

Phraséologie



Manuel de formation à la phraséologie à l'usage de la
circulation aérienne générale

A jour au 12 octobre 2017

Direction des Opérations

DSNA

9 rue Champagne
91205 Athis Mons Cedex

PHRASÉOLOGIE

**Manuel de formation à la phraséologie
à l'usage de la circulation aérienne générale
À jour au 12 octobre 2017**

Édité et imprimé par :

**Service
de l'Information
Aéronautique**

8 avenue Roland Garros - CS 90048
33693 Mérignac Cedex
Tél. : +33 (0)5 57 92 56 68 - Fax : +33 (0)5 57 92 56 69
E-mail : sia-direction@aviation-civile.gouv.fr
Site : www.sia.aviation-civile.gouv.fr

AVERTISSEMENT

Modifications sur le manuel Phraséologie, version du 12 octobre 2017

Les modifications visent d'une part à prendre en compte la demande de dérogation en cours portant sur l'article SERA 14035 (a) (1) (i) (transmission des nombres), et d'autre part corrigent deux coquilles et complètent un exemple de situation opérationnelle. Pour le moment, cette dérogation a une durée d'environ un an (fin 2018), le temps d'étudier plus précisément les impacts des changements apportés par cette règle de SERA.

Il est à noter que la page 21 du manuel de formation à la phraséologie est amendée comme précisé ci-après, jusqu'à nouvel avis.

Le paragraphe FRA 14035 sur l'énonciation des nombres en français, inséré dans le chapitre 1-E Transmission des nombres, a une portée générale dans le document et ne remet pas en cause l'édition de cette version dans la mesure où l'énonciation chiffre par chiffre est toujours possible.

Les exemples de ce manuel sont conformes à la règle SERA.14035.

Toutefois et jusqu'au terme du processus réglementaire dérogatoire engagé, dans l'attente de la décision finale de l'AESA, l'article FRA 14035 permet de ne pas changer la façon actuelle d'énoncer les nombres en français.

Par ailleurs les pages 3, 50, 66 et 245 du manuel de formation à la phraséologie sont amendées pour prendre en compte des corrections ou ajouts :

- ajout de la référence FRA 14035 dans le préambule,
- ajout du mot « avant » dans un exemple du chapitre 3-C2b,
- ajout des mots « la montée » dans un exemple du chapitre 3-E1,
- ajout d'un exemple dans le chapitre 9-A3.

Manuel de formation à la phraséologie à l'usage de la circulation aérienne générale

PRÉAMBULE

Ce manuel de phraséologie est un document de référence pour la formation initiale et continue du personnel de la DSNA à l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), dans les centres en-route, les approches et les aérodromes.

En conformité avec les procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale incluses dans le règlement d'exécution UE n°923/2012 modifié et dans l'arrêté du 11/12/2014 relatif à la mise en œuvre du règlement 923/2012, il a pour objectif de proposer, par des exemples, au personnel de la DSNA une phraséologie de référence correspondant aux situations les plus courantes. Cette phraséologie pourra être adaptée si les circonstances l'exigent, car il est impossible de donner des exemples portant sur toutes les situations concevables.

L'utilisation systématique de cette phraséologie de référence dans les situations les plus courantes développe des automatismes garants d'une bonne compréhension des messages radiotéléphoniques et, par suite, d'une gestion plus sûre des aéronefs en vol comme au sol.

Il découle essentiellement des AMC EASA et des textes suivants :

- Annexe à la décision de l'EASA 2016-023-R/AMC 1 SERA 14001
- Altmoc DSNA/DSAC 2017/06/06 - SERA - AMOC FR N°01
- FRA 14035
- Appendice 1 de l'arrêté du 11/12/2014 modifié
- Consignes DO en vigueur

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1 - GÉNÉRALITÉS	11
A. INTRODUCTION	13
B. TEXTES RÉGLEMENTAIRES	14
C. CLÉS DE LECTURE	15
C.1 Nombres	16
C.2 Lettres et mots	17
C.3 Aides de radionavigation	18
D. ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS	19
E. TRANSMISSION DES NOMBRES	21
F. TRANSMISSION DES FRÉQUENCES	23
G. TRANSMISSION DES INDICATIFS D'APPEL	24
H. BONNES PRATIQUES	25
Chapitre 2 – COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE	29
Chapitre 3 - DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN VOL	33
A. PRÉVOL	34
A.1. Généralités	34
A.2. Mise en route - clairance initiale - SID	35
A.3. Mise en route - clairance initiale - NON RNAV	37
A.4. Mise en route - clairance initiale avec DMAN	38
B. CIRCULATION AU SOL	39
B.1. Repoussage	39
B.2. Roulage	40
B.3. Maintien de position	42
B.4. Traversée de piste	43
B.5. Tractage	45

C. ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE	47
C.1. Préparatifs au départ	47
C.2. Alignement	49
C.2a. Alignement avec attente	49
C.2b. Alignement : cas de plusieurs voies de circulation	50
C.2c. Multialignement	52
C.2d. Alignement conditionnel	53
C.3. Autorisation de décollage	55
C.4. Situations particulières	56
C.5. Après le décollage	58
D. DÉPARTS	59
D.1. Clairance de départs	59
D.2. Clairance de départs omnidirectionnels	63
D.3. Départs à vue	64
E. MONTÉE	66
E.1. Clairance de montée	66
E.2. Contraintes de niveau (montée/descente)	67
E.3. RVSM	72
F. CROISIÈRE	73
F.1. Description d'une route ATS hors SID et STAR	73
F.2. Modification de route au cours du vol	77
F.3. Routes parallèles offset	80
F.4. Compte rendu de position	83
F.5. Information de trafic	83
F.6. Clairance de séparation à vue	89
F.7. Acceptation ou refus du contrôleur	92
F.8. Passage d'un vol IFR contrôlé dans un espace aérien non contrôlé à la demande du pilote	94
F.9. Passage d'un vol IFR contrôlé d'un espace de classe D à un espace de classe E	96
F.10. Clairance initiale délivrée à un IFR en vol	97

F.11. Communications CPDLC	99
F.12. Annulation IFR en vol	100
F.13. Clôture du plan de vol pendant le vol	103
G. DESCENTE	104
G.1. Clairance de descente	104
G.2. Clairance de route incluant une STAR	107
G.3. Utilisation des vitesses	113
G.4. Passage d'un vol IFR contrôlé dans un espace aérien non contrôlé vers un aérodrome AFIS	120
G.5. Arrivée d'un vol IFR contrôlé vers un aérodrome sur lequel aucun organisme de la circulation aérienne n'est en fonctionnement	122
H. ATTENTES	125
H.1. Généralités	125
H.2. Attente	126
H.3. Retardement en route hors attente définie	129
I. APPROCHE	131
I.1. Généralités	131
I.2. Approche indirecte MVL (Manœuvre à Vue Libre)	132
I.3. Manœuvre à vue sur trajectoire prescrite, VPT (Visual manoeuvring using Prescribed Track)	134
I.4. Clairance d'approche à vue	136
I.5. Clairance d'approche RNAV	140
J. CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ	143
J.1. Arrivée - Intégration dans le circuit	143
J.2. Dans le circuit	145
J.3. Clôture des communications en sortie de circuit	147
K. ATERRISSAGE	148
K.1. Atterrissage	148
K.2. Clairance anticipée d'atterrissage	149

K.3. Remise de gaz – Interruption d’approche	151
K.4. Après atterrissage	153
K.5. Traversée d’une piste active	155
K.6. Manœuvres particulières	157
K.7. Clôture du plan de vol à l’arrivée	159
L. PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)	161
M. VFR SPÉCIAL	167
M.1. Départ	167
M.2. Arrivée	168
M.3. Transit	169
N. TRANSIT VFR	171
Chapitre 4 - FRÉQUENCES	175
A. ÉNONCIATION DES FRÉQUENCES	176
B. MODE A 8,33 KHZ D'ESPACEMENT	177
Chapitre 5 - EMPLOI DU SYSTÈME DE SURVEILLANCE ATS	179
A. UTILISATION DU TRANSPONDEUR	180
B. GUIDAGE	186
C. MODIFICATION DE CAP	190
D. VOCABULAIRE ASSOCIE A L'EMPLOI DU SYSTÈME DE SURVEILLANCE ATS	191
Chapitre 6 - SERVICE D'INFORMATION DE VOL	197
A. INFORMATION DE VOL	198
A.1. Renseignements obligatoirement transmis	199
A.2. État de fonctionnement des aides à la navigation aérienne	201
A.3. Autres renseignements	202

A.4. Vols VFR - Conditions météorologiques sur la route	203
A.5. Renseignements transmis sur demande du pilote	204
A.6. Risque de collision	205
A.7. Risque de collision, suggestion de manœuvre	206
A.7a. Risque de collision, suggestion de manœuvre à la demande du pilote	206
A.7b. Risque de collision, suggestion de manœuvre à l'initiative du contrôleur	207
B. ATIS	209

Chapitre 7 - ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES

215

A. HÉLICOPTÈRES	217
B. ACTIVITÉ DE VOLTIGE	218
C. ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR	221
C.1. Parachutage en VFR en espace aérien contrôlé	221
C.2. Parachutage en VFR en espace aérien non contrôlé sur un aérodrome AFIS avec ou sans service ATS	225
D. ACTIVITÉ DE PLANEUR	227
E. ENTRAÎNEMENT APPROCHE DE PRÉCISION	230

Chapitre 8 - SITUATIONS PARTICULIÈRES

233

A. TURBULENCE DE SILLAGE - SOUFFLE RÉACTEUR	234
B. PÉRIL AVIAIRE - PÉRIL ANIMALIER	235
C. DÉNEIGEMENT - CONDITIONS DE FREINAGE	236

Chapitre 9 - URGENCES ET PANNES - INCIDENTS

239

A. URGENCES	240
A.1. Système embarqué d'anti-collision (ACAS)	240
A.2. Proximité avec le relief	242
A.3. Manoeuvre d'évitement	244

B. PANNES - INCIDENTS	246
B.1. Interruption des communications radiotéléphoniques	246
B.2. Perte de l'identification	250
B.3. Largage de carburant en vol	252
B.4. Problème de train d'atterrissage	253
B.5. Reconnaissance à distance	254
B.6. Carburant minimal	256

Chapitre 10 – GLOSSAIRE**259**

**CHAPITRE 1
GÉNÉRALITÉS**

1 - A - INTRODUCTION

L'utilisation d'une phraséologie adaptée lors des communications radiotéléphoniques entre les agents des organismes de la circulation aérienne et les pilotes est essentielle à l'écoulement sûr, rapide et ordonné du trafic aérien.

La présente phraséologie doit être utilisée en complément des expressions conventionnelles.

On ne doit avoir recours au langage clair que lorsque la phraséologie normalisée ne convient pas à la transmission voulue.

1 - B - TEXTES RÉGLEMENTAIRES

Lorsqu'il est fait référence à des textes réglementaires, ces derniers sont, bien entendu, en vigueur à la seule date de parution du présent manuel. Ces références devront donc, si nécessaire, être actualisées.

Les sigles utilisés sont les suivants :

SERA	: Standardised European Rules of the Air
FRA	: identification de l'application nationale, article de l'arrêté du 11/12/2014 relatif à la mise en œuvre de SERA
IR ADR	: Implementing Rule - Aerodromes
AMC	: Acceptable Means of Compliance
AltMoC	: Alternate Means of Compliance
GM	: Guidance Material
RCA3	: Règles de la Circulation Aérienne

1 - C - CLÉS DE LECTURE

Dans le présent document, le mot “contrôleur” est un terme générique. Dans le cadre du service du contrôle de la circulation aérienne, il ne peut désigner qu’un contrôleur de la circulation aérienne.

Le symbole  indique une communication d’un pilote.

Le symbole  indique une communication d’un contrôleur.

Le symbole  indique une communication d’un agent coordonnant le tractage d’un aéronef.

Dans certains cas, à des fins opérationnelles, les traductions en langue anglaise ne sont pas toujours la traduction littérale de la version française.

Les expressions qui apparaissent sur fond grisé sont à lire comme des échanges pilote-contrôleur.

1 - C - CLÉS DE LECTURE**1 - C1 - NOMBRES**

Tous les nombres sont soulignés.

Ils sont, par convention, à lire comme dans les exemples suivants :

<u>1</u>	unité	<i>one</i>
<u>1</u> <u>2</u>	unité deux	<i>one two</i>
<u>12</u>	douze	<i>twelve</i>

Lorsque un nombre représentant une fréquence comporte une virgule, cette dernière s'énonce "**décimale** / *decimal*".

1 - C - CLÉS DE LECTURE

1 - C2 - LETTRES ET MOTS

- des lettres majuscules et espacées par un tiret bas sont à épeler alphabétiquement :

I_L_S se dit **i, l, s/i, l, s**

- des lettres majuscules et soulignées sont à épeler selon le code d'épellation figurant dans l'article SERA 14020 :

A B se dit **alpha bravo/alpha bravo**

- une suite de lettres majuscules non soulignées se lit comme le mot ainsi formé :

MERLU se dit **merlu/merlu**

1 - C - CLÉS DE LECTURE

1 - C3 - AIDES DE RADIONAVIGATION

Lorsqu'un nom en langage clair a été attribué à une aide de radionavigation, c'est ce nom qu'il faut utiliser. Cette aide est présentée sous la forme d'une suite de lettres majuscules, entre guillemets.

Exemple : "MTL" se dit : **Montélimar**/*Montélimar*

Note : il s'agit ici du VOR de Montélimar Ancône.

Note : En cas de difficulté de compréhension, l'indicatif de l'aide radio est épelé comme lorsqu'un nom en langage clair n'a pas été attribué

En l'absence de nom en langage clair, une aide de radionavigation est présentée sous la forme d'une suite de lettres majuscules et soulignées.

Dans ce cas, le nom de l'aide radio doit être épelé selon le code d'épellation figurant dans l'article SERA 14020.

Exemple : B L M se dit : **Bravo Lima Mike**/*Bravo Lima Mike*

Note : il s'agit ici d'un VOR/DME auquel un nom en langage clair n'a pas été attribué.

1 - D - ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS

	Énonciation Française	Énonciation Anglaise
ACAS	A_CAS	A_CAS
ACC	A_C_C	A_C_C
AFIS	A_FIS	A_FIS
APP	Approche	<i>Approach</i>
ATFM	A_T_F_M	A_T_F_M
ATIS	A_TIS	A_TIS
ATS	A_T_S	A_T_S
CAVOK	CAV_O_Kay	CAV_O_Kay
Cb	Ci_Bi/Cumulonimbus/Cunimb	C B
CDO	C_D_O	C_D_O
CTOT	C_TOT/C_T_O_T	C_TOT/C_T_O_T
DME	D_M_E	D_M_E
ELT	prononciation anglaise	E_L_T
FIR	FIR	F_I_R
HAP	H_A_P	<i>Expected approach time</i>
HF	H_F	H_F
IFR	I_F_R	I_F_R
ILS	I_L_S	I_L_S
IMC	I_M_C	I_M_C
LVP	L_V_P	<i>Low visibility procedures</i>
MSAW	prononciation anglaise	M_SAW
NDB	N_D_B	N_D_B
NM	Nautiques	<i>Miles</i>
NOTAM	NOTAM	NOTAM

1 - D - ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS

	Énonciation Française	Énonciation Anglaise
QFE	Q_F_E	Q_F_E
QFU	Q_F_U/Piste en service	Runway in use
QNH	Q_N_H	Q_N_H
RNAV	R_NAV	R_NAV
RVR	R_V_R	R_V_R
RVSM	R_V_S_M	R_V_S_M
SIV	S_I_V	Flight Information Service
SSR	S_S_R	S_S_R
TCAS	T_CAS	T_CAS
TMA	T_M_A	T_M_A
TWR	Tour	Tower
UHF	U_H_F	U_H_F
UIR	U_I_R	U_I_R
UTC	U_T_C	U_T_C
VFR	V_F_R	V_F_R
VHF	V_H_F	V_H_F
VMC	V_M_C	V_M_C
VOR	VOR/V_O_R	V_O_R
VPT	V_P_T	V_P_T

1 - E - TRANSMISSION DES NOMBRES

Les exemples ci-dessous sont conformes aux règles du règlement d'exécution SERA 14035 (a) (1) (i) (Transmission des nombres).

Les nombres sont transmis par énonciation de chacun des chiffres qui les composent **sauf pour les multiples de cent, de mille et pour le code horaire**. Toutefois, pour les transpondeurs, les caps et calages altimétriques, les multiples de 100 doivent être énoncés.

Cependant, la règle FRA 14035 (Transmission des nombres) permet de déroger à la règle SERA.14035, en énonçant les nombres comme auparavant.

“En langue française, un nombre peut être transmis comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres.

Dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante ou en cas d'ambiguïté, la règle générale s'applique (SERA 14035).”

ÉLÉMENT	FRANÇAIS	ANGLAIS
Altitude	150 pieds : unité cinq zéro 455 pieds : quatre cinq cinq 3500 pieds : trois mille cinq cents 12000 pieds : unité deux mille	150 feet : one five zero 455 feet : four five five 3500 feet : three thousand five hundred 12000 feet : one two thousand
Calage altimétrique	QNH 1022 : unité zéro deux deux QNH 1000 : mille QNH 993 : neuf neuf trois	QNH 1022 : one zero two two QNH 1000 : one thousand QNH 993 : nine nine three
Cap absolu	cap 180 : unité huit zéro cap 100 : unité zéro zéro cap 060 : zéro six zéro	heading 180 : one eight zero heading 100 : one zero zero heading 060 : zero six zero
Cap relatif	tournez à droite 15 degrés : unité cinq tournez à droite 10 degrés : unité zéro	turn right 15 degrees : one five turn right 10 degrees : one zero
Code horaire	trafic 11 heures : onze heures	traffic 11 o'clock : eleven o'clock
Code transpondeur	transpondeur 3254 : trois deux cinq quatre transpondeur 2400 : deux quatre zéro zéro transpondeur 2000 : deux mille	squawk 3254 : three two five four squawk 2400 : two four zero zero squawk 2000 : two thousand

1 - E - TRANSMISSION DES NOMBRES

ÉLÉMENT	FRANÇAIS	ANGLAIS
Distance	45 NM : quatre cinq 850 mètres : huit cinq zéro 100 m : cent 1000 m : mille	45 NM : <i>four five</i> 850 metres : <i>eight five zero</i> 100 m : <i>one hundred</i> 1000 m : <i>one thousand</i>
Heure	10h55 : cinq cinq ou unité zéro cinq cinq	10h55 : <i>five five</i> ou <i>one zero five five</i>
Niveau de vol	niveau 100 : cent niveau 180 : unité huit zéro niveau 240 : deux quatre zéro niveau 80 : huit zéro	level 100 : <i>one hundred</i> level 180 : <i>one eight zero</i> level 240 : <i>two four zero</i> level 80 : <i>eight zero</i>
Piste	piste 15 : unité cinq piste 05 : zéro cinq piste 30 : trois zéro	runway 15 : <i>one five</i> runway 05 : <i>zero five</i> runway 30 : <i>three zero</i>
Radiale	radiale 182 : unité huit deux	radial 182 : <i>one eight two</i>
Température	0°C : zéro 18°C : unité huit - 15°C : moins unité cinq	0°C : <i>zero</i> 18°C : <i>one eight</i> - 15°C : <i>minus one five</i>
Vent	180/10 : unité huit zéro degrés, unité zéro nœuds 200/18G30 : deux cents degrés, unité huit nœuds, rafales trois zéro nœuds	180/10 : <i>one eight zero degrees,</i> <i>one zero knots</i> 200/18G30 : <i>two hundred</i> <i>degrees, one eight knots</i> <i>gusting three zero knots</i>
Vitesse	vitesse 250 nœuds : deux cinq zéro vitesse 200 nœuds : deux cents Mach 0.84 : décimal huit quatre Mach 1.05 : unité décimale zéro cinq	speed 250 knots : <i>two five zero</i> speed 200 knots : <i>two hundred</i> Mach 0.84 : <i>decimal eight four</i> Mach 1.05 : <i>one decimal zero five</i>
Vitesse verticale	taux 1500 pieds/min : mille cinq cents	rate 1500 feet/min : <i>one thousand five hundred</i>

1 - F - TRANSMISSION DES FRÉQUENCES

Les exemples ci-dessous sont conformes aux règles du règlement d'exécution SERA 14035 (a) (1) (i) (Transmission des nombres).

Canal / Chanel		Énonciation	Transmitted as
118.000	<u>1</u> <u>1</u> <u>8</u> , <u>0</u>	unité unité huit décimale zéro	<i>one one eight decimal zero</i>
118.005	<u>1</u> <u>1</u> <u>8</u> , <u>0</u> <u>0</u> <u>5</u>	unité unité huit décimale zéro zéro cinq	<i>one one eight decimal zero zero five</i>
118.010	<u>1</u> <u>1</u> <u>8</u> , <u>0</u> <u>1</u> <u>0</u>	unité unité huit décimale zéro unité zéro	<i>one one eight decimal zero one zero</i>
118.025	<u>1</u> <u>1</u> <u>8</u> , <u>0</u> <u>2</u> <u>5</u>	unité unité huit décimale zéro deux cinq	<i>one one eight decimal zero two five</i>
118.050	<u>1</u> <u>1</u> <u>8</u> , <u>0</u> <u>5</u> <u>0</u>	unité unité huit décimale zéro cinq zéro	<i>one one eight decimal zero five zero</i>
118.100	<u>1</u> <u>1</u> <u>8</u> , <u>1</u>	unité unité huit décimale unité	<i>one one eight decimal one</i>

1 - G – TRANSMISSION DES INDICATIFS D'APPEL

Préfixe aux indicatifs

Le nom du fabricant d'avion ou du modèle d'avion peut être utilisé comme un préfixe de radiotéléphonie au type (a) d'indicatif.

Exemples d'indicatifs complets et abrégés

Les exemples illustrent l'application du GM1 SERA.14050.

	Type a)		Type b)	Type c)	
indicatif complet	N57826	*CESSNA FABCD	*CITATION FABCD	VARIG PVMA	SCANDINAVIAN 937
Indicatif abrégé	N26 ou N826	CESSNA CD ou CESSNA BCD	CITATION CD ou CITATION BCD	VARIG MA ou VARIG VMA	(pas de forme abrégée)

Un indicatif d'appel abrégé n'est utilisable qu'après un échange radiotéléphonique utilisant l'indicatif d'appel complet.

1 - H - BONNES PRATIQUES

Bien que non adossées à des textes de portée réglementaire, certaines bonnes pratiques méritent d'être mentionnées dans ce manuel. Les contrôleurs aériens y seront particulièrement attentifs.

Techniques de transmission :

Pour assurer une réception claire et satisfaisante des messages, il convient de respecter les principes ci-après :

1. vérifier et respecter la portée opérationnelle publiée de la fréquence à contacter ;
2. avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre pour éviter toute interférence avec une autre station ;
3. formuler des messages brefs et concis ;
4. prononcer chaque mot clairement et distinctement ;
5. maintenir une cadence régulière et adaptée au contexte ;
6. réduire la cadence d'élocution afin de permettre, le cas échéant, la transcription d'un message ;
7. maintenir le ton de la voix à un niveau constant.

Ordre des éléments dans une clairance :

Une clairance comporte au plus trois éléments. L'ordre suivant est à respecter :

en guidage : hors guidage :

- | | |
|-----------|----------|
| - Cap | - Niveau |
| - Niveau | - Route |
| - Vitesse | |

Élément non standard

Mettre l'accent, en le répétant, sur tout élément non standard d'un message pour garantir sa bonne compréhension.

Exemple :



Rapidair 3 2 4 5, tournez à droite, je répète à droite cap 2 7 0.

Rapidair 3 2 4 5, turn right, I say again right heading 2 7 0.

1 - H - BONNES PRATIQUES

Toute ambiguïté sur la piste concernée est écartée par l'utilisation de l'expression "**piste / runway**", suivie systématiquement de l'identification de cette dernière.

Transmission d'une fréquence :

Ne pas délivrer dans une même clairance une fréquence et d'autres éléments (par exemple un niveau).

Exemple :

	Rapidair <u>3 2 4 5</u> , montez niveau <u>1 8 0</u> .
	Montons niveau <u>1 8 0</u> , Rapidair <u>3 2 4 5</u> . <i>puis</i>
	Rapidair <u>3 2 4 5</u> , contactez Paris <u>1 3 3</u> décimale <u>3 7 5</u> .
	Rapidair <u>3 2 4 5</u> , climb level <u>1 8 0</u> .
	Climbing level <u>1 8 0</u> , Rapidair <u>3 2 4 5</u> . <i>puis</i>
	Rapidair <u>3 2 4 5</u> , contact Paris <u>1 3 3</u> decimal <u>3 7 5</u> .

1 - H - BONNES PRATIQUES

Confusion d'indicatifs d'appel :

Au premier contact d'un aéronef dont l'indicatif prête à confusion avec celui d'un autre aéronef déjà sur la fréquence, informer les pilotes d'un risque de confusion d'indicatifs.

Prononcer les indicatifs d'appel lentement et distinctement.

Exemple :



Rapidair 3 2 4 5, attention, indicatif Orange Air 3 2 4 5 également sur la fréquence.



Rapidair 3 2 4 5, caution, callsign Orange Air 3 2 4 5 also on frequency.

Transmissions simultanées :

Si après avoir délivré une clairance, des transmissions simultanées sont suspectées, le contrôleur demande aux pilotes supposés de retransmettre leurs messages et s'assure qu'aucun pilote ne s'est conformé à une clairance qui ne lui était pas destinée.



CHAPITRE 2
COLLATIONNEMENT

2 - COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE

EMPLOI

Le collationnement par le pilote consiste à répéter tout ou partie d'un message afin que le contrôleur à l'origine de ce message vérifie qu'il a été correctement reçu.

ACTIONS

Un pilote collationne les clairances. Les éléments suivants d'une clairance sont répétés par le pilote :

- Fréquence ;
- Code transpondeur ;
- Calage altimétrique ;
- Route ATS ;
- Cap ;
- Niveau ;
- Vitesse ;
- Taux d'évolution dans le plan vertical ;
- Indicatif du SID ou de la STAR ;
- Départ omnidirectionnel ;
- Procédure d'approche ;
- Maintien de position sur un taxiway ;
- Heure d'Approche Prévue (HAP) ;
- Piste :
 - Identification ;
 - Maintien avant piste ;
 - Entrée ¹ ;
 - Atterrissage ;
 - Option ² ;
 - Décollage ;
 - Traversée ;
 - Remontée.
- Conditions si clairance conditionnelle.

Par ailleurs :

- une heure calculée de décollage (CTOT) est collationnée par le pilote ;
- lorsque le contrôleur utilise, dans le cadre du service d'information de vol, l'expression "**Alerte relief/Terrain alert**", cette expression est collationnée par le pilote.

