



ATIS

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

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

1. INTRODUCTION:

ATIS signifie **Automatic Terminal Information Service** (service automatique d'information de zone terminale).
Un ATIS est un message diffusant des informations enregistrées dans des zones terminales à fortes densités de trafic. Son but est d'augmenter l'efficacité des contrôleurs et de faire diminuer la quantité de messages sur la fréquence de contrôle en automatisant la transmission répétitive d'informations essentielles mais routinières.

Un message ATIS est identifié par une lettre et est valide jusqu'à un changement significatif (changement de piste en service, amélioration/détérioration des conditions météorologiques, problème technique...).

A chaque changement significatif, un nouvel ATIS est créé et la lettre est incrémentée suivant l'alphabet radiotéléphonique.

LE PREMIER ATIS DE LA JOURNEE COMMENCE PAR "**INFORMATION ALPHA**" (LETTRE A)
 LE DEUXIEME "**INFORMATION BRAVO**" (LETTRE B)
 AINSI DE SUITE JUSQU'A "**INFORMATION ZOULOU**" (LETTRE Z).
 LA SUIVANTE SERA DE NOUVEAU "**INFORMATION ALPHA**" (LETTRE A)

2. ATIS AVIATION REELLE :

Dans la réalité, cette information est diffusée sur une fréquence VHF spécifique, ou par la bande vocale d'une aide à la navigation locale. Les transmissions d'ATIS, sur bande VHF, sont conçues pour être reçues jusqu'à un maximum de 60NM de la station et à une altitude maximum de 25000 pieds AGL. Ce message est habituellement enregistré par le contrôleur sol.

Un message ATIS ne concerne qu'un seul terrain et un seul.

Afin de pouvoir être utilisées par des appareils équipés d'un nombre limité de récepteur radio (en général une seule VHF), les Centre d'Information de Vol diffusent les ATIS sur la bande vocale de la plupart des VOR en-route.

Un ATIS contient les informations suivantes :

- le nom de l'aérodrome
- l'indicateur de départ et/ou d'arrivée
- la lettre d'identification de l'ATIS
- l'heure d'observation (si approprié)
- la direction et la vitesse du vent de surface, incluant les variations significatives
- la visibilité et la portée visuelle de piste (RVR) lorsque applicable (*)
- le temps présent (*)
- les nuages sous 1500m (5000 ft) ou en dessous de l'altitude minimale de secteur (la plus grande des deux valeurs), la présence de cumulonimbus (CB) et si le ciel est couvert, la visibilité verticale lorsqu'elle est disponible (*)
- la température ambiante
- la température du point de rosée
- la pression barométrique locale (QNH)
- toute information sur les phénomènes météorologiques significatifs dans la zone d'approche et de montée initiale incluant les cisaillements de vent et les informations sur les événements météo récents ayant un impact opérationnel
- la prévision de tendance, lorsque disponible
- le type d'approche à prévoir
- la (les) piste(s) en service
- les conditions de la piste (mouillée, ...) et, si approprié, l'efficacité du freinage
- les délais d'attente, si approprié
- le niveau de transition, si applicable
- les autres informations opérationnelles essentielles
- et toute information spécifique de l'ATIS

Note (): L'absence d'informations de plafond ou de visibilité dans l'ATIS indique un plafond supérieur à 5000 pieds et une visibilité de 5 miles ou plus (soit plus de 10 km). Une remarque eut être insérée dans l'ATIS signalant des conditions supérieures à 10 km ou 5000 pieds, ou les valeurs réelles peuvent également être diffusées.*

Exemple d'ATIS réel retranscrit en texte :

ICI CHARLES DE GAULLE, INFORMATION ALPHA ENREGISTREE A 1548 UTC
APPROCHE ILS
ATTERRISSAGE 09L ET 08L
DECOLLAGE 09R ET 08L
ITINERAIRES DE DEPART PREVUS 4G – 4H
PISTE 08R FERMEE
VOIE E FERMEE ENTRE LA VOIE GE2 ET LA VOIE GE4
NIVEAU DE TRANSITION 50
APRES DEGAGEMENT DE LA PISTE EXTERIEURE, MAINTENEZ AVANT PISTE INTERIEURE
TRAVAUX EN COURS SUR LA PLATEFORME
PERIL AVIAIRE
VENT 070° / 3 NŒUDS, TEMPS PRESENT : CAV OK
TEMPERATURE 24, POINT DE ROSEE 13
QNH 1014

3. ATIS SUR LE RESEAU IVAO :

A cause de la **limitation** des possibilités du réseau IVAO et des logiciels associés, une **adaptation** a été nécessaire pour gérer les ATIS au mieux.

