Conférence IVAO France

Département Training

Nouvelle réglementation & phraséologie

PRÉSENTÉ PAR JOEY SALZMANN – FR-TAC & IVAO-TDAM

Au programme…

- Avant-propos : Pourquoi ces changements ?
- Principaux changements de réglementation
  - Départs à vue
  - Approches à vue
  - Choix de la piste en service
- Principaux changements de phraséologie
  - Prononciation des nombres inchangée
  - Vocabulaire
  - Départ via SID
  - Départ via STAR
  - Autres points de phraséologie remarquables
- Prise en compte aux examens
- **Vos questions !**

Avant-propos

Pourquoi tous ces changements ?

Réglementations aériennes : le fonctionnement

Organisation Internationale de l'Aviation Civile

-> Produit une réglementation de base contenant :
¤ des Standards
¤ des Recommandations

Direction Générale de l'Aviation Civile

-> Produit une réglementation française
¤ Peut définir ses propres lois
¤ Peut définir sa propre phraséologie

Agence européenne de la sécurité aérienne

-> Produit une réglementation européenne (SERA)
¤ Doit être mise en œuvre par tous les pays
¤ Pouvoir législatif donc intégrée aux lois des pays
¤ Assez proche de l'OACI

Direction Générale de l'Aviation Civile

-> Ajoute la réglementation européenne aux lois françaises
-> Peut produire des dérogations

Application française de SERA-C : 12 octobre 2017

Dérogation pour la prononciation des nombres : AIC

=> <u>Un principe fondamental :</u> les réglementations nationales doivent être **au moins** aussi restrictives que la réglementation internationale. Elles sont en général plus restrictives.

Principaux changements de réglementations

Les départs à vue

⇒ Nouveauté dans la réglementation actuelle (héritage des montées VMC)

⇒ Principe : Permettre à un appareil IFR d'effectuer un départ par références visuelles avec le sol.

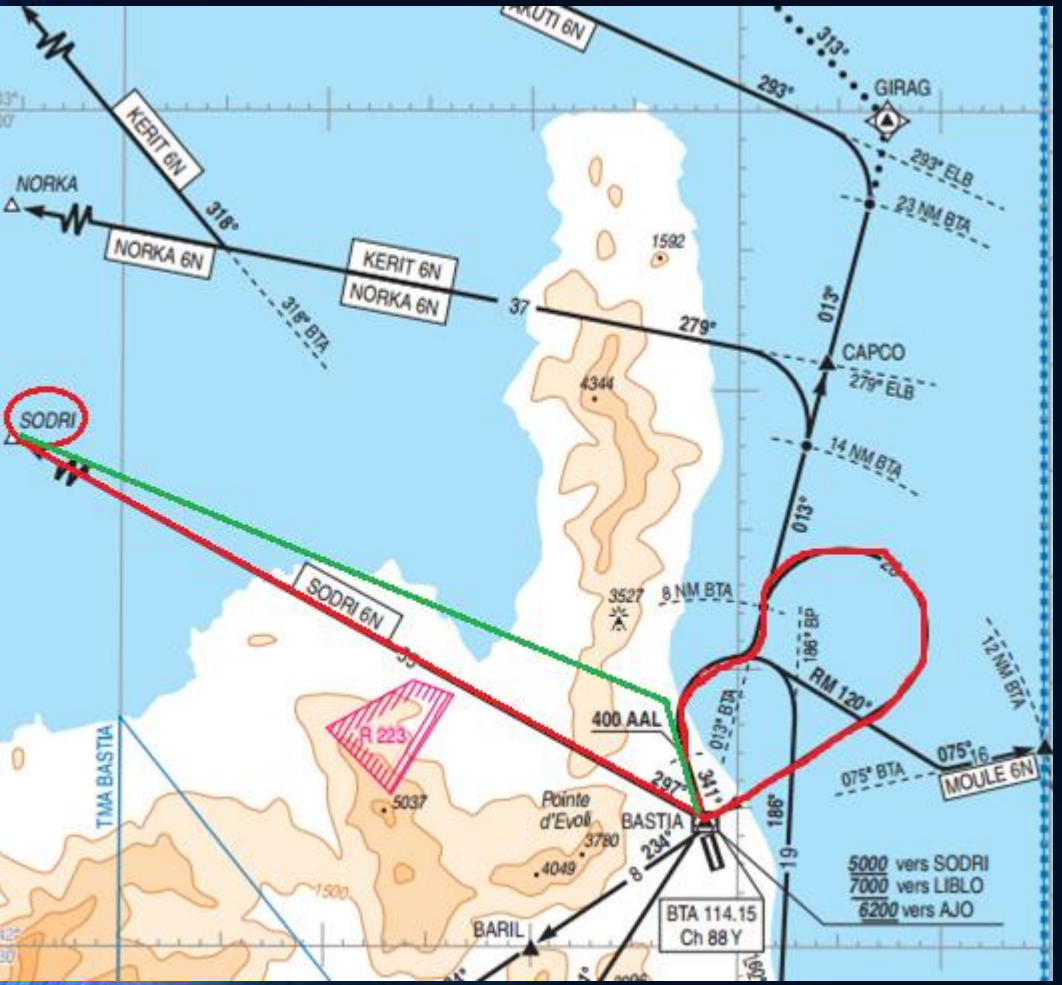
⇒ Conséquences pratiques :

