

Petit Précis du contrôleur Tour

I.	Introduction.....	3
A.	Service du contrôle	3
B.	Le service d'information en vol.....	3
C.	Le service d'Alerte.....	3
II.	Les bases.....	4
A.	Le choix de la piste.....	4
B.	Fréquences et transpondeur.....	4
C.	Zone d'attribution.....	4
D.	Occupation du poste.....	4
III.	Organisation du trafic	5
A.	Espacement.....	5
B.	L'Information de trafic	5
C.	Le Circuit de piste	5
D.	Partage des responsabilités.....	7
1.	Poste DEL.....	7
2.	Poste Ground (Sol).....	7
3.	Poste TWR (Tour).....	7
IV.	Vols au départs.....	8
A.	Vols IFR.....	8
1.	1 ^{er} contact.....	8
2.	Roulage.....	9
3.	Alignement et décollage	10
4.	Clôture du vol	12
B.	Vols VFR	12
1.	1 ^{er} Contact.....	12
2.	Clôture du vol	13
V.	Vols à l'arrivée.....	14
A.	Vols IFR.....	14
1.	1 ^{er} contact.....	14
2.	En finale.....	15
3.	En courte finale	16
4.	Piste dégagée	16
5.	Clôture du vol	17
B.	Vols VFR	17
1.	1 ^{er} contact	17
2.	Intégration	18
3.	Attribution du numéro	19
4.	Réactualisation du Numéro	20
5.	Fin du vol	20

I. Introduction

En tant que contrôleur Tour (Poste Ground ou TWR) vous serez chargé de rendre les services de la circulation aérienne à tous les aéronefs fréquentant la plateforme ou la zone associée à celle-ci.

A. Service du contrôle

Le Contrôleur Tour transmet des clairances et des renseignements aux aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome afin de :

a) prévenir les collisions entre :

- les aéronefs en vol dans le circuit d'aérodrome ;
- les aéronefs évoluant sur l'aire de manoeuvre ;
- les aéronefs en train d'atterrir ou de décoller ;
- les aéronefs et les véhicules évoluant sur l'aire de manoeuvre ;
- les aéronefs sur l'aire de manoeuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire ;

b) assurer l'acheminement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne.

Le contrôleur tour rendra donc ce service en utilisant les deux formes qui sont :

- **L'espacement sur Piste**
- **L'information de trafic**

B. Le service d'information en vol.

Fournir les avis utiles à la bonne exécution du vol :

- Le vent
- Dégradation météorologique
- Etc., ...

C. Le service d'Alerte.

Service très important dans le réel, il est peu ou pas utilisé dans la simulation. Le seul danger pour le pilote étant une éventuelle déconnection ou une rayure sur la carlingue virtuelle de son avion☺☺☺.

II. Les bases.

A. Le choix de la piste

Un avion se pose et décolle toujours face au vent.

C'est l'élément prioritaire du choix de la piste.

Si le vent est calme (Force inférieure à 6Kt), les autres critères à prendre en compte seront l'équipement de piste, la longueur, etc....

B. Fréquences et transpondeur.

Chaque fois que vous ouvrez un poste sur VATSIM vous devez utiliser les fréquences et les codes transpondeurs qui vous sont alloués.

Vous les retrouverez dans le fichier « .POF » qui se trouve dans le même répertoire que le simulateur

C. Zone d'attribution

La zone associée à la Tour est en général un cercle de 10Nm de rayon allant de la surface à 2000ft Surface.

Néanmoins, avant d'ouvrir un poste, rendez vous sur le site du SIA dans la partie des cartes VAC afin de trouver tout ce qui peut concerner votre terrain et les zones attenantes.

D. Occupation du poste

Avant d'ouvrir un poste, assurez-vous qu'il n'est pas occupé par quelqu'un d'autre. De même, il est fort possible que vous ayez à travailler avec un camarade qui prendra un poste complémentaire au votre (Selon celui que vous prenez on peut trouver, le DEL, le GROUND ou l'APPROCHE).

Dans ce cas, le maître mot sera la coordination par le biais du CHAT afin de mettre au point les différents besoins en termes de contrôle.

III. Organisation du trafic

Ce qui suit est valable pour les trafics IFR et VFR.

A. Espacement

L'espacement se fera sur la piste.

Vous ne pourrez autoriser au décollage ou à l'atterrissage uniquement si la piste est libre ou dégagée.

