

p : orly tour, air berlin 045, bonjour.

Sol : air berlin 045, bonjour, transmettez.
atc : air berlin 045, good day, go ahead.

Ne pas utiliser pour le vol réel. Pour la simulation de vol seulement.
FOR FLIGHT SIMULATION ONLY

p: nice prevol bonjour, afr00 poste 44, demandons mise en route pour bordeaux, information bravo.

Sol : AFR00 bonjour, mise en route approuvée pour BORDEAUX, départ BAUDRU5E, piste 04 droite, niveau 140, transpondeur 45-21.

atc: afr00 bonjour, startup approved, baudru5e departure runway 0 4 right, level 1 4 0, squawk 6 7 3 2.

p: mise en route approuvée, depart baudru5e, piste 0 4 droite, niveau 140, transpondeur 67 32, afr00.

Sol : correct, rappelez prêt pour le repoussage.

atc : read back is correct, report ready for pushback

p: nice sol, afr00, demandons repoussage.

Sol : AFR00, repoussage approuvé face au sud { en fonction du 737 passant derrière vous }

atc: afr00, { pushback approved facing south }

{ boeing 737 taxiing behind you, push-back approved accordingly }

p: afr00, demandons roulage.

Sol : roulez point d'arrêt piste 04 gauche via Tango, Bravo unité

p: taxi holding point runway 04 left via t, b1 , afr00

Sol: AFR00, maintenez position avant la prochaine intersection pour laisser passer un airbus 321 venant de votre droite vers la gauche.

atc: afr00, hold position before next intersection to give way to an airbus 321 from right to left.

ADRESSER AU MAXIMUM 3 AVIONS AU POINT D'ARRÊT À LA TOUR.

p: afr00, point d'arret b3 piste 04r .

Sol : AFR00, contactez NICE TOUR, 1-1-5 décimale 2-5-0 }

p: nice tour bonjour, afr00, point d'arret b3 piste 04r .

Tour : AFR00, remontez la piste 04 droite, alignez-vous et attendez.

Tour : AFR00, alignez-vous piste 04 droite { et attendez. }

{ autorise décollage, vent { 100 degrés 10 nœuds / calme } . }

atc: afr00, backtrack runway 04 right, line up and wait.

atc: afr00, line up runway 04 right { and wait. / cleared for take-off, wind {100 degrees 10 knots / calm}. }

AUTRES OPTIONS

Opti° Tour : AFR00, maintenez point d'arrêt B3 piste 04 droite.

atc: afr00, maintain holding point b3 runway 04r .

Opti° Tour : AFR00, ATR en finale, rappelez en vue. (... rappel en vue par le pilote...)

Tour : AFR00, derrière l'ATR en finale, alignez-vous piste 33 droite et attendez derrière.

SOS tour : afr00, « autorisé décollage immédiat sinon dégagez la piste » « immédiatement, stoppez immédiatement », « maintenez position, stoppez le décollage, je répète, stoppez le décollage. »

SORTIE DE CTR EN ALTITUDE ET LIMITE VERTICALE

Tour : AFR00, { contactez NICE approche, 1-1-5 décimale 2-5-0 }
{ changement de fréquence approuvé. auto-information sur UNICOM 122 décimale 800 }

atc: afr00, { contact nice approach, 1 1 5 decimal 2 5 0 }

atc: afr00, { frequency change approved. air-to-air frequency unicom 1 2 2 decimal 8 0 0 }

DÉTRE
7700
VFR
7000
2000
1200
IFR
2000
VFR
CTRLÉ
70xx

===== DÉPART =====

LE BUT DU CONTRÔLEUR DEP (APPROCHE) EST TOUJOURS D'AMENER LE PILOTE VERS SON PREMIER POINT EN-ROUTE EN PRIVILÉGIANT LA MONTÉE SANS PALIER, AU DÉTRIMENT ÉVENTUEL DE LA TRAJECTOIRE TOUT EN MAINTENANT UNE SÉPARATION AVEC LES ARRIVÉES. IL PEUT AUGMENTER/DIMINUER LA VITESSE OU RÉDUIRE/AUGMENTER LE TAUX DE MONTÉE DU TRAFIC OU DEMANDER DE MAINTENIR UN NIVEAU (EN DESSOUS DES ARRIVÉES) .

