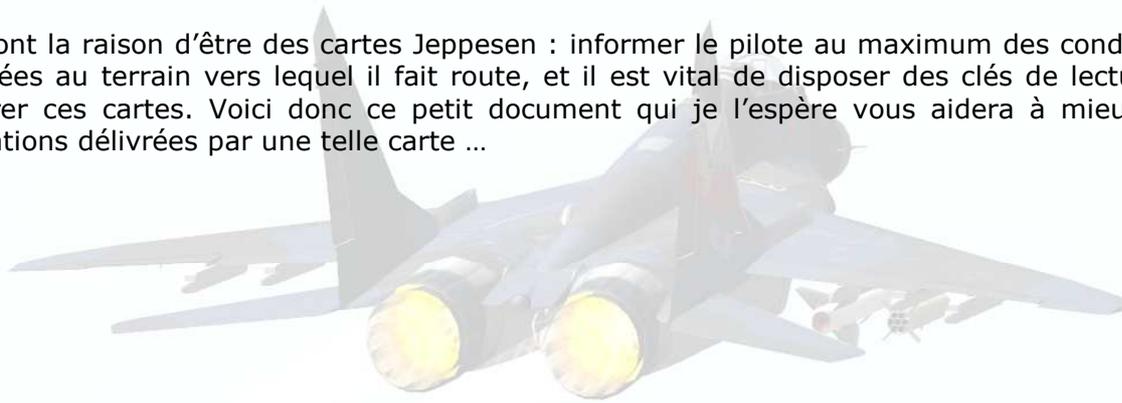
I. Introduction

La navigation en vol est l'une des premières qualités demandée aux pilotes de chasse. Diriger son aéronef en toute sécurité d'un point A à un point B n'est pas forcément aussi simple qu'il y paraît. Les pilotes de la seconde guerre mondiale n'avaient à leur disposition qu'une carte, un compas et une montre, et ce matériel est encore aujourd'hui d'actualité, sur les petits avions de tourisme par exemple.

Heureusement pour nous, les chasseurs de la Mère Patrie disposent désormais de matériel plus sophistiqué pour nous permettre de naviguer : Affichage du plan de vol sur les MFD, Viseurs Tête Haute, HSI sont autant de moyens qui permettent d'assurer la direction d'un chasseur, en quasi toute sécurité, et ce quelques soient les conditions météo.

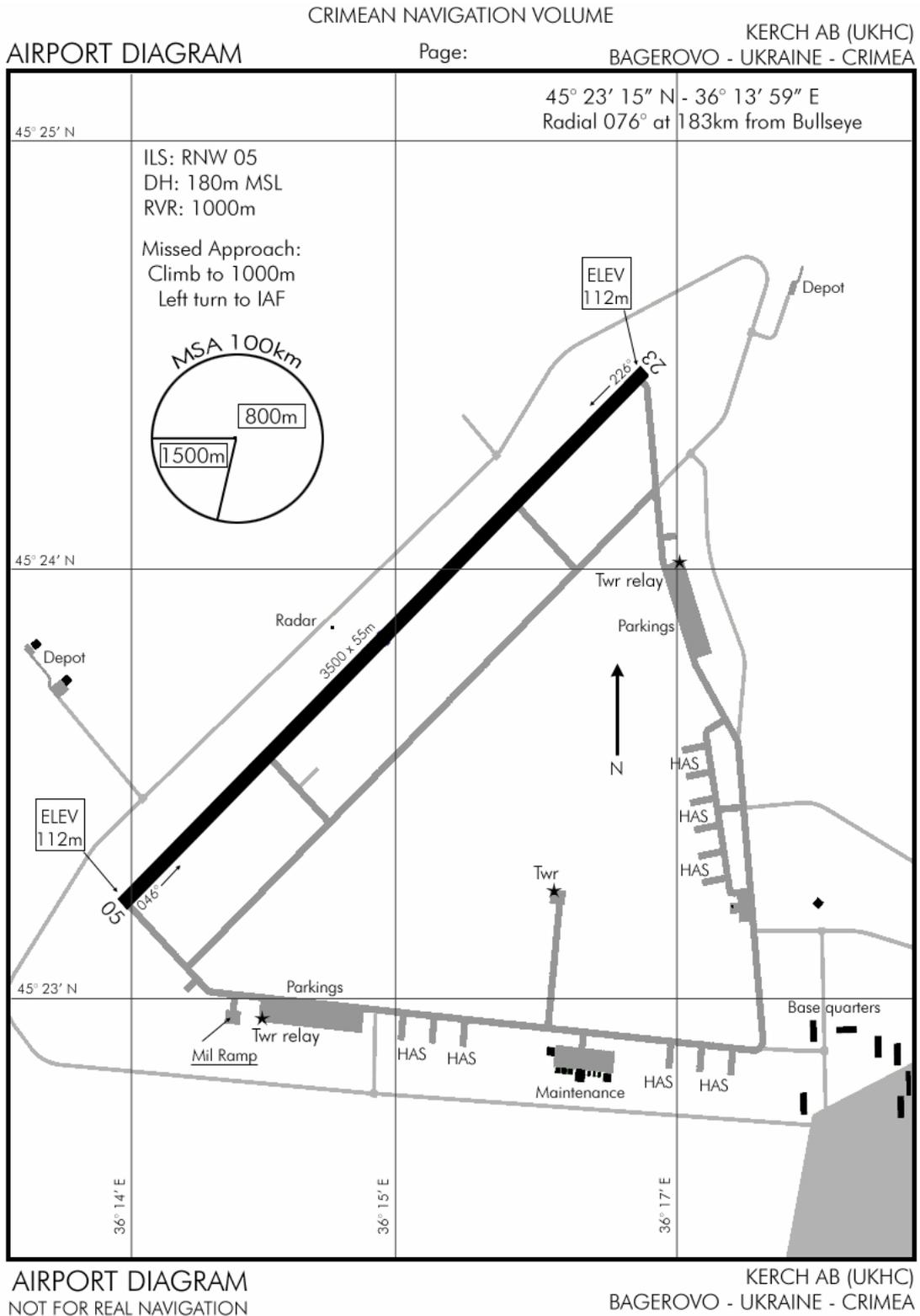
Mais, comme il y a toujours un mais, chaque navigation se termine logiquement par un retour au sol, plus ou moins brutal, sous peine de « piloter » un fer à repasser vide de tout carburant, et prêt à embrasser la planète. Il est donc nécessaire de poser notre appareil, et l'art de l'atterrissage nécessite lui aussi, au même titre que la navigation pure, des précautions particulières pour assurer à l'appareil et à son équipage un posé en toute sécurité. Chaque piste ayant un contexte particulier, il est nécessaire que le pilote connaisse toutes les spécificités du terrain sur lequel il s'apprête à amorcer sa descente.