CONTRÔLEUR

- Il vérifie le collationnement et, si nécessaire, corrige les éléments incorrects

PILOTE

- Il collationne les clairances et l'expression "**Alerte relief/Terrain alert**"

¹ "L'entrée" correspond à l'identification de la voie de circulation (intersection ou seuil) à partir de laquelle l'aéronef s'aligne.

² Dans le cadre de l'instruction d'un élève pilote, il s'agit de la clairance laissant au pilote le choix de la manœuvre à effectuer : remise de gaz, toucher ou atterrissage complet.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

- Le collationnement est correct :

 **Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 9 0.**
 ✈️ **Descendons niveau 9 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, descend level 9 0*
 ✈️ *Descending level 9 0, Rapidair 3 2 4 5.*

- Le collationnement est incorrect :

 **Rapidair 3 2 4 5, contactez Paris 1 3 2, 0.**
 ✈️ **Paris 1 3 3, 0, Rapidair 3 2 4 5.**
 **Négatif, Rapidair 3 2 4 5, Paris 1 3 2, 0.**
 ✈️ **Paris 1 3 2, 0, Rapidair 3 2 4 5, au revoir.**

 *Rapidair 3 2 4 5, contact Paris 1 3 2, 0.*
 ✈️ *Paris 1 3 3, 0, Rapidair 3 2 4 5.*
 *Negative, Rapidair 3 2 4 5, Paris 1 3 2, 0.*
 ✈️ *Paris 1 3 2, 0, Rapidair 3 2 4 5, good day.*

- Le collationnement est incorrect ou absent :

 **Rapidair 3 2 4 5, transpondeur 5 4 2 3, H_A_P 1 0 5 1.**
 ✈️ **Roger.**
 **Rapidair 3 2 4 5, collationnez.**
 ✈️ **Transpondeur 5 4 2 3, H_A_P 1 0 5 1, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, squawk 5 4 2 3, expected approach time 1 0 5 1.*
 ✈️ *Roger.*
 *Rapidair 3 2 4 5, read back.*
 ✈️ *Squawking 5 4 2 3, expected approach time 1 0 5 1, Rapidair 3 2 4 5.*

CHAPITRE 3
DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE
D'UN VOL

3 - A - PRÉVOL

3 - A1 - GÉNÉRALITÉS

E XPRESSIONS

✈ Demandons paramètres pour le départ
Requesting departure information

🗣 Il est 1 0 heures 2 2
Time 1 0 2 2

✈ Demandons heure exacte
Requesting time check

🗣 Niveau de transition 5 0
Transition level 5 0

✈ Avez-vous notre plan de vol pour L F M L?
Do you have our flight plan destination L F M L?

E XEMPLE

✈ Saint-Ex Prévol, Rapidair 3 2 4 5, demandons paramètres pour le départ.

🗣 Rapidair 3 2 4 5, piste 3 6 droite, vent 2 4 0 degrés 1 0 nœuds, visibilité 5 kilomètres, température 1 6, Q_N_H 1 0 2 0, niveau de transition 6 0, il est 1 0 heures 2 2.

✈ Piste 3 6 droite, Q_N_H 1 0 2 0, Rapidair 3 2 4 5.

✈ Saint-Ex Delivery, Rapidair 3 2 4 5, requesting departure information.

🗣 Rapidair 3 2 4 5, runway 3 6 right, wind 2 4 0 degrees 1 0 knots, visibility 5 kilometres, temperature 1 6, Q_N_H 1 0 2 0, transition level 6 0, time 1 0 2 2.

✈ Runway 3 6 right, Q_N_H 1 0 2 0, Rapidair 3 2 4 5.

3 - A - PRÉVOL**3 - A2a - MISE EN ROUTE - CLAIRANCE INITIALE - SID****E XPRESSIONS**

 Mise en route approuvée
Start-up approved

 Demandons mise en route
Requesting start-up

 Mise en route approuvée
C_TOT 0 9 3 0
Start-up approved
C_TOT 0 9 3 0

 Prévoyez mise en route à 1 5 0 5
Expect start-up at 1 5 0 5

 Prévoyez départ à 1 0 1 0
Expect departure at 1 0 1 0

E XEMPLE n°1

 **Mérignac Prévol, Rapidair 3 2 4 5, en D 8, demandons mise en route pour Lyon, information L.**

 **Rapidair 3 2 4 5, mise en route approuvée, C_TOT 1 2 5 0, départ Sauveterre 3 A, niveau 1 1 0, transpondeur 2 3 2 0.**

 **Reçu, mise en route approuvée, C_TOT 1 2 5 0, Sauveterre 3 A, niveau 1 1 0, transpondeur 2 3 2 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, correct, rappelez prêt au repoussage sur Mérignac Sol 1 2 1, 9.**

 **Mérignac Delivery, Rapidair 3 2 4 5, stand D 8, requesting start-up, destination Lyon, information L.**

 **Rapidair 3 2 4 5, start-up approved, C_TOT 1 2 5 0, Sauveterre 3 A departure, level 1 1 0, squawk 2 3 2 0.**

 **Roger, start-up approved, C_TOT 1 2 5 0, Sauveterre 3 A, level 1 1 0, squawk 2 3 2 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, correct, report ready for push-back on Mérignac Ground 1 2 1, 9.**

3 - A - PRÉVOL

3 - A2b - MISE EN ROUTE - CLAIRANCE INITIALE - SID

E XEMPLE n°2

 **Saint-Étienne Tour, Rapidair 3 2 4 5, demandons mise en route.**

 **Rapidair 3 2 4 5, prévoyez mise en route à 1 8 1 0 cause trafic à l'arrivée.**

 **Saint-Etienne Tower, Rapidair 3 2 4 5, requesting start-up.**

 **Rapidair 3 2 4 5, expect start-up at 1 8 1 0 due inbound traffic.**

3 - A - PRÉVOL

3 - A3 - MISE EN ROUTE - CLAIRANCE INITIALE - NON RNAV

E XEMPLE n° 1

- En cas de non capacité RNAV1 (RNAV zone terminale)

 Rapidair 3 2 4 5, départ R_NAV impossible.

 Rapidair 3 2 4 5, prévoyez un départ conventionnel.

 Rapidair 3 2 4 5, unable R_NAV departure.

 Rapidair 3 2 4 5, expect conventional departure.

3 - A - PRÉVOL

3 - A4 - MISE EN ROUTE - CLAIRANCE INITIALE avec DMAN

EXPRESSIONS
 T_SAT 1 7 3 0
T_SAT 1 7 3 0
 Mettez à jour votre T_O_B_T

Update your T_O_B_T

EXEMPLE

 CDG Prévol, Rapidair 3 2 4 5, en X 2, prêt au départ, information L.

 Rapidair 3 2 4 5, prévoyez piste 2 6 droite, départ OKASI 3 B, niveau 9 0, T_SAT 0 9 5 5, transpondeur 7 5 6 1, rappelez prêt pour la mise en route.

 Piste 2 6 droite, départ OKASI 3 B, niveau 9 0, T_SAT 0 9 5 5, transpondeur 7 5 6 1, rappelons prêt pour la mise en route, Rapidair 3 2 4 5.

 CDG Prévol, Rapidair 3 2 4 5, stand X 2, ready for departure, information L.

 Rapidair 3 2 4 5, expect runway 2 6 right, OKASI 3 B departure, level 9 0, T_SAT 0 9 5 5, squawk 7 5 6 1, report ready for start up.

 Runway 2 6 right, OKASI 3 B departure, level 9 0, T_SAT 0 9 5 5, squawk 7 5 6 1, calling you back ready for start up, Rapidair 3 2 4 5.

3 - B - CIRCULATION AU SOL**3 - B1 - REPOUSSAGE****E**XPRESSIONS

 Repoussage approuvé
Pushback approved

 Demandons repoussage
Requesting pushback

 En fonction de... repoussage approuvé
According to... pushback approved

EXEMPLE

 **Mérignac Sol, Rapidair 3 2 4 5, demandons repoussage.**

 **Rapidair 3 2 4 5 en fonction du Boeing 7 3 7 passant derrière vous, repoussage approuvé.**

 *Mérignac Ground, Rapidair 3 2 4 5, requesting pushback.*

 *Rapidair 3 2 4 5, according to Boeing 7 3 7 taxiing behind you, pushback approved.*

3 - B - CIRCULATION AU SOL

3 - B2a - ROULAGE

EXPRESSIONS

NB : on distingue la phraséologie pilote de la phraséologie véhicule par l'emploi du terme "**roulez/taxi**" pour les avions et "**procédez/proceed**" pour les véhicules.

	 Demandons roulage <i>Requesting taxi</i>
 Procédez point d'attente piste <u>2</u> <u>7</u> <i>Proceed holding point runway <u>2</u> <u>7</u></i>	 Procédons point d'attente piste <u>2</u> <u>7</u> <i>Proceeding holding point runway <u>2</u> <u>7</u></i>
 Roulez point d'attente piste <u>2</u> <u>7</u> <i>Taxi holding point runway <u>2</u> <u>7</u></i>	 Roulons point d'attente piste <u>2</u> <u>7</u> <i>Taxiing holding point runway <u>2</u> <u>7</u></i>
 Tournez deuxième gauche <i>Turn second left</i>	
 Roulez via <u>A</u> <u>3</u> <i>Taxi via <u>A</u> <u>3</u></i>	 Roulons via <u>A</u> <u>3</u> <i>Taxiing via <u>A</u> <u>3</u></i>
 Roulez via piste <u>2</u> <u>9</u> <i>Taxi via runway <u>2</u> <u>9</u></i>	 Roulons via piste <u>2</u> <u>9</u> <i>Taxiing via runway <u>2</u> <u>9</u></i>
 Suivez <i>Follow</i>	
 Roulez avec précaution <i>Taxi with caution</i>	
 Expédiez le roulage <i>Expedite taxi</i>	
 Ralentissez <i>Taxi slower</i>	
 Roulez et entrez aire d'attente <i>Taxi into holding bay</i>	
 Roulez poste <i>Taxi stand</i>	
 Roulez parking <i>Taxi apron</i>	
 Remontez piste <u>2</u> <u>7</u> <i>Backtrack runway <u>2</u> <u>7</u></i>	 Remontons piste <u>2</u> <u>7</u> <i>Backtracking runway <u>2</u> <u>7</u></i>

3 - B - CIRCULATION AU SOL

3 - B2b - ROULAGE

E XEMPLE

- Cas d'un vol IFR

- ✈ **Rapidair 3 2 4 5, demandons roulage.**
- 🗣 **Rapidair 3 2 4 5, laissez passer l'Airbus d'Air France venant de votre droite, roulez point d'attente piste 2 7 via B 7.**
- ✈ **Airbus en vue, laissons passer l'Airbus d'Air France, roulons point d'attente piste 2 7 via B 7, Rapidair 3 2 4 5.**

- ✈ *Rapidair 3 2 4 5, requesting taxi.*
- 🗣 *Rapidair 3 2 4 5, give way to Air France Airbus coming from your right, taxi holding point runway 2 7 via B 7.*
- ✈ *Airbus in sight, giving way to Air France Airbus, taxiing holding point runway 2 7 via B 7, Rapidair 3 2 4 5.*

- Cas d'un vol VFR

- ✈ **Etampes tour, F B X, bonjour.**
- 🗣 **F B X, Etampes tour, bonjour,**
- ✈ **F B G B X, T B 1 0, parking club, demandons consignes roulage pour vol à destination de Guéret information B.**
- 🗣 **F B G B X, roulez et entrez aire d'attente 2 4 et rappelez prêt.**
- ✈ **Roulons et entrons aire d'attente 2 4 et rappelons prêt, F B X.**

- ✈ *Etampes tower, F B X, good day.*
- 🗣 *F B X, Etampes tower, good day.*
- ✈ *F B G B X, T B 1 0, club apron, requesting taxi clearance flight to Guéret information B.*
- 🗣 *F B G B X, taxi into holding bay 2 4 and report ready.*
- ✈ *Taxiing into holding bay 2 4 and will report ready, F B X.*

3 - B - CIRCULATION AU SOL

3 - B3 - MAINTIEN DE POSITION

E XPRESSIONS

a) Cas général

 Maintenez position
Hold position

 Maintenons position
Holding position

 Maintenez position avant la
prochaine intersection
Hold short of next intersection

 Maintenons position avant la
prochaine intersection
Holding short of next intersection

E XEMPLE

 Rapidair 3 2 4 5, maintenez position avant la prochaine intersection pour laisser passer l'Airbus 3 2 1.

 **Maintenons position avant la prochaine intersection, Rapidair 3 2 4 5.**

 Rapidair 3 2 4 5, *hold short of next intersection to give way to the Airbus 3 2 1.*

 *Holding short of next intersection, Rapidair 3 2 4 5.*

b) Avant une piste

Le mot "**position/position**" ne doit pas figurer dans le message.

Le mot "**piste/runway**" devrait être réservé pour les clairances de décollage, d'atterrissage et les traversées de piste, de façon à ne pas laisser place à une interprétation par le pilote et une incursion sur piste, sauf si cela est nécessaire à la compréhension de la situation.

 Maintenez avant point d'attente C 1
Hold short of holding point C 1

 *Maintenons avant point d'attente C 1*
Holding short of holding point C 1

ou

 Maintenez avant point d'attente
piste 2 7 gauche
Hold short of holding point runway
2 7 left

 *Maintenons avant point d'attente*
piste 2 7 gauche
Holding short of holding point
runway 2 7 left

3 - B - CIRCULATION AU SOL

3 - B4 - TRAVERSÉE DE PISTE

E XPRESSIONS

 Demandons traversée piste 3 6 gauche
Requesting cross runway 3 6 left

 Traversez piste 3 6 gauche
Cross runway 3 6 left

 Traversons piste 3 6 gauche
Crossing runway 3 6 left

 Traversez rapidement piste 3 6 gauche
Expedite crossing runway 3 6 left

 Traversons rapidement piste 3 6 gauche
Expediting crossing runway 3 6 left

E XEMPLE

 Rapidair 3 2 4 5, traversez rapidement piste 3 6 gauche, trafic Airbus 3 5 0, 4 nautiques en finale, rappelez piste dégagée.

 Traversons rapidement piste 3 6 gauche, rappellerons piste dégagée, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, expedite crossing runway 3 6 left, traffic Airbus 3 5 0, 4 miles on final, report runway vacated.

 Expediting crossing runway 3 6 left, will report runway vacated, Rapidair 3 2 4 5.



©CDG

3 - B - CIRCULATION AU SOL

3 - B5 - TRACTAGE


XPRESSIONS
 Tractage approuvé
Tow approved
 Demandons tractage
Requesting tow
 Tractons
Towing
 Tractage approuvé via A 5
Tow approved via A 5
 Tractons via A 5
Towing via A 5

XEMPLE
 Saint-Ex Sol, bonjour, F G E.

 F G E, j'écoute.

 Parking D 1, demandons tractage pour la zone de frêt, F G E.

 F G E, tractage approuvé via taxiway I F, rappelez tractage terminé.

 Tractons via taxiway I F, F G E.

 Saint-Ex Ground, good morning, F G E.

 F G E, pass your message.

 Stand D 1, requesting tow to cargo area, F G E.

 F G E, tow approved via I F, report tow terminated.

 Towing via I F, F G E.

Page laissée
intentionnellement blanche

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

3 - C1a - PRÉPARATIFS AU DÉPART

EXPRESSIONS

- 
 Rappelez prêt au départ
Report when ready for departure
- 
 Êtes-vous prêt pour un départ immédiat ?
Are you ready for immediate departure?
- 
 Êtes-vous prêt pour un départ dans
 moins de 2 minutes ?
*Are you ready for departure
 within 2 minutes?*


 Demandons départ depuis
 intersection B 1. Quelle est la
 distance disponible ?
*Requesting departure from
 intersection B 1. Confirm distance
 available.*

- 
 Affirme, roulez point d'attente B 1,
 TORA 1800 mètres.
*Affirm, taxi holding point B 1,
 TORA 1800 metres.*

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE**3 - C1b - PRÉPARATIFS AU DÉPART****E** XEMPLE

 Rapidair 3 2 4 5, êtes-vous prêt pour un départ dans moins de 2 minutes ?

 **Négatif, Rapidair 3 2 4 5.**

 Rapidair 3 2 4 5, are you ready for departure within 2 minutes?

 **Negative, Rapidair 3 2 4 5.**

3 - C - ALIGNEMENT - DECOLLAGE

3-C2a - ALIGNEMENT AVEC ATTENTE

E XPRESSIONS

 Alignez-vous piste 3 3 droite et attendez
Line up runway 3 3 right and wait

 Nous alignons piste 3 3 droite et attendons
Lining up runway 3 3 right and waiting

 Remontez piste 0 4, alignez-vous et attendez
Backtrack runway 0 4, line up and wait

 Remontons piste 0 4, nous alignons et attendons
Backtracking runway 0 4, lining up and waiting

 Alignez-vous piste 2 3 et attendez, trafic au départ piste sécante
Line up runway 2 3 and wait, traffic departing intersecting runway

 Nous alignons piste 2 3 et attendons
Lining up runway 2 3 and waiting

E XEMPLE

 Rapidair 3 2 4 5, alignez-vous piste 3 3 gauche et attendez, finale en cours piste parallèle.

 Nous alignons piste 3 3 gauche et attendons, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, line up runway 3 3 left and wait, traffic on final parallel runway.

 Lining up runway 3 3 left and waiting, Rapidair 3 2 4 5.

3 - C - ALIGNEMENT - DECOLLAGE

3-C2b - ALIGNEMENT : cas de plusieurs voies de circulation

EMPLOI

- Utilisé pour permettre un lever de doute sur la position de l'aéronef avant alignement

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> • Il délivre une clairance d'alignement en précisant le point d'attente ou la voie de circulation dans le cas d'une bretelle intermédiaire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Il collationne la clairance • Le cas échéant, il signale au contrôleur ne pas être au point d'attente ou sur la voie de circulation indiqués.

EXEMPLE n°1

- L'aéronef se trouve sur le taxiway indiqué par le contrôleur.

 Rapidair 3 2 4 5, alignez-vous et attendez piste 2 7 depuis intersection S 3.

 Nous alignons et attendons piste 2 7 depuis intersection S 3, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, line up and wait runway 2 7, intersection S 3.

 Lining up and waiting runway 2 7, intersection S 3, Rapidair 3 2 4 5.

- L'aéronef n'est pas sur le taxiway indiqué par le contrôleur.

 Rapidair 3 2 4 5, alignez-vous et attendez piste 2 7 depuis intersection S 3.

 Négatif, nous sommes à intersection A 6, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, maintenez avant point d'attente A 6, je vous rappelle.

 Rapidair 3 2 4 5, line up and wait runway 2 7, intersection S 3.

 Negative, we are at intersection A 6, Rapidair 3 2 4 5

 Rapidair 3 2 4 5, hold short of holding point A 6, calling you back.

3 - C - ALIGNEMENT - DECOLLAGE

3-C2b - ALIGNEMENT : cas de plusieurs voies de circulation

E XEMPLE n° 2

 Rapidair 3 2 4 5, pouvez-vous partir de la piste 2 7 depuis intersection S 3 ?
TORA 1800 mètres.

 Affirm, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, alignez-vous et attendez piste 2 7 depuis intersection S 3.

 Nous alignons et attendons piste 2 7 depuis intersection S 3, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, advise able to depart from runway 2 7, intersection S 3.
TORA 1800 metres.

 Affirm, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, line up and wait runway 2 7 intersection S 3.

 Lining up and waiting runway 2 7 intersection S 3, Rapidair 3 2 4 5.

3 - C - ALIGNEMENT - DECOLLAGE

3-C2c - MULTIALIGNEMENT

E XEMPLE n° 1

- L'avion au seuil de piste s'aligne derrière un autre avion, aligné depuis une voie intermédiaire.

 **Rapidair 3 2 4 5, alignez vous piste 2 6 droite, intersection W 9, numéro 2 derrière un Boeing 7 3 7 intersection W 7.**

 **Nous alignons piste 2 6 droite, intersection W 9, numéro 2 derrière un Boeing 7 3 7 intersection W 7, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, line up runway 2 6 right, intersection W 9, number 2 behind a Boeing 7 3 7 intersection W 7.*

 *Lining up runway 2 6 right, intersection W 9, number 2 behind a Boeing 7 3 7 intersection W 7, Rapidair 3 2 4 5.*

E XEMPLE n° 2

- L'avion aligné au seuil de piste (Rapidair 5032) attend qu'un autre avion (Rapidair 3245) s'aligne depuis une intersection.

 **Rapidair 3 2 4 5, alignez vous piste 2 6 droite, intersection W 7, numéro 1 devant un Boeing 7 3 7 au seuil de piste.**

 **Nous alignons piste 2 6 droite, intersection W 7, numéro 1 devant un Boeing 7 3 7 au seuil de piste, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 5 0 3 2, un Airbus 3 2 0 au départ depuis intersection W 7, avant vous.**

 **Airbus 3 2 0 en vue, Rapidair 5 0 3 2.**

 *Rapidair 3 2 4 5, line up runway 2 6 right, intersection W 7, number 1 before a Boeing 7 3 7 at threshold.*

 *Lining up runway 2 6 right, intersection W 7, number 1 before a Boeing 7 3 7 at threshold, Rapidair 3 2 4 5.*

 *Rapidair 5 0 3 2, Airbus 3 2 0 departing from intersection W 7 before you.*

 *Airbus 3 2 0 in sight, Rapidair 5 0 3 2.*

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

3 - C2d - ALIGNEMENT CONDITIONNEL

E MPLOI

- Utilisé pour délivrer une clairance avec mentions conditionnelles.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Le contrôleur voit l'aéronef (ou le véhicule) et le pilote signale voir ce même aéronef (ou véhicule).

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il demande au pilote de rappeler en vue de l'aéronef (ou du véhicule).
- Il délivre la clairance dans l'ordre suivant :
 - condition précise ;
 - clairance ;
 - rappel abrégé de la condition.

P I L O T E

- Il rappelle en vue de l'aéronef (ou du véhicule).
- Il collationne la clairance avec la mention conditionnelle.

PHRASÉOLOGIE DE BASE :

- Exemple d'un vol au départ, autorisé à s'aligner derrière un vol à l'arrivée :

 **Rapidair 3 2 4 5, A_T_R en finale, rappelez en vue.**

 **A_T_R en vue, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, derrière A_T_R en finale, alignez-vous et attendez piste 3 3 droite derrière.**

 **Derrière A_T_R en finale, nous alignerons et attendrons piste 3 3 droite derrière, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, A_T_R on final, report in sight.*

 *A_T_R in sight, Rapidair 3 2 4 5.*

 *Rapidair 3 2 4 5, behind A_T_R on final, line up and wait runway 3 3 right behind.*

 *Behind A_T_R on final, will line up and wait runway 3 3 right and wait, Rapidair 3 2 4 5.*

- Exemple d'un vol au départ, autorisé à s'aligner à partir d'une voie intermédiaire, derrière un vol au départ du seuil de piste :

 **Rapidair 3 2 4 5, Airbus 3 2 0 au départ du seuil, rappelez en vue.**

 **Airbus 3 2 0 en vue, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, derrière Airbus 3 2 0 au départ, alignez-vous et attendez piste 3 3 droite derrière.**

 **Derrière Airbus 3 2 0 au départ, nous alignerons et attendrons piste 3 3 droite derrière, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, Airbus 3 2 0 departing from threshold, report in sight.*

 *Airbus 3 2 0 in sight, Rapidair 3 2 4 5.*

 *Rapidair 3 2 4 5, behind Airbus 3 2 0 departing, line up and wait runway 3 3 right behind.*

 *Behind Airbus 3 2 0 departing, will line up and wait runway 3 3 right behind, Rapidair 3 2 4 5.*

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE**3 - C3 - AUTORISATION DE DÉCOLLAGE****E**XPRESSIONS

 Piste 2 Z, autorisé décollage, vent 2 8 0 degrés 1 0 nœuds
Runway 2 Z, cleared for take-off,
wind 2 8 0 degrees 1 0 knots

 Piste 2 Z, autorisé décollage

Runway 2 Z, cleared for take-off

 Alignez-vous piste 2 Z, autorisé décollage, vent 2 8 0 degrés 1 0 nœuds
*Line up runway 2 Z, cleared for take-off,
wind 2 8 0 degrees 1 0 knots*

 Nous alignons piste 2 Z, autorisé décollage

Lining up runway 2 Z, cleared for take-off

EXEMPLE

 Rapidair 3 2 4 5, êtes-vous prêt pour un départ immédiat ?

 Affirme, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, alignez-vous piste 0 5 gauche, autorisé décollage immédiat, vent 0 6 0 degrés 1 0 nœuds.

 Nous alignons piste 0 5 gauche et autorisé décollage, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, are you ready for immediate departure ?

 Affirm, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, line up runway 0 5 left, cleared for immediate take-off, wind 0 6 0 degrees, 1 0 knots.

 Lining up runway 0 5 left and cleared for take-off, Rapidair 3 2 4 5.

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

3 - C4 - SITUATIONS PARTICULIÈRES

E XPRESSIONS

a) L'aéronef a reçu une clearance de décollage, il est à l'arrêt sur la piste :



Maintenez position, annulez le décollage, je répète, annulez le décollage
Hold position, cancel take-off, I say again, cancel take-off



Maintenons position

Holding position



Autorisé décollage immédiat ou dégagez la piste
Cleared for immediate take-off or vacate runway



Autorisé décollage

Cleared for take-off



Dégageons
Vacating

E XEMPLE



Rapidair 3 2 4 5, maintenez position, annulez le décollage, je répète, annulez le décollage, A_T_R en remise de gaz.



Maintenons position, Rapidair 3 2 4 5.



Rapidair 3 2 4 5, hold position, cancel take-off, I say again cancel take-off, A_T_R going around.



Holding position, Rapidair 3 2 4 5.

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

3 - C4 - SITUATIONS PARTICULIÈRES

b) L'aéronef a reçu une clairance de décollage, il a débuté son roulage :

 Stoppez immédiatement, Rapidair,
stoppez immédiatement
*Stop immediately, Rapidair,
stop immediately*

 **Stoppons immédiatement**
Stopping immediately

E XEMPLE

 **Rapidair 3 2 4 5, stoppez immédiatement, Rapidair 3 2 4 5, stoppez immédiatement, un véhicule sur la piste.**

 **Stoppons immédiatement, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, stop immediately, Rapidair 3 2 4 5, stop immediately, vehicle on runway.*

 *Stopping immediately, Rapidair 3 2 4 5*

c) L'aéronef a débuté son roulage mais il décide d'interrompre le décollage :

 **Interrompons décollage**
Aborting take-off

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

3 - C5 - APRÈS LE DÉCOLLAGE

E XPRESSIONS

 Virage à droite approuvé
Right turn approved

 Demandons virage à droite
Requesting right turn

 Négatif
Negative

 Passant 1000 pieds dans l'axe de piste, tournez à droite...
After passing 1000 feet on runway track, turn right...

 Passant 1000 pieds dans l'axe de piste, tournerons à droite...
After passing 1000 feet on runway track, will turn right...