B. L'Information de trafic

Cette information est faite de manière à amener les aéronefs à se voir et donc à s'espacer **individuellement et visuellement**.

Elle doit se faire pour des aéronefs soit convergeant vers un même point (Hors circuit de piste) ou soit dont les trajectoires vont être conflictuelles.

Dans le cadre du trafic tour, elle se fait **toujours** de la même manière et bilatéralement (Aux deux aéronefs concernés).

En français :

« Trafic, de (Point origine), vers (Point de destination), un (Type d'aéronef) »

En anglais :

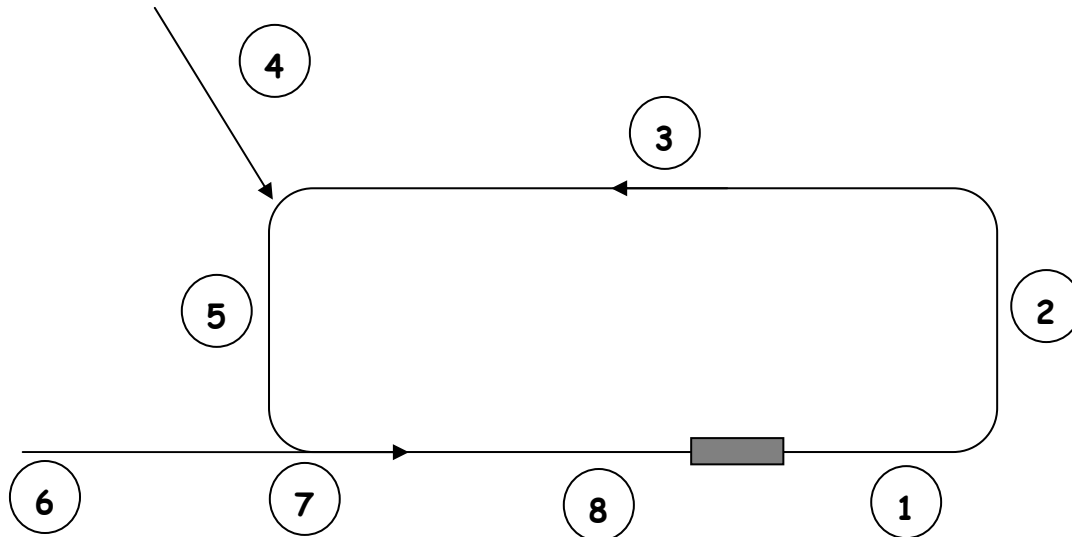
« Traffic, from (Point origine), to (Point de destination), a (Type d'aéronef) »

C. Le Circuit de piste

Essentiellement utilisé par les VFR, il l'est aussi par les IFR notamment lorsque les aéronefs effectuent une approche à vue.

Il permet aux aéronefs d'effectuer un circuit permettant la mise en configuration de l'appareil en vue de l'atterrissage.

Ce circuit sera la base de votre travail.



Position 1 : Montée initiale. (*Initial Climb*)

Position 2 : Vent traversier (*Crosswind leg*)

Segment rejoignant le segment vent arrière.

Position 3 : Vent arrière, travers mi-piste (*Downwind leg*)

Position où est normalement communiqué le numéro d'ordre à l'atterrissage.

Position 4 : entrée base (à l'extérieur du circuit) (*Entering base*)

Position où un aéronef effectuant une approche semi directe doit recevoir au plus tard le numéro d'ordre à l'atterrissage. Ce point se situe à l'extérieur du circuit d'aérodrome.

Position 5 : Base (*Base*)

Segment rejoignant le segment de la finale. Point où est généralement réactualisé le N° d'ordre à l'atterrissage.

Position 6 : Longue finale (à la hauteur du circuit) (*Long final*)

Position où un aéronef effectuant une approche directe doit recevoir au plus tard le numéro d'ordre à l'atterrissage.

Position 7 : Finale (*Final*)

Segment où est donnée la clairance d'atterrissage. Si la piste est engagée il reste un point de report avant la remise de gaz.

Position 8 : Courte finale (*Short final*)

Segment où est donnée au plus tard la clairance d'atterrissage ou de remise des gaz.

Le circuit représenté ici est un circuit dit main gauche (Car tous les virages s'effectuent à gauche).

Selon les terrains (Au regard des cartes VAC), vous aurez des circuits uniquement à gauche ou à droite, voire des circuits utilisables des deux côtés.

