

# Le vol aux instruments IFR

- Catégorie de performance avion
- Créneau de départ IFR (ou CTOT)

# Catégorie de performance avion

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

## 1. Introduction

La catégorisation de performance avion est un système de différenciation des avions basé sur la vitesse d'approche. Il existe cinq catégories portant des lettres allant de A à E.

Les performances d'un avion sont directement liées à l'espace aérien traversé et à la visibilité requise pour les différentes manœuvres associées aux approches aux instruments.

Le facteur déterminant pour l'assignation d'un avion à une catégorie est sa **VAT (Velocity At T** hreshold) en configuration d'atterrissage (celle définie par l'opérateur ou par le constructeur) à la masse maximum certifiée pour l'atterrissage. Cette vitesse est définie comme étant la plus grande entre :  **$1.3V_{so}$**  et  **$1.23V_{s1g}$** .

$V_{S1G}$  correspond à la vitesse de décrochage en ligne droite, à 1G, mesurée précisément lors des essais en vol. Elle diffère de  $V_{SO}$  dans la mesure où cette dernière est en général "faussée" par la technique de pilotage, avec une augmentation momentanée du facteur de charge en raison de la technique de pilotage utilisée

Un avion est assigné à une catégorie indépendamment de sa vitesse d'approche du jour. La catégorie dépend de la masse maximale certifiée par la compagnie, pouvant être inférieure à la masse maximale structurale

## 2. Catégorisation

Catégorie	V <sub>AT</sub>	Vitesse d'approche initiale (et procédure d'inversion et d'hippodrome)	Vitesse d'approche finale	Vitesse maximale en MVL (circling)	Vitesse maximum sur le segment intermédiaire de l'approche interrompue	Vitesse maximum sur le segment final de l'approche interrompue
A	<91	90 - 150	70 - 110	100	100	110
B	91 - 120	120 - 180	85 - 130	135	130	150
C	121 - 140	160 - 240	115 - 160	180	160	240
D	141 - 165	185 - 250	130 - 185	205	185	265
E	166 - 210	185 - 250	155 - 230	240	230	275

### 3. Base de donnée Eurocontrol

La catégorie de performance d'un avion donné est, entre autre, répertoriée dans la base de donnée Eurocontrol.



A320

A320  
by AIRBUS

Type: L2J
WTC: M
RECAT-EU: Upper Medium
APC: C

**Initial Climb**

ROC **2500** ft/min

IAS **175** kt

**Climb to FL 150**

ROC **2000** ft/min

IAS **290** kt

**Climb to FL 240**

ROC **1400** ft/min

IAS **290** kt

**Cruise**

Ceiling FL **390**

ROC **1000** ft/min

TAS **450** kt

Mach No. **0.79**

**Approach**

IAS **250** kt

MCS **210** kt

Detail >

# Créneau de départ IFR (ou CTOT)

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

## 1. CTOT

Les créneaux, lorsque qu'affectés à un vol, le sont par **Eurocontrol** qui a en charge la gestion des plans de vol et la régulation des flux de trafic dans l'espace aérien européen.

Ils sont mis en place afin de réduire la congestion sur les aéroports de départ ou d'arrivée, ou dans les secteurs de contrôle en-route.

[Cliquez ici pour accéder à la fiche "pour aller plus loin" à ce sujet](#)

Le **CTOT** (Calculated Takeoff Time) est une fenêtre de temps au cours de laquelle le décollage peut être effectué.

Cette fenêtre commence **5 minutes avant** l'heure prévue et s'étend à **10 minutes après**.

*Si votre CTOT est fixé à 10h15, vous ne pourrez pas décoller avant 10h10, ni après 10h25*

*Si vous ratez votre créneau, vous devrez faire une nouvelle demande en gardant en tête que les autres aéronefs ayant déjà un créneau seront prioritaires*

## 2. Application sur IVAO

Sur IVAO, les créneaux sont utilisés généralement lors des grands événements afin d'éviter que tout le monde ne se connecte à la même heure, ce qui provoquerait une attente trop longue pour pouvoir décoller et des arrivées trop nombreuses à destination.

Le créneau se reçoit lorsque le pilote voulant participer à un évènement remplit le formulaire d'inscription. L'ATC récupère ensuite la liste et veillera à faire respecter les créneaux qui ont été attribués.