 Continuez au cap de la piste
Continue runway heading

 Continuons au cap de la piste
Continuing runway heading

 Maintenez axe de piste
Maintain runway track

 Maintenons axe de piste
Maintaining runway track

E XEMPLE

 Rapidair 3 2 4 5, demandons direct "ATN".

 Rapidair 3 2 4 5, maintenez axe de piste, passant 2500 pieds direct "ATN".

 Maintenons axe de piste, passant 2500 pieds, direct "ATN", Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, requesting direct "ATN".

 Rapidair 3 2 4 5, maintain runway track, passing 2500 feet, direct "ATN".

 Maintain runway track, passing 2500 feet, direct "ATN", Rapidair 3 2 4 5.

3 - D - DÉPARTS**3 – D1a – CLAIRANCE DE DÉPARTS****E**MPLOI

- Phraséologie utilisée pour délivrer une clairance de départ à un vol IFR.

CONDITIONS D'UTILISATION

Des contraintes de niveau et /ou de vitesse sont publiées sur des points du SID, et sont à respecter par l'équipage, sauf indication contraire du contrôleur.

PHRASÉOLOGIE DE BASE :

 **Rapidair 3 2 4 5, montez via SID niveau 1 4 0.**
 **Montons via SID niveau 1 4 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, climb via SID level 1 4 0.**
 **Climbing via SID level 1 4 0, Rapidair 3 2 4 5.**

3 - D - DÉPARTS**3 – D1b – CLAIRANCE DE DÉPARTS****C**ONDITIONS D'UTILISATION

Déjà sur le SID, une route directe pour rejoindre un point plus loin sur le SID est donnée. Les restrictions des points éludés sont annulées mais celles des points suivants restent valables.

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE :

 Rapidair 3 2 4 5, procédez direct KELUD, montez via SID niveau 1 4 0.
 Direct KELUD, montons via SID niveau 1 4 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, proceed direct KELUD, climb via SID level 1 4 0.
 Direct KELUD, climbing via SID level 1 4 0, Rapidair 3 2 4 5.

3 - D - DÉPARTS

3 – D1c – CLAIRANCE DE DÉPARTS

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Pour séquençement, le contrôleur écarte l'avion de la trajectoire.
Sur le SID, un guidage est initié avec l'intention de rejoindre le SID ensuite.
- Lorsqu'il revient sur le SID, les contraintes en amont du point de rejoindre sont de fait annulées, celles en aval restent valables.

P HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE :

Le contrôleur anticipe le retour sur le SID.

 **Rapidair 3 2 4 5, tournez à gauche cap 0 6 0 cause trafic, montez niveau 1 4 0, prévoyez de rejoindre SID.**

 **Tournons à gauche cap 0 6 0, montons niveau 1 4 0, prévoyons de rejoindre SID, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, turn left heading 0 6 0 due traffic, climb level 1 4 0, expect to rejoin SID.*

 *Turning left heading 0 6 0, climbing level 1 4 0, expecting to rejoin SID, Rapidair 3 2 4 5.*

A la suite du guidage, l'instruction de rejoindre le SID est donnée, les restrictions des points éludés sont annulées mais celles des points suivants restent valables.

 **Rapidair 3 2 4 5, procédez direct KELUD, rejoignez SID, montez via SID niveau 1 8 0.**

 **Direct KELUD, rejoignons SID, montons via SID niveau 1 8 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, proceed direct KELUD, rejoin SID, climb via SID level 1 8 0.*

 *Direct KELUD, rejoining SID, climbing via SID level 1 8 0, Rapidair 3 2 4 5.*

3 - D - DÉPARTS**3 – D1d – CLAIRANCE DE DÉPARTS****C**ONDITIONS D'UTILISATION

- Pour annuler des restrictions de niveau et /ou vitesse.

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE :

Seule la contrainte de niveau est levée à un point précis, les contraintes de vitesse restent valables ainsi que la ou les contraintes de niveau sur les points suivants.

 Montez via SID niveau 1 4 0, annulez restriction de niveau à KELUD.
Climb via SID level 1 4 0, cancel level restriction at KELUD.

L'ensemble des contraintes de vitesse est levé, les contraintes de niveaux restent valables.

 Montez via SID niveau 1 4 0, annulez restrictions de vitesse.
Climb via SID level 1 4 0, cancel speed restrictions.

L'ensemble des contraintes de niveaux et vitesses du SID est annulé.

 Montez sans restrictions niveau 1 4 0.
Climb level 1 4 0 unrestricted.

3 - D - DÉPARTS

3 – D2 – CLAIRANCE DE DÉPARTS OMNIDIRECTIONNELS

E MPLOI

- Phraséologie utilisée pour délivrer une clairance de départ à un vol IFR.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Une procédure de départs omnidirectionnels est publiée. La clairance est délivrée à la demande du pilote ou à l'initiative de l'organisme du contrôle.
- Une clairance pour un départ omnidirectionnel doit être délivrée avant le décollage.

P HRASÉOLOGIE DE BASE :

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé départ omnidirectionnel piste 2 8, à 800 pieds tournez à droite cap 3 1 0, montez altitude 3000 pieds.**

 **Autorisé départ omnidirectionnel piste 2 8, à 800 pieds tournons à droite cap 3 1 0, montons altitude 3000 pieds, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared omnidirectionnal departure runway 2 8, at 800 feet turn right heading 3 1 0, climb altitude 3000 feet.*

 *Cleared omnidirectionnal departure runway 2 8, at 800 feet turning right heading 3 1 0, climb altitude 3000 feet, Rapidair 3 2 4 5.*

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé départ omnidirectionnel piste 2 8 puis direct "GAI" niveau 100.**

 **Autorisé départ omnidirectionnel piste 2 8 puis direct "GAI" niveau 100, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared omnidirectional departure runway 2 8 then direct "GAI" level 100.*

 *Cleared omnidirectional departure runway 2 8 then direct "GAI" level 100, Rapidair 3 2 4 5.*

3 - D - DÉPARTS

3 – D3 – DÉPARTS A VUE

EMPLOI

- Phraséologie utilisée pour délivrer une clairance de départ à un vol IFR.

Un départ à vue est un départ exécuté par un aéronef en régime IFR qui ne suit pas une procédure de départ aux instruments (p. ex. un départ normalisé aux instruments [SID]), ou qui n'en suit une que partiellement, mais qui exécute le départ par référence visuelle au sol.

CONDITIONS D'UTILISATION

Un aéronef en régime IFR peut être autorisé à effectuer un départ à vue à la demande du pilote ou si le pilote accepte la proposition du contrôleur.

Avant le décollage, le pilote accepte d'exécuter un départ à vue en collationnant la clairance de l'ATC.

Le départ à vue est exécuté dans les conditions suivantes :

- a) les conditions météorologiques dans la direction du décollage et la montée qui y fait suite ne compromettent pas la procédure jusqu'à une altitude publiée par l'autorité compétente, p. ex. l'altitude minimale de vol ou l'altitude minimale de secteur (MSA) ;
- b) la manœuvre est appliquée de jour. La manœuvre peut être envisagée de nuit après que l'autorité ATS compétente ait effectué une étude aéronautique spécifique ;
- c) le pilote est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à l'altitude spécifiée. Les clairances ultérieures (route, cap, point) sont délivrées par l'ATC ;
- d) la séparation est assurée entre un aéronef autorisé à effectuer un départ à vue et les autres aéronefs à l'arrivée et au départ.

3 - D - DÉPARTS

3 – D3 – DÉPARTS A VUE

ACTIONS

CONTRÔLEUR

- Il délivre la clairance de départ à vue et assure la séparation applicable dans l'espace considéré.

PILOTE

- Il garde le contact visuel du sol.

PHRASÉOLOGIE DE BASE :

 Rapidair 3 2 4 5, acceptez-vous départ à vue direct jusqu'à "MOU", niveau 8 0 ?

 Affirme, départ à vue direct jusqu'à "MOU", niveau 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, advise able to accept visual departure direct to "MOU", level 8 0.

 Affirm, visual departure to "MOU", level 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, autorisé départ à vue piste 2 8, tournez à droite direct jusqu'à "MOU", niveau 8 0, maintenez référence visuelle jusqu'à altitude 3500 pieds.

 Départ à vue direct jusqu'à "MOU", niveau 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, cleared visual departure runway 2 8, turn right direct to "MOU", level 8 0, maintain visual reference until altitude 3500 feet.

 Visual departure "MOU", level 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

3 - E - MONTÉE

3 - E1 - CLAIRANCE DE MONTÉE

E XPRESSIONS

 Montez niveau 1 1 0
Climb level 1 1 0

 Montons niveau 1 1 0
Climbing level 1 1 0

Dans le cadre du contrôle d'approche, le contrôleur indique que la manœuvre indiquée doit être exécutée le plus rapidement possible.

 Montez niveau 9 0, expédiez
la montée à travers niveau 6 0
Climb level 9 0 expedite,
climb until passing level 6 0

 Montons niveau 9 0, expédions
la montée à travers niveau 6 0
Climbing level 9 0, expediting
climb until passing level 6 0

Le contrôleur délivre une clairance de montée vers un niveau de vol intermédiaire par rapport à celui de croisière. Une clairance sera délivrée ultérieurement vers ce dernier.

 Montez niveau 2 9 0, initialement
Climb level 2 9 0, initially

 Demandons niveau 3 3 0
Requesting level 3 3 0

 Montons niveau 2 9 0
Climbing level 2 9 0

3 - E - MONTÉE

3 - E2a - CONTRAINTES DE NIVEAU (MONTÉE/DESCENTE)

E MPLOI

- Clairance de montée ou de descente avec contrainte de niveau en un point particulier.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Le niveau sur lequel porte la contrainte est, de préférence, un niveau utilisable.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il délivre la clairance comportant la contrainte de niveau, avec un délai suffisant, permettant, le cas échéant, une modification de cette clairance si elle ne peut être exécutée par le pilote.

P I L O T E

- Le cas échéant, il indique au plus tôt l'impossibilité d'exécution de la clairance et il précise la clairance telle qu'il peut l'accepter.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 **Rapidair 3 2 4 5, montez niveau 2 6 0, passez AMIRO plus haut que niveau 1 8 0.**

 **Montons niveau 2 6 0, passerons AMIRO plus haut que niveau 1 8 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, climb level 2 6 0, cross AMIRO above level 1 8 0.*

 *Climbing level 2 6 0, will cross AMIRO above level 1 8 0, Rapidair 3 2 4 5.*

 **Rapidair 3 2 4 5, montez niveau 1 4 0, soyez stable avant "CIV".**

 **Montons niveau 1 4 0, serons stable avant "CIV", Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, climb level 1 4 0, be levelled before "CIV".*

 *Climbing level 1 4 0, will be levelled before "CIV", Rapidair 3 2 4 5.*

 **Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 1 8 0, passez "CMB" plus bas que niveau 200.**

 **Descendons niveau 1 8 0, passerons "CMB" plus bas que niveau 200, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, descend level 1 8 0, cross "CMB" below level 200.*

 *Descending level 1 8 0, will cross "CMB" below level 200, Rapidair 3 2 4 5.*

3 - E - MONTÉE

3 - E2b - CONTRAINTES DE NIVEAU (MONTÉE/DESCENTE)

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- La contrainte de niveau s'applique par rapport à un point que le contrôleur définit.

 Rapidair 3 2 4 5, montez niveau 9 0, soyez stable avant 2 6 D_M_E vers "CRL".

 **Montons niveau 9 0, serons stable avant 2 6 D_M_E vers "CRL", Rapidair 3 2 4 5.**

 Rapidair 3 2 4 5, climb level 9 0, be levelled before 2 6 D_M_E inbound "CRL".

 **Climbing level 9 0, will be levelled before 2 6 D_M_E inbound "CRL", Rapidair 3 2 4 5.**

- La contrainte de niveau s'applique par rapport à une heure ou une durée.

 Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 200, soyez plus bas que niveau 2 5 0 dans 2 minutes.

 **Descendons niveau 200, serons plus bas que niveau 2 5 0 dans 2 minutes, Rapidair 3 2 4 5.**

 Rapidair 3 2 4 5, descend level 200, pass below level 2 5 0 within 2 minutes.

 **Descending level 200, will pass below level 2 5 0 within 2 minutes, Rapidair 3 2 4 5.**

3 - E - MONTÉE**3 - E2c - CONTRAINTES DE NIVEAU (MONTÉE/DESCENTE)**

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- La contrainte de niveau ne peut pas être respectée par le pilote.

 Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 1 4 0, soyez stable avant "CIV".

 **Négatif**, niveau 1 6 0 possible avant "CIV", Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 1 8 0.

 **Descendons** niveau 1 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, descend level 1 4 0, be levelled before "CIV".

 **Negative**, level 1 6 0 possible before "CIV", Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, descend level 1 8 0.

 **Descending** level 1 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

3 - E - MONTÉE

3 - E2d - CONTRAINTES DE NIVEAU (MONTÉE/DESCENTE)

E XPRESSIONS

 Quel est votre taux de montée?
Report rate of climb

 Rappelez libérant niveau 1 1 0
Report leaving level 1 1 0

 Rappelons libérant niveau 1 1 0
Will report report leaving level 1 1 0

 Stoppez la montée niveau 9 0
Stop climb level 9 0

 Stoppons la montée niveau 9 0
Stopping climb level 9 0

 Montez niveau 1 1 0, taux 1500 pieds
par minute maximum
*Climb level 1 1 0, rate 1500 feet per
minute or less*

 Montons niveau 1 1 0, taux 1500 pieds
par minute maximum
*Climbing level 1 1 0, rate 1500 feet per
minute or less*

 Descendez niveau 9 0, taux 1500 pieds
par minute minimum
*Descend level 9 0, rate 1500 feet per
minute or greater*

 Descendons niveau 9 0, taux 1500
pieds par minute minimum
*Descending level 9 0, rate 1500 feet
per minute or greater*

3 - E - MONTÉE

3 - E3 - RVSM

E XPRESSIONS

 Confirmez homologué R_V_S_M
Confirm R_V_S_M approved

 Homologué R_V_S_M
R_V_S_M approved

 Négatif R_V_S_M
Negative R_V_S_M

 Affirme R_V_S_M
Affirm R_V_S_M

 R_V_S_M négatif, aéronef d'État
Negative R_V_S_M, state aircraft

Étant déjà dans l'espace RVSM, le pilote ne peut plus maintenir les spécifications RVSM.

 R_V_S_M impossible cause...
Unable R_V_S_M due...

 Rappelez prêt à reprendre R_V_S_M
Report able to resume R_V_S_M

 Prêt à reprendre R_V_S_M
Ready to resume R_V_S_M

 Clairance impossible vers espace
R_V_S_M, maintenez niveau 2 8 0
*Unable clearance into R_V_S_M
airspace, maintain level 2 8 0*

 Maintenons niveau 2 8 0
Maintaining level 2 8 0

3 - F - CROISIÈRE

3 - F1a - DESCRIPTION D'UNE ROUTE ATS HORS SID ET STAR

E MPLOI

- Procédure permettant de décrire au pilote un déplacement dans le plan horizontal et de lui fournir une clairance d'utilisation de l'itinéraire décrit.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- La route (hors SID et STAR) est décrite par l'emploi :
 - de l'indicatif de voie (s) aérienne (s)/d'itinéraire (s) prédéterminé (s),
 - d'un ou plusieurs points publiés,
 - d'une combinaison des éléments énoncés aux précédents alinéas.
- L'énoncé de la clairance d'assignation d'une route ATS (hors SID et STAR) débute par les termes "**route/route**" ou "**direct/direct**" qui ne s'emploient que si l'aéronef est déjà sur une route.
- Dans une série de points alignés, seuls ceux réputés utiles à la description de la route seront énoncés.
- Lorsque les termes "**route/route**" et "**direct/direct**" sont tous deux contenus dans une clairance de route, ils ne sont jamais juxtaposés.
- Si nécessaire, le terme "**puis/then**" est employé pour marquer la transition entre plusieurs tronçons de route.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Sauf cas particuliers, il décrit la route ATS au moyen de trois éléments au maximum.
- Dans la mesure du possible, il indique le premier point significatif du secteur de contrôle suivant.

P I L O T E

- Il collationne les éléments descriptifs de la route fournis dans la clairance.
- Il collationne les termes "**direct/direct**" et "**puis/then**" s'il sont énoncés dans la clairance de route.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

- Si l'aéronef est sur une route :

 **Rapidair 3 2 4 5, route Upper B 2 5.**

 **Upper B 2 5, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, route Upper B 2 5.*

 *Upper B 2 5, Rapidair 3 2 4 5.*

 **Rapidair 3 2 4 5, route TIBOT, "LSA", "ATN".**

 **TIBOT, "LSA", "ATN", Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, route TIBOT, "LSA", "ATN".*

 *TIBOT, "LSA", "ATN", Rapidair 3 2 4 5.*

 **Rapidair 3 2 4 5, route TIBOT, "LSA", Upper A 2.**

 **TIBOT, "LSA", Upper A 2, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, route TIBOT, "LSA", Upper A 2*

 *TIBOT, "LSA", Upper A 2, Rapidair 3 2 4 5.*

- Si l'aéronef n'est pas sur une route :

 **Rapidair 3 2 4 5, direct "LSA", puis "ATN".**

 **Direct "LSA", puis "ATN", Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, direct "LSA", then "ATN".*

 *Direct "LSA", then "ATN", Rapidair 3 2 4 5.*

3 - F - CROISIÈRE

3 - F1b - DESCRIPTION D'UNE ROUTE ATS HORS SID ET STAR

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- La clairance de route inclut les termes "**direct/direct**" et "**route/route**".

 Rapidair 3 2 4 5, route "DGN", direct "LSA", puis Upper A 2.

 "DGN", direct "LSA", puis Upper A 2, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, route "DGN", direct "LSA", then Upper A 2.

 "DGN", direct "LSA", then Upper A 2, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, route "DGN", direct "LSA", puis "ATN".

 "DGN", direct "LSA", puis "ATN", Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, route "DGN", direct "LSA", then "ATN".

 "DGN", direct "LSA", then "ATN", Rapidair 3 2 4 5.

- La clairance de route inclut deux fois le terme "**direct/direct**".

 Rapidair 3 2 4 5, direct "LSA", puis direct "BRY".

 Direct "LSA", puis direct "BRY", Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, direct "LSA", then direct "BRY".

 Direct "LSA", then direct "BRY", Rapidair 3 2 4 5.

3 - F - CROISIÈRE**3 - F1c - DESCRIPTION D'UNE ROUTE ATS HORS SID ET STAR**

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- La clairance de route stipule spécifiquement le survol obligatoire d'un point publié excluant par là même un virage anticipé.



Rapidair 3 2 4 5, Upper B 2 5, "LSA" survol obligatoire, puis "ATN".



Upper B 2 5, "LSA" survol obligatoire, puis "ATN", Rapidair 3 2 4 5.



Rapidair 3 2 4 5, Upper B 2 5, "LSA" overflight mandatory, then "ATN".



Upper B 2 5, "LSA" overflight mandatory, then "ATN", Rapidair 3 2 4 5.

3 - F - CROISIÈRE**3 - F2a - MODIFICATION DE ROUTE AU COURS DU VOL****E**MPLOI

- Modification de la route au cours du vol à l'initiative du contrôleur ou à la demande du pilote.

ACTIONS**CONTRÔLEUR**

- Il décrit la nouvelle route.

P I L O T E

- Il collationne la nouvelle route.
- En cas de besoin, il communique tous les éléments nécessaires à la modification de son plan de vol.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Modification à l'initiative du contrôle

 **Rapidair 3 2 4 5, réautorisé route "LCA", GUERE, "LMG", cause activité militaire.**

 **"LCA", GUERE, "LMG", Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, recleared route "LCA", GUERE, "LMG", due military activity.*

 *"LCA", GUERE, "LMG", Rapidair 3 2 4 5.*

Demande de modification par le pilote

 **Rapidair 3 2 4 5, demandons changement de route via "SPR", "EPL".**

 **Rapidair 3 2 4 5, stand by.**

puis

 **Rapidair 3 2 4 5, changement de route impossible cause régulation de trafic.**

 **Reçu, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, requesting new route amendment via "SPR", "EPL".*

 *Rapidair 3 2 4 5, stand by.*

puis

 *Rapidair 3 2 4 5, unable new route due flow control.*

 *Roger, Rapidair Air 3 2 4 5.*

3 - F - CROISIÈRE**3 - F2b - MODIFICATION DE ROUTE EN COURS DE VOL**

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- La modification de route est consécutive à une demande de changement de destination par le pilote.

✈ **Bordeaux, Rapidair 3 2 4 5, demandons nouvelle destination Saint-Nazaire, L F R Z, cause compagnie.**

🗣 **Rapidair 3 2 4 5, stand by.**

puis

🗣 **Rapidair 3 2 4 5, nouvelle destination Saint-Nazaire, tournez à gauche direct "CGC", puis "NTS", M I.**

✈ **Tournons à gauche direct "CGC", puis "NTS", M I, Rapidair 3 2 4 5.**

✈ *Bordeaux, Rapidair 3 2 4 5, requesting new destination Saint-Nazaire, L F R Z, due company request.*

🗣 *Rapidair 3 2 4 5, stand by.*

puis

🗣 *Rapidair 3 2 4 5, new destination Saint-Nazaire, turn left direct "CGC", then "NTS", M I.*

✈ *Turning left direct "CGC", then "NTS", M I, Rapidair 3 2 4 5.*

3 - F - CROISIÈRE

3 - F3 - ROUTES PARALLÈLES OFFSET

E MPLOI

- Permet de faire évoluer un aéronef parallèlement à une route ATS.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Applicable dans le cadre d'utilisation de la navigation de surface (RNAV).
- Applicable uniquement sur des segments "en route", hors rejointe d'une STAR ou d'un circuit d'attente et hors changement de direction supérieur à 90 degrés.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il assure la surveillance de la trajectoire tout au long de la procédure.
- Dans le cas de plusieurs aéronefs espacés parallèlement, il les informe de la manœuvre.
- Il signifie au pilote la fin de l'offset par une clairance de directe ou, en guidage radar, par un cap d'interception inférieur à 45 degrés.

P I L O T E

- Il prévient le contrôleur avant d'effectuer un écart par rapport à la route qui lui a été assignée.
- Il signale toute dégradation des critères de performance de navigation en vigueur.

(RNP : Required Navigation Performance)

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, tournez à droite et suivez route offset, 1 0 nautiques à droite de l'Upper M 7 3 1.

 Tournons à droite et suivons route offset, 1 0 nautiques droite de l'Upper M 7 3 1, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, turn right and proceed offset, 1 0 miles right of Upper M Z 3 1.

 Turning right and proceeding offset, 1 0 miles right of Upper M Z 3 1, Rapidair 3 2 4 5.

3 - F - CROISIÈRE

3 - F4 - COMPTE RENDU DE POSITION

EXPRESSIONS

✈ MERLU à 1 2, niveau 100,
 "AJO" estimé à 4 2
 MERLU time 1 2, level 100,
 "AJO" estimated time 4 2

- 🎧 Omettez comptes rendus de position jusqu'à...
Omit position reports until...
- 🎧 Reprenez comptes rendus de position
Resume position reports
- 🎧 Rappelez "AJO"
Report "AJO"
- 🎧 Rappelez 4 5 D_M_E vers "AJO"
Report 4 5 D_M_E inbound "AJO"
- 🎧 Rappelez passant radiale 2 4 0
"STP"
Report passing "STP" radial 2 4 0
- 🎧 Quelle est votre distance D_M_E de "AJO" ?
Report D_M_E distance from "AJO"
- 🎧 Rappelez travers aérodrome de Castelnaudary
Report abeam Castelnaudary airfield

3 - F - CROISIÈRE**3 - F5a - INFORMATION DE TRAFIC****E**MPLOI

- L'information de trafic peut être fournie dans toutes les classes d'espace au titre du service de contrôle ou du service d'information de vol.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Renseignements donnés à un pilote par un organisme des services de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision.

ACTIONS**C O N T R Ô L E U R**

- Il respecte la forme et le contenu du message en fonction des éléments dont il dispose.
- Il n'énonce pas de niveau de vol mais une position verticale relative.

P I L O T E

- Lorsqu'il reçoit une information de trafic, il avise l'organisme de contrôle dès acquisition visuelle.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, trafic 11 heures, 4 nautiques, gauche vers droite, Airbus heavy, 1000 pieds plus haut.

 Reçu, Rapidair 3 2 4 5.

dès acquisition visuelle

 Airbus en vue, 1000 pieds plus haut, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, traffic 11 o'clock, 4 miles, left to right, Airbus Heavy, 1000 feet above.

 Roger, Rapidair 3 2 4 5.

dès acquisition visuelle

 Airbus in sight, 1000 feet above, Rapidair 3 2 4 5.

3 - F - CROISIÈRE

3 - F5b - INFORMATION DE TRAFIC

EXPRESSIONS

 Quelles sont vos conditions de vol ?
Report flight conditions.

a) Position :

 Trafic, sud-ouest de votre position
Traffic, south-west of your position

 Trafic devant
Traffic ahead

 Trafic précédant
Preceding traffic

 Trafic derrière
Traffic behind

 Trafic suivant
Following traffic

3 - F - CROISIÈRE

3 - F5c - INFORMATION DE TRAFIC

EXPRESSIONSb) Mouvement relatif

-  Route parallèle
Parallel track
-  Route offset
Offset
-  Convergent
Closing
-  Divergent
Diverging
-  Sens opposé
Opposite direction
-  Même sens
Same direction
-  En dépassement
Overtaking
-  Route nord
Northbound

3 - F - CROISIÈRE

3 - F5d - INFORMATION DE TRAFIC

EXPRESSIONSc) Type d'appareil et autres renseignements

 Airbus heavy
Airbus Heavy

 Rapide
Fast moving

 Lent
Slow moving

 Non identifié
Not identified

d) Altitude relative

 1000 pieds plus haut que votre niveau assigné
1000 feet above your assigned level

 2000 pieds plus bas en montée
2000 feet below climbing

 Même niveau
Same level

 A travers votre niveau
Through your level

3 - F - CROISIÈRE

3 - F5e - INFORMATION DE TRAFIC

E XEMPLES

 **F B X**, trafic nord-est de votre position, 1 2 nautiques, de la droite vers la gauche, Airbus 3 8 0, 2000 pieds plus haut, en descente à travers votre niveau.

 Reçu, **F B X**, on regarde.

 **F B X**, traffic north-east of your position, 1 2 miles, from right to left, Airbus 3 8 0, 2000 feet above, descending through your level.

 Roger, **F B X**, looking.

 **F B X**, trafic route "HHN" "TAF", A_T_R Z 2, 1000 pieds plus haut.

 Reçu, **F B X**.

 **F B X**, traffic route "HHN" "TAF", A_T_R Z 2, 1000 feet above.

 Roger, **F B X**.