D. Partage des responsabilités.

Nous allons définir les limites de responsabilités entre chaque poste. Lorsque vous êtes seul, il vous appartient de cumuler les différents postes et ainsi de rendre les services associés

1. Poste DEL.

Ce poste est chargé de fournir les clairance IFR ou VFR en fonction des plans de vol.

Ces clairances, lorsque le poste est ouvert, sont à demander à l'Approche.

Une fois la clairance fournie et éventuellement la mise en route, l'aéronef sera transféré sur la fréquence sol.

2. Poste Ground (Sol)

Il est chargé de la gestion des parkings ainsi que des roulages.

Il prend les avions au dégagement de la piste jusqu'au parking pour une arrivée.

Pour un départ, il se charge des avions de la mise en route, au roulage, jusqu'à ce que l'aéronef arrive au point d'arrêt où l'aéronef sera transféré vers le contrôleur Tour.

Si il n'existe pas de poste DEL, c'est le poste GROUND qui en assure le service.

3. Poste TWR (Tour)

Il est chargé de la gestion du circuit de piste, ainsi que de la gestion de la piste elle-même.

Il est responsable de tous les trafics à l'intérieur de sa zone de compétence qui est une zone de contrôle (CTR).

Il prend les avions au départ du point d'arrêt et assure les alignements et les décollages puis le vol jusqu'à la sortie de la zone (En latéral ou en vertical), où ils seront transférés vers l'Approche si le poste est occupé ou vers UNICOM s'il n'y a pas d'autres contrôleurs.

A l'arrivée, il prend les aéronefs en entrée de zone (En vertical ou en latéral) et donne des instructions pour les mener vers une des branches du circuit jusqu'au moment où le contrôleur pourra délivrer l'autorisation d'atterrissage.

Les avions seront transférés vers le contrôleur sol au dégagement de piste.

Si les deux autres postes (DEL et GROUND) ne sont pas occupés, c'est au contrôleur Tour d'en assurer les services.

IV. Vols au départs

Nous allons traiter de manière chronologique un départ VFR ou IFR.
Vous aurez dans ce qui suit quelques exemples de phraséologie, mais je vous invite fortement à travailler sur le manuel de phraséologie VFR.
Dans tous les exemples nous considérerons que vous occupez le poste TWR et que vous êtes seul sans Approche.

A. Vols IFR

1. 1^{er} contact

L'aéronef vous appelle pour obtenir la clairance IFR.

PIL- « VATSIM TOUR, FGEBA, demandons la clairance IFR pour MARSEILLE »

PIL- « VATSIM TOWER GBTEO, Request IFR clearance to MARSEILLE »

Avant de donner la clairance, il vous faut regarder le plan de vol pour observer la route et ainsi attribuer la SID (Standard Instrument Departure) que vous allez trouver sur le site du SIA dans la partie ARR-DEP du terrain que vous allez contrôler.

Si la pilote vous signale avoir reçu l'information ATIS vous répondez :

CTL -« F-BA, Je vous rappelle »

CTL - «G-EO, I call you back »

Le pilote n'as pas reçu l'information ATIS :

CTL -« F-BA, Piste xx, vent du xxx°/xx nœuds, QNH xxxx, je vous rappelle »

CTL - « G-EO, Runway xx Wind xxx°/xx Knots, QNH xxxx, I call you back »

Une fois que vous avez regardé le plan de vol, vous devez élaborer la clairance IFR.

Vérifiez si le niveau de croisière est en accord avec la règle en France.

(Niveau Pair pour les vols vers le Nord, Impair pour les vols vers le SUD).

Vérifiez sur la carte de départ si la SID est soumise à un niveau initial.

Pour l'attribution du transpondeur, il vous suffit d'aller chercher dans le fichier POF, ceux qui vous sont attribués.

NB : Attention si le poste Approche est ouvert, il vous faudra composer la clairance IFR en coordination avec l'Approche.

a) Pas de niveau initial

CTL -« F-BA, Vols IFR approuvé vers MARSEILLE, départ standard xxx, niveau de vol xxx, transpondeur xxxx »

CTL - « G-EO, IFR flight to MARSEILLE is approved, Standard Departure xxx, flight level xxx, squawk xxx »

Le pilote doit dans tous les cas collationner et vous devez vérifier que son collationnement est correct.

