

# PHRASEOLOGIE


Manuel de phraséologie à l'usage  
de la circulation aérienne générale  
À jour au 15 avril 2023

Page laissée blanche intentionnellement

Page laissée blanche intentionnellement

Page laissée blanche intentionnellement

### Récapitulatif des mises à jour de l'édition 10

Ensemble du manuel	Les évolutions apportées par la nouvelle version du manuel sont mises en évidence par ce symbole : 
Ensemble du manuel	Afin d'améliorer la lecture du manuel, le <b>chapitre 2</b> concernant la <b>transmission des nombres</b> décrit précisément les règles d'usage en langue anglaise, puis en langue française. Les nombres figurant dans les exemples ne sont donc plus ni soulignés ni espacés. (Tout espace relève désormais de la typographie.)
	<b>Suppression</b> de la partie 8. <b>Passage d'un vol IFR contrôlé dans un espace aérien non contrôlé à la demande du pilote</b> de la section F. CROISIÈRE 8. Du Chapitre 5 -DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN VOL.
Pages 2, 3 et 4	Ajout dans le glossaire des acronymes : <i>5LNC, 5ANLC, AIREP, DA, DH, FMS, IF, LVO, MAPT, MVA, RAIM, RCC, RCR, RNP, SPI.</i>
Pages 59-60-61-154-156-161-172	<i>les pilotes collationnement les clairances de décollage et d'atterrissage par « je décolle »/« taking-off » et « j'atterris » /« landing ».</i> <i>Les expressions propres aux délivrances de clairance « autorisé au décollage », « autorisé atterrissage » sont réservées à l'ATC.</i>
Pages 26, 110,123, 125, 226	Le terme « terrain » est remplacé par le terme « <b>aérodrome</b> » conformément à la définition réglementaire.
Page 18	Précision sur l'usage de l' <b>indicatif d'appel</b> et de sa forme <b>abrégée</b> .
Pages 18 et 28	Règle de l'usage de l' <b>indicatif complet</b> lors du 1 <sup>er</sup> appel.
Page 22	<b>Ordre des éléments</b> dans un message radiotéléphonique.
Page 34	Ajout des <b>actions du contrôleur</b> à la suite d'un <b>collationnement</b> par le pilote.
Page 47	Ajout d'un chapitre concernant l' <b>intervention d'un véhicule sur piste</b> avec des exemples traduisant les cas de traversée de piste et d'inspection de piste.
Page 48	« <b>Demande traversée de piste</b> » par un pilote remplace « <i>Demande de traverser</i> ».



Page 52	L'expression « <b>continue runway track</b> » pour Les instructions de maintien d'axe de piste à un aéronef encore au sol remplace « track extended centre line ».
Page 53	Lors d'un alignement avec une instruction d'attente, les termes « <b>alignez-vous et attendez</b> »/ « <b>line up and wait</b> » sont indissociables.
Page 54	Clarification de l'action du contrôleur dans l'alignement
Page 59	Ajout d'un exemple relatif à l'alignement et au décollage depuis une <b>bretelle intermédiaire</b> .
Page 63	Correction de la traduction anglaise pour l'ATC de l'expression « restez dans l'axe de piste » par « <b>continue runway track</b> »
Page 63	Dans l'exemple, remplacement de l'expression anglaise "maintain runway track" par " <b>continue runway track</b> " dans le sens « <b>rester dans l'axe de piste</b> ».
Page 69	Révision du chapitre concernant le <b>départ à vue</b> . Reprise de la définition et des conditions d'utilisation.
Page 74	Modernisation de l'exemple avec l'usage d'un point à <b>5LNC</b> par le contrôleur
Pages 89 et 92	Usage du terme « gros porteur » ou « <b>heavy</b> » en langue française en fonction de la pertinence.
Pages 92 et 93	Les altitudes relatives dans le plan vertical sont corrigées comme suit : « <b>au-dessus</b> » pour « <i>above</i> ». Les termes « <b>plus bas</b> » pour « <i>below</i> » afin d'éviter toute confusion possible.
Page 126	Correction de l'exemple concernant l'arrivée d'un vol IFR contrôlé vers un aéroport sur lequel aucun organisme de la circulation aérienne n'est en fonctionnement
Page 130	Modification de l'exemple sur les instructions d'attente à la suite de la suppression de NIZ.
Page 137	Suppression de « to » dans l'expression « <i>V_P_T runway 15</i> »
Page 138	Corrections des actions pilotes dans les cas d' <b>approche à vue</b> .
Page 140	L'expression " <i>Do you have</i> " remplace " <i>have you</i> " dans l'exemple.





Page 144	Correction de l'expression « intercepter alignement d'approche » par « <b>intercepter axe d'approche finale</b> »
Pages 142 -147	La partie I. <u>APPROCHE</u> du Chapitre 5 - DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN VOL développe les clairances d' <b>approche RNP</b> en trois points. Les deux premiers pour le nommage et l'identification de ce type de procédure et le dernier pour la phraséologie associée aux nouvelles procédures RNP(VPT).
Page 151	Ajout d'un exemple avec le terme « <b>rafale</b> »/« <b>gust</b> »
Page 152	Ajout d'un exemple reprenant les termes « <b>trafic précédant</b> » « <b>preceding traffic</b> » dans la circulation d'aérodrome.
Pages 157- 159	La partie « <b>Interruption d'approche – remise des gaz</b> » du chapitre 5 DEROULEMENT CHRONOLOGIQUE DU VOL - section ATTERRISSAGE est développé en trois points pour améliorer la compréhension des différents cas en fonction de la position de l'aéronef sur sa trajectoire. <b>L'absence de mention du vent</b> en cas de remise de gaz est également rappelée.
Page 162	Ajout du rappel par le pilote que la <b>piste est dégagée</b> à la demande du contrôleur pour le cas d'une traversée de piste.
Page 168	Correction dans les actions propres au pilote du terme LVO.
Pages 175-176-177	Evolution des exemples concernant le VFR spécial, mise en cohérence des valeurs d'altitude de transit, de visibilité, d'itinéraires.
Page 190	Ajout de l'expression « <b>recyclez transpondeur</b> » « <b>reset squawk</b> »
Page 196	<b>R_N_P</b> remplace R_NAV
Pages 200 et 201	Introduction dans le chapitre 7 d'une partie dédiée au <b>STCA</b> ou <b>filet de sauvegarde</b> pour éviter le franchissement des minimums de séparation.
Page 206	Correction de "No volcanish ash cloud SIGMET valid" par " <b>no valid</b> volcanic ash cloud SIGMET"
Page 208	Les <b>zones Restricted</b> s'énoncent <b>R Roméo</b> aussi bien en langue anglaise que française.