3 - F - CROISIÈRE

3 - F6a - CLAIRANCE DE SÉPARATION À VUE

E MPLOI

- Clairance complémentaire accordée à un aéronef en vol contrôlé lui permettant, sur sa demande, en conditions VMC, d'assurer visuellement sa propre séparation par rapport à un autre aéronef en vol contrôlé.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Cette clairance peut être demandée par le pilote d'un aéronef en vol contrôlé en espace de classe D ou E, pendant la montée ou la descente, y compris au départ ou à l'arrivée, si les conditions suivantes sont remplies :
 - conditions VMC, de jour,
 - sous le FL100 ou 10 000 ft AMSL, si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft,
 - avec l'accord du pilote de l'autre aéronef.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il ne délivre la clairance qu'après avoir eu l'accord du pilote de l'autre aéronef et avant toute transgression des minima de séparations.
- Il n'assure plus de séparation entre les deux aéronefs pendant le transfert de responsabilité qui est effectif durant toute la durée de la séparation à vue.

P I L O T E

- Il assure sa propre séparation vis à vis de l'autre aéronef.
- Il manœuvre de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage pour lui-même et le trafic dont il se sépare.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

✈ **Bordeaux, Rapidair 3 2 4 5, demandons séparation à vue avec Boeing 7 3 7, 10 heures, plus haut.**

🎧 **Rapidair 3 2 4 5, je vous rappelle.**

🎧 **Orange Air 1 2 3 4, acceptez-vous séparation à vue avec trafic, 2 heures, 6 nautiques, droite vers gauche, Airbus, 1000 pieds plus bas ?**

✈ **Affirme, Orange Air 1 2 3 4.**

🎧 **Rapidair 3 2 4 5, assurez votre séparation, restez V_M_C et montez niveau 9 0.**

✈ **Assurons notre séparation, restons V_M_C et montons niveau 9 0, Rapidair 3 2 4 5.**

✈ *Bordeaux, Rapidair 3 2 4 5, requesting visual separation with Boeing 7 3 7, 10 o'clock, above.*

🎧 *Rapidair 3 2 4 5, I call you back.*

🎧 *Orange Air 1 2 3 4, do you accept visual separation with traffic, 2 o'clock, 6 miles, right to left, Airbus, 1000 feet below ?*

✈ *Affirm, Orange Air 1 2 3 4.*

🎧 *Rapidair 3 2 4 5, maintain own separation, maintain V_M_C and climb level 9 0.*

✈ *Maintaining own separation, maintaining V_M_C and climbing level 9 0, Rapidair 3 2 4 5.*

3 - F - CROISIÈRE**3 - F6b - CLAIRANCE DE SÉPARATION À VUE****P**HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- La séparation à vue est demandée par le pilote mais le contrôleur la refuse.

 Bordeaux, Rapidair 3 2 4 5, demandons séparation à vue avec trafic, 2 heures, Airbus, plus haut.

 Rapidair 3 2 4 5, négatif, maintenez niveau 8 0.

 Bordeaux, Rapidair 3 2 4 5, requesting visual separation with traffic, 2 o'clock, Airbus, above.

 Rapidair 3 2 4 5, negative, maintain level 8 0.

3 - F - CROISIÈRE

3 - F7 - ACCEPTATION OU REFUS DU CONTRÔLEUR

E MPLOI

- Utilisé pour accepter ou refuser la demande d'un pilote de manœuvrer dans des conditions déterminées.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- S'il accepte la demande du pilote, il utilise l'expression "**approuvé**/*approved*", précédée par une clairance confirmant les termes de l'acceptation.
- S'il refuse la demande du pilote, il utilise l'expression "**néga**tif/*negative*".
- En cas de refus, il peut motiver celui-ci.

P I L O T E

- Il est souhaitable qu'il explicite sa demande.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Acceptation du contrôleur

 **Marseille, Rapidair 3 2 4 5, demandons direct "ATN".**

 **Rapidair 3 2 4 5, direct "ATN" approuvé.**

 **Direct "ATN", Rapidair 3 2 4 5.**

 *Marseille, Rapidair 3 2 4 5, requesting direct "ATN".*

 *Rapidair 3 2 4 5, direct "ATN" approved.*

 *Direct "ATN", Rapidair 3 2 4 5.*

 **Marseille, Rapidair 3 2 4 5, demandons 3 0 degrés droite pendant 1 5 nautiques pour évitement météo.**

 **Rapidair 3 2 4 5, 3 0 degrés droite pendant 1 5 nautiques approuvé.**

 *Marseille, Rapidair 3 2 4 5, requesting 3 0 degrees right for next 1 5 miles to avoid weather.*

 *Rapidair 3 2 4 5, 3 0 degrees right for next 1 5 miles approved.*

Refus du contrôleur

 **Marseille, Rapidair 3 2 4 5, demandons niveau 2 6 0, cause turbulence.**

 **Rapidair 3 2 4 5, négatif, maintenez niveau 2 8 0, trafic opposé, croisement dans 3 minutes.**

 **Maintenons niveau 2 8 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Marseille, Rapidair 3 2 4 5, requesting level 2 6 0 due turbulence.*

 *Rapidair 3 2 4 5, negative, maintain level 2 8 0, opposite traffic, crossing in 3 minutes.*

 *Maintaining level 2 8 0, Rapidair 3 2 4 5.*

3 - F - CROISIÈRE**3 - F8 - PASSAGE D'UN VOL IFR CONTRÔLÉ DANS UN ESPACE AÉRIEN NON CONTRÔLÉ À LA DEMANDE DU PILOTE****E**MPLOI

- Procédure permettant à un vol IFR contrôlé de transiter dans un espace aérien non contrôlé à sa demande.

CONDITIONS D'UTILISATION

- La demande implique la modification du plan de vol en vigueur pour évoluer en espace aérien non contrôlé.
- Le contrôleur prend en compte la demande et délivre une clairance de présentation à l'entrée de l'espace aérien contrôlé.

ACTIONS**C O N T R Ô L E U R**

- Il indique au pilote, dans le cadre de la réglementation, la limite au-delà de laquelle le service de contrôle n'est plus assuré.
- Il continue de rendre les services d'information et d'alerte.
- En contrôle aux procédures, il demande l'heure estimée au point d'entrée dans l'espace aérien contrôlé.

P I L O T E

- Il assure la compatibilité de sa trajectoire en espace aérien non contrôlé avec les zones et activités particulières.
- Il se présente à l'entrée de l'espace aérien contrôlé conformément à la clairance délivrée.
- Il est souhaitable qu'il indique ses intentions de trajectoire.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

✈ *Bordeaux, Rapidair 3 2 4 5, passons "LMG" niveau 1 1 0, demandons direct "MEN".*

🗣 *Rapidair 3 2 4 5, vous allez quitter temporairement l'espace aérien contrôlé, rejoignez "MEN", niveau 1 1 0.*

✈ *Reçu, "MEN" niveau 1 1 0, Rapidair 3 2 4 5.*

✈ *Bordeaux, Rapidair 3 2 4 5, passing "LMG" level 1 1 0, requesting direct "MEN".*

🗣 *Rapidair 3 2 4 5, you are going to leave controlled airspace temporarily, join "MEN", level 1 1 0.*

✈ *Roger, "MEN" level 1 1 0, Rapidair 3 2 4 5.*

3 - F - CROISIÈRE

3 - F9 - PASSAGE D'UN VOL IFR CONTRÔLÉ D'UN ESPACE DE CLASSE D À ESPACE DE CLASSE E

E MPLOI

- Pour informer un vol IFR du changement de classe d'espace et donc du changement de services rendus.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Lors du passage d'un vol IFR d'un espace de classe D à un espace de classe E, le contrôleur, s'il l'estime nécessaire, peut informer le pilote du changement de classe d'espace.

E XPRESSIONS



Espace aérien de classe E, présence possible de V_F_R inconnus.

Classe E airspace, beware of unknown V_F_R traffic.

3 - F - CROISIÈRE**3 - F10 - CLAIRANCE INITIALE DÉLIVRÉE À UN IFR EN VOL****E**MPLOI

- Procédure permettant à un IFR en vol de pénétrer dans un espace aérien contrôlé.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Le contrôleur délivre une clairance autorisant le pilote de l'aéronef en vol IFR à se présenter à l'entrée de l'espace aérien contrôlé.

ACTIONS**C O N T R Ô L E U R**

- Il indique au pilote, le niveau, le point ou l'heure à partir duquel le service du contrôle lui est assuré.
- Il rend les services d'information de vol et d'alerte avant l'entrée en espace aérien contrôlé.

P I L O T E

- Il assure la compatibilité de sa trajectoire, en espace aérien non contrôlé, avec les zones et activités particulières.
- Il indique le point d'entrée souhaité dans l'espace aérien contrôlé et l'heure estimée à ce point ; il précise éventuellement le niveau souhaité.
- Il se présente à l'entrée de l'espace aérien contrôlé conformément à la clairance délivrée.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 **F B X**, début du service du contrôle passant niveau 8 0, montez niveau 1 1 0, route "MEN", "GAI".

 **Montons niveau 1 1 0, "MEN", "GAI", F B X.**

 *F B X*, control service provided passing level 8 0, climb level 1 1 0, route "MEN", "GAI".

 *Climbing level 1 1 0, "MEN", "GAI", F B X.*

 **F B X**, début du service du contrôle à "MEN", rejoignez "MEN" niveau 1 1 0, route "MEN", "GAI".

 **Montons niveau 1 1 0, "MEN", "GAI", F B X.**

 *F B X*, control service provided from "MEN", join "MEN" level 1 1 0, route "MEN", "GAI".

 *Climbing level 1 1 0, "MEN", "GAI", F B X.*

3 - F - CROISIÈRE

3 - F11 - COMMUNICATIONS CPDLC

E MPLOI

- Procédure réservée aux aéronefs ayant un équipement compatible avec l'utilisation du réseau de communication dans les espaces aériens de France métropolitaine.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Le contrôleur clarifie un dialogue de transfert de fréquence CPDLC engagé avec l'emploi des communications vocales.

E XPRESSIONS



**Ignorez message C_P_D_L_C changement de fréquence, break, contactez Brest
1 3 2, 8 3 0.**

*Disregard C_P_D_L_C frequency change message, break, contact Brest
1 3 2, 8 3 0.*

3 - F - CROISIÈRE**3 - F12a - ANNULATION IFR EN VOL****E**MPLOI

- Poursuite d'un vol IFR en VFR.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Le pilote estime que le vol peut être poursuivi en VMC jusqu'à destination.
- Le plan de vol IFR est alors transformé en plan de vol VFR.

ACTIONS**C O N T R Ô L E U R**

- S'il y a lieu, il coordonne et/ou effectue le transfert des services d'information et d'alerte aux organismes concernés.
- Il donne éventuellement un nouveau code transpondeur.
- En fonction de la classe d'espace, il pourra demander au pilote, de rappeler en quittant la fréquence.

P I L O T E

- Il peut quitter la fréquence s'il se trouve dans un espace où la réglementation le lui permet.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Espace de classe E ou G

✈ *Marseille, F B X, annulons I F R, heure estimée d'arrivée Montpellier 1 5 5 5.*

🗣 *F B X, I F R annulé à 1 5 4 0, vous êtes maintenant V F R avec plan de vol, estimée Montpellier à 1 5 5 5, transpondeur 7 0 0 2, information de vol disponible sur 1 2 4, 5.*

✈ *Transpondeur 7 0 0 2, 1 2 4, 5, F B X, au revoir.*

✈ *Marseille, F B X, cancelling I F R, estimated time of arrival Montpellier 1 5 5 5.*

🗣 *F B X, I F R cancelled at 1 5 4 0, you are now V F R with flight plan, Montpellier estimated at 1 5 5 5, squawk 7 0 0 2, flight information available on 1 2 4, 5.*

✈ *Squawking 7 0 0 2, 1 2 4, 5, F B X, good day.*

3 - F - CROISIÈRE

3 - F12b - ANNULATION IFR EN VOL

C ONDITIONS D'UTILISATION

- L'appareil se trouve en espace de classe C ou D.

Le vol se poursuit en VFR et peut faire l'objet d'une clairance modifiée, en fonction des transformations du plan de vol.

P HRASÉOLOGIE DE BASE

Espace de classe C ou D

✈ **Marseille, F B X, annulons I F R, heure estimée d'arrivée Montpellier 1 5 5 5.**

🎧 **F B X, I F R annulé à 1 5 4 0, vous êtes maintenant V F R avec plan de vol, estimée Montpellier à 1 5 5 5, transpondeur 7 0 0 2, quelles sont vos intentions ?**

✈ **Demandons niveau 1 3 5, direct "FJR", F B X.**

🎧 **F B X, descendez niveau 1 3 5, direct "FJR".**

✈ **Descendons niveau 1 3 5, direct "FJR", F B X.**

✈ *Marseille, F B X, cancelling I F R, estimated time of arrival Montpellier 1 5 5 5*

🎧 *F B X, I F R cancelled at 1 5 4 0, you are now V F R with flight plan, Montpellier estimated at 1 5 5 5, squawk 7 0 0 2, advise intentions.*

✈ *Requesting level 1 3 5, direct "FJR", F B X.*

🎧 *F B X, descend level 1 3 5, direct "FJR".*

✈ *Descending level 1 3 5, direct "FJR", F B X.*

3 - F - CROISIÈRE

3 - F13 - CLÔTURE DU PLAN DE VOL PENDANT LE VOL

E MPLOI

- Clôture du plan de vol VFR pendant le vol.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- En vol, le pilote peut clôturer son plan de vol, dès lors que celui-ci n'est pas ou plus obligatoire.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il transmet la clôture du plan de vol aux organismes concernés.

PILOTE

- Il s'assure, avant de clôturer son plan de vol, que celui-ci n'est pas ou plus obligatoire.

P HRASÉOLOGIE DE BASE

✈ *Marseille, F B X, passons "STP", clôturons plan de vol.*

🗣 F B X, plan de vol clôturé.

✈ *Marseille, F B X, passing "STP", closing flight plan.*

🗣 F B X, flight plan closed.

3 - G - DESCENTE

3 - G1a - CLAIRANCE DE DESCENTE

E MPLOI

- Utilisée pour délivrer une clairance de descente.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Selon le cas, le début de la clairance de descente est exécuté :
 - sans délai,
 - à l'initiative du pilote.
- Lors de la première clairance de descente à une altitude, le contrôleur précise la valeur du QNH.
 Dans le cas d'une descente à 2000 ou 2500 ft, le terme "**altitude**/altitude" est précisé pour éviter toute confusion. Ex : Descend altitude 2000 ft.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Lorsque le début de la descente est laissé à l'initiative du pilote, il emploie l'expression "**quand prêt**/when ready".

P I L O T E

- Lorsque le début de la descente est laissé à son initiative, il signale explicitement la libération de son niveau et respecte les restrictions de profil publiées.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

La descente est exécutée sans délai.

 **Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 2 5 0.**

 **Descendons niveau 2 5 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, descend level 2 5 0.*

 *Descending level 2 5 0, Rapidair 3 2 4 5.*

Le début de la descente est laissé à l'initiative du pilote.

 **Rapidair 3 2 4 5, quand prêt, descendez niveau 2 5 0.**

 **Quand prêts, descendrons niveau 2 5 0, Rapidair 3 2 4 5.**

puis

 **Paris, Rapidair 3 2 4 5, libérons niveau 3 1 0 en descente niveau 2 5 0.**

 **Rapidair 3 2 4 5, reçu.**

 *Rapidair 3 2 4 5, when ready, descend level 2 5 0.*

 *Will descend level 2 5 0 when ready, Rapidair 3 2 4 5.*

puis

 *Paris, Rapidair 3 2 4 5, leaving level 3 1 0, descending level 2 5 0.*

 *Rapidair 3 2 4 5, roger.*

3 - G - DESCENTE**3 - G1b - CLAIRANCE DE DESCENTE****E**MPLOI

- Dans le cadre du contrôle d'approche, le contrôleur indique un niveau intermédiaire qui doit être franchi le plus rapidement possible.

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

 Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 5 0, expédiez la descente à travers niveau 7 0.

 Descendons niveau 5 0, expédions la descente à travers niveau 7 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, descend level 5 0, expedite descent until passing level 7 0.

 Descending level 5 0, expediting descent until passing level 7 0, Rapidair 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE**3 - G2a - CLAIRANCE DE ROUTE INCLUANT UNE STAR****E**MPLOI

- Clairance de route incluant une STAR.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Des contraintes de niveau et /ou de vitesse sont publiées sur des points de la STAR, et sont à respecter par l'équipage, sauf indication contraire du contrôleur.
- Une clairance de STAR sans niveau associé n'autorise pas l'aéronef à descendre en suivant le profil de la STAR.
- Si plusieurs terrains ont les mêmes STARs, il peut être utile de préciser le terrain de destination.

ACTIONS**C O N T R Ô L E U R**

- Il s'efforce de délivrer des clairances compatibles avec les indications de profil de la STAR.

P I L O T E

- Sur la totalité de la STAR, il ne descend que sur clairance du contrôle.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Paris, bonjour, Rapidair 3 2 4 5, niveau 2 6 0, direct TERNI.

 Rapidair 3 2 4 5, bonjour, direct TERNI, puis autorisé arrivée BIBAX 7 W.

 Direct TERNI, puis arrivée BIBAX 7 W, Rapidair 3 2 4 5.

 Paris, good morning, Rapidair 3 2 4 5, level 2 6 0, direct TERNI.

 Rapidair 3 2 4 5, good morning, direct TERNI, then cleared BIBAX 7 W arrival.

 Direct TERNI, then BIBAX 7 W arrival, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, descendez via STAR niveau 1 8 0.

 Descendons via STAR niveau 1 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, descend via STAR level 1 8 0.

 Descending via STAR level 1 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE**3 - G2b - CLAIRANCE DE ROUTE INCLUANT UNE STAR**

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Afin de raccourcir la trajectoire, le contrôleur donne une clairance pour rejoindre la STAR à un point défini sur celle-ci. Les contraintes en amont de ce point sont de fait annulées, celles en aval restent valables.

Dans cet exemple, il existe une contrainte au-dessus du niveau 80 à KOLIV, le pilote doit la respecter avant de poursuivre sa descente vers le niveau 80.

 **Rapidair 3 2 4 5, procédez direct KOLIV descendez via STAR niveau 8 0.**

 **Direct KOLIV descendons via STAR niveau 8 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, proceed direct KOLIV descend via STAR level 8 0.*

 *Direct KOLIV, descending via STAR level 8 0, Rapidair 3 2 4 5.*

3 - G - DESCENTE

3 - G2c - CLAIRANCE DE ROUTE INCLUANT UNE STAR

E MPLOI

- Clairance de route incluant une STAR.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Pour séquençement, le contrôleur écarte l'avion de la trajectoire.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il indique de prévoir de rejoindre la STAR.

P I L O T E

- Il garde en mémoire FMS les contraintes de la STAR.
- Lorsqu'il revient sur la STAR, les contraintes en amont du point de rejointe sont de fait annulées, celles en aval restent valables.

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

 Rapidair 3 2 4 5, tournez à gauche cap 1 7 0 cause trafic, descendez niveau 8 0, prévoyez de rejoindre STAR.

 **Tournons à gauche cap 1 7 0, descendons niveau 8 0, prévoyons de rejoindre STAR, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, turn left heading 1 7 0 due traffic, descend level 8 0, expect to rejoin STAR.*

 *Turning left heading 1 7 0, descending level 8 0, expecting to rejoin STAR, Rapidair 3 2 4 5.*

puis

 Rapidair 3 2 4 5, procédez direct KOLIV, rejoignez STAR et descendez via STAR 3500 pieds Q_N_H 1 0 1 2.

 **Direct KOLIV, rejoignons et descendons via STAR 3500 pieds Q_N_H 1 0 1 2, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, proceed direct KOLIV, rejoin STAR and descend via STAR 3500 feet Q_N_H 1 0 1 2.*

 *Direct KOLIV, rejoining and descending via STAR 3500 feet Q_N_H 1 0 1 2, Rapidair 3 2 4 5.*

3 - G - DESCENTE

3 - G2d - CLAIRANCE DE ROUTE INCLUANT UNE STAR

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Pour annuler des restrictions de niveau et / ou vitesse.

P HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

L'ensemble des contraintes de niveaux est levé, les contraintes de vitesses restent valables.

 Descendez via STAR niveau 8 0, annulez restrictions de niveau.
Descend via STAR level 8 0, cancel level restrictions.

Seule la contrainte de vitesse est levée à un point précis, les contraintes de niveaux restent valables ainsi que la ou les contraintes de vitesse sur les points suivants.

 Descendez via STAR niveau 8 0, annulez restrictions de vitesse à KOLIV.
Descend via STAR level 8 0, cancel speed restrictions at KOLIV.

L'ensemble des contraintes de niveaux et vitesses de la STAR est annulé.

 Descendez sans restrictions niveau 8 0.
Descend level 8 0 unrestricted.

3 - G - DESCENTE

3 - G3a - UTILISATION DES VITESSES

E MPLOI

- Utilisée pour demander et/ou contrôler la vitesse des aéronefs.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Applicable à toutes les phases du vol.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Dans les restrictions imposées, il se conforme aux règles en vigueur concernant les vitesses.

P I L O T E

- Lorsqu'il est interrogé sur sa vitesse, il précise sa vitesse indiquée.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, vitesse 2 8 0 nœuds pour séquençement.

 2 8 0 nœuds, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, speed 2 8 0 knots for sequencing.

 2 8 0 knots, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, mach décimale 7 2 pour séquençement.

 Mach 7 2, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, mach decimal 7 2 for sequencing.

 Mach 7 2, Rapidair 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE

3 - G3b - UTILISATION DES VITESSES

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Vitesses spécifiques utilisées en contrôle d'approche.

 Rapidair 3 2 4 5, réduisez vitesse minimale en lisse.

 Réduisons 2 2 0 nœuds, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, reduce minimum clean speed.

 Reducing 2 2 0 knots, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, réduisez vitesse minimale d'approche.

 Réduisons 1 3 5 nœuds, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, reduce minimum approach speed.

 Reducing 1 3 5 knots, Rapidair 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE

3 - G3c - UTILISATION DES VITESSES

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Le contrôleur indique le sens de variation après avoir interrogé le pilote sur sa vitesse.

 Rapidair 3 2 4 5, indiquez votre vitesse.

 3 0 0 nœuds, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, réduisez vitesse à 2 8 0 nœuds pour séquençement.

 Réduisons 2 8 0 nœuds, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, report speed.

 3 0 0 knots, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, reduce speed 2 8 0 knots for sequencing.

 Reducing 2 8 0 knots, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, indiquez votre nombre de mach.

 Mach décimale 7 6, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, augmentez mach décimale 7 8 pour séquençement.

 Augmentons mach décimale 7 8, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, report mach number.

 Mach decimal 7 6, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, increase mach decimal 7 8 for sequencing.

 Increasing mach decimal 7 8, Rapidair 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE

3 - G3d - UTILISATION DES VITESSES

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Le contrôleur impose une borne inférieure ou supérieure à la vitesse. Lorsqu'une borne inférieure ou supérieure est indiquée, celle-ci est incluse.

 Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 1 6 0, vitesse 2 7 0 nœuds maximum.

 Descendons niveau 1 6 0, vitesse 2 7 0 nœuds maximum, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, descend level 1 6 0, speed 2 7 0 knots or less.

 Descending level 1 6 0, speed 2 7 0 knots or less, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 1 6 0, augmentez vitesse 2 7 0 nœuds minimum.

 Descendons niveau 1 6 0, vitesse 2 7 0 nœuds minimum, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, descend level 1 6 0, increase speed 2 7 0 knots or greater.

 Descending level 1 6 0, speed 2 7 0 knots or greater, Rapidair 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE

3 - G3e - UTILISATION DES VITESSES

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Le contrôleur impose une vitesse avec une limite d'altitude ou de niveau ou avec une limite de position.

 **Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 6 0, maintenez 300 nœuds jusqu'au niveau 1 2 0.**

 **Descendons niveau 6 0, maintenons 300 nœuds jusqu'au niveau 1 2 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, descend level 6 0, maintain 300 knots until passing level 1 2 0.*

 *Descending level 6 0, maintaining 300 knots until passing level 1 2 0, Rapidair 3 2 4 5.*

 **Rapidair 3 2 4 5, maintenez 2 8 0 nœuds jusqu'à "SAU".**

 **Maintenon 2 8 0 nœuds jusqu'à "SAU", Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, maintain 2 8 0 knots until crossing "SAU".*

 *Maintaining 2 8 0 knots until "SAU", Rapidair 3 2 4 5.*

3 - G - DESCENTE

3 - G3f - UTILISATION DES VITESSES

EXPRESSIONS

 Réduisez vitesse 2 5 0 nœuds
Reduce speed 2 5 0 knots

 Réduisons vitesse 2 5 0 nœuds
Reducing speed 2 5 0 knots

 Maintenez 2 5 0 nœuds
Maintain 2 5 0 knots

 Maintenons 2 5 0 nœuds
Maintaining 2 5 0 knots

 Augmentez vitesse 2 5 0 nœuds
Increase speed 2 5 0 knots

 Augmentons vitesse 2 5 0 nœuds
Increasing speed 2 5 0 knots

 Vitesse 2 2 0 nœuds
Speed 2 2 0 knots

 2 2 0 nœuds
2 2 0 knots

 Vitesse libre
No speed restrictions

EXEMPLE

 Rapidair 3 2 4 5, réduisez vitesse 2 7 0 nœuds pour séquençement.

 Réduisons vitesse 2 7 0 nœuds, Rapidair 3 2 4 5.
puis

 Rapidair 3 2 4 5, vitesse libre.

 Vitesse libre, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, reduce speed 2 7 0 knots for sequencing.

 Reducing speed 2 7 0 knots, Rapidair 3 2 4 5.
puis

 Rapidair 3 2 4 5, no speed restrictions.

 No speed restrictions, Rapidair 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE**3 - G4 - PASSAGE D'UN VOL IFR CONTRÔLÉ DANS UN ESPACE AÉRIEN
NON CONTRÔLÉ VERS UN AÉRODROME AFIS****E**MPLOI

- Passage d'un aéronef IFR contrôlé en espace aérien non contrôlé, pour atterrissage sur un terrain doté d'un organisme AFIS ouvert.

Note : Sont également concernés les aérodromes pour lesquels, dans certaines plages horaires publiées, l'organisme de contrôle est remplacé par un organisme AFIS.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Une clairance est délivrée vers le plus bas niveau de vol IFR utilisable dans l'espace aérien contrôlé. En-dessous, le pilote poursuit sa descente sous sa responsabilité.

ACTIONS**C O N T R Ô L E U R**

- Il indique au pilote, dans le cadre de la réglementation, la limite au-delà de laquelle le service de contrôle n'est plus assuré.
- Il s'assure du transfert de responsabilité des services d'information de vol et d'alerte à l'organisme AFIS.

P I L O T E

- En approchant le plus bas niveau de vol IFR utilisable, il confirme qu'il poursuit sa descente sous ce niveau.
- Il poursuit la descente en espace aérien non contrôlé sous sa responsabilité.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 8 0, espace aérien non contrôlé en dessous, rappelez libérant niveau 8 0.