CTL -« F-BA, c'est correct. Rappelez pour la mise en route»

CTL - « G-EO, Readback is correct. Report for start-up»

Le pilote rappelle pour la mise en route.

CTL -« F-BA, repoussage et mise en route approuvés, rappelez pour rouler »

CTL - « G-EO, Push back and start-up approved, report to taxi »

Selon les terrains, il existe des postes de stationnements où les aéronefs seront obligés d'effectuer un repoussage afin de se positionner pour le roulage.

S'il n'y en a pas l'utilité il suffit de supprimer le repoussage et simplement d'accorder la mise en route.

b) Avec un niveau initial

Après avoir donné la clearance, il vous faut maintenant l'assortir de la clearance initiale de montée

CTL -« F-BA, Clearance initiale niveau xxx »

CTL - « Initial level xxx »

Encore une fois le pilote doit collationner.

CTL -« F-BA, repoussage et mise en route approuvée, rappelez pour rouler »

CTL - « G-EO, Push back and start-up approved, report to taxi »

2. Roulage.

L'aéronef a mis en route et il est prêt au roulage.

PIL- « VATSIM TOUR, FGEBA, mise en route effectuée on est prêt au roulage »

PIL- « VATSIM TOWER GBTEO, start-up completed, ready to taxi »

CTL -« F-BA, Roulez point d'arrêt xx»

CTL - «G-EO, Taxi Holding point xx »

Il s'agit d'un roulage sans conflit.

Pour les roulages avec conflit je vous renvoie au manuel de phraséologie.

Lorsque l'aéronef arrive au point d'arrêt, si vous êtes en poste Ground et qu'un contrôleur occupe le poste TWR, vous devez effectuer le transfert de communication.

3. Alignement et décollage

Lorsque les avions arrivent au point d'arrêt, ils doivent vous contacter prêt au départ. En effet, il est possible qu'ils doivent effectuer des vérifications avant décollage, donc un aéronef peut arriver au point d'arrêt sans pour autant être prêt. Attendez que le pilote vous appelle.

a) La piste est totalement dégagée.

Il n'y a aucun mouvement sur la piste et aucun appareil n'a été autorisé à l'atterrissage.

PIL- « VATSIM TOUR, FGEBA, on est prêt au départ »

PIL- « VATSIM TOWER GBTEO, ready for departure »

Votre réponse

CTL -« F-BA, alignez vous piste xx, autorisé décollage, vent xxx° /xx nœuds, rappelez passant (la limite de l'espace) »

CTL - «G-EO, line up runway xx, cleared for take off, wind xxx/xx knots, report passing (la limite de l'espace) »

b) La piste est engagée

La piste est engagée par un avion qui vient d'atterrir ou bien par un véhicule.

CTL -« F-BA, alignez vous piste xx, et attendez un (raison du maintien) sur la piste »

CTL - «G-EO, line up runway xx and hold a (raison du maintien) on the runway»

Une fois que la piste se dégage :

CTL -« F-BA, autorisé décollage, vent xxx°/xx nœuds, rappelez passant (la limite de l'espace) »

CTL - «G-EO, cleared for take off, wind xxx/xx knots, report passing (la limite de l'espace) »

c) Un appareil en finale

La piste n'est pas engagée mais vous avez autorisé un aéronef qui est en finale. Dans ce cas on considère que la piste est verrouillée et qu'aucun mobile ne doit y pénétrer.

Nous allons donc demander à l'aéronef d'attendre mais dès lors qu'une restriction est émise vers un pilote, il faudra toujours lui donner la raison.

CTL -« F-BA, maintenez avant piste xx, un (type d'aéronef) en finale »

CTL - «G-EO, hold short of runway xx, a (type d'aéronef) on final»

Une fois que l'aéronef est passé vous vous retrouvez dans le cas du -b

d) L'alignement conditionnel

Il s'agit d'une variante du cas vu au -c.

CTL -« F-BA, maintenez avant piste xx, un (type d'aéronef) en finale, rappelez en vue »

CTL - «G-EO, hold short of runway xx, a (type d'aéronef) on final, report in sight»

Le fait de faire rappeler en vue, va nous permettre d'accélérer le trafic en transférant la responsabilité de l'alignement à l'aéronef qui est au point d'arrêt.