Page 212	Ajout de précision dans les conditions d'utilisation pour le chapitre suggestion de manœuvre à la demande du pilote en cas de risque de collision.
Pages 214 et 215	Mise en page du message ATIS concernant la température et le point de rosée.
Page 218	Correction du terme « <b>cumulus</b> »
Page 220	Pour les hélicoptères « <b>Décollage vertical</b> » se traduit par « <b>Lift-off</b> »
Page 235	Ajout, dans le chapitre situation particulière d'une section concernant la présence de <b>vent secteur arrière en finale</b> .
Pages 241 et 242	Afin d'améliorer la compréhension du chapitre <b>proximité avec le relief</b> , les actions du contrôleur ainsi que les cas d'usage dans la phraséologie de base ont évolué.
Page 245	Introduction dans le chapitre <b>11 SITUATIONS ANORMALES ET D'URGENCE - A. ACTIONS D'URGENCE</b> d'une partie dédiée au <b>STCA</b> ou <b>filet de sauvegarde</b> afin d'éviter le franchissement des minimums de séparation ou de rétablir le plus rapidement possible cette séparation.
Pages 251 et 252	Ajout d'expressions concernant les cas particuliers d' <b>événements liés au GNSS</b> dans le chapitre 11
Pages 259, 260, 261, 262	Création d'un chapitre <b>12 COORDINATION</b> apportant les éléments de <b>phraséologie en langue française</b> à l'usage de la <b>coordination</b> entre organismes ATS et secteurs de contrôle

Page laissée blanche intentionnellement

## Table des matières

<b>Chapitre 1 -</b>	<b>GLOSSAIRE</b>	<b>1</b>
<b>Chapitre 2 -</b>	<b>GÉNÉRALITÉS</b>	<b>5</b>
<b>A.</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>6</b>
<b>B.</b>	<b>TEXTES RÉGLEMENTAIRES</b>	<b>7</b>
<b>C.</b>	<b>CLÉS DE LECTURE</b>	<b>8</b>
1.	Généralités	8
2.	Lettres et mots	9
3.	Aides radio à la navigation	10
<b>D.</b>	<b>ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS</b>	<b>11</b>
<b>E.</b>	<b>TRANSMISSION DES NOMBRES</b>	<b>13</b>
1.	CAS GENERAL en langue anglaise	13
2.	Echanges de communication en langue française	17
<b>F.</b>	<b>TRANSMISSION DES INDICATIFS D'APPEL</b>	<b>18</b>
<b>G.</b>	<b>EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES</b>	<b>19</b>
<b>H.</b>	<b>BONNES PRATIQUES</b>	<b>22</b>
<b>Chapitre 3 -</b>	<b>RENSEIGNEMENTS SUR L'ÉTAT DE L'AERODROME</b>	<b>25</b>
<b>A.</b>	<b>GLOBAL REPORTING FORMAT</b>	<b>26</b>
<b>B.</b>	<b>Information sur l'état de la plateforme</b>	<b>31</b>
<b>Chapitre 4 -</b>	<b>COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE</b>	<b>33</b>
<b>Chapitre 5 -</b>	<b>DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN VOL</b>	<b>37</b>
<b>A.</b>	<b>PRÉVOL</b>	<b>38</b>
1.	Généralités	38
a.	Mise en route - clairance initiale – SID	39
b.	Mise en route - clairance initiale - NON RNAV	41
c.	Mise en route - clairance initiale avec DMAN	42
<b>B.</b>	<b>CIRCULATION AU SOL</b>	<b>43</b>
1.	Repoussage	43
2.	Roulage	44
3.	Maintien de position	46
4.	Intervention sur piste par véhicule	47
5.	Traversée de piste	48
6.	Tractage	49

<b>C. ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE</b>	<b>50</b>
1. Préparatifs au départ	50
2. Instruction concernant Axe de piste	52
a. L'aéronef est encore au sol	52
b. L'aéronef a décollé	52
3. Alignement	53
a. Alignement avec attente	53
b. Alignement : cas de plusieurs voies de circulation	54
c. Multi alignement	56
d. Alignement conditionnel	57
4. Autorisation de décollage	59
5. Situations particulières	62
6. Après le décollage	63
<b>D. DÉPARTS</b>	<b>64</b>
1. Clairance de départ	64
2. Clairance de départ omnidirectionnel	68
3. Départ à vue	69
<b>E. MONTÉE</b>	<b>71</b>
1. Clairance de montée	71
2. Contraintes de niveau (montée/descente)	72
3. RVSM	77
<b>F. CROISIÈRE</b>	<b>78</b>
1. Description d'une route ATS hors SID et STAR	78
2. Modification de route au cours du vol	82
3. Routes parallèles offset	85
4. Compte rendu de position	87
5. Information de trafic	88
6. Clairance de séparation à vue	94
7. Acceptation ou refus du contrôleur	97
8. Passage d'un vol IFR d'un espace de classe D à un espace de classe E	99
9. Clairance initiale délivrée à un IFR en vol	100
10. Communications CPDLC	102
11. Annulation IFR en vol	103
12. Clôture du plan de vol pendant le vol	106
<b>G. DESCENTE</b>	<b>107</b>
1. Clairance de descente	107
2. Clairance de route incluant une STAR	110
3. Utilisation des vitesses	116
4. Passage d'un vol IFR contrôlé dans un espace aérien non contrôlé vers un aéroport AFIS	123
5. Arrivée d'un vol IFR contrôlé vers un aéroport sur lequel aucun organisme de la circulation aérienne n'est pas en fonctionnement	125

<b>H. ATTENTES</b>	<b>127</b>
1. Généralités	127
2. Attente	128
3. Retardement en route hors attente définie	131
<b>I. APPROCHE</b>	<b>133</b>
1. Généralités	133
2. Approche indirecte MVL (Manœuvre à Vue Libre)	134
3. Manœuvre à vue sur trajectoire prescrite, VPT	136
4. Clairance d'approche à vue	138
5. Clairance d'approche RNP	142
a. Nommage des procédures	142
b. Identification/désignation	143
c. Procédure d'approche RNP (VPT)	146
<b>J. CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ</b>	<b>148</b>
1. Arrivée - Intégration dans le circuit	148
2. Dans le circuit	150
3. Clôture des communications en sortie de circuit	153
<b>K. ATERRISSAGE</b>	<b>154</b>
1. Atterrissage	154
2. Clairance anticipée d'atterrissage	155
3. Interruption d'approche – Remise de gaz	157
a. Approche interrompue – cas général	157
b. Approche interrompue – cas particulier	158
c. Remise de gaz	159
4. Après atterrissage	160
5. Traversée d'une piste active	162
6. Manœuvres particulières	164
7. Clôture du plan de vol à l'arrivée	166
<b>L. PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)</b>	<b>168</b>
<b>M. VFR SPÉCIAL</b>	<b>174</b>
1. Départ	174
2. Arrivée	176
3. Transit	177
<b>N. TRANSIT VFR</b>	<b>178</b>
<b>Chapitre 6 - FRÉQUENCES</b>	<b>181</b>
<b>A. ÉNONCIATION DES FRÉQUENCES</b>	<b>182</b>
<b>B. ESPACEMENT 8,33 KHZ</b>	<b>183</b>

<b>Chapitre 7 - EMPLOI DU SYSTÈME DE SURVEILLANCE ATS</b>	<b>185</b>
A. UTILISATION DU TRANSPONDEUR	186
B. GUIDAGE	191
C. MODIFICATION DE CAP	195
D. VOCABULAIRE ASSOCIE A L'EMPLOI DU SYSTÈME DE SURVEILLANCE ATS	196
E. FILET DE SAUVEGARDE-STCA	200
<b>Chapitre 8 - SERVICE D'INFORMATION DE VOL</b>	<b>203</b>
A. INFORMATION DE VOL	204
1. Renseignements obligatoirement transmis	205
2. État de fonctionnement des aides à la navigation aérienne	206
3. Autres renseignements	208
4. Vols VFR - Conditions météorologiques sur la route	209
5. Renseignements transmis sur demande du pilote	210
6. Risque de collision	211
a. Risque de collision, suggestion de manœuvre à la demande du pilote	212
b. Risque de collision, suggestion de manœuvre à l'initiative du contrôleur	213
B. ATIS	214
<b>Chapitre 9 - ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES</b>	<b>219</b>
A. HÉLICOPTÈRES	220
B. ACTIVITÉ DE VOLTIGE	221
C. ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR	224
1. Parachutage en VFR en espace aérien contrôlé	224
2. Parachutage en VFR en espace aérien non contrôlé sur un aérodrome AFIS avec ou sans service ATS	227
D. ACTIVITÉ DE PLANEUR	229
E. ENTRAÎNEMENT APPROCHE DE PRÉCISION	232
<b>Chapitre 10 - SITUATIONS PARTICULIÈRES</b>	<b>233</b>
A. TURBULENCE DE SILLAGE - SOUFFLE RÉACTEUR	234
B. PRESENCE DE VENT SECTEUR ARRIERE EN FINALE	235
C. PÉRIL AVIAIRE - PÉRIL ANIMALIER	236



