

Kit de démarrage du contrôleur (rev. 1.1a)

I.	Préambule	1
II.	Conventions	1
III.	Les pré-requis	1
IV.	Inscription sur le réseau	2
V.	Le rôle du contrôleur.....	2
VI.	Les grades	3
VII.	Teamspeak et le forum : l'accueil du stagiaire	3
VIII.	Les logiciels	3
IX.	L'apprentissage.....	4
X.	Les documents officiels pour contrôler.....	7

I. Préambule

Vous avez décidé de vous lancer dans le contrôle sur le réseau VATSIM ou tout simplement vous souhaitez savoir comment devenir contrôleur VATFrance : ce kit de démarrage est fait pour vous.

II. Conventions

Dans ce document lorsque nous parlerons « du site », nous désignons le site VATFrance: <http://www.vatfrance.org>.

Lorsque nous parlons d'une section du site, il s'agit d'un lien accessible sur la page principale du site. Ainsi la section « MENU ATC / Références ATC » se trouve parmi les liens sur la colonne de gauche du site. D'autres sections se trouvent sur la colonne de droites.

III. Les pré-requis

Contrairement à un pilote, le contrôleur est en contact avec plusieurs interlocuteurs à la fois : les pilotes, dont beaucoup sont étrangers, et les contrôleurs voisins. Le niveau d'exigence en matière d'opérations aériennes (virtuelles) est donc bien supérieur à celui d'un pilote débutant sur le réseau qui est en contact avec le seul contrôleur. D'ailleurs, le pilote a un avantage indéniable supplémentaire par rapport à un futur contrôleur : il peut s'entraîner seul et hors réseau.

Mais ne vous inquiétez pas ! Tout est fait pour progresser rapidement et de la façon la plus ludique possible. La lecture de documents spécifiquement édités et quelques séances d'entraînement (appelé mentoring) et vous serez fin prêt pour contrôler et, très vite, le plaisir sera là.

➤ **Toutefois, il est indispensable de maîtriser un minimum l'anglais pour contrôler sur le réseau VATSIM.**

Il vous sera demandé de maîtriser la phraséologie (langage associé au contrôle) en français et en anglais, tout d'abord à l'écrit, pour le grade Student (S1) puis à l'oral si vous souhaitez progresser vers le grade Senior Student (S3). –Voir ci-dessous pour les grades.– Cette règle a été établie pour s'assurer d'un accueil de qualité de nos amis pilotes étrangers.

➤ **Il est indispensable, pour contrôler, d'être équipé d'un PC sous Windows relié à Internet et équipé d'un micro et de haut-parleurs ou d'un casque.**

Cela est rendu nécessaire car les logiciels de contrôle ne sont disponibles que sous Windows. De plus, la communication se fait, préférentiellement, par voix.

IV. Inscription sur le réseau

Mais, tout d'abord il faut vous assurez que :

1. Vous êtes inscrit sur le réseau VATSIM et que vous avez choisi la Division Europe – Europe (except UK). L'inscription et le choix d'une division se fait via les explications, en anglais, sur le site <http://www.vatsim.net/> en cliquant sur « NEW ATC START HERE ». Pour un tutoriel, en français, sur l'inscription chez VATSIM, rendez-vous sur le site, section « Inscription VATSIM ».
2. Vous êtes inscrit sur le réseau VATFrance. Cela se fait via le lien « Inscription VATFrance » du site.

Pensez à indiquer que vous souhaitez être contrôleur (ou contrôleur + pilote).

Voilà, maintenant, l'aventure peut commencer !

V. Le rôle du contrôleur

Un contrôleur réel, ou ATC = Air Traffic Controller, a pour mission d'assurer les services d'information aéronautique, de contrôle et de secours.

Schématiquement il s'agit, à la fois, d'assurer la sécurité tout en veillant à une circulation aérienne fluide. Ces deux objectifs ne sont pas forcément compatibles. La sécurité est, bien entendu, la priorité mais il ne serait pas concevable qu'un contrôleur fasse perdre un temps précieux à tous les pilotes au-delà de cette exigence de sécurité.

Dans le monde virtuel de VATSIM, votre rôle est sensiblement le même avec les risques d'accident et pour les vies humaines en moins ! Vous avez donc droit à l'erreur et, surtout, vous avez l'obligation de vous amusez ! Tout en veillant à rendre un service de qualité condition nécessaire, et souvent suffisante, car les pilotes viennent sur le réseau pour cela, pour que les pilotes s'amusez eux aussi.