- Un appareil IFR peut effectuer un départ moins contraignant qu'un départ aux instruments normalisé puis rejoindre une partie ou non du SID.
- Le contrôleur reste responsable de la séparation applicable à la classe d'espace
- Le pilote est responsable du franchissement d'obstacle

⇒ Applicabilité à IVAO :

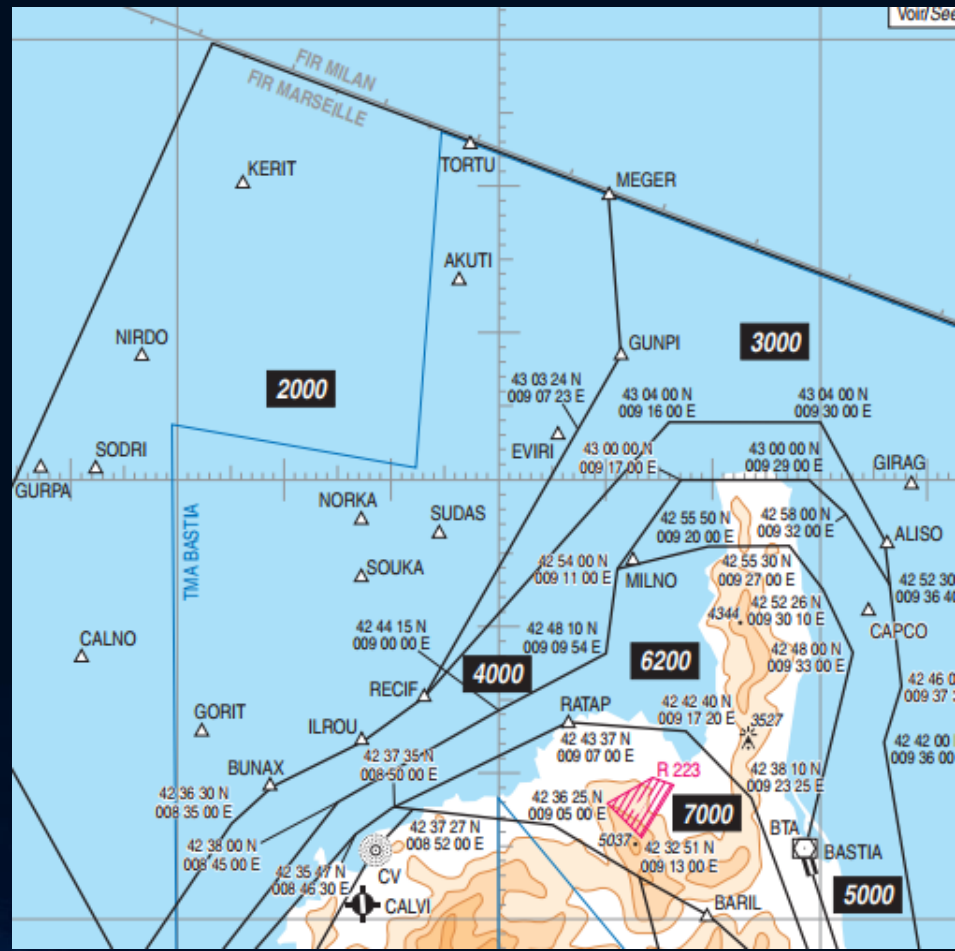
- Un départ à vue est possible si :
  - ¤ Les conditions VMC de la classe d'espace sont remplies
  - ¤ Le plafond se situe à une altitude au moins égale à la MSA/AMSR applicable