<b>Chapitre 11 - SITUATIONS ANORMALES ET D'URGENCE</b>	<b>237</b>
<b>A. ACTIONS D'URGENCE</b>	<b>239</b>
1. Système embarqué d'anticollision (ACAS)	239
2. Proximité avec le relief	241
3. Manoeuvre d'évitement	243
4. Filet de sauvegarde-STCA	245
<b>B. EXEMPLES DE PANNES</b>	<b>246</b>
1. Interruption des communications radiotéléphoniques	246
2. Perte de l'identification	249
3. Cas particulier des évènements liés au GNSS	251
4. Problème de train d'atterrissage	253
<b>C. SITUATIONS ANORMALES</b>	<b>254</b>
1. Largage de carburant en vol	254
2. Carburant minimal	255
3. Reconnaissance à distance	257
<b>Chapitre 12 - COORDINATION</b>	<b>259</b>
<b>A. ELEMENTS DE PHRASEOLOGIE EN LANGUE FRANCAISE A L'USAGE DE LA COORDINATION ENTRE ORGANISMES ATS OU SECTEURS DE CONTROLE</b>	<b>260</b>



# Chapitre 1 - **GLOSSAIRE**



**5ANNC:** Five Alpha Numeric Name Code



**5LNC:** Five-Letter Name Code

**ACAS:** Airborne Collision Avoidance System,  
Systèmes embarqués d'anti-abordage (voir T-CAS)

**ACC:** Area Control Centre,  
Centre de contrôle régional

**ADS-B:** Automatic Dependent Surveillance – Broadcast, système de surveillance grâce auquel un avion transmet sa position périodiquement, lui permettant d'être suivi à la trace.

**AIREP :** AIrREPort

**AFIS:** Aerodrome Flight Information Service  
Service d'information de vol d'aérodrome

**APP:** APPrroach control service, centre de contrôle d'approche

**ATC:** Air Traffic Control,  
Contrôle de la circulation aérienne

**ATFM :** Air Traffic Flow Management, régulation du débit

**ATIS:** Automatic Terminal Information Service,  
Service automatique d'information de région terminale

**ATS:** Air Traffic Service,  
Service de la circulation aérienne

**CTOT:** Calculated Take-Off Time,

**CPDLC :** Controller-Pilot Data Link Communications

**DA :** Decision Altitude  
Altitude de Décision

**DH:** Decision Height  
Altitude de Décision

**DMAN:** Departure Manager

**ELT:** Emergency Locator Transmitter,  
Balise de détresse

**FIS:** Flight Information Service, service d'information de vol

-  **FMS** : **F**light **M**anagement **S**ystem  
Système de gestion de vol
- GRF**: **G**lobal **R**eporting **F**ormat
- HAP** : **H**eure d'**A**pproche **P**révue
- HF** : **H**igh **F**requency, Haute **F**réquence  
Bande de fréquences comprises entre 2800 kHz et 30 000 kHz
- IF**: **I**ntermediate **F**ix  
Repère d'approche intermédiaire
- LVP**: **L**ow **V**isibility **P**rocedures
-  **LVO**: **L**ow **V**isibility **O**perations
- MAPT**: **M**issed **A**pproach **P**oint  
Point d'approche interrompue.
- MSAW**: **M**inimum **S**afe **A**ltitude **W**arning system,  
Système sol d'avertissement de proximité du relief
-  **MOCA**: **M**inimum **O**bstacle **C**learance **A**ltitude  
Altitude minimale de franchissement d'obstacles
- MVA**: **M**inimum **V**ectoring **A**ltitude  
Altitude minimale de guidage
- MVL** : **M**anœuvres à **V**ue **L**ibre
-  **RAIM** : **R**eceiver **A**utonomous **I**ntegrity **M**onitoring
-  **RCC** : **R**unway **C**ondition **C**ode
-  **RCR** : **R**unway **C**ondition **R**eport
- RNP**: **R**equired **N**avigation **P**erformance
- RVR**: **R**unway **V**isual **R**ange
- SELCAL** : **S**ystème permettant l'appel sélectif d'un aéronef sur les voies radiotéléphoniques reliant une station au sol à l'aéronef.
- SID**: **S**tandard **I**nstrument **D**eparture
- STAR**: **S**tandard **I**nstrument **A**rrival
- STCA**: **S**hort **T**erm **C**onflict **A**lert ou **F**ilet **D**e **S**auvegarde
-  **SPI** : **S**pecial **P**urpose **I**dentification

- T-CAS:** Traffic alert and **C**ollision **A**voidance **S**ystem Système embarqué d'anti-abordage (voir ACAS)
- TOBT:** Target **O**ff-**B**lock **T**ime
- TORA:** Take-**O**ff **R**un **A**vailable  
Distance de roulement utilisable au décollage
- TSAT:** Target **S**tart **U**p **A**pproval **T**ime
- TWR :** **T**o**W**e**R**  
Tour de contrôle d'aérodrome
- UHF :** **U**ltra **H**igh **F**requency, Ultra Haute Fréquence  
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.
- VPT:** Visual manoeuvre with **P**rescribed **T**rack

# Chapitre 2 - **GÉNÉRALITÉS**

## A. INTRODUCTION

---

Ce manuel est conforme aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la CAG.

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.

Les exemples qui suivent, doivent être utilisés en complément des expressions du chapitre 2, G - Expressions conventionnelles.

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

Ce manuel a été élaboré en collaboration avec la DO et l'ENAC en s'appuyant sur les travaux du Groupe de Travail Phraséologie.



## B. TEXTES RÉGLEMENTAIRES

Lorsqu'il est fait référence à des textes réglementaires, Ils sont en vigueur à la date de parution du présent manuel. Toute évolution d'au moins un de ces textes fera l'objet d'un amendement ou d'une nouvelle édition.

En particulier :

- Règlement (UE) No 923/2012 modifié de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (SERA).
- Règlement d'exécution (UE) 2017/373 modifié de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne dit IR ATM/ANS.
- Arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012.
- Arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.
- AltMoC DSNA/DSAC 2017/06/06 - SERA - AMOC FR N°01 : Alt-MOC à l'AMC1.SERA 14001– Expressions conventionnelles en langue anglaise.
- Consignes DO

Les sigles et acronymes utilisés sont les suivants :


SERA	: Standardised European Rules of the Air
SERA 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 Rules – Aerodromes
IR ATM/ANS	: Implementing Rules – Air Traffic Management/Air Navigation Services
AMC	: Acceptable Means of Compliance
AltMoC	: Alternative Means of Compliance
GM	: Guidance Material





## C. CLÉS DE LECTURE


### 1. Généralités

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.

Les symboles  indiquent une communication d’un pilote.

Le symbole  indique une communication d’un contrôleur.


Le symbole  indique une communication d’un agent à bord d’un véhicule circulant sur l’aire de manœuvre.

Le symbole  indique une communication enregistrée ATIS.