 Descendons niveau 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Marseille, Rapidair 3 2 4 5, libérons niveau 8 0 en descente.

 Rapidair 3 2 4 5, service du contrôle terminé, contactez le Puy Information 1 1 8, 0.

 Le Puy 1 1 8, 0, Rapidair 3 2 4 5, au revoir.

 Rapidair 3 2 4 5, descend level 8 0, you are going to leave controlled airspace below, report leaving level 8 0.

 Descending level 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Marseille, Rapidair 3 2 4 5, leaving level 8 0 descending.

 Rapidair 3 2 4 5, control service terminated, contact Le Puy Information 1 1 8, 0.

 Le Puy 1 1 8, 0, Rapidair 3 2 4 5, good day.

3 - G - DESCENTE**3 - G5 - ARRIVÉE D'UN VOL IFR CONTRÔLÉ VERS UN AÉRODROME SUR LEQUEL AUCUN ORGANISME DE LA CIRCULATION AÉRIENNE N'EST EN FONCTIONNEMENT****E**MPLOI

- Passage d'un aéronef IFR contrôlé vers un espace aérien non contrôlé (EANC) pour atterrissage sur un aéroport où les services de contrôle et d'information de vol d'aéroport (AFIS) ne sont pas rendus.
- Permet d'informer le pilote du changement des services rendus à partir d'une limite qui lui est précisée.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Employée avant la libération de l'espace aérien contrôlé.

ACTIONS**C O N T R Ô L E U R**

- Il indique au pilote, dans le cadre de la réglementation, la limite au delà de laquelle le service de contrôle n'est plus assuré.
- Il collationne l'heure d'arrivée prévue (service d'alerte).
- Il continue de rendre les services d'information de vol et d'alerte jusqu'à la clôture du plan de vol.

P I L O T E

- Il donne son heure d'arrivée prévue et indique précisément ses intentions en approchant la limite des espaces aériens (ex : je fais des tours de piste, je fais des exercices de percée, ...)
- Il poursuit sa descente en espace aérien non contrôlé sous sa propre responsabilité.
- Il prend l'initiative de quitter la fréquence.
- Il clôture son plan de vol.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 6 0, espace aérien non contrôlé en dessous, rappelez libérant niveau 6 0.

 Descendons niveau 6 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Marseille, Rapidair 3 2 4 5, libérons niveau 6 0, en descente, heure estimée d'arrivée Le Castellet 1 0 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, Le Castellet 1 0 4 5, service du contrôle terminé, rappelez quittant la fréquence.

puis

 Marseille, Rapidair 3 2 4 5, quittons la fréquence, au revoir.

 Rapidair 3 2 4 5, n'oubliez pas de clôturer votre plan de vol, au revoir.

 Rapidair 3 2 4 5, descend level 6 0, uncontrolled airspace below, report leaving level 6 0.

 Descending level 6 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Marseille, Rapidair 3 2 4 5, leaving level 6 0 descending, estimated time of arrival Le Castellet 1 0 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, Le Castellet 1 0 4 5, control service terminated, report leaving frequency.

puis

 Marseille, Rapidair 3 2 4 5, leaving frequency, good day.

 Rapidair 3 2 4 5, remember to close your flight plan, good day.



3 - H - ATTENTES

3 - H1 - GÉNÉRALITÉS

EXPRESSIONS

 Circuit d'attente
Holding pattern

 Pas de délai prévu
No delay expected

 Cause trafic
Due traffic

 Cause météo
Due weather

 Nouvelle H_A_P 5 5
Revised expected approach time 5 5

 H_A_P 5 5
Expected approach time 5 5

 Délai non déterminé
Delay not determined

 Attendez à vue verticale N
Hold visual over N

 Attendons verticale N
Holding over N

 Commencez l'approche à 2 8
Commence approach at time 2 8

 Commencerons approche à 2 8
Will commence approach at time 2 8

 Rappelez TALAR branche
de rapprochement
Report TALAR inbound track

 Rappelez TALAR branche
d'éloignement
Report TALAR outbound track

3 - H - ATTENTES**3 - H2a - ATTENTE****E**MPLOI

- Clairance délivrée lorsqu'un aéronef doit attendre.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Si l'attente fait partie d'une STAR ou d'une procédure d'approche déjà donnée par le pilote, l'expression "**comme publié** / *as published*" est optionnelle.

ACTIONS**C O N T R Ô L E U R**

- Dans le cas d'une attente prévue, il indique dans sa clairance le repère d'attente, le niveau et éventuellement l'HAP ou la durée prévisible de l'attente.

P I L O T E

- Il quitte le point significatif d'attente lorsqu'il a reçu une clairance complémentaire ou en cas d'interruption des liaisons radiotéléphoniques.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Attente en route imprévue

 Rapidair 3 2 4 5, autorisé jusqu'à TANKO, attendez comme publié niveau 3 3 0, cause panne radar à Barcelone, informations ultérieures à 1 0 5 0.

 Attendrons à TANKO, niveau 3 3 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, quittez TANKO à 1 0 5 5, PAPAS ensuite.

 Quitterons TANKO à 1 0 5 5, PAPAS ensuite, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, cleared to TANKO, hold as published at level 3 3 0, due radar failure at Barcelona, further information at 1 0 5 0.

 Will hold at TANKO level 3 3 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 RapidAir 3 2 4 5, depart TANKO at 1 0 5 5, PAPAS next.

 Will depart TANKO at 1 0 5 5, PAPAS next, Rapidair 3 2 4 5.

Attente éloignée sur la STAR

 Rapidair 3 2 4 5, attendez à OKRIX, H_A_P MELUN, je répète MELUN, 1 3 4 5. Je vous rappelle pour quitter OKRIX.

 Attendons à OKRIX, H_A_P MELUN 1 3 4 5, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, hold at OKRIX, expected approach time MELUN, I say again MELUN, 1 3 4 5. I'll call you back to leave OKRIX.

 Holding at OKRIX, expected approach time MELUN 1 3 4 5, Rapidair 3 2 4 5.

Attente à l'arrivée à IAF

 Rapidair 3 2 4 5, descendez niveau 1 1 0, attendez à TALAR, H_A_P 3 5.

 Descendons niveau 1 1 0, attendrons à TALAR, H_A_P 3 5, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, descend level 1 1 0, hold at TALAR, expected approach time 3 5.

 Descending level 1 1 0, will hold at TALAR, expected approach time 3 5, Rapidair 3 2 4 5.

3 - H - ATTENTE

3 - H2b - ATTENTE

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

 Demandons instructions d'attente
Requesting holding instructions

 Rapidair 3 2 4 5, attendez à "NIZ", niveau 1 1 0, rapprochement 1 6 9 degrés, virages à gauche, éloignement 1 minute, vitesse 2 2 0 nœuds.

 Attendons à "NIZ", niveau 1 1 0, rapprochement 1 6 9 degrés, virages à gauche, éloignement 1 minute, vitesse 2 2 0 nœuds, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, hold at "NIZ", level 1 1 0, inbound track 1 6 9 degrees, left-hand pattern, outbound time 1 minute, speed 2 2 0 knots.

 Holding at "NIZ", level 1 1 0, inbound track 1 6 9 degrees, left-hand pattern, outbound time 1 minute, speed 2 2 0 knots, Rapidair 3 2 4 5.

3 - H - ATTENTE

3 - H3 - RETARDEMENT EN ROUTE HORS ATTENTE DÉFINIE

E MPLOI

- Clairance délivrée lorsqu'un aéronef doit être retardé.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Il n'existe pas de procédure publiée ou approuvée.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il s'assure des protections vis à vis du relief et des séparations vis à vis des aéronefs, des volumes particuliers,...

P I L O T E

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, pouvez-vous réduire la vitesse pour passer "ALG" à 1 0 3 0 ou après ?

 Affirme, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, réduisez la vitesse pour passer "ALG" à 1 0 3 0 ou après.

 Réduisons pour passer "ALG" à 10 30 ou après, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, advise able to reduce speed to cross "ALG" at 1 0 3 0 or later.

 Affirm, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, reduce speed to cross "ALG" at 1 0 3 0 or later.

 Reducing to cross "ALG" at 1 0 3 0 or later, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, faites un 360 à gauche, pour retardement.

 Faisons un 360 à gauche, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, make a 3 60 by the left, for delaying action.

 Making a 3 60 by the left, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, maintenez niveau 3 5 0, attendez à "STP", virage à droite, éloignement 1 minute 3 0.

 Maintenons niveau 3 5 0, attendons à "STP", virage à droite, éloignement 1 minute 3 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, maintain level 3 5 0, hold at "STP", right hand pattern, outbound time 1 minute 3 0.

 Maintaining level 3 5 0, holding at "STP", right hand pattern, outbound time 1 minute 3 0, Rapidair 3 2 4 5.

3 - I - APPROCHE

3 - I1 - GÉNÉRALITÉS

E XPRESSIONS

 Autorisé approche I_L_S piste 2 3
Cleared I_L_S approach runway 2 3

 Autorisé approche I_L_S piste 2 3
Cleared I_L_S approach runway 2 3

 Demandons approche directe
Requesting straight-in approach

 Autorisé approche directe
Cleared straight-in approach

 Autorisé approche directe
Cleared straight-in approach

 Rappelez commençant virage
conventionnel
Report commencing procedure turn

 Connaissez-vous la procédure
d'approche I_L_S piste 2 3?
Are you familiar with I_L_S runway
2 3 approach procedure?

 Approche I_L_S impossible,
approche VOR en vigueur
I_L_S approach not available,
V_O_R approach in use

E XEMPLE

 Rapidair 3 2 4 5, approche I_L_S piste 2 3 impossible cause panne localizer,
approche VOR piste 2 3 en vigueur.

 Approche VOR piste 2 3 en vigueur, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, I_L_S approach runway 2 3 not available due localizer failure,
V_O_R approach runway 2 3 in use.

 V_O_R approach runway 2 3 in use, Rapidair 3 2 4 5.

3 - I - APPROCHE

3 - I2 - APPROCHE INDIRECTE MVL (Manœuvre à Vue Libre)

EMPLOI

- À l'issue d'une procédure d'approche indirecte aux instruments, des manœuvres à vue se font librement à l'intérieur d'une zone déterminée pour rejoindre l'axe d'atterrissage.

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

- Il délivre la clairance d'approche indirecte.

P I L O T E

- Il signale qu'il quitte l'axe final de la procédure d'approche directe.

ou

- Il signale qu'il effectue la procédure d'approche interrompue de la procédure d'approche directe.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, autorisé approche I_L_S piste 3 3, suivie d'une M_V_L piste 1 5.

 Autorisé approche I_L_S piste 3 3 suivie d'une M_V_L piste 1 5,
Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, rappelez à l'ouverture.

 Rappellerons à l'ouverture, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, cleared I_L_S approach runway 3 3, followed by circling to runway 1 5.

 Cleared I_L_S approach runway 3 3 followed by circling to runway 1 5,
Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, report breaking.

 Will report breaking, Rapidair 3 2 4 5.

3 - I - APPROCHE

3 - I3 - MANOEUVRE À VUE SUR TRAJECTOIRE PRESCRITE, VPT
(Visual manoeuvring using Prescribed Track)

EMPLOI

- La procédure de manoeuvre à vue imposée (VPT) est une procédure d'approche indirecte effectuée à l'issue d'une procédure d'approche aux instruments, suivant une trajectoire définie à l'aide de repères visuels ou radioélectriques.

Remarque : Généralement, la procédure d'approche indirecte est constituée de la partie de l'approche directe jusqu'au point de divergence et de la manoeuvre à vue imposée (VPT).

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

- Il délivre la clairance d'approche indirecte, avant l'IAF.

P I L O T E

- Au point de divergence de la procédure VPT, il signale :
 - qu'il quitte l'axe de la procédure de l'approche directe

OU

- qu'il effectue la procédure d'approche interrompue de la procédure

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, autorisé approche I_L_S piste 3 3, suivie d'une V_P_T piste 1 5.

 Autorisé approche I_L_S piste 3 3 suivie d'une V_P_T piste 1 5, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, rappelez à l'ouverture droite.

 Rappellerons à l'ouverture droite, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, cleared I_L_S approach runway 3 3, followed by V_P_T to runway 1 5.

 Cleared I_L_S approach runway 3 3 followed by V_P_T to runway 1 5, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, report breaking right.

 Will report breaking right, Rapidair 3 2 4 5.

3 - I - APPROCHE

3 - I4a - CLAIRANCE D'APPROCHE A VUE

E MPLOI

- Clairance pouvant être demandée par le pilote ou proposée par le contrôleur, pour permettre à un aéronef en vol IFR de ne pas exécuter, ou d'interrompre une procédure d'approche aux instruments publiée, ou en absence de procédure aux instruments, en exécutant une approche par repérage visuel du sol.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Les conditions dans lesquelles le contrôleur peut proposer une approche à vue sont fixées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.
- La clairance d'approche à vue peut être subordonnée à l'acceptation par le pilote de restrictions d'évolution vers la piste émises par le contrôle indépendamment des éventuelles consignes particulières ou locales en vigueur sur l'aérodrome.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il continue d'assurer, entre l'aéronef qui bénéficie de la clairance d'approche à vue et les autres aéronefs, les séparations applicables dans l'espace considéré.

P I L O T E

- Il voit l'aérodrome en cas de guidage.
- Il garde le contact visuel avec le sol.
- Il signale que les conditions météorologiques sont telles qu'il y a tout lieu de croire qu'une approche et un atterrissage à vue sont possibles.
- Il respecte les éventuelles consignes particulières en vigueur sur l'aérodrome et les restrictions d'évolution vers la piste.
- Le pilote rappelle en vue de l'aérodrome en cas de guidage.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Clairance délivrée sur demande du pilote

 **De Gaulle, Rapidair 3 2 4 5, demandons approche à vue piste 0 8 gauche.**

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé approche à vue piste 0 8 gauche.**

 *De Gaulle, Rapidair 3 2 4 5, requesting visual approach runway 0 8 left.*

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared visual approach runway 0 8 left.*

Clairance délivrée sur proposition du contrôleur

 **Rapidair 3 2 4 5, acceptez-vous approche à vue piste 1 0 ?**

 **Affirme, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé approche à vue piste 1 0.**

 **Autorisé approche à vue piste 1 0, Rapidair 3 2 4 5.**

ou

 **Négatif, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé approche I_L_S piste 1 0.**

 **Autorisé approche I_L_S piste 1 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, advise able to accept visual approach runway 1 0.*

 *Affirm, Rapidair 3 2 4 5.*

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared visual approach runway 1 0.*

 *Cleared visual approach runway 1 0, Rapidair 3 2 4 5.*

ou

 *Negative, Rapidair 3 2 4 5.*

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared I_L_S approach runway 1 0.*

 *Cleared I_L_S approach runway 1 0, Rapidair 3 2 4 5.*

3 - I - APPROCHE

3 - 14b - CLAIRANCE D'APPROCHE A VUE

- Cas d'approches à vue successives (conditions d'utilisations et actions de la fiche précédente inchangées).

Dans le cas d'approches à vue successives, une séparation est maintenue jusqu'à ce que le pilote de l'aéronef qui suit signale qu'il voit l'aéronef qui précède. Il reçoit alors l'instruction de suivre cet aéronef et d'assurer lui-même la séparation.

Sur demande du pilote

 **Rapidair 3 2 4 5, demandons approche à vue piste 1 0.**

 **Rapidair 3 2 4 5, avez-vous visuel sur trafic précédent ?**

 **Affirme, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé approche à vue piste 1 0, assurez votre séparation avec Fokker 7 0 vous précédant.**

 *Rapidair 3 2 4 5, requesting visual approach runway 1 0.*

 *Rapidair 3 2 4 5, have you visual contact on preceding traffic ?*

 *Affirm, Rapidair 3 2 4 5.*

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared visual approach runway 1 0, maintain own separation from preceding Fokker 7 0.*

Sur demande du contrôleur

 **Rapidair 3 2 4 5, acceptez-vous approche à vue piste 1 0 derrière Airbus 3 2 0 ?**

 **Affirme, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé approche à vue piste 1 0, assurez votre séparation avec Airbus 3 2 0 devant vous.**

 **Autorisé approche à vue piste 1 0 derrière Airbus 3 2 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, advise able to accept visual approach runway 1 0 behind Airbus 3 2 0.*

 *Affirm, Rapidair 3 2 4 5.*

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared visual approach runway 1 0, maintain own separation from preceding Airbus 3 2 0.*

 *Cleared visual approach runway 1 0 behind Airbus 3 2 0.*

3 - I - APPROCHE**3 - 14b - CLAIRANCE D'APPROCHE A VUE****P**HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Une information sur la turbulence de sillage est délivrée, si nécessaire, au pilote.



Rapidair 3 2 4 5, attention turbulence de sillage.



Reçu, Rapidair 3 2 4 5.



Rapidair 3 2 4 5, caution wake turbulence.



Roger, Rapidair 3 2 4 5.

3 - I - APPROCHE

3 - I5 - CLAIRANCE D'APPROCHE RNAV

E MPLOI

- Dans le cas où, sur la même carte, sont publiés différents types d'approche RNAV (LNAV, LNAV/VNAV, LPV ...), le contrôleur pourra, si nécessaire, inclure dans son message, le type d'approche RNAV suivi et autorisé.

AVERTISSEMENT

En accord avec le canevas de changement de la description des cartes de procédures devant être publié par l'OACI en 2018, et en accord avec le planning suivi par la France, la description des procédures d'approche sera soit "RNAV" (terme actuel), soit "RNP" (terme après changement demandé par l'OACI). Il conviendra alors au contrôleur d'utiliser l'un ou l'autre de ces deux termes.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il guide l'aéronef ou demande au pilote de suivre une route directe vers le début de l'approche RNAV ou RNP.

PILOTE

- Il s'assure que les informations lui permettant d'effectuer l'approche RNAV ou RNP sont disponibles tout au long de la procédure.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 **Rapidair 3 2 4 5, demandons approche R_NAV piste 0 8.**

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé approche R_NAV piste 0 8.**

 *Rapidair 3 2 4 5, requesting R_NAV approach runway 0 8.*

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared R_NAV approach runway 0 8.*

En cas de guidage suivi d'une approche finale RNAV (cartographie actuelle) :

 **Rapidair 3 2 4 5, demandons approche R_NAV piste 0 8 droite.**

 **Rapidair 3 2 4 5, quittez BALOD cap 0 3 0, guidage approche R_NAV piste 0 8 droite.**

puis

 **Rapidair 3 2 4 5, tournez à droite cap 0 6 0, descendez 4000 pieds Q_N_H 1 0 2 6, pour intercepter alignement d'approche RNAV piste 0 8 droite, rappelez établi.**

puis

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé approche R_NAV piste 0 8 droite.**

 *Rapidair 3 2 4 5, request R_NAV approach runway 0 8 right.*

 *Rapidair 3 2 4 5, leave BALOD heading 0 3 0, vectoring R_NAV approach runway 0 8 right.*

puis

 *Rapidair 3 2 4 5, turn right heading 0 6 0, descend 4000 feet Q_N_H 1 0 2 6, to intercept R_NAV approach course runway 0 8 right, report established.*

puis

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared R_NAV approach runway 0 8 right.*

PHRASÉOLOGIE DE BASE

En cas d'approche initiale et intermédiaire RNAV1 (ODRAN 1A dans l'exemple) possédant un identifiant suivie d'une approche finale RNAV :

-  **Rapidair 3 2 4 5, demandons approche R_NAV piste 0 6.**
-  **Rapidair 3 2 4 5, autorisé ODRAN 1 A pour approche R_NAV piste 0 6.**
puis
-  **Rapidair 3 2 4 5, interceptez approche R_NAV piste 0 6, rappelez établi.**
puis
-  **Rapidair 3 2 4 5, autorisé approche R_NAV piste 0 6.**

-  **Rapidair 3 2 4 5, request R_NAV approach runway 0 6**
-  **Rapidair 3 2 4 5, cleared ODRAN 1 A then R_NAV runway 0 6.**
puis
-  **Rapidair 3 2 4 5, intercept R_NAV approach runway 0 6, report established.**
puis
-  **Rapidair 3 2 4 5, cleared R_NAV approach runway 0 6.**

En cas impossibilité de poursuivre l'approche alors que celle-ci a débuté :

-  **Rapidair 3 2 4 5, approche R_NAV piste 0 8 impossible cause équipement.**
-  **Rapidair 3 2 4 5, unable R_NAV approach runway 0 8 due equipment.**

3 - J - CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

3 - J1a - ARRIVÉE - INTÉGRATION DANS LE CIRCUIT

EXPRESSIONS

 Attendez à vue 5 minutes verticale S A
Hold visual 5 minutes over S A

 Attendons verticale S A
Holding over S A

 Entrez vent arrière piste 0 4
Join downwind runway 0 4

 Entrez vent arrière main gauche
piste 1 5 gauche
*Join left-hand downwind runway 1 5
left*

 Entrerons vent arrière main gauche
piste 1 5 gauche
*Will join left-hand downwind
runway 1 5 left*

 Exécutez approche directe piste 1 5
gauche, rappelez longue finale
*Make straight-in approach runway
1 5 left, report long final*

 Exécutons approche directe piste
1 5 gauche
*Making straight-in approach
runway 1 5 left*

 Entrez base main droite piste 3 3
droite
*Join right-hand base runway 3 3
right*

 Entrerons base main droite piste
3 3 droite
*Will join right-hand base runway 3 3
right*

En l'absence d'ATIS sur l'aérodrome, avant de délivrer la clairance d'entrée dans le circuit d'aérodrome, le contrôleur doit fournir, dans cet ordre :

- la piste en service,
- la direction et la vitesse du vent à la surface,
- le QNH.

3 - J - CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

3 - J1b - ARRIVÉE - INTÉGRATION DANS LE CIRCUIT

E XEMPLE

✈ Blagnac Tour, bonjour, F B X.

🎧 F B X, bonjour, j'écoute.

✈ F B G B X, P_A 2 8, V_F_R d'Albi à Blagnac pour un toucher, Agen ensuite, 1500 pieds, E à 1 0 0 5, information !.

🎧 F B G B X, reçu, rappelez E.

✈ Rappellerons E, F B X.

puis

✈ Blagnac Tour, F B X, passons E.

🎧 F B X, entrez vent arrière main droite piste 3 3 droite, rappelez vent arrière.

✈ Rappellerons vent arrière main droite piste 3 3 droite, F B X.

✈ Blagnac Tower, good morning, F B X.

🎧 F B X, good morning, pass your message.

✈ F B G B X, P_A 2 8, V_F_R from Albi to Blagnac for touch and go, Agen next, 1500 feet, E time 1 0 0 5, information !. Requesting joining instructions.

🎧 F B G B X, roger, report E.

✈ Will report E, F B X.

puis

✈ Blagnac Tower, F B X, passing E.

🎧 F B X, join right-hand downwind runway 3 3 right, report downwind.

✈ Will report right-hand downwind runway 3 3 right, F B X.

3 - J - CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

3 - J2a - DANS LE CIRCUIT

EXPRESSIONS

- ✈ Montée initiale
Initial climb
- ✈ Vent traversier
Crosswind leg
- ✈ Vent arrière
Downwind
- ✈ Travers mi-piste
Abeam mid-runway
- ✈ Fin de vent arrière
End of downwind
- ✈ Base
Base
- ✈ Dernier virage
Turning final
- ✈ Finale
Final

- 👤 Continuez approche, A_T_R
dégageant la piste
*Continue approach, A_T_R
vacating runway*
- 👤 Continuez approche Boeing Z 3 Z
au départ
*Continue approach Boeing Z 3 Z
departing*
- 👤 Circuit court
Short circuit
- 👤 Faites un 360 à droite
Make a 3 60 by the right
- 👤 Allongez vent arrière
Extend downwind

3 - J - CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

3 - J2b - DANS LE CIRCUIT

E XEMPLE

✈ Blagnac Tour, F B X, vent arrière main droite piste 3 3 droite.

🗣 F B X, numéro 3, suivez un Cessna 1 7 2, en base, rappelez base main droite piste 3 3 droite.

✈ Numéro 3, trafic en vue, rappellerons base main droite piste 3 3 droite, F B X.

puis

✈ Blagnac Tour, F B X, base main droite piste 3 3 droite.

🗣 F B X, rappelez finale piste 3 3 droite.

✈ Rappellerons finale piste 3 3 droite, F B X.

✈ Blagnac Tower, F B X, right-hand downwind runway 3 3 right.

🗣 F B X, number 3, follow Cessna 1 7 2 on base, report right-hand base runway 3 3 right.

✈ Number 3, traffic in sight, will report right-hand base runway 3 3 right, F B X.

puis

✈ Blagnac Tower, F B X, right-hand base runway 3 3 right.

🗣 F B X, report final runway 3 3 right.

✈ Will report final runway 3 3 right, F B X.

3 - J - CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

3 - J3 - CLÔTURE DES COMMUNICATIONS EN SORTIE DE CIRCUIT

EXPRESSIONS

 Rappelez quittant la fréquence
Report leaving frequency

 Sortie de circuit,
quittons la fréquence
Leaving circuit and frequency

3 - K - ATERRISSAGE**3 - K1 - ATERRISSAGE****E**XPRESSIONS

 Piste 3 3 droite, autorisé atterrissage, vent 3 5 0 degrés 1 0 nœuds
Runway 3 3 right, cleared to land, wind 3 5 0 degrees 1 0 knots

 Piste 3 3 droite, autorisé atterrissage
Runway 3 3 right, cleared to land

 Seuil décalé
Displaced threshold

 Piste en dur
Paved runway

 Piste en herbe
Grass strip

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K2 – CLAIRANCE ANTICIPÉE D'ATERRISSAGE

E MPLOI

- La clairance anticipée d'atterrissage est délivrée au pilote d'un aéronef n°2 lorsque le contrôleur est raisonnablement sûr que la séparation avec l'aéronef qui le précède sera respectée au moment où celui-ci franchira le seuil de piste.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Toutes les règles de séparation sont respectées (règles générales, séparations en raison de la turbulence de sillage et éventuelle réduction des séparations).
- L'autorisation d'atterrissage n'est pas délivrée avant que l'aéronef précédent ait franchi le seuil de piste, sauf cas particulier nécessitant une étude de sécurité.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il s'assure que les séparations seront respectées au moment où l'aéronef franchira le seuil de piste.
- Il informe le pilote autorisé à atterrir, qu'un autre aéronef le précède à l'atterrissage, sauf si le pilote a signalé l'avoir en vue.

P I L O T E

- Il informe le contrôleur de toute variation significative de sa vitesse.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, 3 nautiques derrière un Airbus 3 2 0, piste 2 6 gauche, autorisé atterrissage, vent 2 5 0 degrés 1 2 nœuds.

 Piste 2 6 gauche, autorisé atterrissage, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, 3 miles behind an Airbus 3 2 0, runway 2 6 left, cleared to land, wind 2 5 0 degrees 1 2 knots.

 Runway 2 6 left, cleared to land, Rapidair 3 2 4 5.

