

Différence entre la réglementation réelle et IVAO

1. Règles générales

1.1 Séparation radar

Le NOTAM correspondant à cette règle est disponible ici : [N-FR-2502-1](#).

Compte-tenu des performances des outils ATC IVAO (Aurora/Altitude) et afin d'harmoniser les possibilités des secteurs d'approches, les minima de séparation radar horizontale applicables sur IVAO en division France sont :

- 3 NM dans les espaces aériens contrôlés contenus dans l'aire de responsabilité d'une position TWR ou APP tels que définis dans les [LoA Internes](#) et les MANEX ;
- 5 NM en dehors de ces espaces.

Ces minima s'appliquent indépendamment de la position contrôlée.

1.2 Séparation entre deux départs successifs

Il est de la responsabilité du contrôleur TWR de garantir la séparation entre deux départs successifs en IFR dans une CTR de classe D. Afin de simplifier, les règles suivantes sont en vigueur (en cas de catégorie de turbulence de sillage identiques) :

- Entre deux départs ayant des SID et des destinations différentes : 1 minute entre les deux départs, ou une longueur de piste, la plus élevée des deux valeurs ;
- Entre deux départs ayant le même SID ou la même destination : 2 minutes si les performances des aéronefs sont similaires, 3 minutes si l'aéronef suiveur est plus rapide que l'aéronef qui le précède.

Il est à noter qu'il fait partie intégrante du travail du contrôleur TWR (et GND si la position est ouverte) d'optimiser la séquence de départ en intercalant des départs différents si possible afin de réduire le délai d'attente (*fiche pratique à ce sujet en cours de rédaction*).

2. Indépendance des mouvements sur deux pistes parallèles

Deux pistes parallèles sont considérées comme étant indépendante au titre de la turbulence de sillage et des mouvements (c'est à dire qu'elles peuvent être utilisées en simultanée en toute circonstance) lorsque la distance séparant les axes est supérieure à 760 mètres. En France, le seul terrain répondant à cette condition est Montpellier (LFMT).

En dehors d'IVAO, des procédures locales spécifiques existent et d'autres valeurs de distance sont prise en compte. Leur application est possible à condition de maîtriser la règle générale de séparation sur piste

3. Règles spécifiques aux examens contrôle

3.1 Séparation sur piste

Les réglementations propres aux deux éléments suivants ne sont pas utilisables au cours d'un examen TWR :

- Séparation réduite sur piste ;
- Clairances anticipées d'atterrissage ;
- Clairances d'atterrissage multiples.

L'emploi de ces éléments entraînera la perte de points, voire l'échec de l'examen si leur usage conduit à une situation auto-fail.

3.2 Utilisation des positions adjacentes

Chaque candidat est libre de mettre en place les conditions de coordination qu'il souhaite pendant l'examen. Cependant, il doit absolument en informer son examinateur avant le début de l'examen (à l'oral ou par message avec les contrôleurs adjacents).

Si l'examineur juge peu pertinent cette méthode de coordination, il jugera de la pertinence d'enlever des points à ce sujet. De plus, toute situation conflictuelle entraînant à une situation d'auto-fail résultant de ces règles de coordination particulières entraînera l'échec de l'examen selon le barème spécifié dans le briefing.

3.3 Conditions météorologiques

Le but des examens IVAO en division France est d'évaluer les techniques de contrôle utilisées par l'examiné dans des conditions classiques et habituelles d'exploitation.

3.3.1 ADC

Pendant un examen ADC, les conditions suivantes ne seront pas prises en compte :

- Absence de VMC ou présence de conditions de VFR spécial ;
- Procédures de faible visibilité (LVP).

Nous assumerons que les conditions pendant l'examen sont VMC.

En revanche, les changements de vent ou les conditions orageuses pouvant entraîner la nécessité de mettre en place un changement de piste en service devront être observés et appliqués.

3.3.2 APC

Pendant un examen APC, les conditions suivantes ne seront pas prises en compte :

- Procédures de faible visibilité (LVP) ;
- Présence de cumulonimbus entraînant la nécessité d'accorder de nombreuses déviations aux pilotes.

Nous assumerons que les conditions pendant l'examen permettent aux appareils d'atterrir sur la piste en service, compatible avec les minimas publiés.

Si des appareils viennent à remettre les gaz en raison d'un manque de repère visuels à la DA/MDA, il leur appartiendra de décider de retenter une approche ou de dérouter.

Revision #4

Created 31 March 2025 23:39:14 by Liam Iveton

Updated 28 April 2025 22:47:26 by Liam Iveton