Les expressions [entre-crochets] sont des mots facultatifs ou des renseignements supplémentaires qu’il peut être nécessaire d’ajouter dans certains cas.

Les mots (entre-parenthèses) signifient, soit que des indications précises, comme le niveau, l’emplacement ou l’heure, etc., doivent être ajoutées pour compléter l’expression, soit qu’une expression alternative peut être utilisée.

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

Le symbole  indique un changement introduit dans la nouvelle édition du manuel.

## 2. 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 alfa bravo/alfa bravo

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

MERLU se dit merlu/merlu

### 3. Aides radio à la navigation

---

Les aides radio à la navigation ont pour indicatif un groupe de deux ou trois lettres conformément à l'annexe 10 de l'OACI.

Lorsque cet indicatif est associé en fonction d'un emplacement géographique prononçable en langage clair, ce dernier peut être utilisé, s'il n'emporte pas de difficulté de compréhension de l'ATS et du pilote

Exemple : "MTL" se dit : **Montélimar**/Montelimar ou M T L

« LTP » (La Tour du Pin) s'énonce L T P.

Dans tous les cas, pour toute difficulté de compréhension, l'indicatif de l'aide radio est épelé.

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

## 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	<i>CB</i>
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	E_L_T	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	M_SAW	M_SAW
NDB	N_D_B	N_D_B
NM	Nautiques	<i>Miles</i>
NOTAM	NOTAM	NOTAM

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



## E. TRANSMISSION DES NOMBRES

### 1. CAS GENERAL en langue anglaise

- Les nombres s'énoncent systématiquement **chiffre par chiffre** en radiophonie pour transmettre des éléments concernant :
  - ✓ L'**indicatif** d'appel d'un **aéronef**,
  - ✓ le **cap**,
  - ✓ la **piste**,
  - ✓ le **vent** ( direction et vitesse),
  - ✓ les éléments comportant un séparateur **décimal** en faisant précéder la partie décimale du terme « *DECIMAL* ».
- Ce principe s'applique également pour :
  - ✓ les **niveaux de vol** excepté pour les centaines entières «*HUNDRED* »
  - ✓ le **calage altimétrique** excepté pour l'entier 1 000 hPa « *ONE THOUSAND* »
  - ✓ le **code transpondeur** excepté pour les cas de multiples entier de mille qui se termine par « *THOUSAND* ».
  - ✓ La **fréquence** (VHF) par ensemble de 6 chiffres ; si les 5ème et 6ème chiffres sont des zéros, ils ne sont pas énoncés (seuls les quatre premiers chiffres sont énoncés).
- Les **informations de gisement** exprimé en heures s'énoncent par groupe de deux.
- **Dans tous les autres cas**, on transmet les nombres en énonçant chaque chiffre séparément, sauf les nombres contenant des multiples entiers de cent et des multiples entiers de mille associés au terme «*HUNDRED* » ou «*THOUSAND* ».

Dans ces cas s'il existe des combinaisons de milliers et de multiples entiers de cent, chaque chiffre du nombre de milliers est énoncé séparément.

- **CAS PARTICULIERS :**
  - **Le nombre «8,33»** utilisé dans le contexte de l'espacement des canaux de 8,33 KHZ s'utilise pour une demande relative à la capacité (confirmation, indication, absence, obligation ou exemption) et s'énonce avec l'usage du terme « point » à la place de « décimal ». *8,33 : eight point three three*
  - « **360** » dans le sens d'orbitez : **three sixty turn** (left/right)

**Pour résumer :**

<b>Cas</b> <i>Terme consacré</i>	<b>Enoncer systématiquement chaque chiffre séparément.</b>	<b>Possibilité d'exprimer en multiple entier de mille suivi de : « thousand »</b>	<b>Possibilité d'exprimer en centaines entières suivi de : « hundred »</b>
<b>Indicatif d'appel d'aéronef</b>	X		
<b>Cap</b> <i>« Heading »</i>	X		
<b>Piste</b> <i>« Runway »</i>	X		
<b>Vent (direction et vitesse)</b> <i>“Wind... degrees ...knots (gusting)”</i>	X		
<b>Fréquence</b> <i>« decimal »</i>	X si les 5ème et 6ème chiffres sont des zéros, ils ne sont pas énoncés (seuls les quatre premiers chiffres sont énoncés)		
<b>Niveau de vol</b> <i>« Flight level »</i>	X		X « hundred »
<b>Calages altimétriques</b> <i>« QNH », « QFE »</i>	X	X «one thousand »	
<b>Code transpondeur</b> <i>« Squawk »</i>	X	X « thousand »	
<b>Code horaire</b> <i>« O'clock »</i>	Par groupe de 2		
<b><u>Autres cas :</u></b>  <b>Altitude</b> <b>Distance</b> ...	X	X « thousand »	X « hundred »



Exemples:

ÉLÉMENT	ANGLAIS	
Cap / Altération de cap	<i>heading 180 : heading <b>one eight zero</b></i> <i>heading 100 : heading <b>one zero zero</b></i> <i>heading 060 : heading <b>zero six zero</b></i> <i>turn right 15 degrees : turn right <b>one five degrees</b></i> <i>turn right 10 degrees : turn right <b>one zero degrees</b></i>	
Piste	<i>runway 15 : runway <b>one five</b></i> <i>runway 05 : runway <b>zero five</b></i> <i>runway 30 : runway <b>three zero</b></i> <i>RWY 27 L: runway <b>two seven left</b></i>	
Vent	<i>180/10 : <b>one eight zero degrees, one zero knots</b></i> <i>200/18G30 : <b>two zero zero degrees, one eight knots gusting three zero knots</b></i>	
Fréquences	<u>Chanel</u> 118.000 118.005 118.010 118.025 118.050 118.100	<u>Transmitted as</u> <b>one one eight decimal zero</b> <b>one one eight decimal zero zero five</b> <b>one one eight decimal zero one zero</b> <b>one one eight decimal zero two five</b> <b>one one eight decimal zero five zero</b> <b>one one eight decimal one</b>
Niveau de vol	<i>level 100 : level <b>one hundred</b></i> <i>level 180 : level <b>one eight zero</b></i> <i>level 240 : level <b>two four zero</b></i> <i>level 80 : level <b>eight zero</b></i>	

Calage altimétrique	<p>QNH 1022 : Q_N_H <b>one zero two two</b></p> <p>QNH 1000 : Q_N_H <b>one thousand</b></p> <p>QFE 993 : Q_F_E <b>nine nine three</b></p>
Code transpondeur	<p>squawk 3254 : squawk <b>three two five four</b></p> <p>squawk 2400 : squawk <b>two four zero zero</b></p> <p>squawk 2000 : squawk <b>two thousand</b></p>
Code horaire	<p>traffic 11 o'clock : traffic <b>eleven</b> o'clock</p>
Altitude	<p>150 feet : <b>one five zero feet</b></p> <p>455 feet : <b>four five five feet</b></p> <p>3 500 feet : <b>three thousand five hundred feet</b></p> <p>1 2000 feet : <b>one two thousand feet</b></p>
Distance	<p>45 NM : <b>four five NM</b></p> <p>850 metres : <b>eight five zero metres</b></p> <p>100 m : <b>one hundred metres</b></p> <p>1 000 m : <b>one thousand metres</b></p> <p>1 700 m : <b>one thousand seven hundred metres</b></p>
Heure	<p>10h55 : <b>five five</b> ou <b>one zero five five</b></p>
Radiale	<p>radial 182 : radial <b>one eight two</b></p>
Température	<p>0°C : <b>zero</b></p> <p>18°C : <b>one eight</b></p> <p>- 15°C : <b>minus one five</b></p>
Vitesse	<p>speed 250 knots : speed <b>two five zero knots</b></p> <p>speed 200 knots : speed <b>two hundred knots</b></p> <p>Mach 0.84 : decimal <b>eight four</b></p> <p>Mach 1.05 : <b>one decimal zero five</b></p>
Vitesse vertical	<p>rate 1500 feet/min :</p> <p>rate <b>one thousand five hundred feet per minute.</b></p>

## 2. Echanges de communication en langue française

Conformément à l'**arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012**, un nombre en langue française peut être transmis comme il s'énonce dans la vie courante ou comme une suite de chiffres.

