

Communications ATC entre le Québec 10 Médévac et l'ATC de Québec

Contrôleur: Québec 10 Médévac, j'ai les nouvelles conditions de piste à Québec si vous êtes prêts à copier !

Pilote: Merci

Contrôleur: Québec 10 Médévac Roger, ça a été fait à l'instant pour la piste 06, les 140 premiers pieds de part et d'autre de la ligne centrale 100% nus et humide, 25% neige durcie, 15% congère jusqu'à ¾ de pouce, 55% de glace, le restant... neige humide jusqu'à 12 pouces, la piste a été sablée, coefficient de frottement : 0,27, température de piste de -1°C, et ça a été fait il y a 3 minutes environ.

Pilote: Québec 10 Médévac on note...

Contrôleur: Roger, quelles sont vos intentions et combien de temps planifiez-vous de rester dans l'attente ?

Pilote: Présentement on est en contact avec notre maintenance pour un problème de roue, on vous donnera nos intentions dans 1 minute. Pour l'instant on brûle du carburant et on essaye de régler le problème, si on est pas capable de régler le problème, on va rentrer en urgence à Québec...

Contrôleur: Québec 10 Médévac parfait, laissez moi savoir en tout cas...

Pilote: Affirmatif Québec 10 Médévac.

Pilote: Terminal de Québec, ici Québec 10 Médévac...

Contrôleur: Québec 10 Médévac allez-y...

Pilote: On est prêt à l'urgence, on va brûler du carburant, et quand vous serez prêt à copier les informations pour les passagers, vous nous aviserez...

Contrôleur: Québec 10 Médévac, allez-y je suis prêt à copier, je vérifie la déclaration d'urgence à 09:57Z

Pilote: Affirmatif Québec 10 Médévac, donc on planifie atterrir avec 2000 livres de carburant, on va avoir 3 patients à bord, 2 patients sur sivière avant et arrière droit, un patient dans un incubateur à l'avant droit, 3 personnels médicaux dont 1 situé à la sortie d'urgence du côté droit, et 2 qui sont du côté gauche, et il y a 2 membres d'équipage...

Contrôleur: Québec 10 Médévac je vérifie... donc les 2 patients sur sivière à l'avant droit confirmé, et le 3eme patient j'ai manqué sa position dans l'avion...

Pilote: 2 patients avant droit, et arrière droit, et l'autre patient est un bébé dans un incubateur qui est à l'avant gauche.

Contrôleur: Je vérifie merci !

Pilote: Québec 10 Médévac, pas de problèmes, c'est la roue de nez qui ne nous donne pas d'informations de sortie, donc un problème de roue, la roue de nez n'est pas confirmée sortie.

Contrôleur: Québec 10 Médévac, je vérifie. Volez à droite cap 070 et laissez moi savoir lorsque vous souhaitez prendre la direction de l'aéroport pour over-shooter l'approche...

Pilote: A droite cap 070 et on vous avise lorsque prêt,

Contrôleur: Roger

Pilote: La tour pour Québec 10 Médévac...

Contrôleur: 10 Médévac allez-y

Pilote: C'est quoi votre plafond et les conditions en ce moment ?

Contrôleur: Il est H – 02 minute il y a une séquence ATIS qui va sortir sur l'heure, ça date d'une heure présentement c'est 500' Overcast, 3 miles de visibilité, vue de la tour le 3 miles à l'air bon, mais pour le plafond je ne peux pas vous dire...

Pilote: Parce que dans l'éventualité de faire une passe là ça ne vaut peut être pas la peine dans les conditions météo actuelles.... c'est notre roue avant qui à des problèmes, dans ces conditions là là, ça ne vaut pas la peine !

Contrôleur: Hmmm, si ça reste comme ça, plafond à 500', ça dépend... vous pouvez descendre jusqu'à quelle altitude, si vous pouvez descendre en dessous des nuages sur l'ILS et tu passes au dessus de la piste, je peux regarder ça...

Pilote: Ok on va essayer ça, on va essayer 1 passe...

Contrôleur: D'accord !

Pilote: On va faire une remontée pour un autre guidage radar à ce moment là indépendamment de la réponse, soit on shoot pour refaire une approche, soit on brûlera du carburant...

Contrôleur: Québec 10 Médévac, je vérifie les informations, virez à droite cap 250 et maintenez 3000' guidage pour l'ILS 06.

Pilote: A droite cap 250, on maintient 3000' Québec 10 Médévac...

Contrôleur: Québec 10 Médévac, vous me ferez savoir lorsque vous serez prêts à copier les instructions de remontée svp...

Contrôleur: Québec 10 Médévac, continuez virage à droite voler 260 maintenez 2500'

Pilote: Cap 260 pour 2500', 10 Médévac on va être prêt à copier les instructions de remontée, on fera ça au plus simple...

Contrôleur: Québec 10 Médévac parfait, sur la remontée de la piste 06, volez le cap 070, à maintenir 4000', anticipez le guidage radar pour une autre approche piste 06.

Pilote: Sur la remontée de la 06, on maintient le cap 070, on remonte pour 4000' pour un guidage radar pour une autre approche piste 06, Québec 10 Médévac.

Contrôleur: 10 Médévac, j'ai la dernière de Québec à 10h00z si vous êtes prêts à copier...

Pilote: Prêts à copier Québec 10 Médévac.

Contrôleur: Québec 10 Médévac Roger, à 10h00z à Québec les vents au sol actuels 080/11, visibilité 3sm dans les averses de neige faibles, plafond couvert à 800', température -1, point de rosée -3, l'altimètre 29.49"Hg,

Pilote: C'est bien copié pour Québec 10 Médévac.