3 - K - ATERRISSAGE**3 - K3a - REMISE DE GAZ - INTERRUPTION D'APPROCHE****E**XPRESSIONS

Remettez les gaz
Go around



Remettons les gaz
Going around



En cas de remise de gaz
In case of go-around



En cas d'approche interrompue
In case of missed approach

EXEMPLES

F B X, remettez les gaz, rappelez vent arrière main droite piste **3 3** droite.



Remettons les gaz, rappellerons vent arrière main droite piste **3 3** droite, **F B X**.



F B X, go around, report right-hand downwind runway **3 3** right.



Going around, will report right-hand downwind runway **3 3** right, **F B X**.



Rapidair 3 2 4 5, en cas d'approche interrompue, montez **4000** pieds dans l'axe de piste puis tournez à droite direct **T L B**.



En cas d'approche interrompue, monterons **4000** pieds dans l'axe de piste puis tournerons à droite direct **T L B**, **Rapidair 3 2 4 5**.



Rapidair 3 2 4 5, in case of missed approach, climb **4000** feet on runway track then turn right direct **T L B**.



In case of missed approach, will climb **4000** feet on runway track then will turn right direct **T L B**, **Rapidair 3 2 4 5**.

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K3b - REMISE DE GAZ - INTERRUPTION D'APPROCHE

E MPLOI

- Lorsqu'il est nécessaire d'interrompre une approche déjà autorisée mais que l'aéronef n'a pas encore débuté l'approche finale, ou qu'il se trouve encore au dessus de l'altitude de guidage ou de l'altitude de l'API, la phraséologie de remise de gaz n'est pas adaptée, c'est la notion d'approche annulée qui s'applique.

P HRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, annulez approche cause F_O_D, maintenez 3000 pieds, prévoyez guidage I_L_S piste 2 7.

 Approche annulée, maintenons 3000 pieds, prévoyons guidage I_L_S piste 2 7, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, cancel approach due F_O_D, maintain 3000 feet, expect vectoring I_L_S runway 2 7.

 Approach cancelled, maintaining 3000 feet, expecting vectoring I_L_S runway 2 7, Rapidair 3 2 4 5.

ou

 Rapidair 3 2 4 5, annulez approche cause F_O_D, stoppez la descente altitude 2000 pieds, prévoyez guidage I_L_S piste 2 7.

 Approche annulée, stoppons la descente altitude 2000 pieds, prévoyons guidage I_L_S piste 2 7, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, cancel approach due to F_O_D, stop descent altitude 2000 feet, expect vectoring I_L_S runway 2 7.

 Approach cancelled, stopping descent altitude 2000 feet, expecting vectoring I_L_S runway 2 7, Rapidair 3 2 4 5.

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K4a - APRÈS ATERRISSAGE

E XPRESSIONS

 Rappelez piste dégagée
Report runway vacated

 Vitesse contrôlée
Speed under control

 Dégagez première à gauche
Vacate first left

 Première à gauche
First left

 Dégagement grande vitesse
High-speed turn-off

 Dégagez rapidement la piste
Expedite vacating runway

 Remontez piste
Backtrack runway

 Remontons piste
Backtracking runway

 Piste occupée
Runway occupied

 Piste dégagée
Runway vacated

 Roulez aérogare 2 poste E Z
Taxi terminal 2 stand E Z

 Roulons aérogare 2 poste E Z
Taxiing terminal 2 stand E Z

 Roulez parking aviation générale
Taxi general aviation apron

 Roulons parking aviation générale
Taxiing general aviation apron

 Un 180 sur la raquette
A 180 on the turn-around pad

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K4b - APRÈS ATERRISSAGE

E XEMPLES

 Rapidair 3 2 4 5, piste 3 3 droite, autorisé atterrissage, vent 3 5 0 degrés 1 0 noeuds, dégagement rapide si possible.

 Autorisé atterrissage piste 3 3 droite, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, runway 3 3 right, cleared to land, wind 3 5 0 degrees 1 0 knots, expedite vacating if possible.

 Cleared to land runway 3 3 right, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, faites un 180, remontez piste puis dégagez première à gauche.

 Remontons piste puis première à gauche, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, make a 1 80, backtrack runway then vacate first left.

 Backtracking runway then first left, Rapidair 3 2 4 5.

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K5 – TRAVERSÉE D'UNE PISTE ACTIVE

E MPLOI

- Traversée d'une piste active par un aéronef à l'arrivée pour rejoindre l'aire de trafic ou par un aéronef au départ.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Plusieurs aéronefs peuvent être autorisés à traverser simultanément une piste.
- La traversée de piste est effectuée avec ou sans attente.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il délivre à chaque aéronef une clairance de traversée de piste.

P I L O T E

- En fonction de la clairance délivrée, il maintient avant la piste ou il la traverse.
- Il collationne la clairance.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Avec attente

 **Rapidair 3 2 4 5, maintenez avant piste 1 8 droite taxiway B 7.**

 **Maintenons avant piste 1 8 droite, taxiway B 7, Rapidair 3 2 4 5.**

puis

 **Rapidair 3 2 4 5, traversez piste 1 8 droite, et après la traversée contactez Saint-Ex Sol 1 2 1, 8 2 5.**

 **Traversons piste 1 8 droite, et après la traversée contacterons Saint-Ex Sol 1 2 1, 8 2 5, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, hold short of runway 1 8 right, taxiway B 7.**

 **Holding short of runway 1 8 right, taxiway B 7, Rapidair 3 2 4 5.**

puis

 **Rapidair 3 2 4 5, cross runway 1 8 right, and after crossing, contact Saint-Ex Ground 1 2 1, 8 2 5.**

 **Crossing runway 1 8 right and after crossing will contact Saint-Ex Ground 1 2 1, 8 2 5, Rapidair 3 2 4 5.**

Sans attente

 **Rapidair 3 2 4 5, poursuivez le roulage, traversez piste 1 8 droite et après traversée, contactez Saint-Ex Sol 1 2 1, 8 2 5.**

 **Poursuivons roulage, traversons piste 1 8 droite, et après traversée contacterons Saint-Ex Sol 1 2 1, 8 2 5, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, keep taxiing, cross runway 1 8 right and after crossing contact Saint Ex Ground 1 2 1, 8 2 5.**

 **Crossing runway 1 8 right and after crossing will contact Saint-Ex Ground 1 2 1, 8 2 5, Rapidair 3 2 4 5.**

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K6a - MANŒUVRES PARTICULIÈRES

EXPRESSIONS

 Faites un atterrissage complet
Make full stop

 Atterrissage complet
Full stop landing

 Autorisé toucher piste 2 8
Cleared touch and go runway 2 8

 Demandons toucher
Requesting touch and go

 Circuit basse hauteur approuvé
Low circuit approved

 Demandons circuit basse hauteur
Requesting low circuit

 Exercice d'encadrement approuvé
Practice forced landing approved

 Demandons exercice d'encadrement
Requesting practice forced landing

 Exercice d'autorotation approuvé
Practice autorotation approved

 Demandons exercice d'autorotation
Requesting practice autorotation

 Passage bas approuvé
Low pass approved

 Demandons passage bas
Requesting low pass

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K6b - MANŒUVRES PARTICULIÈRES

XPRESSIONS

- L'expression ci-dessous permet de laisser au pilote, lorsque le trafic le permet, le choix de la manœuvre à effectuer : remise de gaz, toucher ou atterrissage complet.



Autorisé option piste 2 8
Cleared option runway 2 8



Demandons option
Requesting option

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K7 - CLÔTURE DU PLAN DE VOL À L'ARRIVÉE

E MPLOI

- Règle permettant la clôture du plan de vol IFR ou VFR à l'arrivée sur un aérodrome dépourvu d'organisme de la circulation aérienne.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- En cas de doute sur les possibilités d'acheminement du compte rendu d'arrivée, le pilote doit transmettre par radio juste avant l'atterrissage, un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée à un organisme de la circulation aérienne.
- Le compte rendu d'arrivée doit comporter les éléments suivants :
 - identification d'aéronef,
 - terrains de départ et arrivée,
 - heure d'arrivée.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il transmet le compte rendu d'arrivée aux organismes concernés.

P I L O T E

- Juste avant l'atterrissage, il transmet son compte rendu d'arrivée.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Le vol est connu de l'organisme

✈ **Marseille, F B X, heure estimée d'arrivée 1 5 5 5, clôurons plan de vol.**

🎧 **F B X, plan de vol clôturé.**

✈ *Marseille, F B X, estimated time of arrival 1 5 5 5, closing flight plan.*

🎧 *F B X, flight plan closed.*

Le vol n'est pas connu de l'organisme

✈ **Marseille, bonjour, F B X.**

🎧 **F B X, bonjour, Marseille, j'écoute.**

✈ **F B G B X, V F R de Genève vers Le Castellet, heure estimée d'arrivée 1 5 5 5, clôurons plan de vol.**

🎧 **F B G B X, plan de vol clôturé.**

✈ *Marseille, good morning, F B X.*

🎧 *F B X, good morning, Marseille, pass your message.*

✈ *F B G B X, V F R from Geneva to Le Castellet, estimated time of arrival 1 5 5 5, closing flight plan.*

🎧 *F B G B X, flight plan closed.*

3 - La - PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)

E MPLOI

- Phraséologie complémentaire à celle d'une procédure d'approche de précision ou de décollage par RVR inférieure au minimum aérodrome ou à une valeur fixée localement par l'autorité compétente, lorsque les LVP sont en vigueur.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- La mise en vigueur des procédures LVP est obligatoirement annoncée sur l'ATIS ou sur les fréquences de contrôle.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il met en vigueur les procédures LVP en appliquant les consignes locales, dès que les seuils déterminés pour l'aérodrome sont atteints.

P I L O T E

- Il applique les consignes de son manuel d'exploitation relatives aux procédures LVP.
- Il doit appeler de lui-même dès dégagement de la piste sauf prescription contraire (terrain équipé d'un radar sol) ou en remise de gaz.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

- Une seule RVR est disponible sur l'aérodrome et l'expression "Vérifiez vos minima/check your minima" a déjà été diffusée sur l'ATIS.

Sans radar sol

 Rapidair 3 2 4 5, R_V_R piste 2 7, toucher 400 mètres.

 R_V_R piste 2 7, toucher 400 mètres, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, rappelez 4 nautiques finale.

 Rappellerons 4 nautiques finale, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Piste dégagée Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, reçu.

 Rapidair 3 2 4 5, R_V_R runway 2 7, touchdown 400 metres.

 R_V_R runway 2 7, touchdown 400 metres, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, report 4 nautical miles final.

 Will report 4 nautical miles final, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Runway vacated, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, roger.

3 - Lb - PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Plusieurs RVR sont disponibles sur l'aérodrome et l'expression "Vérifiez vos minima/check your minima" a déjà été diffusée sur l'ATIS.

 Rapidair 3 2 4 5, R_V_R piste 2 7, 400 mètres, 300 mètres, 200 mètres.

 R_V_R piste 2 7, 400 mètres, 300 mètres, 200 mètres, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, R_V_R runway 2 7, 400 metres, 300 metres, 200 metres

 R_V_R runway 2 7, 400 metres, 300 metres, 200 metres, Rapidair 3 2 4 5.

- Plusieurs RVR sont disponibles sur l'aérodrome mais une mesure est manquante.

 Rapidair 3 2 4 5, R_V_R piste 2 7, toucher 400 mètres, extrémité 200 mètres, vérifiez vos minima.

 R_V_R piste 2 7, toucher 400 mètres, extrémité 200 mètres, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, R_V_R runway 2 7, touchdown 400 metres, stop-end 200 metres, check your minima.

 R_V_R runway 2 7, touchdown 400 metres, , stop-end 200 metres, Rapidair 3 2 4 5.

3 - Lc - PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Les renseignements LVP ne sont pas diffusés par l'ATIS.

 **Rapidair 3 2 4 5, procédures par faible visibilité en vigueur piste 2 Z,
R_V_R 300 mètres, vérifiez vos minima.**

 *Rapidair 3 2 4 5, low visibility procedures in force, runway 2 Z,
R_V_R 300 metres, check your minima.*

3 - Ld - PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Procédures LVP au décollage

Avec AMCGS

 Rapidair 3 2 4 5, R_V_R 400 mètres, 300 mètres, 600 mètres, piste 2 3, autorisé décollage, vent calme.

 Piste 2 3, autorisé décollage, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, R_V_R 400 metres, 300 metres, 600 metres, runway 2 3, cleared for take-off, wind calm.

 Runway 2 3, cleared for take-off, Rapidair 3 2 4 5.

Sans AMCGS

 Rapidair 3 2 4 5, R_V_R 400 mètres, 300 mètres, 600 mètres, piste 2 3, autorisé décollage, vent calme, rappelez après envol.

 Autorisé décollage piste 2 3, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, R_V_R 400 metres, 300 metres, 600 metres, runway 2 3, cleared for take-off, wind calm, report airborne.

 Runway 2 3, cleared for take-off, Rapidair 3 2 4 5.

3 - Le - PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)

HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- En cas de mauvais fonctionnement des aides nécessaires aux opérations de Catégorie II ou III, l'ATIS ou le contrôleur transmet au pilote le message suivant :

 Approche catégorie III piste 2 3 impossible cause I_L_S en panne, approche catégorie I seulement

Category III approach runway 2 3 not available due I_L_S unserviceable, category I approach only

3 - M - VFR SPÉCIAL

3 - M1 - DÉPART

E XPRESSIONS

✈ Départ V_F_R spécial
Special V_F_R departure

🗣 Prévoyez envol 1 0 2 0, trafic I_F_R
à l'arrivée
Expect airborne time 1 0 2 0, I_F_R
traffic arriving

🗣 Prévoyez 1 0 minutes de délai
Expect 1 0 minutes delay

E XEMPLES

✈ Saint-Ex Sol, F B X, demandons départ V_F_R spécial.

🗣 F B X, départ V_F_R spécial S A 1, 1000 pieds, transpondeur 5 4 1 0, roulez point d'attente piste 3 6 gauche.

✈ Roulons point d'attente piste 3 6 gauche, S A 1, 1000 pieds, transpondeur 5 4 1 0, F B X.

✈ Saint-Ex Ground, F B X, requesting special V_F_R departure.

🗣 F B X special V_F_R departure S A 1, 1000 feet, squawk 5 4 1 0, taxi holding point runway 3 6 left.

✈ Taxiing holding point runway 3 6 left, S A 1, 1000 feet, squawking 5 4 1 0, F B X.

✈ Saint-Ex Sol, F B X, demandons départ V_F_R spécial.

🗣 F B X, négatif, visibilité inférieure à 1500 mètres.

✈ Reçu, F B X.

✈ Saint-Ex Ground, F B X, requesting special V_F_R departure.

🗣 F B X, negative, visibility less than 1500 metres.

✈ Roger, F B X.

3 - M - VFR SPÉCIAL

3 - M2 - ARRIVÉE

E XPRESSIONS

✈ Arrivée V_F_R spécial
Special V_F_R arrival

👂 Attendez à vue 1 0 minutes verticale E
Hold visual 1 0 minutes over E

✈ Attendons verticale E
Holding over E

E XEMPLE

✈ Montpellier Tour, F B X, demandons arrivée V_F_R spécial.

👂 F B X, arrivée V_F_R spécial N A 1, 1000 pieds, transpondeur 5 4 2 0, rappelez N.

✈ Arrivée V_F_R spécial N A 1, 1000 pieds, transpondeur 5 4 2 0, rappellerons N, F B X.

✈ Montpellier Tower, F B X, requesting special V_F_R arrival.

👂 F B X, special V_F_R arrival N A 1, 1000 feet, squawk 5 4 2 0, report N.

✈ Special V_F_R arrival N A 1, 1000 feet, squawking 5 4 2 0, will report N, F B X.

3 - M - VFR SPÉCIAL

3 - M3a - TRANSIT

E XPRESSIONS

✈ Transit V_F_R spécial
Special V_F_R transit

P HRASÉOLOGIE DE BASE

Le transit s'effectue sur un (des) itinéraire(s) publié(s).

✈ Blagnac Tour, F B X, demandons transit V_F_R spécial, 2000 pieds, de W à E via verticale aérodrome, W à 5 2.

🗣 F B X, transitez V_F_R spécial, W A 1, verticale aérodrome, E A 1, 2000 pieds, rappelez W.

✈ Transitons W A 1, verticale aérodrome, E A 1, 2000 pieds, rappellerons W, F B X.

✈ Blagnac Tower, F B X, requesting special V_F_R transit, 2000 feet, from W to E via over airfield, W time 5 2.

🗣 F B X, transit special V_F_R, W A 1, over airfield, E A 1, 2000 feet, report W.

✈ Transiting W A 1, over airfield, E A 1, 2000 feet, will report W, F B X.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Le transit s'effectue hors itinéraire publié.

✈ **Lille Tour, F B X, demandons transit V_F_R spécial, 1800 pieds, Hénin Armentières, Hénin à 5 2.**

📞 **F B X, transitez V_F_R spécial, 1800 pieds, Hénin Armentières direct, rappelez Hénin.**

✈ **Hénin Armentières, 1800 pieds, rappellerons Hénin, F B X.**

✈ *Lille Tower, F B X, requesting special V_F_R transit, 1800 feet, from Hénin to Armentières direct, Hénin time 5 2.*

📞 *F B X, transit special V_F_R, 1800 feet, Hénin Armentières, report Hénin.*

✈ *Hénin Armentières, 1800 feet, will report Hénin F B X.*

3 - N - TRANSIT VFR

E MPLOI

Transit dont la trajectoire interfère avec un IFR.

P HRASÉOLOGIE DE BASE

✈ **Blagnac Tour, F B X, demandons transit V F R, 2000 pieds, de W H à E N, estimons W à 5 2.**

🎧 **F B X, transitez via W H, W D, puis E N, maintenez 2000 pieds, et rappelez avant W D.**

✈ **Reçu, transitons via W H, W D, puis E N, maintenons 2000 pieds, et rappellerons avant W D, F B X.**

✈ *Blagnac Tower, F B X, requesting V F R transit, 2000 feet from W H to E N, estimating W at 5 2.*

🎧 *F B X, transit via W H, W D, then E N, maintain 2000 feet and report before W D.*

✈ *Roger, transiting via W H, W D, then E N, maintaining 2000 feet, will call back before W D, F B X.*

puis

✈ **Approchons W D, F B X.**

🎧 **F B X, avez-vous visuel sur un Airbus 3 2 0 au départ ?**

✈ *Approaching W D, F B X.*

🎧 *F B X, do you have visual contact with Airbus 3 2 0 departing ?*

3 - N - TRANSIT VFR

Si contact visuel

 **Affirm, Airbus 3 2 0 en vue, F B X.**

 **F B X, poursuivez transit vers E N, rappelez E N pour quitter.**

 **Affirm, Airbus 3 2 0 in sight F B X.**

 **F B X, continue transit E N, report E N to leave.**

Si pas de contact visuel

 **Négatif, pas de contact visuel, F B X.**

 **F B X, faites un 360 de retardement à W D, je vous rappelle pour poursuivre.**

puis le départ passé

 **F B X, poursuivez transit vers E N, rappelez E N pour quitter.**

 **Poursuivons transit vers E N, rappellerons E N pour quitter, F B X.**

 **Negative, no visual contact, F B X.**

 **F B X, make a 3 60 delaying action at W D, I call you back to continue.**

puis le départ passé

 **F B X, continue transit E N, report E N to leave.**

 **Continuing transit E N, reporting E N to leave, F B X.**



**CHAPITRE 4
FRÉQUENCES**

4 - A - ÉNONCIATION DES FRÉQUENCES TRANSMISSION - CAS GÉNÉRAL

EXPRESSIONS

 Rapidair 3 2 4 5, contactez Reims 1 3 4, 0 5 0.

 Reims 1 3 4, 0 5 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, contact Reims 1 3 4, 0 5 0.

 Reims 1 3 4, 0 5 0, Rapidair 3 2 4 5.

4 - B - MODE A 8,33 KHZ D'ESPACEMENT

E XPRESSIONS



Confirmez 8 33
 Confirm 8 point 3 3



Affirme 8 33
 Affirm 8 point 3 3



Négatif, 8 33
 Negative, 8 point 3 3



Négatif, exemption 8 33
 Negative, 8 point 3 3 exempted



Confirmez exemption 8 33?
 Confirm 8 point 3 3 exempted



Affirme exemption 8 33
 Affirm 8 point 3 3 exempted



Annoncez statut d'exemption
 Report 8 point 3 3 exemption status



...cause obligation 8 33
 ...due 8 point 3 3 requirement



Confirmez U_H_F
 Confirm U_H_F

**CHAPITRE 5
EMPLOI DU SYSTÈME DE
SURVEILLANCE ATS**

5 - Aa - UTILISATION DU TRANSPONDEUR

E MPLOI

- Utilisé pour assigner un code transpondeur.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il vérifie la cohérence de l'information reçue.

P I L O T E

- Il affiche le code assigné.

P HRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, transpondeur 1 7 4 1.

 Transpondeur 1 7 4 1, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, squawk 1 7 4 1.

 Squawk 1 7 4 1, Rapidair 3 2 4 5.

5 - Ab - UTILISATION DU TRANSPONDEUR

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- La fonction SPI peut être employée pour identification.

 **Rapidair 3 2 4 5, transpondeur ident.**

 **Transpondeur ident, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, squawk ident.**

 **Squawk ident, Rapidair 3 2 4 5.**

- Le code observé sur l'écran de visualisation est différent de celui assigné. S'il s'agit d'un dysfonctionnement technique, le pilote peut être invité à changer de code ou à arrêter le transpondeur.

 **Rapidair 3 2 4 5, confirmez transpondeur 1 7 4 1.**

 **Transpondeur 1 7 4 1, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5, confirm squawk 1 7 4 1.**

 **Squawk 1 7 4 1, Rapidair 3 2 4 5.**

5 - Ab - UTILISATION DU TRANSPONDEUR

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- L'indicatif plan de vol AID (Aircraft IDentification) a été mal renseigné par le pilote.

 Rapidair 3 2 4 5, entrez de nouveau indicatif plan de vol.

 Entrons de nouveau indicatif plan de vol, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, re-enter aircraft identification.

 We re-enter aircraft identification, Rapidair 3 2 4 5.

- Le contrôleur vérifie un écart entre le « niveau sélectionné » et le niveau autorisé.

 Rapidair 3 2 4 5, vérifiez le niveau sélectionné. Le niveau autorisé est 2 8 0.

 Corrigeons niveau 2 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, check selected level. Cleared level is 2 8 0.

 We correct level 2 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

5 - Ab - UTILISATION DU TRANSPONDEUR

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Pour un avion stable, l'indication de niveau observée sur l'écran de visualisation est différente du niveau assigné à l'aéronef et l'erreur se situe en dehors des limites de tolérance approuvée (± 300 pieds). Le contrôleur le signifie au pilote.

 Rapidair 3 2 4 5, vérifiez calage altimétrique et confirmez votre niveau.

 Calage 1 0 1 3, niveau 2 6 0, Rapidair 3 2 4 5.

Après vérification, si le décalage persiste

 Rapidair 3 2 4 5, arrêtez mode C, indication erronée.

 Arrêtons mode C, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, check altimeter setting and confirm level.

 Setting 1 0 1 3, level 2 6 0, Rapidair 3 2 4 5.

Après vérification, si le décalage persiste

 Rapidair 3 2 4 5, stop mode C, wrong indication.

 Stopping C mode, Rapidair 3 2 4 5.



5 - Ac - UTILISATION DU TRANSPONDEUR

EXPRESSIONS

 Je ne reçois pas votre transpondeur
Squawk not received

 Passez sur le second ensemble
Switch to second set

 Transpondeur standby
Squawk standby

 Pas de transpondeur
Negative transponder

 Arrêtez Transpondeur
Stop Squawk

 Arrêtez transmission A_D_S_B
Stop A_D_S_B transmission

Remarque : Le transpondeur mode S et l'ADS-B ne pourront peut-être pas fonctionner de façon indépendante dans tous les aéronefs (par exemple lorsque l'ADS-B est assuré uniquement au moyen de squitters 1090MHz émis par le transpondeur). En pareil cas, des aéronefs pourraient ne pas être en mesure de donner suite à des instructions de l'ATC concernant le fonctionnement de l'ADS-B.

5 - Ba - GUIDAGE

EMPLOI

- Utilisé pour fournir aux aéronefs des caps spécifiés permettant :
 - d'établir un minimum de séparation radar,
 - d'optimiser les trajectoires,
 - de réguler les flux,
 - de guider un aéronef vers un point à partir duquel le pilote peut exécuter lui-même l'approche finale,
 - de guider un aéronef vers un point où une approche à vue peut être effectuée.

ACTIONS**C O N T R Ô L E U R**

- Il informe le pilote de la raison de la manœuvre et, en fin de guidage, il lui indique qu'il doit reprendre la navigation par ses propres moyens vers un point notifié explicitement ou implicitement.

P I L O T E

- Il collationne le message en indiquant son nouveau cap.
- En fin de guidage, il reprend la navigation à son compte.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, tournez à gauche 2 0 degrés pour séparation.

 Tournons à gauche 2 0 degrés, nouveau cap 3 4 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, reprenez votre navigation, direct "DIN".

 Direct "DIN", Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, turn left 2 0 degrees for spacing.

 Turning left 2 0 degrees, new heading 3 4 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, resume own navigation direct "DIN".

 Direct "DIN", Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, tournez à gauche cap 0 7 0, interceptez I_L_S piste 0 4.

 Tournons à gauche cap 0 7 0, interceptons I_L_S piste 0 4, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, turn left heading 0 7 0, intercept I_L_S runway 0 4.

 Turning left heading 0 7 0, intercepting I_L_S runway 0 4, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, tournez à gauche cap 0 7 0, interceptez l'axe d'approche final R_NAV piste 0 4.

 Tournons à gauche cap 0 7 0, interceptons l'axe d'approche final R_NAV piste 0 4, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, turn left heading 0 7 0, intercept R_NAV final approach course runway 0 4.

 Turning left heading 0 7 0, intercepting R_NAV final approach course runway 0 4, Rapidair 3 2 4 5.

5 - Bb - GUIDAGE

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Le contrôleur guide l'aéronef pour intercepter une STAR.

 Rapidair 3 2 4 5, tournez à droite cap 0 5 0, interceptez radiale 3 6 0 "CHW", arrivée "CHW" 1 W.

 Tournons à droite cap 0 5 0, intercepterons radiale 3 6 0 "CHW", arrivée "CHW" 1 W, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, turn right heading 0 5 0, intercept "CHW" 3 6 0 radial, "CHW" 1 W arrival.

 Turning right heading 0 5 0, will intercept "CHW" 3 6 0 radial, "CHW" 1 W arrival, Rapidair 3 2 4 5.

- Le contrôleur guide l'aéronef pour rejoindre un PDR ou une voie aérienne.

 Rapidair 3 2 4 5, tournez à droite cap 0 5 0 jusqu'à intercepter la route B 2.

 Tournons à droite cap 0 5 0, intercepterons la route B 2, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, turn right heading 0 5 0 until you intercept airway B 2.