p: afr00... ...contact initial

Départ: AFR00, identifié radar (direct GERVA, montez niveau 150)
atc: afr00, radar identified

LE CONTRÔLEUR QUI ASSURE LE CONTRÔLE DES DÉPARTS PEUT FAIRE UNE DIRECTE SUR LE PREMIER POINT EN-ROUTE, SUR UNE BALISE RADIO ÉLECTRIQUE, SUR UN POINT FIX, OU BIEN UN GUIDAGE RADAR , OU BIEN DONNER UNE DESCRIPTION D'UNE NOUVELLE TRAJECTOIRE IFR EN DÉPART CONVENTIONNEL . LES TRAFICS POURRONT ÊTRE TRANSFÉRÉS: À PARTIR DU FL100 AU PLUS TÔT ET À LA LIMITE HORIZONTALE DE LA TMA AU PLUS TARD .

=====> ARRIVÉES IFR

===== APPROCHE =====

AUTORISATION D'ARRIVÉE : CETTE CLAIRANCE EST DÉLIVRÉE AVANT DE COMMENCER UNE PROCÉDURE D'ARRIVÉE.

APP.
PUB

App : AFR00, bonjour, identifié radar, arrivée LERGA8W, descendez 140, Transpondeur 55-21, QNH 1020,
(attendez à talar, niveau 120, heure d'approche prévue 35) .
atc: afr00, radar identified, arrival lerga8w, descent 1 4 0, sqwak 5 5 2 1, altitude 1 0 2 0

→ LA PROCÉDURE D'ARRIVÉE (STAR) PEUT ÊTRE REMPLACÉE PAR UNE ARRIVÉE OMNIDIRECTIONNELLE, UN GUIDAGE RADAR OU UNE CLAIRANCE POUR REJOINDRE UN IAF SANS SUIVRE UNE STAR. DANS CE CAS, LA CLAIRANCE TIEN COMPTE DE L'ALTITUDE MINIMALE DE SÉCURITÉ PUBLIÉE (MSA). LE QNH EST DONNÉ DÈS QU'UNE INDICATION DE DESCENTE SOUS LE NIVEAU DE TRANSITION EST DONNÉE.

App : AFR00, Connaissez-vous la procédure d'approche ?
atc: afr00, are you familiar with the approach procedure ?

APP.
DIR

p: demandons approche directe/guidage radar (requesting straight-in approach / radar), afr00.

App : AFR00, autorisé approche directe (sur l'IAF).
app : afr00, cleared straight-in approach.

APP.
RAD

OU BIEN :

App : AFR00, (guidage radar pour approche ILS piste 22), tournez à droite cap 240, descendez 5000 pieds, (vitesse 200 nœuds, QNH 1020).
app : afr00, (radar vectoring for ils app. runway 22) turn right heading 2 4 0, descent 5000ft, (speed 2 0 0 knots, altitude 1 0 2 0).

APP.
VIS

OU BIEN (APPROCHE À VUE INTERROMPANT UNE APPROCHE PUBLIÉE) :

AFR00, acceptez-vous approche à vue piste 10 ? (ou demande du pilote)

p: affirm, afr00.

AFR00, autorisé approche à vue piste 10 , (assurez votre séparation avec A 320 devant vous , attention, turbulence de sillage possible) .

afr00, cleared visual approach runway 10, (maintain own separation from preceding airbus 3 2 0 , caution, wake turbulence possibility).

p: autorisé approche à vue piste 10, afr00.

AFR00, confirmez visuel sur les installations. / confirm runway in sight.

AUTORISATION D'APPROCHE (AVEC ESPACEMENT ASSURÉ)

App : AFR00, autorisé approche ILS piste 22 (pour MVL/MVI piste 15).
app : afr00, cleared for ils approach runway 2 2 (then circling runway 1 5).