Sur le réseau, les contrôleurs peuvent, aussi, jouer le rôle de conseil auprès des pilotes : n'hésitez pas, par exemple, à les aider par texte s'ils débutent. Un bon accueil est souvent la

meilleure garantie pour qu'un pilote vienne vous rendre visite régulièrement sur la plateforme que vous contrôlez.

VI. Les grades

Comme indiqué précédemment, le réseau VATSIM a prévu des grades : ils sont là juste pour faciliter votre apprentissage et vous donne accès à des positions de plus en plus complexe. Ces grades s'obtiennent grâce à des examens écrits, en contrôlant, voire par des tests pratiques (CPT).

Vous trouverez toutes les infos sur les grades dans la section « MENU ATC / Références ATC » du site.

VII. Teamspeak et le forum : l'accueil du stagiaire

Le meilleur moyen de démarrer et de prendre contact avec les autres contrôleurs et les mentors (formateurs), est de venir sur Teamspeak. Il s'agit d'un espace de discussion utilisant la voix (on peut le voir comme une téléconférence permanente).

Tout est expliqué sur le lien « Teamspeak » du site (**il faut être connecté pour voir apparaître ce lien**).

Venez nous rendre visite : il y a très souvent du monde le soir à partir de 21h00 jusqu'à 23h00.

Pensez, aussi, à utiliser le forum (section « forum » du site ou <http://www.vatfrance.org/forum/index.php>). Celui-ci ne nécessitera pas que votre matériel son (micro + hp) soit correctement paramétré mais vous permettra de vous présenter et de poser les questions que vous aurez.

VIII. Les logiciels

Rendez-vous dans la section « Vous débutez ? » du site pour une liste de logiciels utilisés chez VATFrance.

Vous aurez besoin de deux types de logiciel : les logiciels affichant l'état du réseau VATSIM et les logiciels de visu radar.

Etat du réseau

Le logiciel le plus populaire est **ServInfo**. Vous le trouverez ici : <http://www.avsim.com/hangar/utills/servinfo/home.htm>.

Ce logiciel a l'avantage de permettre la visualisation facile de l'état du réseau sous la forme d'une carte (vous voyez les contrôleurs et les pilotes) et permet d'anticiper facilement les arrivées et les départs d'un terrain (un aéroport).

Un autre logiciel, plus récent, plus utilisé encore par les pilotes, est **VRoute**. Rendez vous ici : <http://www.vroute.net/mos/Frontpage/>.

➤ **Prenez connaissance, aussi, du booking grâce à ces deux logiciels.**

Le booking est le système de réservation, à l'attention des pilotes pour un vol et à l'attention des contrôleurs pour une position. Ce système permet, notamment aux pilotes de savoir qu'une position sera prise en charge par un contrôleur.

Visualisation radar

Sur VATFrance tous les contrôleurs utilisent VRC et certains sont entrain de migrer sur Euroscope. ASRC n'est plus utilisé.

Pour **VRC**, rendez-vous sur le site <http://www.metacraft.com/VRC/>. *N'oubliez pas de télécharger la documentation ou d'en prendre connaissance en ligne.*

Vous aurez besoin d'un fichier secteur (*.sct), d'un fichier alias (*.txt) et d'un fichier *.pof. Vous trouverez tout cela sur la section « Téléchargement » puis « Utilitaires ASRC/VRC » du site. Ces fichiers sont susceptibles de changement.

Pour **Euroscope**, rendez-vous sur le site : <http://www.euroscope.hu/>.

Ces deux logiciels fonctionnent sous Windows VISTA.

➤ **Le serveur de voix recommandé par le staff est « spain.vatsim.net ».**

IX. L'apprentissage

L'apprentissage pour le contrôleur se fait, essentiellement, de trois manières :

- L'auto-formation, c'est-à-dire la lecture des documents accessibles sur le réseau (manuel d'utilisation des logiciels, les manuels ATC et de phraséologie –pour l'apprentissage des règles de contrôles– et les divers tutoriels).
- L'observation, il s'agit d'observer un autre contrôleur exercer.
- Le mentoring, c'est le tutorat d'un contrôleur plus expérimenté. Le mentor aura alors deux outils à sa disposition : vous faire travailler grâce à un simulateur ou se mettre à vos côtés pour une séance de contrôle sur le réseau. Vous verrez la première fois que vous prendrez la parole avec un pilote, c'est un instant très intense. Quel trac ! Mais quel plaisir rapidement ! Et de toute façon tout se passera bien car votre mentor sera là pour vous aider et corriger d'éventuelles erreurs.