Contrôleur: Québec 10 Médévac je vérifie, virer à droite cap 320.

Pilote: A droite cap 320,

Sauvetage 3: Québec sol ici Sauvetage 3 pour suivre Sauvetage 1 pour le G.

Contrôleur: Sauvetage 3, roulez B, piste 30, G, pour l'écart de la 06,

Sauvetage 3: Compris, B, G à l'écart de la 06.

Contrôleur: Québec 10 Médévac, virez à droite 030 sur interception autorisés approche directe ILS piste 06 à Québec.

Pilote: A droite cap 030 pour intercepter, et sur interception autorisés pour l'approche ILS piste 06 à Québec,

Contrôleur: Québec 10 Médévac Roger, 2 miles au sud de l'alignement, 15 miles du seuil, vitesse à votre discrétion.

Pilote: Québec 10 Médévac.

Sauvetage 1: Québec sol ici Sauvetage 1, H n'est pas dégagé, je vais prendre sur la piste 12/30, à l'intersection à l'écart de la 24,

Contrôleur: Sauvetage 1 Roger.

Sauvetage 3: Québec sol ici Sauvetage 3, pour la même chose que Sauvetage 1.

Contrôleur: Je vérifie Sauvetage 3 !

Contrôleur: Véhicules de sauvetage, le Challenger 10 Médévac est 12 miles en finale, il fait seulement une approche basse et remontée là, pour vérifier le train d'atterrissage, il va revenir par la suite...

Sauvetage 3: Sauvetage 3 on vérifie pour le passage et la remontée du Médévac.

Contrôleur: Québec 10 Médévac, vous êtes à 11 miles du seuil, contactez la tour de Québec maintenant sur la fréquence 118,65.

Pilote: 118,65 Québec 10 Médévac...

Pilote: La tour bonjour Québec 10 Médévac, 2500' pour l'ILS piste 06 et la remontée,

Contrôleur: Québec 10 Médévac la tour de Québec, numéro 1 pour la piste 06, les vents 090/10

Pilote: On vérifie les vents, numéro 1 piste 06, Québec 10 Médévac.

Contrôleur: Québec 10 Médévac, les vents 080/10, altimètre 29.48"Hg autorisés approche basse et remontée piste 06.

Pilote: 29.48"Hg, Autorisés approche basse et remontée on va.... voler jusqu'au seuil de piste 24, jusqu'à l'Alpha.

Contrôleur: Roger.

Pilote: Québec 10 Médévac, si on reste au dessus de la piste, allez-vous être capable de nous voir ?

Contrôleur: Oui... ca devrait bien, je vois bien la lumière...

Contrôleur: Québec 10 Médévac, la porte est à moitié ouverte, elle est un petit peu descendue, mais il n'y a aucune apparence de roue absolument rien qui est sorti en avant.

Pilote: Québec 10 Médévac, on vous remercie, on poursuit sur la remontée...

Contrôleur: Roger, appelez le Terminal sur 127,85...

Pilote: 127,85 Québec 10 Médévac.

Contrôleur: Québec 10 Médévac, virez à droite cap 250

Pilote: Cap 250, Québec 10 Médévac,

Contrôleur: Québec 10 Médévac, virez à droite cap 260 pour les MDA au sud-ouest, cap 260 maintenez 4000' pour l'instant.

Pilote: Cap 260 et 4000', Québec 10 Médévac,

Contrôleur: Québec 10 Roger, avisez-moi lorsque vous êtes prêts à virer en base...

Pilote: Québec 10 Médévac.

Contrôleur: Québec 10 Médévac, virez à droite 030 sur interception autorisés approche directe ILS piste 06.

Pilote: 030 sur interception autorisés approche directe ILS piste 06, Québec 10 Médévac.

Contrôleur: Québec 10 Médévac Roger, est-ce que c'est pour une approche avec une remontée planifiée, ou vous voulez vraiment suivre l'approche là ?

Pilote: Ca va être pour un atterrissage.... mais on est pas tout à fait.... stand by... ca va peut-être être un 180 ou un 360 encore... on va pas être prêt encore tout à fait..

Contrôleur: Québec 10 Médévac Roger, en cas de remontée, volez un cap 070, maintenez 4000'.

Pilote: Donc en cas de remontée c'est 070 et 4000', Québec 10 Médévac,

Contrôleur: Québec 10 Roger.

Le Québec 10 Médévac a fait une autre approche basse puis une autre approche...

Pilote: Oui affirmatif Québec 10 Médévac.

Contrôleur: Québec 10 Médévac Roger, virez à droite cap 030 et procédez en rapprochement,

Pilote: 030 et on procède en rapprochement, Québec 10 Médévac.

Contrôleur: Québec 10 Médévac, Roger.

Contrôleur: Québec 10 Médévac, en cas de remontée c'est 070 et maintenez 4000'.

Pilote: En cas de remontée, on volera un cap 070, et 4000'.

Contrôleur: Québec 10 Médévac Roger, vous êtes autorisé pour l'approche directe ILS piste 06.

Pilote: Autorisé pour l'approche ILS directe piste 06, Québec 10 Médévac.

Contrôleur: Québec 10 Médévac les vents 090/12 l'altimètre 29.49"Hg

Pilote: 29.49"Hg pour l'altimètre on vérifie les vents Québec 10 Médévac.

Contrôleur: Québec 10 Médévac, 12 miles finale, contactez la tour sur 118.65 maintenant.

Pilote: 118.65, Québec 10 Médévac

L'appareil s'est posé sans dommages importants tant niveau passagers que pour l'aéronef, les membres d'équipage et les contrôleurs ont fait du très bon travail...
La piste 06/24 est restée fermée un partie de la matinée.