 Turning right heading 0 5 0, will intercept airway B 2, Rapidair 3 2 4 5.

- Le contrôleur demande initialement au pilote quel est son cap.

 Rapidair 3 2 4 5, indiquez votre cap.

 Cap 3 6 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Reçu, Rapidair 3 2 4 5, tournez à gauche cap 3 4 0 pour séparation.

 Tournons à gauche cap 3 4 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, reprenez votre navigation, direct "DIN".

 Direct "DIN", Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, report heading.

 Heading 3 6 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Roger, Rapidair 3 2 4 5, turn left heading 3 4 0 for spacing.

 Turning left heading 3 4 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, resume own navigation, direct "DIN".

 Direct "DIN", Rapidair 3 2 4 5.

- À la fin du guidage, le pilote demande une assistance radar pour reprendre sa navigation.

 Rapidair 3 2 4 5, reprenez votre navigation, direct BARLU.

 Direct BARLU, demandons route et distance, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, route 0 2 5, distance 1 2 4 nautiques.

 Route 0 2 5, distance 1 2 4 nautiques, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, resume own navigation, direct BARLU.

 Direct BARLU, requesting track and range, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, track 0 2 5, range 1 2 4 miles.

 Track 0 2 5, range 1 2 4 miles, Rapidair 3 2 4 5.

5 - C - MODIFICATION DE CAP

EMPLOI

- Clairance modifiant un cap.

ACTIONS

CONTRÔLEUR

- Il utilise les expressions "stoppez/stop" et "poursuivez / continue turn".

PILOTE

- Il exécute la clairance.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Le contrôleur limite l'altération de cap déjà engagée

 Rapidair 3 2 4 5, stoppez le virage, cap 0 3 0.

 Stoppons le virage, cap 0 3 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, stop turn heading 0 3 0.

 Stopping turn heading 0 3 0, Rapidair 3 2 4 5.

Le contrôleur augmente l'altération de cap déjà engagée

 Rapidair 3 2 4 5, poursuivez le virage, cap 0 7 0.

 Nouveau cap 0 7 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, continue turn heading 0 7 0.

 New heading 0 7 0, Rapidair 3 2 4 5.

5 - Da - VOCABULAIRE ASSOCIÉ À L'EMPLOI D'UN SYSTEME DE SURVEILLANCE ATS

EXPRESSIONS

a) Identification

 Pour identification, tournez à gauche 3 0 degrés
For identification, turn left 3 0 degrees

 Tournons à gauche 3 0 degrés, nouveau cap 3 3 0
Turning left 3 0 degrees, new heading 3 3 0

 Non identifié
Not identified

 Pour identification, tournez à gauche cap 0 3 0
For identification, turn left heading 0 3 0

b) Fonction guidage en approche

 Voulez-vous un guidage ?
Do you want vectors?

 Demandons guidage
Request vectors

 Guidage I_L_S piste 2 8
Vectoring I_L_S runway 2 8

 Guidage approche R_NAV piste 2 8
Vectoring R_NAV approach runway 2 8

 Guidage approche VOR piste 2 8
Vectoring V_O_R approach runway 2 8

 1 5 nautiques du toucher des roues
1 5 miles from touchdown

5 - Db - VOCABULAIRE ASSOCIÉ À L'EMPLOI D'UN SYSTEME DE SURVEILLANCE ATS

EXPRESSIONS

 Vous allez intercepter le localizer à 8 nautiques du seuil
You will intercept localizer, 8 miles from threshold

 Demandons interception du localizer à 1 5 nautiques
Requesting to intercept localizer at 1 5 miles

 Vous allez intercepter l'axe d'approche finale à 8 nautiques du seuil
You will intercept final approach course 8 miles from threshold

 Demandons interception de l'axe d'approche finale à 1 5 nautiques
Requesting to intercept final approach course at 1 5 miles

 Rappelez établi 1_L_S piste 2 8
Report established 1_L_S runway 2 8

 Rappelez établi sur le localizer
Report established on localizer

 Rappelez établi axe d'approche finale piste 2 8
Report established final approach course runway 2 8

 Rappelez établi sur le glide
Report established on glide path

Remarque : L'identification de la piste est mentionnée en cas d'approches parallèles ou en cas de doute.

5 - Dc - VOCABULAIRE ASSOCIÉ À L'EMPLOI D'UN SYSTEME DE SURVEILLANCE ATS

E XPRESSIONS

-  Trafic, 11 heures, 3 nautiques,
finale piste parallèle, A_T_R
*Trafic, 11 o'clock, 3 miles, final
parallel runway, A_T_R*
-  Maintenez 4000 pieds jusqu'à l'in-
terception du glide
*Maintain 4000 feet until glide path
interception*
-  Ce cap vous fera croiser le localizer
*This heading will take you through
the localizer*
-  Je vous fais croiser l'axe d'ap-
proche finale
*Taking you through the final
approach course*
-  Votre cap est correct
Heading is good

c) Changement de cap

-  Volez au cap 3 1 0
Fly heading 3 1 0
-  Tournez à gauche cap 3 1 0
Turn left heading 3 1 0
-  Continuez cap actuel
Continue present heading
-  Stoppez le virage cap 0 9 0
Stop turn heading 0 9 0
-  Poursuivez le virage cap 3 4 0
Continue turn heading 3 4 0
-  Quittez MERLU cap 3 1 0
Leave MERLU heading 3 1 0

 Continuons cap 3 1 0
Continuing heading 3 1 0

5 - Dd - VOCABULAIRE ASSOCIÉ À L'EMPLOI D'UN SYSTEME DE SURVEILLANCE ATS

XPRESSIONS

d) Raisons des instructions

 Pour séquençement
For sequencing

 Pour retardement
For delaying action

 Pour séparation
For spacing

 Pour vent arrière
For downwind

 Pour base
For base

 Pour finale
For final

e) Fin du guidage radar

 Reprenez votre navigation
Resume own navigation



CHAPITRE 6
SERVICE D'INFORMATION DE VOL

6 - A - INFORMATION DE VOL

Ce chapitre contient des exemples de phraséologie pour transmettre des renseignements aux pilotes dans le cadre du service d'information de vol.

6 - A - INFORMATION DE VOL**6 - A1a - RENSEIGNEMENTS OBLIGATOIREMENT TRANSMIS**

Renseignements SIGMET portant sur une partie de la route correspondant à une heure de vol de l'aéronef, à communiquer sur l'initiative de l'organisme au sol.

 **Rapidair 3 2 4 5, renseignement SIGMET, givrage modéré à fort entre niveau 9 0 et niveau 1 3 0 sur votre route.**

 *Rapidair 3 2 4 5, SIGMET report, moderate to severe icing between level 9 0 and level 1 3 0 on your route.*

 **Rapidair 3 2 4 5, un pilote signale du givrage modéré à fort entre niveau 9 0 et niveau 1 3 0 sur votre route.**

 *Rapidair 3 2 4 5, pilot reports moderate to severe icing between level 9 0 and level 1 3 0 on your route.*

6 - A - INFORMATION DE VOL

6 - A1b - RENSEIGNEMENTS OBLIGATOIREMENT TRANSMIS

Renseignements concernant toute activité volcanique pré-éruptive, toute éruption volcanique.

 **Rapidair 3 2 4 5, éruption volcanique en cours au Piton de la Fournaise.**

 *Rapidair 3 2 4 5, volcano erupting at Piton de la Fournaise.*

Renseignements concernant la présence de cendres volcaniques avec SIGMET en cours, sans fermeture d'espace décidée.

 **Rapidair 3 2 4 5, renseignement SIGMET, nuages de cendres volcaniques entre niveau 200 et niveau 3 5 0 sur votre route, pas de restrictions particulières.**

 *Rapidair 3 2 4 5, SIGMET report, volcanic ash cloud between level 200 and level 3 5 0 on your route, no specific ATC restrictions.*

Renseignements concernant la présence de cendres volcaniques sans SIGMET en cours

 **Rapidair 3 2 4 5, pas de SIGMET de nuage de cendres volcaniques en cours dans la FIR Brest.**

 *Rapidair 3 2 4 5, no volcanic ash cloud SIGMET valid in Brest Flight Information Region.*

6 - A - INFORMATION DE VOL

6 - A2 - ÉTAT DE FONCTIONNEMENT DES AIDES A LA NAVIGATION AÉRIENNE

Renseignements sur les modifications de l'état de fonctionnement des aides à la navigation devant être utilisées par l'aéronef.

 **Rapidair 3 2 4 5, V_O_R "PTV" en panne.**

 *Rapidair 3 2 4 5, "PTV" V_O_R unserviceable.*

6 - A - INFORMATION DE VOL

6 - A3 - AUTRES RENSEIGNEMENTS

Renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et notamment de l'état de fonctionnement des installations, des aides à l'atterrissage et des services connexes, de l'état de l'aire de manœuvre quand ses caractéristiques sont modifiées en particulier par la présence de neige, de verglas ou d'une épaisseur significative d'eau et renseignements sur la présence d'oiseaux sur un aérodrome et au voisinage de celui-ci.

 **Rapidair 3 2 4 5, activité aviaire au seuil piste 0 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, bird hazard threshold runway 0 5.*

Renseignements sur l'activité des zones dangereuses et réglementées.

 **Rapidair 3 2 4 5, R 1 6 2 active.**

 *Rapidair 3 2 4 5, restricted area 1 6 2 active.*

 **Bordeaux, Rapidair 3 2 4 5, est-ce que la R 1 6 2 est active?**

 **Rapidair 3 2 4 5, affirme.**

 **Bordeaux, Rapidair 3 2 4 5, is restricted area 1 6 2 active?**

 **Rapidair 3 2 4 5, affirm.**

Renseignements sur l'absence d'inspection de piste.

 **Rapidair 3 2 4 5, inspection de piste 0 5 non effectuée.**

 *Rapidair 3 2 4 5, runway inspection 0 5 not conducted.*

6 - A - INFORMATION DE VOL

6 - A4 - VOLS VFR - CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES SUR LA ROUTE

Pour les vols VFR, sur demande du pilote, renseignements disponibles sur les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions risquent de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue.

 **Rapidair 3 2 4 5, cumimbs signalés dans la région de Montauban.**

 *Rapidair 3 2 4 5, C_Bs reported in the vicinity of Montauban.*

 **Rapidair 3 2 4 5, un pilote signale des conditions météorologiques défavorables au voisinage de Montauban.**

 *Rapidair 3 2 4 5, pilot reports adverse weather conditions in the vicinity of Montauban.*

6 - A - INFORMATION DE VOL**6 - A5 - RENSEIGNEMENTS TRANSMIS SUR DEMANDE DU PILOTE**

Renseignements sur les conditions météorologiques observées ou prévues sur les aéroports de départ, de destination ou de décollage.

 **Toulouse, Rapidair 3 2 4 5, demandons la météo de Pau.**

 **Rapidair 3 2 4 5, stand by.**

 **Toulouse, Rapidair 3 2 4 5, requesting Pau present weather.**

 **Rapidair 3 2 4 5, stand by.**

6 - A - INFORMATION DE VOL

6 - A6 - RISQUE DE COLLISION

Renseignements sur un aéronef dont la présence est connue et qui pourrait constituer un risque de collision pour l'aéronef informé dans les espaces C, D, E, F et G.

Sans système de surveillance ATS

 Rapidair 3 2 4 5, trafic convergent, route 1 8 0, estimant Montauban à 5 2, Cessna 1 7 2, même altitude.

 Roger, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, closing traffic, track 1 8 0, estimating Montauban time 5 2, Cessna 1 7 2, same altitude.

 Roger, Rapidair 3 2 4 5.

Avec emploi d'un système de surveillance ATS

 Rapidair 3 2 4 5, trafic lent, inconnu, 1 heure, 8 nautiques, route nord-est, altitude inconnue.

 Trafic en vue, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, unknown slow moving traffic, 1 o'clock, 8 miles, routeing north-east, unknown altitude.

 Traffic in sight, Rapidair 3 2 4 5.

6 - A - INFORMATION DE VOL**6 - A7a - RISQUE DE COLLISION, SUGGESTION DE MANŒUVRE A LA DEMANDE DU PILOTE****C** ONDITIONS D'UTILISATION

- Un pilote en vol IFR ou VFR évoluant dans un espace de classe D peut demander au contrôleur une suggestion de manœuvre d'évitement.

P HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE :

 Rapidair 3 2 4 5, trafic lent, inconnu, 1 heure, 8 nautiques, route nord-est, altitude inconnue.

 Pas visuel sur le trafic, demandons suggestion de manœuvre, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, je vous suggère de tourner à droite 2 0 degrés.

 Tournons à droite 2 0 degrés, nouveau cap 3 2 0, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, unknown slow moving traffic, not identified, 1 o'clock, 8 miles, routeing north-east, unknown altitude.

 Traffic not in sight, requesting suggestion for manœuvre, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, I suggest turn right 2 0 degrees.

 Turning right 2 0 degrees, new heading 3 2 0, Rapidair 3 2 4 5.

6 - A - INFORMATION DE VOL**6 - A7b - RISQUE DE COLLISION, SUGGESTION DE MANŒUVRE A L'INITIATIVE DU CONTROLEUR****C** ONDITIONSD'UTILISATION

- La suggestion de manœuvre d'évitement à l'initiative du contrôleur en espace aérien contrôlé de classe D ou E constitue un outil secondaire de résolution des conflits lorsque la délivrance d'informations de trafic ne permet pas l'acquisition visuelle par les pilotes, en cas de trajectoires conflictuelles pouvant rapidement dériver vers un risque de collision.

P HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE :

 Rapidair 3 2 4 5, trafic 2 heures, 1 2 nautiques, convergent, S_F 3 4, même niveau, assurez votre séparation.

 Pas visuel sur le trafic, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, je vous suggère de monter niveau 7 0.

 Montons niveau 7 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, dégagé du trafic.

 Rapidair 3 2 4 5, traffic 2 o'clock, 1 2 miles, closing, S_F 3 4, same level, maintain own separation.

 Traffic not in sight, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, I suggest climb level 7 0.

 Climbing level 7 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

 Rapidair 3 2 4 5, clear of traffic.



6 - Ba - ATIS

- la fourniture systématique du point de rosée et du QFE n'est plus obligatoire. Il faut néanmoins les fournir à la demande du pilote.

E XEMPLE

- Bonjour, ici Mérignac
- Information E
- Enregistrée à 0 8 0 2 U_T_C
- Approche I_L_S piste 2 3
- Piste en service 2 3
- Piste mouillée, freinage bon
- Niveau de transition 6 0
- Piste 2 9 fermée cause travaux
- I_L_S piste 2 9 en maintenance
- Activité planeurs à Saucats du sol à 4500 pieds
- Vent 2 9 0 degrés 4 nœuds, maximum 1 0 nœuds
- Visibilité 9 kilomètres
- Nuages peu 1500 pieds, fragmenté 4600 pieds
- Température 1 0
- Q_N_H 1 0 2 2
- Tendence NOSIG
- Informez Mérignac dès le premier contact que vous avez reçu l'information E.

6 - Ba - ATIS

E XEMPLE

- *Good morning, this is Mérignac*
- *Information E*
- *Recorded at 0 8 0 2 U_T_C*
- *I_L_S approach runway 2 3*
- *Runway in use 2 3*
- *Runway wet, braking action good*
- *Transition level 6 0*
- *Runway 2 9 closed due work in progress*
- *I_L_S runway 2 9 under maintenance*
- *Glider activity over Saucats 4500 feet and below*
- *Wind 2 9 0 degrees, 4 knots, maximum 1 0 knots*
- *Visibility 9 kilometres*
- *Clouds few 1500 feet, broken 4600 feet*
- *Temperature 1 0*
- *Q_N_H 1 0 2 2*
- *Trend NOSIG*
- *Inform Mérignac on initial contact you have received information E.*

6 - Bb - ATIS


 The logo consists of a teal circle containing a white letter 'E', followed by the word 'XPRESSIONS' in a teal, sans-serif font.

Conditions significatives à la surface de la piste :

Piste mouillée
Runway wet

Piste humide
Runway damp

Piste inondée
Runway flooded

Piste déneigée
Runway snow removed

Piste contaminée
Contaminated runway

Piste couverte de plaques de neige sèche
Runway covered with patches of dry snow

Piste traitée
Runway treated

Flaques d'eau
Water patches

Neige tassée
Compacted snow

Neige fondante
Slush

Neige fondante gelée
Frozen slush

Neige mouillée
Wet snow

Glace recouverte de neige
Snow with ice underneath

Ornières et arêtes gelées
Frozen ruts and ridges

Congères
Snow drifts

Glace
Ice

6 - Bb - ATIS



Aides visuelles et radioélectriques - Présence d'oiseaux :

PAPI en panne

PAPI unserviceable

Balisage voie de circulation

Taxiway lighting

Péril aviaire

Bird hazard

Balisage lumineux

Lighting

Pas de secours électrique

Secondary power supply not available

Effaroucheur en panne

Bird scaring system unserviceable

Portée visuelle de piste (RVR) :

R_V_R disponible sur fréquences de contrôle

R_V_R available on control frequencies

Procédures L_V_P en vigueur, vérifiez vos minima

Low visibility procedures in force, check your minima

R_V_R inférieure à...

R_V_R less than...

Temps présent :

Pluie

Rain

Averse de pluie

Rain shower

Neige

Snow

Tempête de neige

Snow storm

Pluie forte

Heavy rain

Pluie se congelant

Freezing rain

Neige forte

Heavy snow

Brume

Mist

EXPRESSIONS

Temps présent (suite)

Bruine <i>Drizzle</i>	Bruine givrante <i>Freezing drizzle</i>
Brouillard <i>Fog</i>	Brouillard mince <i>Shallow fog</i>
Brouillard par bancs <i>Fog patches</i>	Brouillard givrant <i>Freezing fog</i>
Fumée <i>Smoke</i>	Orage <i>Thunderstorm</i>
Grain <i>Squall</i>	Grésil <i>Light hail</i>
Grêle <i>Hail</i>	Grêle forte <i>Heavy hail</i>

Quantité de nuages bas et type (si cumulonimbus) :

Peu <i>Few</i>	Épars <i>Scattered</i>
Fragmenté <i>Broken</i>	Couvert <i>Overcast</i>
Cumulus bourgeonnant <i>Towering cumulus</i>	Ciel clair <i>Sky clear</i>

Phénomènes météorologiques significatifs :

Turbulence <i>Turbulence</i>	Cisaillement <i>Windshear</i>
Givrage modéré <i>Moderate icing</i>	

En cas d'indisponibilité ou doute sur le paramètre de visibilité horizontale, utiliser :
Données estimées depuis la tour, finale piste 3 1, visibilité 2000 mètres et bancs de brouillard

Estimated data from tower, final runway 3 1, visibility 2000 metres and fog patches

CHAPITRE 7
ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES



7 - A - HÉLICOPTÈRES

- Phraséologie spécifique aux hélicoptères.

EXPRESSIONS

Roulage ou Translation :

Se déplacer en roulage

Ground taxi

Faire une translation / Translater

Air taxi

Faire une translation latérale

Make a side step

Décollage :

Décollage vertical

Lift-off

Atterrissage :

Faire un stationnaire

Make a stationary flight

7 - Ba - ACTIVITÉ DE VOLTIGE

EMPLOI

- Utilisée dans le cadre de l'exécution de manœuvres de voltige.
- L'accord préalable de l'autorité aéronautique locale est nécessaire pour se livrer à des exercices de voltige.

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

- Il s'assure de l'existence d'un axe ou secteur de voltige.
- Il vérifie la conformité de la demande du pilote par rapport aux caractéristiques de l'axe ou du secteur.

P I L O T E

- Il se conforme aux termes de l'accord préalable.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

✈ **Montpellier, F B X, demandons voltige à Frontignan entre 3000 et 4000 pieds.**

🎧 **F B X, transpondeur Z 0 4 Z, rappelez prêt à évoluer.**

✈ **Transpondeur Z 0 4 Z, prêts à évoluer, F B X.**

🎧 **F B X, rappelez évolutions terminées.**

✈ **Rappellerons évolutions terminées, F B X.**

puis

✈ **Montpellier, F B X, évolutions terminées.**

🎧 **F B X, reçu.**

✈ **Montpellier, F B X, requesting aerobatics over Frontignan between 3000 and 4000 feet.**

🎧 **F B X, squawk Z 0 4 Z, report ready to perform aerobatics.**

✈ **Squawking Z 0 4 Z, ready to perform aerobatics, F B X.**

🎧 **F B X, report aerobatics terminated.**

✈ **Will report aerobatics terminated, F B X.**

puis

✈ **Montpellier, F B X, aerobatics terminated.**

🎧 **F B X, roger.**

7 - Bb - ACTIVITÉ DE VOLTIGE

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Le contrôleur peut demander au pilote de différer son activité pour raison de trafic.

✈ **Montpellier, F B X, demandons voltige à Frontignan entre 3000 et 4000 pieds.**

🎧 **F B X, transpondeur 7 0 4 Z, prévoyez 5 minutes de délai, cause trafic.**

✈ **Transpondeur 7 0 4 Z, délai 5 minutes, F B X.**

✈ *Montpellier, F B X, requesting aerobatics over Frontignan between 3000 and 4000 feet.*

🎧 *F B X, squawk 7 0 4 Z, expect 5 minutes delay due traffic.*

✈ *Squawking 7 0 4 Z, 5 minutes delay, F B X.*

7 - C - ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR

7 - C1a - PARACHUTAGE EN VFR EN ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Le largueur doit obtenir en temps réel l'autorisation du contrôle pour pénétrer dans l'espace aérien contrôlé.
- L'organisme de contrôle peut limiter le niveau auquel s'effectue le largage.
- L'organisme de contrôle peut demander au pilote de différer ou d'annuler son activité pour raison de trafic.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il s'assure de l'existence d'une activité publiée à l'AIP ou protégée par NOTAM.
- Il vérifie la conformité de la demande du pilote par rapport aux caractéristiques de l'activité publiée.

P I L O T E

- Il se conforme aux termes de l'accord préalable du protocole et suit les directives qui peuvent lui être données par l'organisme de contrôle.
- Il doit demander et obtenir une autorisation pour larguer.

7 - C - ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR

7 - C1b - PARACHUTAGE EN VFR EN ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ

E XEMPLE

L'avion largueur évolue en classe G jusqu'au niveau 65, puis en classe D au-dessus.

✈ Paris bonjour, F B G B X, en montée vers le niveau 6 5, demandons à monter niveau 1 3 5 pour largage para.

🗣 F B G B X bonjour, transpondeur Z 0 Z 1, montez niveau 1 3 5, rappelez à 1 minute du largage.

✈ Transpondeur Z 0 Z 1, je monte niveau 1 3 5, je rappellerai à 1 minute du largage, F B X.

✈ Paris good morning, F B G B X, climbing level 6 5, request to climb level 1 3 5 to drop.

🗣 F B G B X good morning, squawk Z 0 Z 1, climb level 1 3 5, report 1 minute before dropping.

✈ Squawk Z 0 Z 1, climbing level 1 3 5, I'll report 1 minute before dropping, F B X.

puis

✈ Paris, F B X, à 1 minute du largage.

🗣 F B X, largage approuvé, rappelez fin de largage.

✈ Paris, F B X, fin du largage.

🗣 F B X, rappelez passant le niveau 6 5 en descente.

✈ Paris, F B X, je passe le niveau 6 5 en descente.

🗣 F B X, reçu, vous pouvez quitter la fréquence, au revoir.

✈ Paris, F B X, 1 minute before dropping.

🗣 F B X, dropping approved, report dropping completed.

✈ Paris, F B X, dropping completed.

🗣 F B X, report passing level 6 5 descending.

✈ Paris, F B X, passing level 6 5 descending.

🗣 F B X, roger, you may leave frequency, good bye.

7 - C - ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR

7 - C1c - PARACHUTAGE EN VFR EN ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ

E XEMPLE

Le largage doit être limité en niveau

 **F B X, cause trafic, stoppez la montée niveau 1 1 5 pour largage, rappelez à 1 minute.**

 **F B X, je stoppe la montée niveau 1 1 5 pour larguer, je rappellerai à 1 minute.**

 *F B X, due traffic, stop climb level 1 1 5 to drop, report 1 minute before dropping.*

 *Stopping climb level 1 1 5 to drop, I'll report 1 minute before dropping, F B X.*

Le trafic ne permet pas d'approuver le largage

 **Paris, F B X, à 1 minute du largage.**

 **F B X, cause trafic, attendez à vue verticale du terrain de Nevers, je vous rappelle pour larguer.**

 *Paris, F B X, 1 minute before dropping.*

 *F B X, due traffic, hold visual over Nevers airfield, I call you back to drop.*



7 - C - ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR**7 – C2 – PARACHUTAGE EN VFR EN ESPACE AÉRIEN NON CONTROLÉ
SUR UN AERODROME AFIS OU SANS SERVICE ATS**

CONDITIONS D'UTILISATION

- Le pilote de l'avion largueur gère lui-même son largage et assure l'information aux autres usagers sur la ou les fréquences appropriées.
- Si nécessaire, l'organisme de contrôle fait une information de trafic au titre de l'information de vol à l'avion largueur.

7 - C - ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR**7 - C2 - PARACHUTAGE EN VFR EN ESPACE AÉRIEN NON CONTROLÉ
SUR UN AERODROME AFIS OU SANS SERVICE ATS****E** XEMPLE

L'avion largueur évolue en classe G jusqu'au largage niveau 65, le largage ayant lieu à la verticale d'un aérodrome non contrôlé.

✈ Paris bonjour, F B G B X, en montée vers le niveau 6 5 pour largage par verticale Nevers.

🎧 F B G B X, bonjour, rappelez à 1 minute du largage.

✈ Je rappellerai à 1 minute du largage, F B X.

✈ Paris good morning, F B G B X, climbing level 6 5, to drop over Nevers.

🎧 F B G B X, good morning, report 1 minute before dropping.

✈ I'll report 1 minute before dropping, F B X.

puis

✈ Paris, F B X, à 1 minute du largage.

🎧 F B X, reçu rappelez fin de largage.

✈ Paris, F B X, fin du largage.

🎧 F B X, rappelez quittant la fréquence.

✈ Paris, F B X, je quitte la fréquence, au revoir.

🎧 F B X, reçu, au revoir.

✈ Paris, F B X, 1 minute before dropping.

🎧 F B X, roger, report dropping completed.

✈ Paris, F B X, dropping completed.

🎧 F B X, report leaving frequency.

✈ Paris, F B X, leaving frequency, good bye.

🎧 F B X, roger, good bye.

7 - D - ACTIVITÉ DE PLANEUR

Description des aspects spécifiques au vol planeur

Le vol planeur présente de profondes différences opérationnelles par rapport au vol moteur parmi lesquelles les notions suivantes constituent la base de la phraséologie proposée :

Spirale : lorsque le pilote exploite une ascendance dans un espace géographique réduit (3 NM max). La technique utilisée (thermique, dynamique, onde) et la trajectoire (ronds, huit, S) importent peu, du point de vue du contrôle le planeur reste sur place et monte (dans le meilleur des cas).