Les départs à vue



⇒ Exemple : Départ depuis Bastia LFKB

Altitude de sécurité : AMSR = 6200ft



En vert : départ à vue possible

En rouge : SID

Les approches à vue

⇒ Modification de la réglementation existante

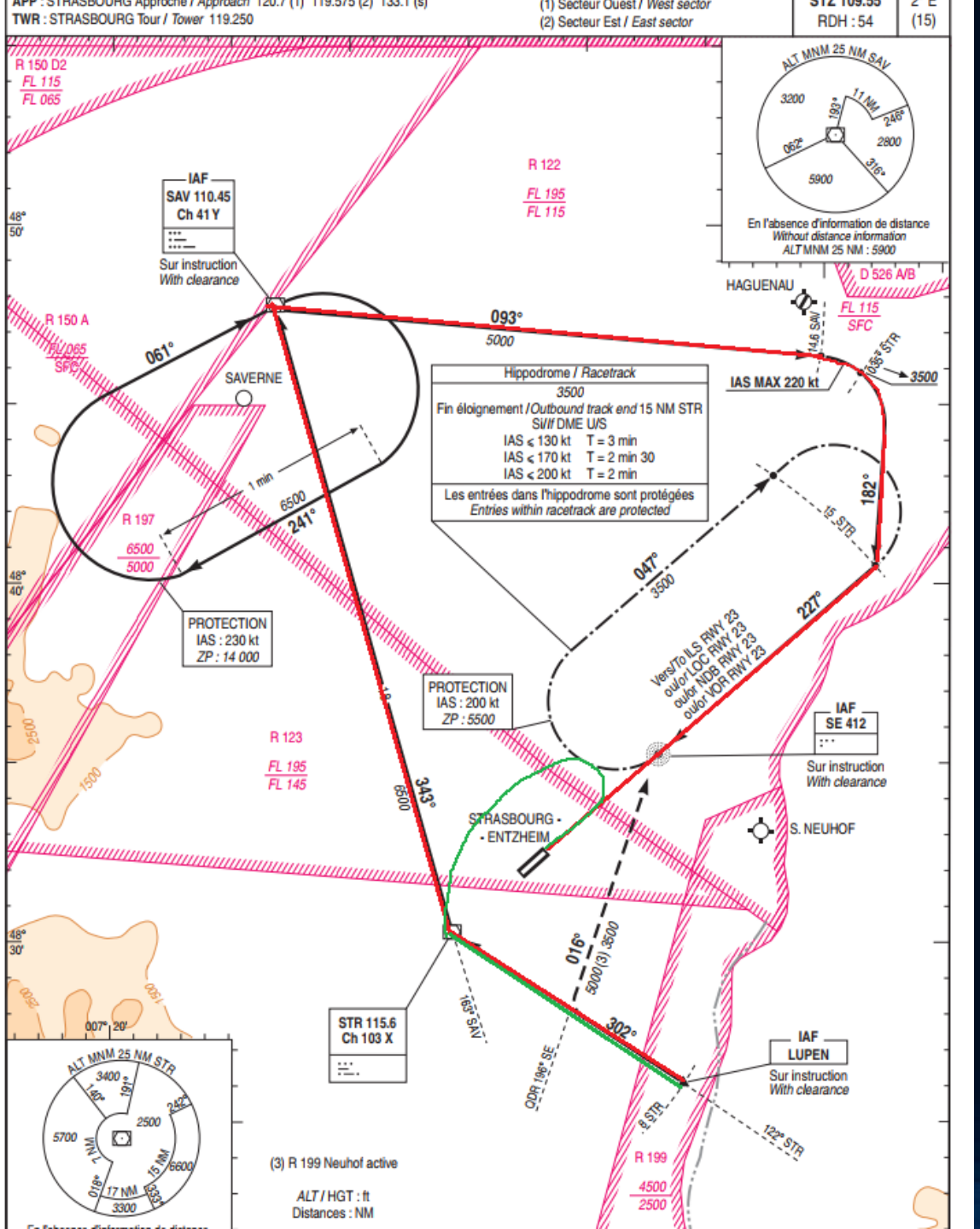
⇒ Principe : Permettre à un appareil IFR d'effectuer une approche par références visuelles avec le sol