En cas de réception médiocre, de mauvaise compréhension ou de confusion possible, il peut être nécessaire d'énoncer chaque chiffre séparément pour faciliter la compréhension et éviter une répétition du message.

### **Transmission des fréquences radio :**

L'usage de "**décimale**" est requis pour lever toute ambiguïté.

120,775 MHz : doit être énoncé « cent vingt **décimale** sept cent soixante-quinze » pour éviter une confusion possible entre "cent vingt, sept cent soixante-quinze" et « cent vingt-sept, soixante-quinze ».

### **Transmission d'altitudes :**

Ajouter le terme "**altitude**" en cas d'ambiguïté (SERA1.1)

Exemple : " **Descendez altitude deux mille pieds**" doit être utilisée pour éviter la compréhension suivante par le pilote: "*Descendez DE mille pieds*"

### **Transmission du CAP :**

Toutes les transmissions de cap s'énoncent systématiquement avec trois chiffres

Exemple : cap 060 : cap zéro six zéro ou cap zéro soixante

- **CAS PARTICULIERS :**

- **Le nombre «8,33»** utilisé dans le contexte de l'espacement des canaux de 8,33 KHZ s'utilise pour une demande relative à la capacité (confirmation, indication, absence, obligation ou exemption) et s'énonce sans l'usage du terme « décimal ». 8,33 : Huit trente-trois



## F. TRANSMISSION DES INDICATIFS D'APPEL

### Préfixe aux indicatifs

Le nom du constructeur d'aéronef, ou le nom du modèle d'aéronef peut être utilisé comme préfixe radiotéléphonique de l'indicatif d'appel lorsque celui-ci est composé :

- ✓ des marques d'immatriculation de l'aéronef (*type a*). ou
- ✓ de l'indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi des quatre derniers caractères des marques d'immatriculation de l'aéronef (*type b*);

Dans ces cas uniquement, les indicatifs d'appel abrégés prennent la forme suivante :

- ✓ *Type a* : premier caractère de l'immatriculation et au moins les deux derniers caractères de l'indicatif d'appel ;
- ✓ *Type b* : indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi d'au moins les deux derniers caractères de l'indicatif d'appel ;

Il n'existe pas de forme abrégée lorsque l'indicatif est composé de l'indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi de l'identification du vol (*type c*).

### 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 premier échange radiotéléphonique utilisant l'indicatif d'appel complet et seulement à l'initiative du contrôleur.

## G. EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES

Conformément au tableau S14-4 du SERA.14045

Expression conventionnelle (version anglaise entre parenthèses si différente)	Signification
<b>ACCUSEZ RÉCEPTION</b> (ACKNOWLEDGE)	“Faites-moi savoir si vous avez reçu et compris ce message”
<b>AFFIRM</b>	“Oui”
<b>APPROUVÉ</b> (APPROVED)	“Permission accordée pour la mesure demandée”
<b>BREAK</b>	Indique une séparation entre deux parties du message
<b>BREAK BREAK</b>	Séparation entre messages transmis à différents pilotes dans un environnement très encombré
<b>ANNULEZ</b> (CANCEL)	“Annulez la clairance transmise précédemment”
<b>VÉRIFIEZ</b> (CHECK)	“Vérifiez un système ou une procédure”
<b>AUTORISÉ</b> (CLEARED)	“Autorisé à poursuivre dans les conditions spécifiées”
<b>CONFIRMEZ</b> (CONFIRM)	“Confirmez-moi que vous avez bien reçu.../Confirmez-moi que j'ai bien compris...” (clairance, instruction, mesure, information)
<b>CONTACTEZ</b> (CONTACT)	“Établissez le contact radio avec...”
<b>CORRECT</b>	“C'est exact”
<b>CORRECTION</b>	“Une erreur a été commise dans ce message, le texte correct est ...”
<b>IGNOREZ</b> (DISREGARD)	“Considérez que ce message n'a pas été envoyé”
<b>COMMENT RECEVEZ- VOUS?</b> (HOW DO YOU READ)	“Quelle est la lisibilité de ma transmission?” [voir règle SERA.14070, point c)]
<b>JE RÉPÈTE</b> (I SAY AGAIN)	“Je répète pour être plus clair ou pour insister”
<b>MAINTENEZ</b> (MAINTAIN)	“Continuez selon la ou les conditions spécifiées”/sens littéral
<b>VEILLEZ</b> (MONITOR)	“Écoutez la fréquence ...”
<b>NÉGATIF</b> (NEGATIVE)	“Non” ou “Autorisation refusée ”ou “Cela n'est pas exact ”ou “Impossible de”

<b>RÉPONDEZ</b> ( <i>OVER</i> )	“Ma transmission est terminée et j'attends une réponse de votre part”
<b>TERMINÉ</b> ( <i>OUT</i> )	“Cette transmission est terminée et je n'attends pas de réponse”
<b>COLLATIONNEZ</b> ( <i>READ BACK</i> )	“Répétez tout ce message, ou la partie spécifiée, exactement comme vous l'avez reçu”
<b>RÉAUTORISÉ</b> ( <i>RECLEARED</i> )	“Une modification de votre clairance a été effectuée; la nouvelle clairance annule tout ou partie de la précédente”
<b>INDIQUEZ</b> ( <i>REPORT</i> )	“Donnez-moi l'information suivante...”
<b>DEMANDE</b> ( <i>REQUEST</i> )	“Je vous demande...” <i>demande visant à obtenir une information ou une autorisation</i>
<b>ROGER</b>	“ai reçu en entier votre dernière transmission”
<b>RÉPÉTEZ</b> ( <i>SAY AGAIN</i> )	“Répétez votre dernière transmission ou la partie spécifiée”
<b>PARLEZ PLUS LENTEMENT</b> ( <i>SPEAK SLOWER</i> )	“Réduisez votre cadence d'élocution”
<b>STANDBY</b>	“Attendez que je vous rappelle”
<b>IMPOSSIBLE</b> ( <i>UNABLE</i> )	“Je ne peux pas acquiescer à votre demande ou me conformer à votre instruction ou autorisation”
<b>WILCO</b>	(abréviation de “we will comply with”) “Votre message a été compris et sera exécuté”
<b>CHAQUE MOT DEUX FOIS</b> ( <i>WORDS TWICE</i> )	a) À titre de demande: “La communication est difficile, veuillez formuler chaque mot ou groupe de mots deux fois”  b) À titre indicatif: “La communication étant difficile, chaque mot ou groupe de mots dans ce message sera formulé deux fois”

 **CONDITIONS D'UTILISATION**

Conformément à SERA FRA.14045 b) *Mise en œuvre* :

L'expression anglaise «Report» peut signifier «Indiquez» ou «Rappelez».

Note: Par exemple, l'expression anglaise "Report when ready" se traduit en français par "Rappelez prêt".