PIL- « F-BA, en vue du trafic »

PIL- « G-EO, in sight of traffic »

Votre réponse:

CTL -« F-BA, derrière le (type d'aéronef) en finale, alignez vous piste xx et attendez derrière »

CTL - «G-EO, behind the (type d'aéronef) on final, line up runway xx and wait behind»

La phrase commence toujours par "derrière" et doit se terminer par "derrière".

4. Clôture du vol

L'aéronef vient de décoller, il va sortir des limites de votre zone.
Il vous rappelle au point de report demandé lors de l'autorisation de décollage.

PIL- « F-BA, on passe (point de report demandé) »

PIL- « G-EO, passing (point de report demandé) »

Dans le cas où vous avez un contrôleur au poste Approche :

CTL -« F-BA, contactez VATSIM Approche sur xxx.xx »

CTL - «G-EO, contact VATSIM Approach on xxx.xx»

Vous n'avez aucun contrôleur au dessus de votre zone :

CTL -« F-BA, fin du service du contrôle, contactez UNICOM xxx.xx »

CTL - «G-EO, Control service terminated, contact UNICOM xxx.xx»

B. Vols VFR

Nous allons retrouver beaucoup de similitudes avec le traitement de l'IFR.
C'est pourquoi je ne reprendrai que les différences notables qui sont surtout au niveau du premier contact

1. 1^{er} Contact

Un aéronef en VFR peut mettre en route directement sans pour autant vous en demander l'autorisation.

Son vol n'est pas forcément soumis à une autorisation formelle comme l'IFR.
Par contre vous devez tout de même vérifier son plan de vol pour connaître la direction qu'il va prendre après le décollage et surtout lui attribuer le code transpondeur.

Ce code sera un code propre au terrain jusqu'à ce que l'aéronef quitte votre zone vers un espace aérien non contrôlé où là il faudra lui faire afficher le code transpondeur générique du VFR, 7000.

PIL- « VATSIM TOUR, FGEBA, demandons mise en route pour un vol VFR pour MARSEILLE »

PIL- « VATSIM TOWER GBTEO, Request start-up for VFR flight to MARSEILLE »

Ou bien:

PIL- « VATSIM TOUR, FGEBA, demandons roulage pour un vol VFR pour MARSEILLE »

PIL- « VATSIM TOWER GBTEO, Request taxi for VFR flight to MARSEILLE »

Vos réponses:

CTL -« F-BA, mise en route approuvée, piste xx, vent xxx°/xx nœuds, QNH xxx, transpondeur xxxx rappelez pour rouler »

CTL - « G-EO, start-up approved, Runway xx, Wind xxx°/xx Knots, QNH xxxx, squawk xxx report to taxi »

Ou bien:

CTL -« F-BA, roulez point d'arrêt piste xx, vent xxx°/xx nœuds, QNH xxx, transpondeur xxxx»

CTL - « G-EO, taxi holding point Runway xx, Wind xxx°/xx Knots, QNH xxxx, squawk xxx »

2. Clôture du vol

Comme pour l'IFR :

Dans le cas où vous avez un contrôleur au poste Approche :

CTL -« F-BA, contactez VATSIM Approche sur xxx.xx »

CTL - «G-EO, contact VATSIM Approach on xxx.xx»

Vous n'avez aucun contrôleur au dessus de votre zone :

CTL -« F-BA, fin du service du contrôle, contactez UNICOM xxx.xx, transpondeur 7000 »

CTL - «G-EO, Control service terminated, contact UNICOM xxx.xx, squawk 7000 »

V. Vols à l'arrivée

A. Vols IFR

1. 1er contact

a) Le poste Approche est occupé

Dans ce cas le contrôleur approche vous aura fait un préavis avant de vous le transférer.

Soit l'aéronef effectue une approche aux instruments radioguidée, et il vous sera transféré lorsqu'il sera sur l'axe de piste (Au niveau de la longue finale sur le dessin du circuit de piste), soit il effectue une approche à vue et le contrôleur Approche vous aura précisé le secteur d'arrivée et il vous faudra l'orienter vers une des branches du circuit.

1^{er} cas

PIL- « VATSIM TOUR, FGEBA, on est établi sur l'ILS »

PIL- « VATSIM TOWER GBTEO, established on ILS »

L'aéronef est seul dans le circuit

Votre réponse:

CTL -« F-BA, N°1 rappelez en finale »

CTL - «G-EO, N°1 report on finale»

L'aéronef n'est pas seul:

CTL -« F-BA, N°x , trafic précédant en (Position dans le circuit), un (Type d'aéronef) rappelez en finale »

CTL - «G-EO, N°x, traffic preceding on (Position dans le circuit), a (Type d'aéronef), report on finale»

2^{ème} cas

L'aéronef effectue une approche à vue. Vous allez lui donner une intégration à faire dans le circuit.