⇒ Conséquences pratiques :

- Un appareil IFR peut s'affranchir d'une approche aux instruments
- Le contrôleur reste responsable de la séparation applicable à la classe d'espace
- Le pilote est responsable du franchissement d'obstacle

⇒ Applicabilité à IVAO :

- Une approche à vue est possible si :
  - ¤ Les conditions VMC de la classe d'espace sont remplies
  - ¤ Le plafond est au-dessus du niveau où débute le segment d'approche initiale
- Le visuel de l'aérodrome n'est plus nécessaire



Approche à vue

⇒ Exemple : Approche à Strasbourg LFST

Première altitude segment : 6500ft

En vert : trajectoire d'approche à vue
En rouge : approche publiée

Choix de la piste en service

⇒ Modification de la réglementation existante

⇒ Actuellement, plusieurs critères pour le choix de la piste en service

- Orientation du vent
- Critères opérationnels (ILS, éclairages…)
- Environnement
- Nuisances sonores

⇒ Maintenant : conditions météo dégradées = pas de prise en compte des nuisances

Des questions ?

Principaux changements de phraséologie

Prononciation des nombres

⇒ Malgré le changement imposé par SERA : Dérogation française

=> PAS DE MODIFICATION

⇒ Dérogation valable jusqu'à fin 2018

Vocabulaire

¤ Points de vocabulaire les plus marquants :

- Point d'arrêt -> Point d'attente
- Devant vous -> Vous précédant
- Trafic précédant -> Suivez

¤ Faire une demande « indiquer / report » ou « pouvez-vous / advise »

¤ Utilisation réglementaire de « autorisé / cleared »
¤ Utilisation recommandée de « piste / runway »

¤ Disparition du mot « radar »

Montée via SID

¤ Nouvelle phraséologie

¤ Après l'envol, un appareil IFR peut être clairé à :
- Monter via son SID en respectant les contraintes de celui-ci
- Suivre une instruction de cap (ou faire un direct), niveau, vitesse

¤ Un contrôleur peut donner un direct sur le SID

¤ Un contrôleur peut annuler :
- Une restriction d'altitude
- Une restriction de vitesse
- Les deux si nécessaire

Montée via SID

Français	Anglais	Signification
Montez via SID niveau XXX	Climb via SID level XXX	Suivre le SID en montée vers le niveau XXX
Procédez direct XXX montez via SID niveau XXX	Proceed direct XXX climb via SID level XXX	Déjà sur le SID, autoriser l'appareil à un direct sur un point plus loin du SID puis reprendre le suivi du SID, en montée
Prévoyez de rejoindre SID	Expect to rejoin SID	Si l'appareil est en guidage en-dehors de son SID et que le contrôleur souhaite renvoyer l'appareil sur le SID
Procédez direct XXX, rejoignez SID, montez via SID niveau XXX	Proceed direct XXX, rejoin SID, climb via SID level XXX	Si l'appareil était en guidage et est renvoyé sur un point du SID, et doit à la suite de nouveau suivre le SID
Annulez restriction de niveau à XXX	Cancel level restriction at XXX	Suppression d'une contrainte de niveau/altitude. **Attention : ne supprime pas les contraintes de vitesse.**
Annulez restrictions de vitesse à XXX	Cancel speed restrictions à XXX	Suppression d'une contrainte de vitesse. **Attention : ne supprime pas les contraintes de niveau/altitude**
Montez via SID sans restriction niveau XXX	Climb via SID level XXX unrestricted	Toutes les contraintes du SID sont annulées