Et, évidemment, il faut contrôler ! On ne progresse qu'en contrôlant !

L'auto-formation

Les manuels d'utilisation des logiciels de contrôle, VRC ou Euroscope, fourni avec le logiciel (ou sur le même site) seront vos outils principaux. Il est indispensable de les lire. Votre mentor veillera, par la suite, à vous faire une présentation générale et à vérifier que vous maîtriser les éléments essentiels du logiciel.

Les manuel ATC : la source principale est celle (en anglais) du training department de VATSIM Europe (VATEUD), <http://vateud.org/>, que vous trouverez ici : <http://www.vateud-td.org/> et notamment les sections « ATC Handbooks ». Ce sont de véritables mines d'information qui vous ouvriront les portes du contrôle aérien virtuel.

Vous trouverez la traduction d'une partie (non remise à jour) des manuels VATEUD-TD dans la section « Manuel ATC VATEUD ».

Mais vous pouvez débuter par un tutoriel, en français, accessible dans la section « Manuel Base ATC » du site.

Vous pouvez aussi faire appel, dans un deuxième temps, au manuel d'information aéronautique qui contient les informations aéronautiques relatives au territoire de la France métropolitaine. C'est une mine d'information importante mais sa lecture suppose un minimum de connaissance pour en profiter, il n'est donc pas conseiller de s'y reporter immédiatement. Vous trouverez ce document sur le site du SIA <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/> rubrique AIP, puis publication d'information aéronautique (AIP), puis Manuel d'Information Aéronautique (GEN, ENR, AD).

De plus, rapidement, vous aurez besoin de connaître les indicatifs (callsigns) des compagnies aériennes. Vous trouverez une liste ici :

http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airline_call_signs.

Pour une recherche plus rapide, reportez vous ici : <http://www.airframes.org/airlines/> ou <http://www.airlinecodes.co.uk/>.

Toutefois ces listes n'incluent pas (toutes) les compagnies virtuelles mais voici les principales compagnies circulant en France :

3 Letter Id.	Call sign	Virtual Airlines Full Name
FCY	Cyberavia	Cyberavia
VHR	Humanit'air	Humanit'air
TOM	Thomson	Thomson Virtual
XPE	XP-AIR	XP-AIR

Les manuels de phraséologie : la phraséologie est le langage utilisé dans les communications entre pilotes et contrôleurs. Il est indispensable qu'un contrôleur maîtrise la phraséologie. Vous trouverez un résumé dans « Phraséologie » du site. Vous trouverez, aussi, des documents complémentaires dans « Menu ATC / En pratique » puis « Phraséo VFR » ou « Guide TWR ».

Nous vous conseillons d'imprimer ce document et de le garder avec vous les premiers jours de contrôle : lorsque vous vous adresserez à un pilote, il vous suffira de lire les phrases à prononcer.

La référence reste le document officiel du SIA –Service de l'Information Aéronautique–,

service officiel de l'état : <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/> section « Réglementation » puis « Manuel de formation à la phraséologie ».

➤ **Rappelons qu'il est indispensable d'apprendre la phraséologie en français et en anglais.**

➤ *Une fois cette étape bien démarrée (personne ne vous demandera d'être expert dès les premiers jours), il vous faudra passer votre examen STU. Pour cela rendez-vous ici : <http://eurotest.gotdns.com/index.php?cmd=upgrade>.*

Vous avez plusieurs jours pour passer l'examen : replongez-vous dans vos documents si vous avez des hésitations. N'hésitez pas, non plus, à demander de l'aide auprès d'un contrôleur plus expérimenté sur certaines questions : s'il respecte votre apprentissage, il ne vous donnera pas la réponse telle quelle, mais vous aidera à trouver la réponse par vous-même en vous débloquent ou vous montrant où trouver la réponse dans les documents.

L'observation

L'observation consiste à :

- repérer, avec ServInfo ou VRouté, un contrôleur expérimenté (à partir de STU+) entrain d'exercer ;
- ouvrir votre logiciel de visualisation radar (VRC par ex) ;
- regarder le trafic ;
- écouter les communications radio entre ce contrôleur et les pilotes.

