





LA POSITION PREVOL [DEL]

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

1. INTRODUCTION:

Le contrôleur DEL (prévol en français, delivery en anglais) donne les clairances IFR aux appareils au départ, ainsi que la mise en route.

Le contrôleur doit impérativement avoir les cartes nécessaires à son contrôle afin d'assurer le meilleur service possible.

Son rôle est :

- de transmettre la clairance IFR (mise en route du plan de vol)
- de s'assurer que le pilote collationne bien les différents éléments de la clairance donnée.
- de transmettre l'appareil au contrôleur GND pour effectuer le repoussage.
-

Il ne gère jamais :

- le repoussage et le roulage.
- les arrivées au parking.
- les appareils VFR.

*Note : Sur IVAO, les postes d'aire de trafic n'existent pas. Le repoussage est géré par le contrôleur **GND** tout comme en réel sur une place d'embarquement non située dans l'aire de trafic.*

2. VERIFICATION DU PLAN DE VOL

Sur IVAO, tous les vols nécessitent obligatoirement un plan de vol des plus complexes pour les vols IFR, aux plans de vols simplifiés VFR.

Une des tâches principales du contrôleur, qui délivre la clairance, est la *vérification du plan de vol*. Nul pilote ne peut obtenir une clairance avec un plan de vol faux !

Les éléments suivant doivent être vérifiés et corrigés par le pilote (vous pouvez proposer des modifications) :

- code aéroport de départ
- adéquation de la route du plan de vol avec les aéroports de départ et d'arrivée et d'une procédure de départ disponible (SID)
- adéquation du niveau ou Altitude de croisière initiale avec la route
- adéquation du régime de vol (IFR,VFR...) avec le Plan de Vol
- adéquation de l'aéronef avec le plan de vol et des équipements embarqués mis dans le plan de vol
- adéquation de l'aéroport de déroutement avec la route et l'aéroport d'arrivée

3. CLAIRANCE IFR:

Le contrôleur **DEL** doit, au début de son service prendre connaissance de l'ATIS du contrôleur qui gère la Tour afin de connaître la(les) Piste(s) en Service au décollage, ainsi que les pistes déclarées fermées. Si aucune piste n'est définie, demander la correction de l'ATIS à la tour.

*Note : En absence de la tour demander aux autres contrôleurs de la plateforme, dans l'ordre **APP, GND, CTR**.*

Le niveau initial donné dans la clairance doit être demandé au contrôleur **APP** ou à défaut au contrôleur **CTR**. Le contrôleur **APP** pourra donner les niveaux publiés ou d'autres niveaux de son choix, en fonction des cartes ou des trafics en présence ou à venir.

La clairance de départ IFR est déterminée à partir de la route du plan de vol de l'aéronef et de la configuration de l'aéroport.

La clairance devra toujours être donnée **dans le même ordre** et inclure les **4 paramètres** suivants :

- **la procédure de départ standard IFR (SID)** ou bien une procédure de départ omnidirectionnelle préalablement négociée avec l'approche
- **la piste en service**
- **le niveau initial (FL) ou altitude initiale ()**
- **le code transpondeur**

Note : La piste peut être omise quand la SID permet de la définir sans doute possible (la publication dans l'ATIS ne vaut pas clearance). Le niveau initial peut être omis uniquement si le niveau donné est publié. (ce ne sont pas des obligations !)

Note : Sur IVAO, la majorité des pilotes ne lisent pas les cartes SID et ne connaissent pas le niveau initial. Leur FMC ne connaît pas les niveaux initiaux non plus.

Comme sur la plupart des grands aéroports, les trajectoires de départ croisent en dessous des trajectoires d'arrivée. Il est souvent souhaitable sur IVAO, de rappeler, au pilote le niveau initial dès la clearance.

Si le contrôleur n'a pas trouvé de procédure de départ standard IFR (SID) qui ne correspond au début de la route donnée dans le plan de vol déposé par l'aéronef, il doit:

- inviter le pilote à changer de plan de vol
- proposer un départ Omnidirectionnel négocié avec le contrôleur qui gère les départs (avec contraintes données dans la clearance).