C'est donc la raison d'être des cartes Jeppesen : informer le pilote au maximum des conditions particulières appliquées au terrain vers lequel il fait route, et il est vital de disposer des clés de lecture permettant de déchiffrer ces cartes. Voici donc ce petit document qui je l'espère vous aidera à mieux comprendre les informations délivrées par une telle carte ...



II. Comment se présente une carte Jeppesen ?

La première chose à voir avant tout, et bien entendu comment se présente une carte Jeppesen. Nous prendrons exemple durant tout ce document sur la carte Jeppesen de la base aérienne de Kerch-Bagerovo, située à l'extrémité Est de la Crimée et que voici :



Une carte Jeppesen nous présente une vue aérienne du terrain, et comporte de très nombreuses informations et terminologies spécifiques que nous étudierons spécifiquement au fur et à mesure. Note : une version haute résolution de cette carte est disponible à cette adresse : http://evacfr.free.fr/PUBLIC/LOCKON/BIBLIO/C3/crimea_nav_jpg_part1/chart_kerch.jpg

III. Lire les informations présentées par une carte Jeppesen

1. Informations générales et géographiques :

KERCH AB (UKHC) Indique le nom du terrain présenté, ici KERCH AB (*AB pour Air Base, base aérienne*). UKHC indique le code OACI du terrain ; cette information est donnée à titre informatif et n'a aucun intérêt dans Lockon.

BAGEROVO - UKRAINE - CRIMEA Indique la localisation géographique du terrain. Ici il se trouve donc à côté de la ville de Bagerovo, en Ukraine, au niveau de la Crimée (*on pourra également trouver CAUCASUS, pour Caucase, sur d'autres cartes*).

45° 23' 15" N | - 36° 13' 59" E Indique vous l'aurez deviné les coordonnées géographiques du terrain. Cette information est donnée à titre informatif et n'a qu'un intérêt très limité, voir inexistant dans Lockon. **Note :** *La carte est également quadrillée, et nous informes des latitudes et longitudes traversant le terrain, de manière plus précise. Encore une fois, cette information est donnée à titre informatif et n'a qu'un intérêt très limité dans Lockon.*

 Cette flèche pointe vers le Nord et indique par la même occasion l'orientation géographique du terrain. La plupart des cartes présentent le terrain orienté au Nord pour plus de facilité lors de la lecture, toutefois gare aux mauvaises surprises ! Vérifiez *toujours* l'orientation de votre terrain pour éviter les erreurs de lecture.

2. Informations relatives au terrain :

Sur les Jeppesen, une piste est matérialisée par un trait épais noir. Les taxiways et voies de communication annexes sont figurés par un trait fin gris clair.

 A chaque extrémité de piste est indiqué l'orientation de cette dernière, de deux façons. Une première fois, par le cap de la piste arrondi à la dizaine de degrés (*ici le nombre 23*) puis une seconde fois de manière exacte par un cap précédé d'une flèche indiquant le sens de la piste (*ici la flèche suivie de l'indication 226°*). **Note :** *ces informations sont extrêmement importantes, notamment pour réaliser des approches par mauvais temps et/ou avec vent de travers.*

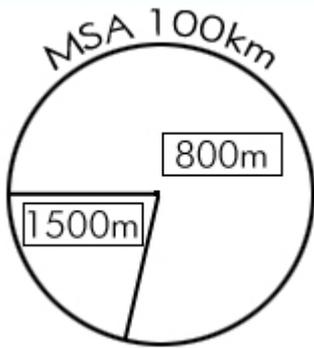
 En milieu de piste est indiqué la taille de cette dernière sous la forme LONGUEUR x LARGEUR, en mètres (*ici 3500m de long x 55m de large*). Ces informations sont données à titre informatif et vous permettent d'appréhender une approche spécifique, comme par exemple sur la base de Gelendzhik qui comporte une piste de (seulement) 1800 mètres de long !

