

annexe 6
Scénario réel joué au simulateur

TIMING	ATC	SIMU
	ATIS C sur 131.15 « BDX information C enregistrée à XXhXX UTC, piste en service 23, approche ILS23, décollage 23, niveau de transition 50, vent 260/7, visibilité 10 KM, nuages épars 3000ft, couvert 4000ft, température 11, point de rosée 9, NH 1019, FE 1013, informez BDX au premier contact que vous avez l'information C » BDX SOL sur 121.9	Repositionnement LFBD GATE RWY 23 Carburant 24,0 T Charge 5,0T ZFW = 179,9T TOW = 203,3T MTO : 260/7 10KM BKN040 11/9 1019
H + 40	<input type="checkbox"/> « AFXXX roulez point d'arrêt A piste 23, maintenez avant la 23, contactez la tour 119.3 » <input type="checkbox"/> « AFXXX, autorisé décollage piste 23, dernier vent, 260/6, rappelez croisant 5000ft en montée » <input type="checkbox"/> « AFXXX procédez direct sur SAU, contactez AQUITaine sur 119.275 » <input type="checkbox"/> « AFXXX montez FL260, procédez sur SECHE » <input type="checkbox"/> « AFXXX direct NARAK » <input type="checkbox"/> « AFXXX contactez »	Repositionnement SIMU LFLL RWY36L MTO : SOL : 320/4 6KM OVC060 BKN009 10/8 1019
H + 55	ATIS LYS 126.175 « LYS information E enregistrée à XXhXX UTC, piste en service 18R, piste 18L fermée pour travaux, approche VDME 18R, ILS 18R hors service. Niveau de transition 050, vent 220/3 visibilité 6KM, BRN 1500ft, OVC 6000ft, température 10, point de rosée 8, NH 1019, FE 1013, Informez LYS au premier contact que vous avez l'information E » <input type="checkbox"/> « Contactez LYS sur 136.075 » <input type="checkbox"/> « AFXXX direct MEZIN arrivée MEZIN 1appelez pour la descente »	
H + 1H10		

	<p><input type="checkbox"/> « AFXXXX descendez FL 150, contactez l'approche sur 133.150 »</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXXX, le vent passe de secteur Nord, actuellement 320/4, prévoyez une approche ILS 36 L ZULU par ARBON. Descendez FL100 sur ARBON secteur d'attente »</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXXX guidage radar pour l'ILS 36L descendez FL60 au CAP... »</p> <p>Guidage pour l'ILS 36L dernier palier 3000 ft NH 1019.</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXXX contactez la TWR sur 120.450 »</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXXX, autorisé atterrissage 36L, dernier vent 330/4 »</p>	
H + 1H35	<p>A 100ft SOL.</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXXX piste occupée, RDG, gauche CAP 340, montez 2500ft RADAR » puis autoriser 5000ft une fois stable.</p> <p><input type="checkbox"/> « Contactez l'approche sur 136.075 »</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXXX bonjour prenez à droite un CAP 180. Pour information piste bloquée pour une durée indéterminée, les pompiers sont présents sur l'avion piste 36L. Vos intentions ? »</p> <p>Forcer le dégagement même si l'équipage veut transformer son carbu sup en attente.</p> <p><input type="checkbox"/> « Dégagement sur MRS approuvé procédez sur ROMAM montez FL200 »</p>	<p><input type="checkbox"/> « Après ROMAM, MTL et contactez Provence sur 131.225 »</p> <p>ATIS MRS 125.350</p> <p>« PROVENCE information D enregistrée à XXHXX UTC, piste en service 31R, 31R au départ, 31R à l'arrivée, procédure ILS ZULU 31R. Attention piste 31L fermée pour travaux. Niveau de transition 50 vent 250/5 visibilité 8KM OVC6000ft, BKN1000ft, température 11, point de rosée 9, NH 1019, FE 1013, informez PROVENCE au premier contact que vous avez l'information D »</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXXX direct VENTA MJ FL070 à MJ rappelez libérant »</p>
H + 1H45		<p>Repositionnement SIMU LFML</p> <p>RWY 31R</p> <p>MTO : 250/5 8KM OVC060 BKN 010 11/9 1019</p>

	<p><input type="checkbox"/> « AFXXX rappelez passant MJ FL070 »</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXX autorisée approche ILS ZULU 31R rappelez établis sur le LOC 31R »</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXX contactez la TWR 133.650 »</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXX autorisé atterrissage 31R dernier vent 250/8 »</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXX dernier vent 140/15 »</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXX remettez les gaz »</p>	<p>Faire tourner le vent progressivement pour arriver à 140/15 à 600ft</p> <p>Si pas de RDG par l'équipage</p> <p>Si pas de décision PEQ</p>
H + 2H10	<p>Lors de la RDG</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXX maintenez 2000ft cause trafic à l'arrivée au dessus »</p> <p>Une fois stable à 2000ft</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXX montez 5000ft procédez sur CALAN secteur d'attente contactez PROVENCE sur 120.200»</p>	<p>Repositionnement SIMU LFXML.</p> <p>RWY 13L G/S 13L U/S</p> <p>MTO : 140/10 00000m BKN 000 11/9 QNH 1019</p> <p>« Pour expérience BEA changement éventuel de PF si non fait par PEQ »</p>
H + 2H20	<p>Nouvel ATIS PROVENCE 125.35</p> <p>« Bonjour ici PROVENCE information E enregistrée à XXHXX UTC, piste en service 13L, départ 13L, arrivée 13L, procédure LOC/DME 13L en service. ATTENTION le GLIDE de l'ILS 13L est hors service. Niveau de transition 050, dernier vent 140/10 rafales 15, visibilité 3500m BKN 700ft, température 11, point de rosée 9, NH 1019 FE 1013 informez PROVENCE au premier contact que vous avez l'information E »</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXX rappelez prêts pour LOC/DME 13L »</p>	<p>Guidage RADAR pour LOC DME 13L YANKEE</p> <p>Dernier palier 3500ft interception à ZEBRA</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXX contactez la TWR 133.650 »</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXX pour info visibilité décroît maintenant 1500m en baisse...»</p> <p><input type="checkbox"/> « AFXXX autorisé atterrissage 13L dernier vent 140/15 »</p>
H + 2H30		Remise de gaz aux minimas par l'équipage
H + 2H45		Remise de gaz aux minimas par l'équipage

H + 3H10	<input type="checkbox"/> « AFXXX le G/S de l'ILS 13L est à nouveau en fonctionnement, prévoyez un guidage radar pour l'ILS YANKEE 13L, maintenez 3500ft au cap 310 »	<input type="checkbox"/> « AFXXX autorisé atterrissage 13L dernier vent 140/15 »
		Refaire fonctionner le G/S 13L MTO : 140/15 2000m OVC 002