Généralement ces intégrations se font soit vers la branche vent arrière (Ref schéma du circuit) soit vers la branche entrée base.

PIL- « VATSIM TOUR, FGEBA, en approche à vue »

PIL- « VATSIM TOWER GBTEO, on visual approach »

Votre réponse:

CTL -« F-BA, entrez (Point d'intégration) piste xx, rappelez (Point d'intégration) »

CTL - «G-EO, join (Point d'intégration), report (point d'intégration)»

Durant le temps où l'avion est en transit vers le point d'intégration, en fonction de votre trafic, pensez à vérifier les conflits de trajectoire ou de point afin de déclencher une éventuelle information de trafic.

Lorsque l'avion est au point d'intégration on retombe dans le 1^{er} cas avec l'attribution d'un numéro.

2. En finale

a) La piste est dégagée

PIL- « VATSIM TOUR, F-BA, en finale»

PIL- « VATSIM TOWER G-EO, on final »

Votre réponse:

CTL -« F-BA, autorisé atterrissage piste xx, vent xxx°/xx nœuds, rappelez piste dégagée »

CTL - «G-EO, cleared to land, runway xx, wind xxx°/xx knots, report runway vacated»

b) La piste est occupée

Votre réponse:

CTL -« F-BA, rappelez courte finale, piste engagée par un (Type de mobile)»

CTL - «G-EO, report short final, runway engaged by a (Type de mobile)»

3. En courte finale

a) La piste est dégagée

On retombe dans le cas du 2-a

b) La piste est engagée

Votre réponse:

CTL -« F-BA, remettez les gaz, vent xxx°/xx nœuds, rappelez (Point de report)»

CTL - «G-EO,go around, wind xxx°/xx Knots report (Point de report)»

Le point de report dépendra des intentions du pilote (Approche à vue avec un nouveau circuit de piste ou bien une nouvelle procédure aux instruments et à ce moment là je vous renvoie aux traitements des départs IFR).

4. Piste dégagée

Si vous avez un contrôleur sol, c'est à ce moment là que vous transférez l'aéronef sur la fréquence sol.

PIL- « VATSIM TOUR, F-BA, piste dégagée»

PIL- « VATSIM TOWER G-EO, runway vacated »

Votre réponse:

CTL -« F-BA, roulez pour le parking principal, rappelez pour quitter la fréquence»

CTL - «G-EO, taxi to main apron report to leave frequency»

Attention, si vous êtes sur un gros aéroport ou si le pilote ne connaît pas la plateforme, ce sera à vous de le guider en lui donnant notamment la dénomination des taxiways à suivre ainsi que le parking.

CTL -« F-BA, roulez pour le poste 18, via les taxiways A1 et A2, rappelez pour quitter la fréquence»

CTL - «G-EO, taxi to the gate 18, via taxiways A1 and A2 report to leave frequency»

5. Clôture du vol

PIL- « VATSIM TOUR, F-BA, au parking»

PIL- « VATSIM TOWER G-EO, at the apron »

Votre réponse:

CTL -« F-BA, votre plan de vol est clos, vous pouvez quitter la fréquence»

CTL - «G-EO, the flight plan is closed you can leave frequency»

B. Vols VFR

C'est la partie la plus ardue au niveau contrôle tour. En effet ce sont vos instructions qui vont conditionner la régulation du trafic.

1. 1^{er} contact

PIL- « VATSIM TOUR, FGEBA, vols VFR à destination de vos installations, demandons les consignes»

PIL- « VATSIM TOWER GBTEO, VFR flight to your airfield, request instruction »

Votre réponse :

CTL -« F-BA, piste xx, vent xxx°/xx nœuds, QNH xxx, rappelez (Point d'entrée dans la zone)»

CTL - «G-EO, runway xx, wind xxx°/xx knots, report (Point d'entrée dans la zone)»

Le point d'entrée dans la zone est généralement précisé dans les cartes VAC.

Si l'avion n'était pas en contact avec un contrôleur précédent, ou bien si son code transpondeur est sur 7000, n'oubliez pas de lui faire afficher un code propre au terrain.