**BREAK/BREAK**

"BREAK" est à utiliser lorsqu'il n'y a pas de séparation distincte entre le texte et les autres parties du message.

**VERIFIEZ/CHECK**

"VERIFIEZ" / "CHECK". Cette expression ne doit être utilisée dans aucun autre contexte que "Vérifiez un système ou une procédure". En principe aucune réponse n'est attendue.

**MAINTAIN/"MAINTAIN"**

"MAINTENEZ" / "MAINTAIN". Par exemple "Restez en VFR".

**REPONDEZ/OVER**

"REPONDEZ" / "OVER". Normalement, cette expression n'est pas utilisée dans les communications VHF.

**TERMINE/OUT**

"TERMINE" / "OUT". Normalement, cette expression n'est pas utilisée dans les communications VHF.

**ROGER/ROGER**

"ROGER" En aucun cas, cette expression ne doit être utilisée pour répondre à une question qui appelle un collationnement ou qui appelle une réponse directe positive (AFFIRME) ou négative (NEGATIF).

**ATTENDEZ/STANDBY**

Normalement, le demandeur rappellera si l'attente est longue. L'expression "ATTENDEZ" n'est ni une approbation, ni un refus.

**IMPOSSIBLE/UNABLE**

"IMPOSSIBLE" / "UNABLE". L'expression "IMPOSSIBLE" est normalement suivie d'une raison.

## 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 un message :**

L'ordre privilégié de transmission en fonction des besoins est le suivant :

- Autorisation
- Information
- Rappel



*Le contrôleur peut changer l'ordre des éléments lorsqu'il estime que cela présente un intérêt en termes de sécurité.*

### **Ordre des éléments dans une clairance :**

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

#### **EN GUIDAGE**

- Cap
- Niveau
- Vitesse

#### **HORS GUIDAGE :**

- Niveau
- Route



## Élément non standard



**Rapidair 3245, tournez à droite, je répète à droite cap 270.**

*Rapidair 3245, turn right, I say again right heading 270.*

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

### Exemple :

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 3245, montez niveau 180.**



**Je monte niveau 180, Rapidair 3245.**

puis



**Rapidair 3245, contactez Paris 133 décimale 375.**



*Rapidair 3245, climb level 180.*



*Climbing level 180, Rapidair 3245.*

puis



*Rapidair 3245, contact Paris 133 decimal 375.*

### 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.



Pour rappel, un indicatif d'appel abrégé n'est utilisable qu'après un premier échange radiotéléphonique utilisant l'indicatif d'appel complet et seulement à l'initiative du contrôleur.

Cependant, en présence d'un risque de confusion, privilégier l'usage de l'indicatif complet.

#### Exemple :



**Rapidair 3245, attention, indicatif Gloss Air 3245 également sur la fréquence.**



*Rapidair 3245, caution, callsign Gloss Air 3245 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 3 -  
**RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT  
DE L'AERODROME**

## A. GLOBAL REPORTING FORMAT

### E MPLOI

Le **Global Reporting Format** (en vigueur à partir du 12 août 2021) comprend les expressions du présent chapitre pour ce qui concerne les aérodromes du périmètre GRF.

### C ONDITIONS D'UTILISATION

Pour les aérodromes concernés, le RCR est reçu directement de l'exploitant d'aérodrome selon le processus établi et transmis via ATIS ou à la fréquence.

Les éléments par tiers de piste sont transmis dans l'ordre du QFU en service.

- **Absence d'information sur l'état de piste**

L'indisponibilité temporaire du RCR doit être communiquée en fréquence ou sur ATIS.

### A CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il diffuse l'état de piste comprenant le RCC reçu de l'exploitant.</li> </ul> <p>L'ATS transmet sans délai les AIREP spéciaux relatifs à l'action de freinage à l'exploitant de l'aérodrome.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En cas de constat de différence entre l'action de freinage ressentie et les informations GRF reçues, le pilote transmet sa capacité de freinage sous forme d'AIREP spécial.</li> </ul>



**a) [(lieu)] PISTE (numéro) ÉTAT DE SURFACE [CODE (numéro à trois chiffres)]**

**1. PUBLIÉ LE (date et heure UTC)**

*ISSUED AT (date and time UTC);*

**2. SÈCHE, ou GLACE MOUILLÉE, ou EAU**

*DRY, or WET ICE, or WATER*

**SUR NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE SÈCHE, ou NEIGE SÈCHE SUR GLACE,**  
*ON TOP OF COMPACTED SNOW, or DRY SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF ICE,*

**ou NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE, ou GLACE, ou NEIGE FONDANTE, ou EAU STAGNANTE,**  
*or WET SNOW ON TOP OF ICE, or ICE, or SLUSH, or STANDING WATER*

**ou NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE MOUILLÉE, ou NEIGE SÈCHE**  
*or COMPACTED SNOW, or WET SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW,*

**SUR NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE MOUILLÉE SUR NEIGE COMPACTÉE, ou MOUILLÉE,**  
*or WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET, or SLIPPERY WET, OR SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY,*

**ou GEL ;**  
*or FROST;*

**3. PROFONDEUR [(profondeur du dépôt) MILLIMÈTRES ou NON COMMUNIQUÉE] ;**

*DEPTH ((depth of deposit) MILLIMETRES or NOT REPORTED);*

**4. COUVERTURE [(nombre) POURCENTAGE ou NONCOMMUNIQUÉE] ;**

*COVERAGE ((number) PER CENT or NOT REPORTED);*

**5 LARGEUR DISPONIBLE (nombre) MÈTRES;**

*AVAILABLE WIDTH (number) METRES;*



**6. LONGUEUR RÉDUITE À (nombre) MÈTRES ;**

*LENGTH REDUCED TO (number) METRES;*

**7. POUDRERIE;**

*DRIFTING SNOW;*

**8. SABLE NON ADHÉRENT**

*LOOSE SAND;*

**9 TRAITÉE CHIMIQUEMENT**

*CHEMICALLY TREATED;*

**10. CONGÈRE (nombre) MÈTRES [À GAUCHE, ou À DROITE ou DES DEUX CÔTÉS]**

**[DE ou À PARTIR DE] L'AXE ;**

*SNOWBANK (number) METRES [LEFT, or RIGHT or LEFT AND RIGHT]*

*[OF or FROM] CENTRE LINE;*

**11. VOIE DE CIRCULATION (identification de la voie de circulation) CONGÈRE (nombre) MÈTRES [À GAUCHE, ou À DROITE ou DES DEUX CÔTÉS] [DE ou À PARTIR DE] L'AXE ;**

*TAXIWAY (identification of taxiway) SNOWBANK (number)*

*METRES [LEFT, or RIGHT or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRE LINE;*

