







L'INFORMATION DE TRAFIC

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

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

1. DEFINITION :

Une **information trafic** sont des **renseignements donnés à un pilote** par un organisme des services de la circulation aérienne pour **l'avertir que d'autres aéronefs**, dont la présence est connue ou observée, peuvent **se trouver à proximité de sa position** ou de sa route prévue, **afin de l'aider à éviter une collision**.

2. RESPONSABILITES

Les organismes des services de la circulation aérienne chargés de fournir les informations de trafic n'assurent pas, pour les vols concernés, les séparations entre vols VFR, ni entre vols VFR et vols IFR. Le choix des manœuvres éventuelles permettant d'éviter les collisions demeure de la responsabilité des commandants de bord en application des règles de l'air.

3. FOURNITURE DE L'INFORMATION DE TRAFIC

3.1. CONTENU DU MESSAGE D'INFORMATION DE TRAFIC

Si cela est matériellement possible, les informations sur les aéronefs concernés sont délivrées sous la forme et dans l'ordre suivant :

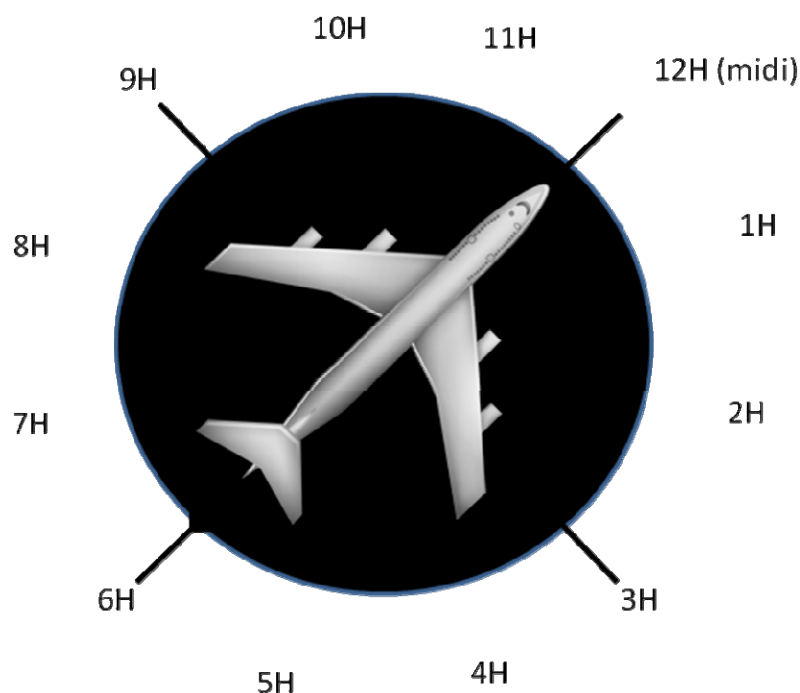
- position de l'autre aéronef ou d'un groupe d'aéronefs : relative, estimée, caractéristique
- sens de déplacement connu ou estimé ;
- type d'aéronef ;
- position verticale relative ;
- évolution dans le plan vertical.

3.1.1. POSITION

Il s'agit du relèvement et de la distance par rapport à l'avion auquel vous donnez l'information.

Le relèvement est généralement donné **en code horaire** quand il ne se situe pas dans une position caractéristique connue du pilote recevant l'information trafic :

- Un trafic devant l'avion est à midi.
- Un trafic sur sa droite est à 3 heures.
- Un trafic sur sa gauche est à 9 heures.
- Un trafic derrière est à 6 heures.



Les aéronefs n'ont pas de rétroviseurs, il est **inutile de faire les informations trafic** quand l'appareil **se trouve dans l'arc entre 5H et 7H**. Pour les avions de ligne, la visibilité du pilote peut être restreinte à l'arc entre 8H et 4H.

Avec cette information de relèvement, il est parfois utile de donner une information de distance relative entre les deux aéronefs.