Note : Les tours de contrôle sont représentées par une étoile et désignées par « Twr » (*Twr pour tower, tour*). D'autres informations annexes peuvent être présentées, comme : le nom des taxiways (*north taxiway / south taxiway ...*), le nom des bretelles d'accès à la piste (*A, B, C, D ...*), le nom des installations bordant le terrain (*Mil Ramp, Parkings, Maintenance, ...*). Ces informations peuvent être utiles, notamment pour vous diriger au sol lors des phases de taxi.

3. Informations relatives au transit sur le terrain et à la sécurité des vols :

Ces informations font partie des informations les plus importantes délivrées par les cartes Jeppesen. Il est indispensable d'en prendre note, votre propre sécurité ainsi que celle de vos partenaires en transit sur le terrain en dépend !

ELEV 112m Indique l'altitude du seuil de piste en mètre, c'est-à-dire l'élévation de la piste par rapport au niveau de la mer. Cette élévation peut être aussi bien positive que négative. **Note :** Cette indication est vitale pour une approche, car c'est elle qui conditionne votre altitude barométrique d'approche. Mal évaluée ou ignorée, cette altitude de terrain peut tout simplement vous conduire au crash lors de finales IFR si vous n'y prenez pas garde !



Les MSA (*Minimum Safety Altitudes, altitudes minimum de sécurité*) sont les altitudes minimum de sécurité à maintenir aux abords du terrain. Elle peuvent être fixées pour plusieurs raisons : installations civiles proches, reliefs particuliers, etc. Elles se présentent sous la forme d'un « camembert ». Le terrain étant en son centre, chaque tranche représente une altitude associée à un secteur géographique. *Par exemple ici, une altitude minimum de 800m est exigée autour du terrain, sauf en secteur ouest - sud-ouest où l'altitude minimum est fixée à 1500m*. Respecter au maximum ces MSA, afin d'éviter tout risque de crash ou d'abordage, avec quelque objet que ce soit (bâtiment, montagne, ...).

ILS: RNW 05 Ce bloc regroupe les informations importantes relatives à un posé sur le terrain. Il comporte l'indication de la piste en service comportant l'ILS (*ILS : RNW 05 pour Instrument Landing System : Runway 05, Système d'Atterrissage aux Instruments orienté sur la piste 05*); L'altitude minimum de décision indiquée par rapport au niveau de la mer (*DH : 180m MSL pour Decision Height : 180m Main Sea Level, Altitude de Decision : 180m au Niveau de la Mer*), qui est l'altitude minimum à laquelle le pilote doit choisir entre une remise des gazs et un posé (*en cas d'urgence par exemple*) ; et enfin le champ de vision du terrain en mètre (*RVR pour Runway Visual Ranch, Champ de Vision de la Piste*). Ces informations sont extrêmement importantes ! Ne les négligez pas ! **Note :** d'autres informations pourront être indiqués, notamment les fréquences radio de la tour, du sol, etc...

Note concernant le sens de l'ILS : Le sens ILS indiqué sur les cartes Jeppesen est un sens théorique donné pour des VFR. Il est très probable qu'il change en fonction des conditions météo, notamment par vent de travers trop important. N'hésitez pas à vous informer auprès d'un ATC ou de votre leader pour avoir confirmation. Atterrir en sens inverse avec vent de dos pourrait s'avérer extrêmement dangereux, et un abordage avec un camarade arrivant en face est également fort peu recommandable...

Missed Approach: Indique la procédure à suivre lors d'une remise de gaz, en anglais : altitude à prendre, direction du tour de piste pour rejoindre l'IAF (*IAF pour Initial Approach Fix, Point d'Entrée Initia Fixé, désigne le point d'entrée ILS*). La plupart du temps, les tours de piste s'effectueront dans le même sens que celui indiqué par la procédure de remise des gaz.
Climb to 1000m
Left turn to IAF

Informations spécifiques au terrain : De nombreuses autres informations spécifiques au terrain sur lequel vous vous apprêtez à poser peuvent apparaître sur une carte Jeppesen, comme par exemple un relief particulier aux abords du terrain (*Falaises sur la base de Gelendzhik, ...*) ou encore des taxiways de secours, etc. Etudiez bien les cartes concernées avant chaque mission, afin d'assurer un maximum de sécurité et d'éviter les mauvaises surprises !

IV. Annexe

Toutes les cartes Jeppesen des bases présentes dans Lockon peuvent être trouvées dans la bibliothèque de la 3rd Wing, chapitre III : Maps et Charts. Avant toute utilisation de ce document à l'extérieur de la 3rd Wing ou de l'EVAC, merci de contacter l'auteur.

Ltn. M-05 Stackouse