**12. CONGÈRES ADJACENTES;**

*ADJACENT SNOWBANKS;*

**13. VOIE DE CIRCULATION (identification de la voie de circulation) MÉDIOCRE ;**

*TAXIWAY (identification of taxiway) POOR;*

**14. AIRE DE TRAFIC (identification de l'aire de trafic) MÉDIOCRE ;**

*APRON (identification of apron) POOR;*



## Observations en langage clair ;

### **b) [(lieu)] ÉTAT DE SURFACE PISTE (numéro) NON ACTUALISÉ ;**

*[(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT.*

### **c) SURFACE D'ATTERRISSAGE (état)**

*LANDING SURFACE (condition);*

### **d) ATTENTION TRAVAUX DE CONSTRUCTION (emplacement) ;**

*CAUTION CONSTRUCTION WORK (location);*

### **e) ATTENTION (préciser les raisons) À DROITE (ou À GAUCHE) (ou DES DEUX CÔTÉS) DE LA PISTE [(numéro)];**

*CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [(number)];*

### **f) ATTENTION TRAVAUX EN COURS (ou OBSTACLES) (position et tous conseils utiles) ;**

*CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice);*

### **g) FREINAGE SIGNALÉ PAR (type d'aéronef) À (heure)**

**BON (ou MOYEN-BON, ou MOYEN, ou MOYEN-FAIBLE, ou FAIBLE) ;**

*BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time)*

*GOOD (or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR);*

### **h) (VOIE DE CIRCULATION) (identification de la voie de circulation)**

*TAXIWAY (identification of taxiway)*

**MOUILLÉE [ou EAU STAGNANTE, ou DÉNEIGÉE (longueur et largeur, le cas échéant) ou**

*WET [or STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or*

**CHIMIQUEMENT TRAITÉE, ou COUVERTE DE PLAQUES DE NEIGE SÈCHE**

*CHEMICALLY TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW*

**(ou NEIGE MOUILLÉE, ou NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE FONDANTE, ou NEIGE FONDANTE**

*(or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or*

**GELÉE, ou GLACE, ou GLACE MOUILLÉE, ou GLACE RECOUVERTE DE NEIGE, ou**

*ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or*

**GLACE ET NEIGE, ou CONGÈRES, ou ORNIÈRES ET ARÊTES GELÉES ou SABLE MEUBLE]] ;**

*ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES or LOOSE SAND]]);*

### **i) LA TOUR OBSERVE (renseignements météorologiques) ;**

*TOWER OBSERVES (weather information);*

### **j) UN PILOTE SIGNALE (renseignements météorologiques).**

*PILOT REPORTS (weather information).*



**Strasbourg piste 23**

**État de surface : code 233**

**Publié à 1015 UTC**

**Neige fondante, neige mouillée, neige mouillée**

**Profondeur 6 millimètres, 12 millimètres, 12 millimètres (ou NON COMMUNIQUE)**

**Couverture 25 pour cent, 50 pour cent, 50 pour cent (ou NON COMMUNIQUE)**

**Largeur disponible 30 mètres**

**Longueur réduite de 2 100 mètres**



*Strasbourg runway 23*

*Surface condition : code 233*

*Issued at 1015 UTC*

*Slush, wet snow, wet snow*

*Depth 6 millimetres, 12 millimetres, 12 millimetres (OR NOT REPORTED)*

*Coverage 25 percent, 50 percent, 50 percent (OR NOT REPORTED)*

*Available width 30 meters*

*Lenght reduced to 2 100\_meters*

#### **AIREP**

**Freinage signalé par Airbus 320 à 1220: moyen.**

*Braking Action reported by Airbus 320 at 1220: medium.*



## B. Information sur l'état de la plateforme

---

### XPRESSIONS



**Piste 1 6 en cours de déneigement.**  
*Snow removal in progress runway 16.*



# Chapitre 4 - **COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE**

## E MPLOI



Le collationnement par le pilote consiste à répéter tout ou partie d'un message afin que le contrôleur à l'origine de ce message écoute le collationnement pour s'assurer que l'équipage a bien accusé réception de la clairance ou de l'instruction et il intervient immédiatement pour corriger toute disparité révélée par la répétition.

## A CTION

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 <sup>1</sup> ;
  - Atterrissage ;
  - Option <sup>2</sup> ;
  - Décollage ;
  - Traversée ;
  - Remontée.
- Conditions si clairance conditionnelle.
- Niveau de Transition

Par ailleurs :

- un créneau 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.

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
<p>- Il vérifie le collationnement et, si nécessaire, corrige les éléments incorrects</p>	<p>- Il collationne les clairances et l'expression : «<b>Alerte relief/Terrain alert</b> »</p>

<sup>1</sup> L'« entrée » correspond à l'identification de la voie de circulation (intersection ou seuil) à partir de laquelle l'aéronef s'aligne

<sup>2</sup> 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

**P** HRASEOLOGIE DE BASE

- Le collationnement est correct :



**Rapidair 3245, descendez niveau 90.**

**Je descends niveau 90, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, descend level 90.*

*Descending level 90, Rapidair 3245.*

- Le collationnement est incorrect :



**Rapidair 3245, contactez Paris 132,0.**

**Paris 133,0, Rapidair 3245.**



**Négatif, Rapidair 3245, Paris 132,0.**

**Paris 132,0, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, contact Paris 132,0.*

*Paris 133,0, Rapidair 3245.*



*Negative, Rapidair 3245, Paris 1 3 2, 0.*

*Paris 132,0, Rapidair 3245.*

- Le collationnement est incorrect ou absent :



**Rapidair 3245, transpondeur 5423, H\_A\_P 1051.**

**Roger.**



**Rapidair 3245, collationnez.**

**Transpondeur 5423, H\_A\_P 1051, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, squawk 5423, expected approach time 1051.*

*Roger.*



*Rapidair 3245, read back.*

*Squawk 5423 expected approach time 1051, Rapidair 3245.*

Page laissée blanche intentionnellement

Chapitre 5 -  
**DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE  
D'UN VOL**


## A. PRÉVOL


### 1. Généralités


#### XPRESSIONS


- |   |   |
|---|---|
|   |  <b>Demande paramètres pour le départ.</b><br><i>Request departure information.</i>  |
|  <b>Il est 10 heures 22.</b><br><i>Time 1022.</i>                |  <b>Demande heure exacte.</b><br><i>Request time check.</i>  |
|   |  <b>Avez-vous notre plan de vol pour <u>L F M L</u>?</b><br><i>Do you have our flight plan destination <u>L F M L</u>?</i> |
|  <b>Niveau de transition 50.</b><br><i>Transition level 50.</i> |   |


#### XEMPLE


 **Saint-Ex Prévol, Rapidair 3245, demande paramètres pour le départ.**

 **Rapidair 3245, piste 36 droite, vent 240 degrés 10 nœuds, visibilité 5 kilomètres, température 16, Q\_N\_H 1020, niveau de transition 60, il est 10 heures 22.**

 **Piste 36 droite, Q\_N\_H 1 0 2 0, Rapidair 3245.**

 *Saint-Ex Delivery, Rapidair 3245, request departure information.*

 *Rapidair 3245, runway 36 right, wind 240 degrees 10 knots, visibility 5 kilometres, temperature 16, Q\_N\_H 1020, transition level 60, time 1022.*

 *Runway 36 right, Q\_N\_H 1020, Rapidair 3245.*



## a. Mise en route - clearance initiale – SID


**EXPRESSIONS**


**Demande mise en route.**  
Request start-up.



**Mise en route approuvée C\_TOT 0930.**  
*Start-up approved C\_TOT 0930.*



**Prévoyez mise en route à 1505.**  
*Expect start-up at 1505.*



**Prévoyez départ à 1010.**  
*Expect departure at 1010.*


**EXEMPLE n°1**


**Mérignac Prévol, Rapidair 3245, en D 8, demande mise en route pour Lyon, information L.**



**Rapidair 3245, mise en route approuvée, C\_TOT 1250, départ Sauveterre 3 A, niveau 110, transpondeur 2320.**



**Roger, mise en route approuvée, C\_TOT 1250, Sauveterre 3 A, niveau 110, transpondeur 2320, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, correct, rappelez prêt au repoussage sur Mérignac Sol 121,9.**



**Mérignac Delivery, Rapidair 3245, stand D 8, request start-up, destination Lyon, information L.**



**Rapidair 3245, start-up approved, C\_TOT 1250, Sauveterre 3 A departure, level 110, squawk 2320.**



**Roger, start-up approved, C\_TOT 1250, Sauveterre 3 A, level 110, squawk 2320, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, correct, report ready for push-back on Merignac Ground 121,9.**

**E** XEMPLE n°2



**Saint-Étienne Tour, Rapidair 3245, demande mise en route.**



**Rapidair 3245, prévoyez mise en route à 1810 cause trafic à l'arrivée.**



*Saint-Etienne Tower, Rapidair 3245, request start-up.*



*Rapidair 3245, expect start-up at 1810 due inbound traffic.*

b. Mise en route - clairance initiale - NON RNAV**E** XEMPLE n°1

- En cas de non capacité RNAV1 (RNP zone terminale).