ATTENTE

App : AFR00, Circuit d'attente cause { trafic/météo }, délai indéterminé, êtes-vous prêt à noter les paramètres ?

app : afr00, expect holding pattern due { trafic/weather }, delay not determined, are you ready to copy ?

App : AFR00, descendez niveau 1 1 0, attendez à TALAR, heure d'Approche Prévvue 35. (procédure publiée)

app : afr00, descend level 1 1 0, hold at talar, expected approach time 3 5

App : AFR00, attendez radiale 1 8 3 "NIZ" à 22 Delta mike echo, niveau 100, rapprochement 0 0 3 degrés, virages à gauche, éloignement limité à 27 Delta Mike Echo, vitesse 210 nœuds.

app : afr00, hold on "niz" 1 8 3 radial, at 2 2 delta mike echo, level 100, inbound track 0 0 3 degrees, left-hand pattern, limiting outbound distance 2 7 delta mike echo, speed 2 1 0 knots.

App : AFR00, continuez approche { AMDAS } (à 1055), Quittez TALAR en fonction. (sortie)

app : afr00, continue approach { amdass } (at 1 0 5 5), depart talar accordingly.

TRANSFERT SI ADÉQUAT.

App : AFR00, contactez NICE TOUR, 1-1-5 décimale 2-5-0 , au revoir.

===== TOUR =====

CAS OÙ UN PILOTE CONTACTE TROP TÔT LE CONTRÔLEUR DE LA TOUR :

p: nice tour bonjour, afr00

ATC: AFR00, bonjour, continuez l'approche, rappelez établis ILS piste 04 droite

atc : afr00, hello, continue approach, recall when established on ils 04 right.

ATTERRISSAGE

p: nice tour bonjour, afr00

ATC: AFR00, bonjour, autorisé atterrissage piste 04 droite, QNH 2-9-7-4, vent 050 degrés 10 nœuds .

atc : afr00, cleared to land runway 04 right, qnh 2-9-7-4, wind 050 degrees 10 knots

REMISE DES GAZ

ATC : AFR00, REMETTEZ LES GAZ , TOURNEZ A DROITE CAP 220, MONTEZ 4000FT !

DÉGAGEMENT

ATC: AFR00, dégagez première à gauche.

atc : afr00, vacate first left

ATC : AFR00, poursuivez le roulage, traversez piste 04 gauche et après traversée, contactez NICE SOL sur 121 décimale 825.

atc : afr00, keep taxiing, cross runway 04 left and after crossing contact nice ground 1 2 1 decimal 8 2 5.

===== SOL =====

ROULAGE

Sol : AFR00 bonjour, roulez aérogare 2 poste Echo 7

atc : afr00, taxi terminal 2 stand echo 7

QUITTER

sol : vous pouvez quitter la fréquence, au revoir

atc : you can leave the frequency, good day.

===== SORTIE DE LA CTR =====

(pilote)

[indicatif], bonjour, transmettez

(pilote)

[indicatif], (sortie Sierra unité / tour de piste main droite), transpondeur 7001/7099, roulez au point d'arrêt charlie unité, piste 26.

(...)

[indicatif], contactez la tour.

(...)

[indicatif], alignez-vous piste 26, autorisé décollage, vent du 110 à 8 nœuds, rappelez SE / vent arrière / verticale terrain, 2000 pieds.

(...)

En fin de CTR :

[indicatif], changement de fréquence approuvé, auto-information sur UNICOM 122 décimale 800.

=====ENTREE DANS LA CTR=====

Avant l'autorisation d'entrée en l'absence d'ATIS :

[indicatif], piste 26 en service, vent 110 degrés 10 nœuds, QNH XXXX, QFE XXX.

(...)

[indicatif], [rappelez verticale S1
[rappelez visuel plate-forme
[entrée CTR via S1, altitude 2000 pieds, transpondeur 7001
[attendez à S1
[rappelez vent arrière main droite piste 32 (avec vos intentions)

(...)

[indicatif], rappelez finale piste 26, numéro 1

(...)

[indicatif], autorisé [touché piste 26, vent 115 degrés, 15 nœuds.
[atterrissage
[option

Que peut-on faire avec la phraséologie ?

