

BSURV-DA4

FICHE INSTRUCTEUR

Armement de la position : 1 stagiaire ORG+1 stagiaire RAD+1 instructeur

Pilotage : 1 pilote

Durée : 1 Exo de 1h30 avec relève après 45 Min

Lancement : SELECTION du numéro d'exercice dans la liste puis OK, attendre, puis LANCEMENT, puis OK. L'exercice se met en gel automatiquement.

1ère partie

Relève : les moyens techniques fonctionnent
Pas de zone active
En fréquence : nil
En attente : ITILE-DLH999-FIN2245
Problème : nil

14 :00 Dégel

14 :00 Appel de Genève pour coordonner le TR entre DLH999 et FIN2245.

CO en principe a déjà fait l'intégration et la détection pour ces 2 vols . Il analyse la situation et accepte le TR.
CO note les Mach sur les strips et informe le CR.
Il n'aura rien à faire en sortie car ce TR sera forcément silencieux en sortie dans notre secteur.
CR devra rebloquer les vitesses au premier appel et les souligner.
CR en sortie, demandera aux avions de « reportez votre vitesse à ... »

14 :01 CO intègre AZA456 arrivée LIML avec FL290 plancher en face ITILE

CO estime si le vol au 290 sera à -15Nm de l'arrivée LIML. Oui car il est en face à face.
CO pose les We, et informe le CR.
CR analyse et résout en FL après croisement. Il enlève les We.
CR demande un FL au CO
CO coordonne un FL plus bas avec RM (MVT si besoin puis FL ?) et particularise le vol à l'obtention du niveau.

14 :05 Intégration de CTM0005 exempté RVSM.

CO détecte au strip EXW et l'entoure sur le strip
CO s'attend à une coordination du secteur précédent
CO devra coordonner en sortie au secteur suivant
CO informe le CR.

14 :06 CDS informe CO que LIML ouvre son attente

CO informe CR et note sur strip info

CR informe AZA456

14 :06 Intégration de AIB1011 avion atypique

CO entoure sur le strip.

CLASSEMENT DE TABLEAU

14 :07 S3 appelle pour coordonner le CTM0005

14 :10 G2 appelle pour monter AIB1011 au FL350.

Cette analyse est menée par le CO avec la pression du téléphone.

Il doit vérifier qu'entre le FL actuel de l'avion et le FL demandé son acceptation ne créera pas de conflit pour son CR.

ICI le CO REFUSE cause AFR1562.

CO fera la MOD car après le croisement l'avion pourra descendre.

CO informe le CR

CR intègre la demande et pensera à descendre l'avion après le croisement.

14 :14 AZA456 demande la descente.

CR donne le FL300 et demande un FL si pas déjà fait.

14 :18 Intégration de IBE2389 arrivée LIML, pas de FL plancher gênant.

ITILE est toujours sur le tableau mais ne générera pas la descente de cet avion.

-CR informe de l'attente à LIML

-CR analyse la situation et cherche quels seront les avions gênant pour la descente.

AFR1562 sera passé (+10Min à grena). Insister sur le fait qu'en face à face on ne regarde pas les heures, mais qu'avec des routes sécantes, oui.

14 :20 Intégration d'AFR7574 au FL 290 plancher.

CO analyse au FL290 puis doit s'interroger sur les arrivées LIML qui pourraient se trouver sur le tableau. Et nous avons justement IBE2389 !!

CO estime si le vol au 290 sera à -15Nm de l'arrivée LIML.

CO pose les We, et informe le CR.

CR analyse la descente de son vol et détecte les vols conflictuels (-15Nm) sur tous les FL traversés.

Il résout en FL après croisement.

Il enlève les We.

CR demande un FL au CO

CO coordonne un FL plus bas avec RM (MVT éventuel puis FL ?) et particularise le vol à l'obtention du niveau.

14 :21 CO coordonne CTM0005 à G2

14 :24 Intégration d'AZA2321

BUT : le CR réactualise son information et sa représentation mentale de la situation lorsqu'il intègre un nouveau strip.

CO analyse moins de 10 min et plus de 15 NM à GRENA avec AFR1562, CO informe le CR.

CR réactualise son analyse pour la descente de son arrivée LIML.

Cet avion va être gênant pour la descente de l'IBE2389 en face à face.

14 :25 AFR1562 demande FL380 en mauvaise parité. Avion déjà coordonné.

BUT : respect de la parité. Sensibiliser le CR et CO à l'état des coordinations automatiques et au changement de secteur I2/I3. Retour du CO vers le CR après coordination

CR propose 370 ou 390.

CO fait un MONTRER et coordonne 370 à I3 puis fait la MOD

CO informe le CR et remplit le strip.

14 :32 N3 propose BAW6114 au FL370.

BUT : analyse CO de tous les vols entre le FL de l'avion et le FL demandé

CO analyse en sortie si c'est OK

CO analyse tous les FL intermédiaires

CO refuse cause RAM2365.

CO propose amélioration en entrée FL350, et CR poursuivra l'avion après le croisement.

CO fait la MOD au FL 370.

ATTENTION changement de secteur de sortie l'élève doit mettre le nouveau strip ou corriger.

CO informe CR

14 :38 IBE2389 demande la descente

CR descend par palier en fonction du trafic .plusieurs paliers sont nécessaires et donc l'élève comprend la nécessité de demander un FL à RM pour éviter un palier supplémentaire. CO MVT si besoin, fait un FL ? puis appelle.

Il particularise le vol à l'obtention du niveau.

14 :43 les élèves peuvent débuter la relève en laissant tourner la simul.

14 :45 RELEVE : demander aux élèves de se faire une relève

- RS/RU regroupés

-Les moyens techniques fonctionnent normalement

-trafic : ...