2. Intégration

Lorsque l'aéronef arrive en entrée de zone il faut maintenant l'intégrer. Comme précédemment, durant le transit entre l'entrée de zone et le point d'intégration, pensez à vérifier les points de conflit pour éventuellement déclencher une information de trafic.

Un aéronef qui est déjà dans le circuit (Vent arrière, base ou longue finale), ne doit pas être pris en compte pour les informations de trafic.

a) Intégration standard

CTL -« F-BA, entrez vent arrière piste xx, rappelez vent arrière»

CTL - «G-EO, join downwind runway xx, report downwind»

Si le sens du circuit n'est pas à gauche, rajoutez à la suite de la vent arrière: «Main droite» ou « right hand »

b) Intégration par une semi directe

L'avion arrive par un secteur où il peut intégrer une étape de base sans forcément passer par une vent arrière.

CTL -« F-BA, entrez base piste xx, rappelez entrée base»

CTL - «G-EO, join base runway xx, report entering base»

Si le sens du circuit n'est pas à gauche, rajoutez à la suite de la base, «Main droite» ou « right hand »

c) Intégration directe

L'avion arrive par un secteur où il peut intégrer une longue finale sans forcément passer par une vent arrière.

CTL -« F-BA, entrez longue finale piste xx, rappelez longue finale»

CTL - «G-EO, join long final runway xx, report long final»

Ici le sens importe peu, puisque l'aéronef est sensé faire une approche en ligne droite.☺☺☺

d) Intégration par la verticale.

Certains terrains auront un circuit de piste qui ne s'effectuera que dans un seul secteur.

Par exemple pour une piste orientée Nord/Sud,, les circuits s'effectueront dans l'ouest. Dans ce cas les arrivées par l'est se feront par la verticale.

CTL -« F-BA, entrez vent arrière piste xx via la verticale aérodrome, rappelez vertical»

CTL - «G-EO, join downwind runway xx via overhead airfield, report overhead »

Lorsque l'avion arrive vertical, si d'autres aéronefs doivent rejoindre la vent arrière, c'est le moment de déclencher des informations de trafic.

Sinon, après son annonce de la verticale, faire rappeler l'aéronef en vent arrière.

3. Attribution du numéro

Le circuit de piste que va effectuer l'aéronef n'est pas figé. En effet en fonction de ces performances et capacités, la longueur et l'éloignement seront différents d'un aéronef à un autre.

Ne pouvant pas gérer ces paramètres vous allez donc attribuer un numéro afin d'aider le pilote à effectuer son circuit.

Le numéro se donne :

- En longue finale pour une arrivée directe
- En base pour une arrivée semi-directe
- En vent arrière pour une arrivée en étape de base

a) L'aéronef est seul

CTL -« F-BA, N°1 rappelez en finale »

CTL - «G-EO, N°1 report on finale»

C'est le cas le plus facile

b) L'aéronef n'est pas seul

CTL -« F-BA, N°x , trafic précédant en (Position dans le circuit), un (Type d'aéronef) rappelez en finale »

CTL - «G-EO, N°x, trafic preceding on (Position dans le circuit), a (Type d'aéronef), report on finale»

Le fait de donner la position du trafic précédent permet au pilote d'aller le chercher visuellement pour estimer son circuit et ainsi s'espacer tout seul, en fonction des performances de son aéronef.

Attention : si l'aéronef précédent est un aéronef en IFR, il faut rajouter à la fin de la phrase « **Rappelez en vue** » ou « **report in sight** ».

4. Réactualisation du Numéro

Dés lors que l'aéronef dispose d'un numéro à l'atterrissage supérieur à 1, il faut réactualiser son numéro.

Un aéronef qui passe le seuil de piste a deux possibilités :

- soit il se pose
- soit il remet les gaz.

Donc dès que le Numéro 1 passe le seuil de piste, il perd son numéro et donc il faut s'orienter vers le numéro deux qui devient maintenant numéro 1. Il faut bien sur opérer de la même manière si vous aviez un numéro 3 qui lui va passer numéro 2 !!!!

Dans ce cas, ce n'est pas la peine de répéter la position du trafic précédent dans la mesure où l'information lui a déjà été faite lors de l'attribution du numéro.

5. Fin du vol

Le reste du vol est traité comme l'IFR à partir du paragraphe « finale ».