Réponse d'un ancien chef de salle d'Approche de Paris Charles-de-Gaulle : « On peut tout faire, tout décrire, tout reprendre, on peut discuter avec le pilote de différentes options possibles et lui donner des éléments d'appréciation. »

En espace de classe E, les trafics VFR n'ont pas obligation de contact.

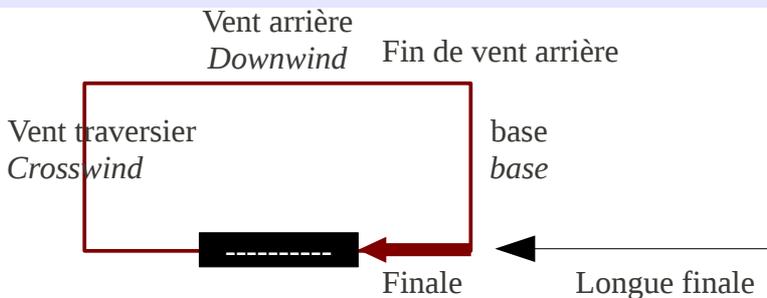
Classe E : IFR en contact

IFR : séparation avec les autres VFR. Information de trafic vis à vis des VFR si possible.

VFR : contact pas obligatoire, info trafic seulement, autant que possible.

Classe D : IFR et VFR doivent être en contact. Pour les IFR, la séparation est effectuée avec les autres IFR et information de trafic vis-à-vis des VFR. Pour les VFR, seule l'information trafic est fournie.

TOUR DE PISTE



METAR

CCCC GgggZ dddfff, Gfmfm (dndndnVdxVdxVdx) (vvvDv Vx VxVxVxDv ou CAVOK) (RDR DR/VRVRVRi) w'w'(ww) (NsNsNs hshshs ou SKC) T'T/T'dT'd QPHPHPH (REw'w') (ws-TKOF-RWY/LDG)

CCCC GgggZ dddfff, Gfmfm (dndndnVdxVdxVdx) (vvvDv Vx VxVxVxDv ou CAVOK)
 OACI Date/heure Vents vents variabilité des vents entre le __ et le __ Visibilité.

(RDR DR/VRVRVRi) w'w'(ww) (NsNsNs hshshs ou SKC) T'T/T'dT'd
 Portée visuelle sur piste temps présent significatif nuages (peut exister plusieurs séries) Temp. / point de rosée

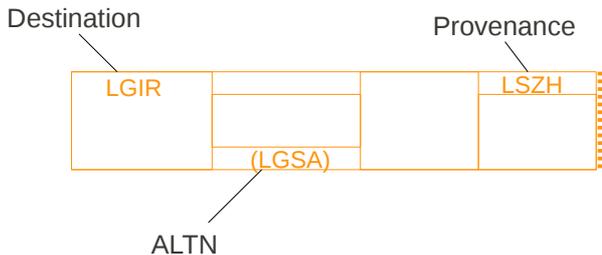
QPHPHPH (REw'w') (ws-TKOF-RWY/LDG)
 Pression au niveau de la mer (hPa en Europe) Temps récent conditions décollage/atterrissage

KTYR 091530Z 08005KT 105M() CLR 16/11 A3029 RMK (A02 SLP256 T0161011) Remarques

Visibilité
 en miles (105 M) aux EUA
 sinon 1200 signifierait 1200 mètres
 en France.
 0000<9999

A3029 aux EAU : pression en pouces de mercure (3029 Hg) sinon Q1015 : 1015 hPa.

Nuages
BKN 230 fragmenté à 23000 pieds
SCT093 épars à 9300 pieds
FEW050 peu nombreux à 5000 pieds
 TCU = avec des cumulus bourgeonnants
 CB = avec des cumulonimbus
 OVC = ciel couvert
 SKC : pas de nuages
 NCD : nuages non détectés
 NSC : pas de nuage sous les 5000 pieds
 +RASH : forte / pluie / averse



DANS IvAP, POUR VOIR LES APPAREILS QUI ONT REMPLIR UN PLAN DE VOL EN RAPPORT AVEC UN TERRAIN, REMPLIR DANS « PVD > I/O Box options » LE OU LES CODES ICAO DES TERRAINS QUE LE CONTROLEUR SOUHAITE SURVEILLER.