2^{ème} partie

14 :46 Intégration TAP 8985 arrivée LIML avec FL290 plancher FPEFG.

AZA2321 au FL310 sort du secteur et ne sera pas gênant pour la descente. L'analyse est difficile compte tenu des vitesses des avions. A la mesure il y a environ 60Nm, mais le rattrapage est d'environ 2Nm/Min

-CR informe de l'attente à LIML

14 :50 Intégration de CSA698 au FL310.

Pas de problème CO mais réactualisation du CR car cet avion en face à face interviendra dans la descente de TAP8985.

14 :53 Intégration de FPITE 10 min avec CSA698 pas de problème.

14 :54 CDS annonce fin de l'attente à LIML

CO informe CR et corrige strip info
CR informe le trafic concerné

14 :55 N3 demande à livrer FPITE au FL350.

Cette analyse est menée par le CO avec la pression du téléphone.
Il doit vérifier si c'est OK en sortie.
Il doit vérifier qu'entre le FL actuel de l'avion et le FL demandé son acceptation ne créera pas de conflit pour son CR.
ICI le CO REFUSE cause AUA445.
CO fera la MOD car après le croisement l'avion pourra monter.
CO informe le CR
CR intègre la demande et pensera à monter l'avion après le croisement.

14 :58 Intégration de CTM2356 exempté RVSM.

CO détecte au strip EXW et l'entoure
CO s'attend à une coordination du secteur précédent
CO devra coordonner en sortie au secteur suivant et notera N3 Ok après la coordination
CO informe le CR.

15 :04 TAP8985 demande la descente.

CR descend par palier après croisement avec CSA698 puis FGEFP
CR demande un FL au CO à RM

15 :08 Intégration du TR : IBE4458(M.77) et THY326(M.77)/13 Nm /FL370

CO analyse la situation et accepte le TR
CO note les Mach sur les strips et informe le CR.
Il n'aura rien à faire en sortie car ce TR sera forcément silencieux en sortie dans notre secteur.
CR devra rebloquer les vitesses au premier appel et les souligner.
CR en sortie, demandera aux avions de « reportez votre vitesse à ... »

15 :12 Intégration de IBE663 arrivée LIML avec THY5512 au FL290 plancher en face à face. CSA698 au FL310 sort du secteur et ne posera pas de problème.

CO constate un FL plancher en face à face
CO pose les We, et informe le CR.
CR analyse et résout en FL après croisement. Il enlève les We.
CR demande un FL au CO
CO coordonne un FL plus bas avec RM (MVT éventuel puis FL ?) et particularise le vol à l'obtention du niveau.

15 : 19 G2 demande à livrer BER2520 au FL390.

Cette analyse est menée par le CO avec la pression du téléphone.

Il doit vérifier si c'est OK en sortie.

Il doit vérifier qu'entre le FL actuel de l'avion et le FL demandé son acceptation ne créera pas de conflit pour son CR.

ICI le CO REFUSE cause AFR4410.

CO fera la MOD car après le croisement l'avion pourra monter.

CO informe le CR

CR intègre la demande et pensera à monter l'avion après le croisement.

15 :24 SAS235 demande le FL370 en mauvaise parité, avion non coordonné.

CR propose 360 ou 380

CR demande la MOD au CO

CO fait la MOD

15 :28 IBE663 demande la descente

CR descend en fonction de THY5512 et demande un FL au CO à RM.

15 :29 Monter BER2520

FIN

BSURV_DA4

Première Partie	
Situations de contrôle	Vols concernés
TR coordonné en entrée par centre étranger (Genève) et silencieux en sortie	DLH999/FIN2245
CR transmet info au pilote	AZA456/IBE2389
Arrivée LIML avec FL290 plancher en face à face, détection CO	AZA456/ITILE
Détection CO conflit à GRENA – 10mn et + 15NM	AZA2321/AFR1562
Coordination en entrée et sortie d'un vol exempté RVSM	CTM0005
Intégration avion atypique	AIB1011
Demande de changement de niveau en entrée, Refus CO cause trafic	AIB1011/AFR1562 BAW6114/RAM2365
CR demande au CO un FL à RM	AZA456 ; IBE2389
Arrivée LIML avec FL290 plancher sur LSE-GRENA, détection CO	IBE2389/AFR7574
Arrivée LIML avec FL310 en face à face, détection CR	IBE2389/AZA2321
Changement de FL demandé par le pilote dans le secteur, en mauvaise parité. Avion coordonné. Proposition du CR ; coordination et MOD du CO	AFR1562
CR, tenue de strip et de tableau	
CR, mise en place de la phraséologie	
Dialogue CO/CR	

BSURV_DA4

Deuxième Partie	
Situations de contrôle	Vols concernés
Arrivée LIML avec FL290 plancher sur LSE-GRENA, détection CO	TAP8985/FPEFG
CR transmet info au pilote	TAP8985
Arrivée LIML avec FL310 en face à face, détection CR	TAP8985/CSA698
Demande de changement de niveau en entrée, Refus CO cause trafic	FPITE/AUA445 BER2520/AFR4410
Coordination en entrée et sortie d'un vol exempté RVSM	CTM2356
CR demande au CO un FL à RM	TAP8985 ; IBE663
TR coordonné en entrée par centre étranger (Milan) et silencieux en sortie	IBE4458/THY326
Arrivée LIML avec FL290 plancher en face à face, détection CO	IBE663/THY5512
Changement de FL demandé par le pilote dans le secteur, en mauvaise parité. Avion non coordonné. Proposition du CR ; MOD du CO	SAS235
CR, tenue de strip et de tableau	
CR, mise en place de la phraséologie	
Dialogue CO/CR	