Il faut savoir qu'une information de trafic utile ne doit pas être donnée pour une distance supérieure à 10 Nm

Note : Cela n'a rien à voir avec le cap de l'avion. Quel que soit le cap, le côté droit peut être au nord ou au sud mais il reste le côté droit. Un trafic travers droit sera toujours à 3 heures, quel que soit le cap de l'avion.

Le relèvement est donné autant que possible **avec une position plus précise** qu'un relèvement en code horaire quand l'aéronef est dans **une position caractéristique facilement identifiable** par n'importe quel pilote :

- L'appareil est en finale ou décolle dans l'axe
- L'appareil est dans une branche du circuit de l'aérodrome
- L'appareil est vertical aérodrome
- L'appareil est proche un moyen de radionavigation

Note : Il est rarement utile de donner une distance entre les deux aéronefs quand l'information est suffisamment précise pour le localiser.

Vous pouvez aussi utiliser des relèvements géographiques (nord-ouest, ouest, sud-est...) ou une position par rapport à un repère ou une balise.

3.1.2. SENS DE DEPLACEMENT

Le sens de déplacement est donné par rapport au pilote qui reçoit l'information trafic :

- Droite vers la Gauche
- Gauche vers la droite
- Route parallèle (offset)
- Sens Inverse
- Même route
- En dépassement

Vous pouvez donner la route du trafic :

- exprimée en degrés
- selon une direction géographique

3.1.3. TYPE D'AERONEF

Il est important de donner le type d'aéronef au lieu du terme générique « trafic » :

- Airbus 320, Boeing 737, MD80, Cessna 172, Citation
- Pour les codes non connus : monomoteur, appareil léger, bi turbopropulseur...

Il n'y a aucun besoin à préciser la version de l'appareil : un Boeing 737-300 se dit un Boeing 737

3.1.4. POSITION RELATIVE VERTICALE EVOLUTION DANS LE PLAN VERTICAL

Si votre trafic a une altitude stable, il est parfois utile de donner la différence en pieds. A même niveau ou altitude, dites juste même altitude ou même niveau.

Si votre trafic est en montée ou en descente, donner la différence en pieds et son évolution (2000ft plus bas, en montée vers 1000ft en dessous de votre niveau).

Ne donnez toujours que des altitudes relatives par rapport à l'aéronef auquel vous faites l'information.

3.2.CONDITIONS DE DELIVRANCE DU MESSAGE D'INFORMATION DE TRAFIC

Les organismes du contrôle de la circulation aérienne doivent, selon les circonstances, juger du moment opportun pour délivrer l'information de trafic. L'aéronef doit aviser l'organisme du contrôle de la circulation aérienne dès que le contact visuel est établi.

Il faut savoir qu'une information de trafic utile ne doit pas être donnée pour une distance supérieure à 10 Nm

3.3.EXEMPLE D'INFORMATION TRAFIC

L'information de trafic doit être bilatérale autant que possible surtout pour les séparations avec les VFR :

AFR00, UN CESSNA CARAVAN EN FIN DE VENT ARRIERE MAIN GAUCHE PISTE 03
F-GIVA, UN B777 4NM FINALE PISTE 03, RAPPELLEZ EN VUE

Cas d'un aéronef qui croise la trajectoire d'un autre tout en étant séparé :

VSG00, UN A320 DANS VOS 10H A 3NM, DE GAUCHE VERS LA DROITE, 1000FT PLUS BAS STABLE

Cas d'un aéronef qui suit un autre sur la même route (dépassement possible si séparation verticale acquise) :

ESY00, UN EMBRAER 190 MEME ROUTE, A 5NM DANS VOS MIDI, 1000FT PLUS HAUT

Cas d'un aéronef séparé en latéral qui croise le niveau en montée (cas possible en séparation départ) :

DLH00, UN A380 DANS VOS 9H A 6NM EN MONTEE, CROISE VOTRE NIVEAU, ROUTE INVERSE

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