NIVEAU DE TRANSITION

FL = TA – 26 (QNH-1013) <= TRL

Exemple, altitude de transition de 6000 pieds et QNH 1011.

FL = 6000 pieds – 28 (1011 – 1013) = 6028 pieds

6028 pieds est l'altitude du niveau de vol correspondant à la l'altitude de transition.

Pour les arrivées, on prend le premier niveau IFR supérieur ou égal à cette altitude donc TRL = FL070.

AUTRES INFORMATIONS

Si DUPE APPARAÎT : DUPLICATION DU CODE TRANSPONDEUR. CELA A POUR EFFET DE MASQUER LES STRIPS DES APPAREILS AYANT UN CODE DUPPLIQUÉ.

Routes non-RNAV : A B G R H J V W

Routes RNAV : L M N P Q T Y Z

LTA (espace inférieur) :]115-195]

UTA (espace supérieur) :]195,660]

Niveaux de vols VFR : 45, 55...

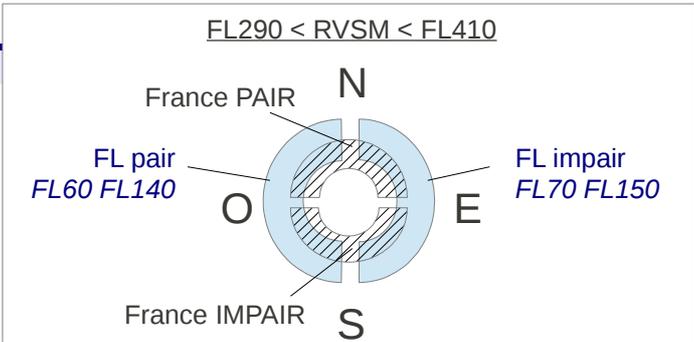
Niveaux de vols IFR : 40, 50...

Séparation minimale en route 5 MN, 2 minutes en approche.

IvAP : .X.CHAT .A

QNH PEUT SE DIRE « QNH »

- EDDF Frankfurt
- EDDL Düsseldorf
- EDDK Köln
- EDDV Hanover
- EHAM Amsterdam
- EFHK Helsinki
- LMML Malta



VFR
 * max 250 nœuds < FL100
 * VFR interdits en espace de classe A
 * plan de vol obligatoire pour le VFR de nuit et tout franchissement de frontière
 * VFR interdit > FL195 en France

NOTES SUPPLÉMENTAIRES

Il est possible de dissocier le transfert au pilote des paramètres de départ et la mise en route d'autre part. En effet sur IVAO de nombreux pilotes contactent le contrôleur en charge de l'autorisation initiale de nombreuses minutes avant d'être prêt à mettre en route. Ce délai leur permet de paramétrer l'ordinateur de bord en terminant d'embarquer les passagers. Donner dès ce moment une autorisation de mettre en route est précoce et ne correspond pas à la situation du pilote.

p : avez-vous notre plan de vol pour lfbo ? / demandons paramètres pour le départ.

[question générale n'appelant pas autorisation mais réponse pour information]

Sol : AFR00 bonjour, plan de vol pour Bordeaux approuvé, départ BAUDRU5E, piste 0-4 droite, niveau 140, transpondeur 67-32.

p: plan de vol approuvé pour bordeaux, depart baudru5e, piste 0 4 droite, niveau 140, transpondeur 67 32, afr00.

Sol : c'est correct, rappelez prêt pour la mise en route et le repoussage.

atc : read back is correct, report ready for start-up and pushback

Il est même possible de poser la question pour savoir si vous pouvez donner uniquement les paramètres de départ ou si la mise en route doit être autorisée tout de suite (cas où le pilote est prêt à quitter son poste de stationnement dès le premier contact).

p : orly prévol, afr00 avec vous en porte c04, demandons paramètres pour le départ.

sol : afr00 bonjour, est-ce que vous êtes prêt à la mise en route immédiate ?