Descente via STAR

¤ Nouvelle phraséologie

¤ Atteignant sa STAR ou son début de descente, un appareil IFR peut être clairé à :

- Descendre via sa STAR en respectant les contraintes de celle-ci
- Suivre une instruction de cap (ou faire un direct), niveau, vitesse

¤ Un contrôleur peut donner un direct sur le STAR

¤ Un contrôleur peut annuler :

- Une restriction d'altitude
- Une restriction de vitesse
- Les deux si nécessaire

Descente via STAR

Français	Anglais	Signification
Descendez via STAR niveau XXX	Descend via STAR level XXX	Suivre la STAR en descente vers le niveau XXX
Procédez direct XXX descendez via STAR niveau XXX	Proceed direct XXX descend via STAR level XXX	Déjà sur la STAR, autoriser l'appareil à un direct sur un point plus loin de la STAR puis reprendre le suivi de la STAR, en descente
Prévoyez de rejoindre STAR	Expect to rejoin STAR	Si l'appareil est en guidage en-dehors de sa STAR et que le contrôleur souhaite renvoyer l'appareil sur la STAR
Procédez direct XXX, rejoignez STAR, descendez via STAR niveau XXX	Proceed direct XXX, rejoin STAR, descend via STAR level XXX	Si l'appareil était en guidage et est renvoyé sur un point de la STAR, et doit à la suite de nouveau suivre la STAR
Annulez restriction de niveau à XXX	Cancel level restriction at XXX	Suppression d'une contrainte de niveau/altitude. **Attention : ne supprime pas les contraintes de vitesse.**
Annulez restrictions de vitesse à XXX	Cancel speed restrictions at XXX	Suppression d'une contrainte de vitesse. **Attention : ne supprime pas les contraintes de niveau/altitude**
Descendez via STAR sans restriction niveau XXX	Descend via STAR level XXX unrestricted	Toutes les contraintes de la STAR sont annulées

Une instruction de descente en France implique un début de descente dès que possible.
Le contrôleur doit préciser « quand prêt / when ready » lorsqu'il laisse l'initiative au pilote.

Autres points de phraséologie

¤ Changement de l'ordre des éléments dans les clairances de décollage et d'atterrissage :

- Avant : Autorisé décollage piste XX, vent XXX° / XX kt
- Maintenant : Piste XX, autorisé décollage, vent XXX° / XX kt

¤ La phraséologie associée au parachutage et aux planeurs est réglementairement intégrée.

Des questions ?

Prise en compte dans la notation des examens

Notation des examens

⇒ Prise en compte progressive dans la notation des examens
⇒ Date cible : 1er janvier 2018

⇒ Les examinateurs prennent en compte les efforts faits au niveau de la phraséologie durant la partie pratique.

⇒ La partie théorique des examens peut contenir des points de réglementation. Les connaissances doivent donc être en accord avec la nouvelle version de la réglementation.

Des questions ?

Documentations en rapport avec le sujet

SECTION IVAO FRANCE

- Nouvelle réglementation : http://www.ivao.fr/dep/instruction/PDF/RCA3_OCT17.pdf
- Nouvelle phraséologie : http://www.ivao.fr/dep/instruction/PDF/PHRASEO_OCT17.pdf

SITE DU SIA

- Réglementations : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/reglementation
- Circulaire : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/pub/media/store/documents/file/l/f/lf_circ_2017_a_026_fr.pdf

Merci de votre participation,
de votre écoute,
et de votre attention.

Bonne nuit à tous !

Pour toute question :
training@ivao.fr