Cette étape est indispensable pour apprendre.

Vous trouverez un tutorial pour devenir observateur dans « Menu ATC / En pratique » puis « Débuts VRC » (<http://www.vatfrance.org/joomlavat/docspdf/vrcdebutant.pdf>).

Hormis en cas de trafic important, le contrôleur observé, même s'il n'est pas mentor, se fera un plaisir de vous renseigner.

N'hésitez pas à observer différentes positions et différents contrôleur mais focalisez-vous, dans un premier temps, sur les positions GND, TWR (et Approche quand il n'y a ni GND, ni TWR) car il s'agit des positions que vous contrôlerez en premier lieu.

➤ *Cette étape est indispensable pour pouvoir contrôler sur le réseau VATSIM : 7 jours minimum d'observation sont exigés pour pouvoir se connecter en tant que contrôleur (ces jours sont comptabilisées à partir de la première connexion en tant qu'observateur).*

Le mentoring

Le mentoring consiste à être suivi par un mentor (un tuteur) qui vous aidera dans votre progression. Il choisira, à sa convenance, de vous faire travailler avec un simulateur et/ou en réseau.

➤ **Il est indispensable d'avoir un mentor pour contrôler en France.**

Cette règle a été établie pour s'assurer qu'un niveau minimal d'exigence est rempli avant de contrôler. Rassurez-vous, personne ne demande l'impossible mais si vous ouvrez une position, les pilotes s'attendent à ce que vous leur offriez un service minimum et c'est en cela que la présence d'un mentor, qui validera vos acquis auprès de la direction ou du training department, est indispensable pour permettre de contrôler.

➤ *C'est votre mentor qui veillera, lorsqu'il jugera que vous avez les connaissances suffisantes pour cela, à faire valider votre test écrit.*

En effet, une fois réussi le test écrit doit être validé par VATFrance avant de pouvoir contrôler. Votre mentor se chargera de faire valider votre test et **vous pourrez contrôler**. Evidemment, **au début, seulement en sa présence**.

De la même façon, si vous souhaitez contrôler sur l'un des terrains principaux (LFPG = Paris Charles de Gaulle, LFPO = Paris Orly, LFML = Marseille ou LFMN = Nice), c'est votre mentor qui obtiendra l'autorisation nécessaire pour cela.

Cela peut paraître contraignant mais, en réalité, vous constaterez rapidement qu'il est bien agréable d'avoir quelqu'un pour être guidé et que les sites à fort trafic nécessitent un certain entraînement avant de se lancer.

Comment obtenir un mentor ? Il suffit de se rendre sur la section « ATC ACTIFS France » pour repérer la liste des mentors et de se rendre sur le forum section « FORMATION ATC » en y laissant un message pour une demande de mentoring. N'oubliez pas de préciser le terrain sur lequel vous souhaitez faire vos premières armes et vos disponibilités. Un mentor prendra alors contact avec vous sur le forum pour vous fixer rendez-vous sur Teamspeak.

X. Les documents officiels pour contrôler

Les cartes des aéroports

Chez VATFrance, nous utilisons les cartes réelles éditées par le SIA. Vous les trouverez dans la section AIP du SIA : <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/> puis AIP puis publication d'information aéronautique.

Il ne vous reste plus qu'à saisir le code OACI de l'aéroport dont vous cherchez les cartes.

Il existe un tutoriel pour la lecture de ces cartes : Sur le site, section « Les tutos ATC » puis « Tuto cartes ».

Les cartes en-route

Vous n'aurez pas un besoin immédiat des cartes en-route. Toutefois, voici où les trouver.

Le plus simple est de les acheter ! Elles sont vendues à un prix très raisonnable (8.50 euros au moment de l'écriture de ce document, hors frais d'envoi) sur le site du SIA, <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>, section « Boutique / Cartes ». C'est la carte Espace

Inférieur – Espace Supérieur au 1/2 000 000 (pour la simulation, il est inutile d'acheter les mises à jours régulières).

Sinon, vous pouvez les imprimer, toujours sur le site SIA, en suivant « AIP » puis « publication d'information aéronautique » puis « Manuel d'Information Aéronautique (GEN, ENR, AD) ». Vous les trouverez dans les sections ENR 6.1 & ENR 6.2