4. CHOIX DU DEPART IFR

Les départs sont classés en fonction de plusieurs critères :

- Catégorie des Aéronefs
- Performance en montée des aéronefs
- Niveau de croisière initial (vol en espace inférieur FL<195 ou en espace supérieur FL>195)
- Aéronefs équipés RNAV
- Contraintes Environnementales (Départs préférentiels, Départ interdit de Nuit ...)
- Départ sur clearance ATC

Le contrôleur doit bien analyser les cartes et leurs contraintes afin de donner des clearances adaptées.

Si le trafic sur la plateforme est faible, il peut s'avérer pratique de donner les départs sur la piste la plus proche de la position de parking afin de diminuer le temps de roulage (à condition qu'une procédure IFR est publiée sur celle ci). Ceci est à négocier avec les contrôleurs adjacents.

Un appareil **non-RNAV** doit avoir, comme clearance, une procédure de **départ conventionnelle**, une procédure de **départ omnidirectionnelle** ou autre **procédure déterminée par le contrôleur approche** pour rejoindre son premier point en route.

*Note : Il faut bien faire la différence entre les procédures de **départ standard RNAV** où des équipements de radio navigation de précision **FMC** ou **GPS** sont obligatoires et les procédures **de départ standard conventionnel** où seuls suffisent des moyens de radionavigation classique comme les **VOR** et **NDB**.*

5. PROCEDURES SPECIALES IVAO:

Toutes les procédures spécifiques IVAO ne sont pas facultatives, car elles décrivent des situations ou des procédures spécifiques IVAO qui ne peuvent pas arriver en réel mais qui arrivent sur le réseau cause de ses limitations propres.

5.1. DEMANDE SPECIFIQUE DU PILOTE :

En cas de **demande particulière du pilote** concernant la procédure de départ, le contrôleur **DEL** doit la coordonner avec le contrôleur radariste qui gère les montées et les trajectoires de départ. Sur IVAO, c'est le contrôleur **DEP**, s'il est présent, sinon c'est le contrôleur **APP**, ou le contrôleur **CTR** en dernier recours. Si aucun contrôleur cité n'est disponible, le poste **DEL** a le pouvoir de décision sur ces cas spéciaux. Il gère alors en fonction de ses connaissances, du trafic, de la demande et de la capacité du pilote.

5.2. LIMITATION DE LA DELIVRANCE DES CLAIRANCES :

En cas de saturation au sol du contrôleur GND, il faudra que le contrôleur DEL retarde la délivrance des clairances. Ne pas donner la clairance et la mise en route avant d'être certain que le GND pourra bien acheminer le trafic dans un délai raisonnable à la piste en service.

5.3. COORDINATION :

Une fois que le pilote a collationné sa clairance, le contrôleur **DEL** doit mettre les **étiquettes "SID" et "Niveau"** à jour sur IvAc.

Le pilote qui repousse visiblement sur IvAc **sans clairance doit être prévenu par un FORCE ACT** afin de l'inviter à vous contacter. S'il n'y a pas de réponse ou que le pilote ne récupère pas l'ATIS dans la minute qui suit et que le pilote continue son repoussage, voire roule, refaites l'opération du FORCE ACT et **envoyez un message privé** (faire attention à la langue utilisée).

5.4. RESTRICTIONS :

Même en cas d'absence du contrôleur GND, vous n'avez pas délégation sur la gestion du Sol.

5.5. TRANSFERT :

L'avion doit être transféré au contrôleur immédiatement supérieur **GND, TWR, DEP, APP, CTR** dans l'ordre. Si aucun contrôleur n'est présent, le pilote doit être relâché sur la fréquence auto information UNICOM 122.8MHz.

Note : Ces cas n'arrivent jamais en réel, car le pilote n'oublie jamais de contacter la prévot et au moins un contrôleur est présent en dehors de la prévot pour faire effectuer le roulage.

Ce manuel est destiné uniquement à la simulation de vol et de contrôle aérien sur IVAO™.
Ce document ne doit pas être utilisé dans l'aviation réelle. Il reste la propriété de IVAO™ Division France