Transit en Vol Plané Direct : utilisé par le pilote qui souhaite aller vite alors qu'il a une bonne réserve d'altitude, ou imposé par le contrôle qui veut accélérer le transit. La trajectoire du planeur sera quasi systématiquement descendante. On peut dans ce cas évoquer une "route" ou un "cap".

Transit en Cheminement : utilisé par le pilote qui souhaite optimiser le vol et perdre le moins d'altitude possible sur le transit. La trajectoire s'inscrit dans une direction donnée mais il y aura des altérations modérées de cap (30° et 5NM de part et d'autre de l'axe) pour voler dans les ascendances et éviter les descendances. La perte d'altitude sera modérée voire parfois nulle. Dans ce cas on n'évoquera pas de "cap" mais une "direction" de vol.

Une autorisation de transit "en cheminement" sous-entend que le pilote peut éventuellement interrompre la progression pour spiraler, sauf instruction contraire du contrôleur.

Altitudes maxi et mini : le pilote peut toujours limiter sa montée (utilisation des aérofreins) et estimer sa perte d'altitude sur un transit (calcul de finesse). Dans certains cas, il peut maintenir son altitude (attente dans une ascendance). Si le pilote constate qu'il ne peut plus respecter le contrat prévu, il doit en informer immédiatement le contrôleur.

Atterrissage en campagne : aussi appelé la "vache", c'est une phase de vol réalisée régulièrement. Les planeurs sont conçus pour être démontés et rapatriés par la route. C'est une situation délicate mais ce n'est pas une situation d'urgence.

7 - D - ACTIVITÉ DE PLANEUR

EMPLOI

Pour les transits en espace de classe C ou D.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

✈ **Montpellier, F L M, verticale Frontignan en spirale, demandons transit en vol plané direct vers N W entre 4500 et 2500 pieds pour 2 5 minutes.**

🎧 **F L M, transit en vol plané direct vers N W approuvé, entre 4500 et 2500 pieds.**

✈ **F L M, reçu.**

✈ *Montpellier, F L M, spiraling over Frontignan, requesting direct glide transit to N W between 4500 and 2500 feet for 2 5 minutes.*

🎧 *F L M, direct glide transit to N W approved, between 4500 and 2500 feet.*

✈ *F L M, roger.*

Le contrôleur refuse :

🎧 **F L M, attendez en dehors de la CTR, délai estimé à 4 minutes cause arrivée I F R.**

✈ **F L M, reçu.**

🎧 *F L M, hold outside CTR, delay estimated 4 minutes due to I_F_R arrival.*

✈ *F L M, roger.*

P HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

Attente proposée par le contrôleur avant la délivrance de la clairance ou en cas de changement de stratégie (sous-entendu : avez-vous une ascendance qui vous permette de patienter sans perdre d'altitude)

 F L M, pouvez-vous attendre au nord de M S ?

 F L M, reçu, je spirale au nord de M S.

 F L M, advise able to hold north of M S?

 F L M, roger, spiraling north of M S.

E XPRESSIONS

a) Si nécessité de créer une séparation horizontale (en classe C), ou pour faciliter la compatibilité (en classe D)

 Pouvez-vous voler vers le Nord ?

 Advise able to fly to the North.

b) Actualisation de la clairance suite à des conditions aérologiques imprévues

 Impossible de rester plus haut que 5000 pieds.

 Unable to maintain 5000 feet or higher.

puis

 Demande autorisation de spiraler ici pour remonter.

 Request spiraling here to climb.

puis

 Demande autorisation de reprendre le transit en cheminement.

 Request clearance to resume cross-country transit.

c) Dans le cas où les conditions seraient vraiment insuffisantes

 Je vais devoir effectuer un atterrissage en campagne.

 I'll have to perform an off-field landing.

7 - E - ENTRAÎNEMENT APPROCHE DE PRÉCISION

PHRASÉOLOGIE DE BASE

- Entraînement aux procédures d'approche de précision de catégorie II ou III et atterrissage automatiques.

Le contrôleur accepte :

 **Rapidair 3 2 4 5, demandons approche catégorie 2 piste 2 7 pour entraînement.**

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé approche catégorie 2 piste 2 7 pour entraînement.**

 *Rapidair 3 2 4 5, requesting approach category 2 runway 2 7 for training.*

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared approach category 2 runway 2 7 for training.*

 **Rapidair 3 2 4 5, demandons atterrissage automatique piste 2 7 pour entraînement.**

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé atterrissage automatique piste 2 7 pour entraînement.**

 *Rapidair 3 2 4 5, requesting autoland runway 2 7 for training.*

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared autoland runway 2 7 for training.*

Le contrôleur refuse :

 **Rapidair 3 2 4 5, demandons approche catégorie 3 piste 2 7 pour entraînement.**

 **Rapidair 3 2 4 5, négatif cause trafic.**

 *Rapidair 3 2 4 5, requesting approach category 3 runway 2 7 for training.*

 *Rapidair 3 2 4 5, negative due traffic.*



CHAPITRE 8
SITUATIONS PARTICULIÈRES

8 - A - TURBULENCE DE SILLAGE - SOUFFLE RÉACTEUR

XPRESSIONS

a) Turbulence de sillage

 Attention turbulence de sillage
Caution wake turbulence

b) Souffle réacteur

 Attention souffle réacteurs
Caution jet blast

c) Souffle d'hélice

 Attention souffle d'hélice
Caution slipstream

8 - B - PÉRIL AVIAIRE - PERIL ANIMALIER

Les expressions suivantes sont employées par le pilote et le contrôleur.

E XPRESSIONS

-  Groupe de ...
Flock of ...
-  Vol de ...
Flock of ...
-  Nombreux groupes de ...
Numerous flocks of ...
-  Gros et petits oiseaux
Large and small birds
-  Service lutte aviaire indisponible
Birds scaring service not available
-  Chien errant, renard
Stray dog, fox
-  Aux abords de la piste
In the runway vicinity

E XEMPLE

 **F B X**, nombreux groupes de cigognes à proximité de Montélimar, route sud, signalés au niveau **Z Q**.

 **Reçu, F B X.**

 **F B X**, numerous flocks of storks in the vicinity of Montelimar, southbound, reported level **Z Q**.

 **Roger, F B X.**

8 - C - DÉNEIGEMENT - CONDITIONS DE FREINAGE

EXPRESSIONS

-  Piste 1 6 en cours de déneigement
Snow removal in progress runway 1 6

-  Coefficients de frottement mesurés avec skiddomètre
 piste 1 6, toucher 4 0, mi-piste 3 5, extrémité 3 2
*Friction coefficients measured with skiddometre
 runway 1 6, touchdown 4 0, mid-point 3 5, stop-end 3 2*

-  Largeur de piste dégagée, 4 5 mètres ;
 longueur de piste dégagée, 3900 mètres
*Runway width available after snow removal 4 5 metres ;
 runway length available after snow removal 3900 metres*

L'estimation des conditions de freinage est transmise au pilote en langage clair.

-  Efficacité du freinage piste 1 6, toucher moyen-bon,
 mi-piste moyen, extrémité moyen-médiocre
*Braking action runway 1 6, touchdown medium to good,
 mid-point medium, stop-end medium to poor*



©CDG

Philippe VASSEUR 19 janvier 2013

CHAPITRE 9
URGENCES ET PANNES-INCIDENTS

9 - A - URGENCES

9 - A1 - SYSTÈME EMBARQUÉ D'ANTI-COLLISION (ACAS)

E MPLOI

- Permet à un pilote d'informer le contrôleur qu'il déroge momentanément à une clairance pour suivre un avis de résolution TCAS (RA) puis qu'il est de retour au dernier niveau autorisé.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il n'est plus responsable de la séparation d'un aéronef qui s'écarte d'une clairance pour se conformer à un RA, ou lorsque le pilote signale un RA.
- Il ne modifie pas la trajectoire de l'aéronef tant que le pilote n'a pas indiqué "**conflict terminé**/*clear of conflict*"
- Il accuse réception des messages du pilote en utilisant l'expression "**reçu**/*roger*".

P I L O T E

- Il signale au contrôleur un RA s'il entraîne un écart par rapport à la clairance.
- Si la clairance contredit le RA, il suit le RA et en informe le contrôleur

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Le pilote signale un RA

 **Rapidair 3 2 4 5, R_A T_CAS.**

 **Rapidair 3 2 4 5, reçu.**

 *Rapidair 3 2 4 5, T_CAS R_A.*

 *Rapidair 3 2 4 5, roger.*

Le pilote signale qu'il revient à l'autorisation en vigueur

 **Rapidair 3 2 4 5, conflit terminé, revenons niveau 2 1 0.**

 **Rapidair 3 2 4 5, reçu.**

 *Rapidair 3 2 4 5, clear of conflict, returning level 2 1 0.*

 *Rapidair 3 2 4 5, roger.*

Le pilote signale qu'il est de retour à l'autorisation en vigueur

 **Rapidair 3 2 4 5, conflit terminé, de retour niveau 2 1 0.**

 **Rapidair 3 2 4 5, reçu.**

 *Rapidair 3 2 4 5, clear of conflict, level 2 1 0 resumed.*

 *Rapidair 3 2 4 5, roger.*

Le pilote signale une clairance qui contredit le RA

 **Rapidair 3 2 4 5, impossible, R_A T_CAS.**

 **Rapidair 3 2 4 5, reçu.**

 *Rapidair 3 2 4 5, unable, T_CAS R_A.*

 *Rapidair 3 2 4 5, roger.*

9 - A - URGENCES**9 - A2 - PROXIMITE AVEC LE RELIEF****E**MPLOI

- Utilisé suite à une alarme au contrôleur par un système sol d'avertissement de proximité du relief (MSAW), prévoyant un rapprochement dangereux entre un aéronef et le relief ou un obstacle artificiel.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Si l'aéronef n'est pas en guidage, le contrôleur :
 - avise immédiatement le pilote qu'une alerte relief a été générée,
 - donne l'instruction au pilote de vérifier immédiatement le niveau ou l'altitude de l'aéronef,
 - si nécessaire, fournit le QNH.
- Si l'aéronef est en guidage, le contrôleur :
 - donne au pilote l'instruction de rejoindre immédiatement un niveau supérieur ou égal à l'altitude minimale de guidage,
 - si nécessaire, fournit le QNH,
 - si nécessaire, donne au pilote un nouveau cap pour éviter le relief.

ACTIONS**C O N T R Ô L E U R**

- Si l'aéronef n'est pas en guidage, il avise immédiatement le pilote en utilisant l'expression "**alerte relief/terrain alert**".
- Il fournit le QNH.

P I L O T E

- Il collationne le message d'alerte de proximité du relief.
- Dès que possible, il informe le contrôleur de l'éventuelle manœuvre entreprise.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Hors guidage

 **Rapidair 3 2 4 5, alerte relief, vérifiez votre altitude immédiatement, Q_N_H 1 0 1 2.**

 **Alerte relief, Q_N_H 1 0 1 2, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, terrain alert, check your altitude immediately, Q_N_H is 1 0 1 2.*

 *Terrain alert, Q_N_H 1 0 1 2, Rapidair 3 2 4 5.*

En guidage

 **Rapidair 3 2 4 5, alerte relief, immédiatement montez 5000 pieds, Q_N_H 1 0 1 4, immédiatement.**

 **Montons immédiatement 5000 pieds, Q_N_H 1 0 1 4, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, terrain alert, immediately climb 5000 feet, Q_N_H 1 0 1 4, immediately.*

 *Climbing immediately 5000 feet, Q_N_H 1 0 1 4, Rapidair 3 2 4 5.*

ou

 **Rapidair 3 2 4 5, alerte relief, immédiatement montez 5000 pieds, Q_N_H 1 0 1 4, et tournez à droite immédiatement cap 2 7 0.**

 **Montons immédiatement 5000 pieds, Q_N_H 1 0 1 4, et tournons à droite cap 2 7 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, terrain alert, immediately climb 5000 feet, Q_N_H 1 0 1 4, and turn right immediately heading 2 7 0.*

 *Climbing immediately 5000 feet, Q_N_H 1 0 1 4, and turning right heading 2 7 0, Rapidair 3 2 4 5.*

9 - A - URGENCES

9 - A3 - MANOEUVRE D'EVITEMENT

E MPLOI

- Utilisé par le contrôleur lorsqu'il estime que, sans une manœuvre exécutée sans délai, il existe un risque de collision imminent.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Utilisé lorsqu'une manœuvre d'évitement s'impose pour des raisons de sécurité.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il utilise les termes "**immédiatement/immediately**", dans la mesure du possible en début et en fin de message.
- Il indique qu'il s'agit d'une manœuvre d'évitement en utilisant l'expression « **pour éviter trafic/to avoid traffic** ».
- Le cas échéant, il informe le pilote de la fin du conflit.

P I L O T E

- Il agit sans délai.
- Il collationne le terme "**immédiatement/immediately**".

P HRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, immédiatement, tournez à droite immédiatement cap 0 9 0, pour éviter trafic.

 **Tournons à droite immédiatement cap 0 9 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 Rapidair 3 2 4 5, trafic 11 heures, 5 nautiques.
puis

 Rapidair 3 2 4 5, trafic croisé, reprenez votre navigation direct "ATN".

 **Direct "ATN", Rapidair 3 2 4 5.**

 Rapidair 3 2 4 5, immediately, turn right immediately heading 0 9 0, to avoid traffic.

 **Turning right immediately, heading 0 9 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 Rapidair 3 2 4 5, traffic 11 o'clock, 5 miles.
puis

 Rapidair 3 2 4 5, clear of traffic, resume own navigation direct "ATN".

 **Direct "ATN", Rapidair 3 2 4 5.**

 Rapidair 3 2 4 5, immédiatement, montez niveau 2 1 0, immédiatement, pour éviter trafic.

 **Montons immédiatement niveau 2 1 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 Rapidair 3 2 4 5, trafic sens opposé, 8 nautiques.

 Rapidair 3 2 4 5, immediately, climb level 2 1 0, immediately, to avoid traffic.

 **Climbing immediately level 2 1 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 Rapidair 3 2 4 5, traffic opposite direction, 8 miles.

- Lorsqu'il est nécessaire de stopper une évolution verticale sans préciser une altitude ou un niveau

 Immédiatement, stoppez la montée, immédiatement
Immediately, stop climb, immediately

 Stoppons la montée, immédiatement
Stopping climb, immediately

9 - B - PANNES - INCIDENTS

9 - B1a - INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

E MPLOI

- En cas d'interruption des communications radiotéléphoniques, afin de vérifier si le récepteur de bord fonctionne.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- La procédure correspond à trois situations :
 - le pilote ne répond plus aux appels,
 - le pilote n'a pas établi de contact alors qu'il en avait obligation,
 - le pilote a affiché le code transpondeur 7600 (panne radio).

P HRASÉOLOGIE DE BASE

 **Rapidair 3 2 4 5, Marseille, me recevez-vous ?**

en cas de non réponse

 **Rapidair 3 2 4 5, Marseille, si vous me recevez, transpondeur ident.**

en cas de réception du signal ident

 **Rapidair 3 2 4 5, Marseille, ident observé, vous êtes en panne d'émission, transpondeur 7 6 0 0, accusez réception de tous mes messages par ident.**

 *Rapidair 3 2 4 5, Marseille, do you read me ?*

en cas de non réponse

 *Rapidair 3 2 4 5, Marseille, if you read me, squawk ident.*

en cas de réception du signal ident

 *Rapidair 3 2 4 5, Marseille, ident observed, you have a transmission failure, squawk 7 6 0 0, acknowledge all my messages by squawking ident.*

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Le contrôleur ne reçoit plus de messages du pilote mais le pilote reçoit les messages du contrôleur : le contrôleur effectue un transfert en fréquence.

 **Rapidair 3 2 4 5, Marseille, veuillez Paris 1 3 3, 5, je répète 1 3 3, 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, Marseille, monitor Paris 1 3 3, 5, I say again 1 3 3, 5.*

- Le pilote ne reçoit plus de messages du contrôleur : le contrôleur tente d'établir une liaison radio par l'intermédiaire d'une autre station.

 **Orange Air 5 6 7 2, êtes-vous prêt pour un relais radio ?**

 **Affirme, Orange Air 5 6 7 2.**

 **Orange Air 5 6 7 2, sur 1 2 6, 7, relayez au Rapidair 3 2 4 5, de contacter Paris 1 3 3, 5, puis revenez sur ma fréquence.**

 **Relayons, sur 1 2 6, 7, au Rapidair 3 2 4 5, de contacter Paris 1 3 3, 5, Orange Air 5 6 7 2.**

si le message a pu être transmis

 **Marseille, Orange Air 5 6 7 2, message transmis et reçu.**

 **Orange Air 5 6 7 2, relais terminé, merci.**

si le message n'a pas pu être transmis

 **Marseille, Orange Air 5 6 7 2, négatif contact.**

 **Orange Air 5 6 7 2, fin de relais, merci.**

 *Orange Air 5 6 7 2, advise if ready for relay.*

 **Affirm, Orange Air 5 6 7 2.**

 *Orange Air 5 6 7 2, on frequency 1 2 6, 7, relay to Rapidair 3 2 4 5, should contact Paris 1 3 3, 5, then you revert this frequency.*

 **Relaying on 1 2 6, 7, to Rapidair 3 2 4 5, should contact Paris 1 3 3, 5, Orange Air 5 6 7 2.**

si le message a pu être transmis

 **Marseille, Orange Air 5 6 7 2, message transmitted and received.**

 *Orange Air 5 6 7 2, relay terminated, thank you.*

si le message n'a pas pu être transmis

 **Marseille, Orange Air 5 6 7 2, negative contact.**

 *Orange Air 5 6 7 2, stop relay, thank you.*



9 - B - PANNES - INCIDENTS**9 - B1c - INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES****E**XPRESSIONSEn circulation d'aérodrome

-  Allumez vos phares
Show landing lights
-  Accusez réception en balançant les ailes
Acknowledge by rocking wings
-  Accusez réception en faisant des appels de phares
Acknowledge by flashing landing lights
-  Accusez réception en manœuvrant les ailerons
Acknowledge by moving ailerons

9 - B - PANNES - INCIDENTS**9 - B2 - PERTE DE L'IDENTIFICATION****E**MPLOI

- En cas de perte d'identification radar.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Utilisée dès la disparition des données radar primaire et/ou secondaire et avant la sortie de la zone de couverture radar.

ACTIONS**C O N T R Ô L E U R**

- Il informe le pilote de la perte d'identification radar ou de la sortie de la couverture radar.
- Il notifie au pilote qu'il ne lui rend plus le service radar.

P I L O T E

- Il accuse réception.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, identification perdue, fin du service de surveillance A_T_S, rappelez "CMF".

 Reçu, rappellerons "CMF", Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, identification lost, A_T_S surveillance service terminated, report "CMF".

 Roger, will report "CMF", Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, vous allez sortir de la couverture radar, fin du service de surveillance A_T_S, rappelez KAMER.

 Reçu, rappellerons KAMER, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, you will shortly be leaving radar cover, A_T_S surveillance service terminated, report KAMER.

 Roger, will report KAMER, Rapidair 3 2 4 5.

9 - B - PANNES - INCIDENTS

9 - B3 - LARGAGE DE CARBURANT EN VOL

E MPLOI

Dans le cadre du service d'information de vol, ce type de message est transmis à intervalle régulier à l'intention du trafic non contrôlé, toutes les 3 minutes, en français puis en anglais.

E XEMPLE

-  A toutes stations, Boeing 7 7 7 larguant du carburant niveau 9 0, commençant à 1 0 nautiques au sud de "BRY", route 1 8 0, sur une distance de 6 0 nautiques. Evitez de voler entre le niveau 6 0 et le niveau 100 à moins de 5 0 nautiques derrière et de 1 0 nautiques devant cet avion et à moins de 1 0 nautiques de part et d'autre de la trajectoire de largage.
-  *All stations, Boeing 7 7 7 dumping fuel level 9 0 beginning 1 0 miles south of "BRY", on track 1 8 0, for 6 0 miles. Avoid flight between level 6 0 and level 100 within 5 0 miles behind, 1 0 miles ahead of the aircraft and within 1 0 miles to the sides of fuel dumping track.*

Le largage de carburant en vol est terminée.

-  A toutes stations, largage carburant terminé.
-  *All stations, fuel dumping completed.*

9 - B - PANNES - INCIDENTS**9 - B4 - PROBLÈME DE TRAIN D'ATTERRISSAGE**

 Demandons passage bas pour vérification de sortie de train
Requesting low pass to check landing gear down

 Le train semble sorti
Landing gear appears down

 Le train semble rentré
Landing gear appears up

 Vérifiez train sorti et verrouillé
Check landing gear down and locked

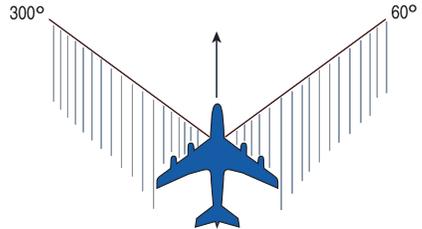
 La roulette de nez semble sortie
Nose gear appears down

9 - B - PANNES - INCIDENTS**9 - B5 - RECONNAISSANCE À DISTANCE****E**MPLOI

- Procédure utilisée pour notifier au pilote qu'il va faire l'objet d'une reconnaissance à distance par les autorités militaires.

CONDITIONS D'UTILISATION

- L'interception d'un aéronef pour des impératifs de sûreté aérienne s'effectue sur ordre des autorités chargées de la défense aérienne après notification écrite au Chef de salle.
- L'interception d'un aéronef pour reconnaissance à distance est soumise aux normes suivantes :
 - distance minimale verticale, 1000 pieds,
 - distance minimale latérale, 1000 mètres,
 - zone d'interception (en grisé sur le schéma)

**A**CTIONS**C O N T R Ô L E U R**

- Il notifie au pilote la décision des autorités militaires.
- Il ne fournit aucune explication complémentaire à la décision qu'il notifie.

P I L O T E

- Il accuse réception de la notification.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, vous allez être intercepté pour identification visuelle par des aéronefs militaires.

 Reçu, Rapidair 3 2 4 5.

 Rapidair 3 2 4 5, you are going to be intercepted for visual identification by military aircraft.

 Roger, Rapidair 3 2 4 5.

9 - B - PANNES - INCIDENTS

9 - B6 - CARBURANT MINIMAL

E MPLOI

- L'expression "MINIMUM FUEL" (carburant minimal), employée en langue anglaise et en langue française, est utilisée pour informer le contrôleur que l'ensemble des aérodromes où l'avion pouvait se poser a été réduit à un aérodrome en particulier et que toute modification de l'autorisation en vigueur risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant utilisable soit inférieure à la réserve finale prévue. Elle n'indique pas qu'il y a situation d'urgence mais qu'une telle situation est possible s'il y a un délai.
 - L'expression "PANPAN" indique une situation d'urgence.
 - L'expression "PANPAN médical" indique une situation de transport d'organe ou sanitaire.
 - L'expression "MAYDAY" indique une situation de détresse.
 - L'expression "MAYDAY Fuel" indique une situation de détresse liée au niveau bas de carburant.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Dès que possible, il informe le pilote de tout délai prévu ou lui indique qu'il n'y a pas de délai prévu.

P I L O T E

- Il emploie l'expression "minimum fuel" pour signaler une situation de carburant minimal.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Pas de délai prévu

✈ **Rapidair 3 2 4 5, minimum fuel.**
 🎧 **Rapidair 3 2 4 5, reçu, pas de délai prévu.**

✈ *Rapidair 3 2 4 5, minimum fuel.*
 🎧 *Rapidair 3 2 4 5, roger, no delay expected.*

Délai prévu

✈ **Rapidair 3 2 4 5, minimum fuel.**
 🎧 **Rapidair 3 2 4 5, reçu, prévoyez 1 0 minutes de délai.**

✈ *Rapidair 3 2 4 5, minimum fuel.*
 🎧 *Rapidair 3 2 4 5, roger, expect 1 0 minutes delay.*

CHAPITRE 10
GLOSSAIRE

GLOSSAIRE

- ACAS** : **A**irborne **C**ollision **A**voidance **S**ystem,
systèmes embarqués d'anti-abordage (voir T-CAS)
- ACC** : **A**rea **C**ontrol **C**entre,
centre de contrôle régional
- ADS-B** : **A**utomatic **D**ependent **S**urveillance – **B**roadcast, système de surveillance
grâce auquel un avion transmet sa position périodiquement, lui permettant
d'être suivi à la trace.
- AFIS** : **A**erodrome **F**light **I**nformation **S**ervice,
service d'information de vol d'aérodrome
- APP** : **A**PProach control service,
centre de contrôle d'approche
- ATC** : **A**ir **T**raffic **C**ontrol,
contrôle de la circulation aérienne
- ATFM** : **A**ir **T**raffic **F**low **M**anagement,
régulation du débit
- ATIS** : **A**utomatic **T**erminal **I**nformation **S**ervice,
service automatique d'information de région terminale
- ATS** : **A**ir **T**raffic **S**ervice,
service de la circulation aérienne
- CTOT** : **C**alculated **T**ake-**O**ff **T**ime,
heure calculée de décollage
- ELT** : **E**mergency **L**ocator **T**ransmitter,
balise de détresse
- FIS** : **F**light **I**nformation **S**ervice,
service d'information de vol
- HAP** : **H**eure d'**A**pproche **P**révue
- HF** : **H**igh **F**requency, **H**aute **F**réquence
Bande de fréquences comprises entre 2800 kHz et 30 000 kHz
- MSAW** : **M**inimum **S**afe **A**ltitude **W**arning system,
système sol d'avertissement de proximité du relief
- SELCAL** : Système permettant l'appel sélectif d'un aéronef sur les voies radiotélépho-
niques reliant une station au sol à l'aéronef.
- SIV** : **S**ecteur d'**I**nformation de **V**ol

- T-CAS** : Traffic alert and **C**ollision **A**voidance **S**ystem
Système embarqué d'anti-abordage (voir ACAS)
- TWR** : **ToWeR**
tour de contrôle
- UHF** : **U**ltra **H**igh **F**requency, **U**ltra **H**aute **F**réquence
Bande de fréquences comprises entre 200 MHz et 3 000 MHz
- VHF** : **V**ery **H**igh **F**requency, très haute fréquence
Bande de fréquences comprises entre 30 000 kHz et 200 MHz.

Notes

Notes

Notes

Achévé d'imprimer en octobre 2017
Dépôt légal : 12 octobre 2017



DSNA

**Service
de l'Information
Aéronautique**

8 avenue Roland Garros
CS 90048
33693 Mérignac Cedex

téléphone :

+33 (0)5 57 92 56 68

télécopie :

+33 (0)5 57 92 56 69

courriel :

sia-direction@aviation-civile.gouv.fr

site internet : www.sia.aviation-civile.gouv.fr



ISBN 978-2-11-087873-1



9 782110 878731