Voici les principales différences et propriétés :

- **chaque contrôleur doit créer son propre ATIS en texte** via l'éditeur intégré dans IvAc
- **la première ligne de votre ATIS est votre serveur vocal TeamSpeak** automatiquement générée par IvAc
- tous les **ATIS sont standardisés** (en fonction de la position contrôlée)
- les **ATIS sont transmis automatiquement au pilote en mode texte**, à chaque fois qu'ils se connectent sur la fréquence d'un contrôleur actif.

Un pilote doit indiquer avoir reçu l'information ATIS au contrôleur (au moins le premier).

Il doit transmettre au contrôleur la lettre de l'ATIS correspondante à sa position au premier contact

EXEMPLE : INFORMATION SIERRA REÇUE

Le contrôleur pourra omettre de répéter les informations contenues dans l'émission si elles sont toujours valides.

Note : Pour récupérer un ATIS distant en tant que pilote, il suffit de taper la commande .atis XXXX_XXX (exemple .atis LFFF_CTR ou .atis LFPG_TWR).

Note : Sur IVAO, pour l'instant, l'ATIS est textuel et non vocal pour raison de limitation du réseau.

3.1 ATIS CONTROLEUR EN POSITION CTR OU FSS :

Dans la réalité, les centres régionaux (**CTR**) n'établissent pas d'ATIS.

Dans IvAc, le message est adapté car un contrôleur en-route ne contrôle pas un seul aéroport.

Les ATIS des contrôleurs « Contrôle En-route » ne contiennent que :

- l'adresse et le canal du serveur Teamspeak
- le nom en clair de leur position
- (option) l'altitude et le niveau de transition régional
- (option) les remarques supplémentaires

EXEMPLE D'ATIS DE MARSEILLE CONTRÔLE REÇU PAR UN PILOTE SOUS IVAP EN TEXTE :

```
LFMM_S_CTR > EU9.TS.IVAO.AERO/LFMM_S_CTR  
LFMM_S_CTR > MARSEILLE CONTROLE
```

Note : Il n'y a pas de lettre d'information ATIS pour ces positions de contrôle.

2.2) ATIS CONTROLEUR EN POSITION DEL, GND, TWR, APP OU DEP:

Contrairement aux contrôleurs en-route, les contrôleurs rattachés à un aéroport possèdent un ATIS plus détaillé, mais toujours stéréotypé.

Les ATIS des contrôleurs attachés à une plateforme ne contiennent que :

- l'adresse et le canal du serveur Teamspeak
- le nom en clair de leur position, la lettre d'information ATIS et l'heure de création de l'ATIS.
- le METAR (s'il est disponible) de l'aéroport ou de l'aéroport le plus proche
- la piste d'atterrissage (ARR RWY) et la piste de décollage (DEP RWY)
- le niveau de transition (TRL) et l'altitude de transition (TA)
- (option) les remarques supplémentaires
- le message final invitant le pilote à transmettre la lettre de l'ATIS.

EXEMPLE D'ATIS DE NICE APPROCHE REÇU PAR UN PILOTE SOUS IVAP EN TEXTE :

```
LFMN_APP > EU1.TS.IVAO.AERO/LFMN_APP  
LFMN_APP > NICE APPROCH INFORMATION HOTEL RECORDED AT 1618Z  
LFMN_APP > LFMN 061600Z 24006KT 9999 FEW060 SCT100 12/06 Q1004 NOSIG  
LFMN_APP > ARR RWY 04L / DEP RWY 04R / TRL FL60 / TA 5000FT  
LFMN_APP > ILS 04L APPROACH IN USE // RIVIERA APPROACH ON REQUEST  
LFMN_APP > CONFIRM ATIS INFO HOTEL ON INITIAL CONTACT
```

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