**Rapidair 3245, départ R\_N\_P impossible.**



**Rapidair 3245, prévoyez un départ conventionnel.**



*Rapidair 3245, unable R\_N\_P departure.*



*Rapidair 3245, expect conventional departure.*

## c. Mise en route - clairance initiale avec DMAN


**EXPRESSIONS**


**T\_SAT 1730.**  
*T\_SAT 1730.*



**Mettez à jour votre T\_O\_B\_T.**  
*Update your T\_O\_B\_T.*


**XEMPLE**


**CDG Prévol, Rapidair 3245, en X 2, prêt au départ, information L.**



**Rapidair 3245, prévoyez piste 26 droite, départ OKASI 3 B, niveau 90, T\_SAT 0955, transpondeur 7561, rappelez prêt pour la mise en route.**



**Piste 26 droite, départ OKASI 3 B, niveau 90, T\_SAT 0955, Transpondeur 7561, je rappelle prêt pour la mise en route, Rapidair 3245.**



**CDG Prévol, Rapidair 3245, stand X 2, ready for departure, information L.**



**Rapidair 3245, expect runway 26 right, OKASI 3 B departure, level 90, T\_SAT 0955, squawk 7561, report ready for start up.**



**Runway 26 right, OKASI 3 B departure, level 90, T\_SAT 0955, Squawk 7561, calling you back ready for start up, Rapidair 3245.**

## B. CIRCULATION AU SOL

### 1. Repoussage

#### XPRESSIONS



**Demande repoussage.**

*Request pushback.*



**Repoussage approuvé.**

*Pushback approved.*



**En fonction de... repoussage approuvé.**

*According to... pushback approved.*

#### XEMPLE



**Mérignac Sol, Rapidair 3245, demande repoussage.**



**Rapidair 3245 en fonction du Boeing 737 passant derrière vous, repoussage approuvé.**



**Mérignac Ground, Rapidair 3245, request pushback.**



**Rapidair 3245, according to Boeing 737 taxiing behind you, pushback approved.**

## 2. Roulage

---

### XPRESSIONS

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.



**Procédez point d'attente piste 27.**  
*Proceed holding point runway 27.*



**Roulez point d'attente piste 27.**  
*Taxi holding point runway 27.*



**Tournez deuxième gauche.**  
*Turn second left.*



**Roulez via A 3.**  
*Taxi via A 3.*



**Roulez via piste 29.**  
*Taxi via runway 29.*



**Suivez.**  
*Follow.*



**Roulez avec précaution.**  
*Taxi with caution.*



**Expédiez le roulage.**  
*Expedite taxi.*



**Ralentissez.**  
*Taxi slower.*



**Roulez et entrez aire d'attente.**  
*Taxi into holding bay.*



**Roulez poste.**  
*Taxi stand.*



**Roulez parking.**  
*Taxi apron.*



**Remontez piste 27.**  
*Backtrack runway 27.*



**Demande roulage.**  
*Request taxi.*



**Je procède point d'attente piste 27.**  
*Proceeding holding point runway 27.*



**Je roule point d'attente piste 27.**  
*Taxiing holding point runway 27.*



**Je roule via A 3.**  
*Taxiing via A 3.*



**Je roule via piste 29.**  
*Taxiing via runway 29.*



**Je remonte piste 27.**  
*Backtracking runway 27.*

## **E** XEMPLE

- Cas d'un vol IFR.



**Rapidair 3245, demande roulage.**



**Rapidair 3245, laissez passer l'Airbus d'Air France venant de votre droite, roulez point d'attente piste 27 via B 7.**



**Airbus en vue, je laisse passer l'Airbus d'Air France et roulez point d'attente piste 27 via B 7, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, request taxi.*



*Rapidair 3245, give way to Air France Airbus coming from your right, taxi holding point runway 27 via B 7.*



*Airbus in sight, giving way to Air France Airbus, taxiing holding point runway 27 via B 7, Rapidair 3245.*

- Cas d'un vol VFR.



**Chavenay tour, F B X, bonjour.**



**F B X, Chavenay tour, bonjour,**



**F B G B X, T\_B 10, parking club, demande consignes de roulage pour vol à destination de Guéret, information B.**



**F B G B X, roulez et entrez aire d'attente 24 et rappelez prêt.**



**Je roulez et entre dans l'aire d'attente 24 et rappelez prêt, F B X.**



*Chavenay tower, F B X, good afternoon.*



*F B X, Chavenay tower, good afternoon.*



*F B G B X, T\_B 10, club apron, request taxi clearance flight to Guéret information B.*



*F B G B X, taxi into holding bay 24 and report ready.*



*Taxiing into holding bay 24 and reporting ready, F B X.*

### 3. Maintien de position

#### **E** XPRESSIONS

- Cas général



**Maintenez position.**  
*Hold position.*



**Je maintiens position.**  
*Holding position.*



**Maintenez position avant la  
prochaine intersection.**  
*Hold short of next intersection.*



**Je maintiens position avant  
la prochaine intersection.**  
*Holding short of next intersection.*

#### **E** XEMPLE



**Rapidair 3245, maintenez position avant la prochaine intersection  
pour laisser passer l'Airbus 321.**



**Je maintiens position avant la prochaine intersection, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, hold short of next intersection to give way to the Airbus 321.*



*Holding short of next intersection, Rapidair 3245.*

- 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 prévenir d'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.*



**Je maintiens avant point  
d'attente C 1.**  
*Holding short of holding point C 1.*



**Maintenez avant point d'attente  
piste 27 gauche.**  
*Hold short of holding point runway  
27 left.*



**Je maintiens avant point d'attente  
piste 27 gauche.**  
*Holding short of holding point  
runway 27 left.*





## 4. Intervention sur piste par véhicule

### E EXPRESSIONS



Roulez via piste (numéro).



Remontez piste (numéro).



Pénétrez



Inspectez

### E EXEMPLES

- Cas d'une traversée de piste



FLYCO, point d'attente A, demande traversée piste 27.



FLYCO, traversez piste 27, rappelez piste dégagée.



Je traverse la piste 27 et rappelle piste dégagée, FLYCO .

*Puis piste dégagée*



FLYCO, piste dégagée demande à procéder parking B.



FLYCO, procédez jusqu'au parking B.

- inspection piste



Lasbordes Tour, FLYCO, bonjour.



FLYCO, j'écoute.



FLYCO, au pied de la tour demande à procéder point d'attente A pour inspection de piste.



FLYCO, procédez et rappelez point d'attente A.



Je procède et rappelle point d'attente A, FLYCO.

*Puis point d'attente A*



Lasbordes TOUR, FLYCO, point d'attente A, demande remontée piste 15.



FLYCO, pénétrez , piste 15 inspectez, rappelez piste dégagée D.



FLYCO, piste dégagée D.

## 5. Traversée de piste

---

### **E**XPRESSIONS



**Traversez piste 36 gauche.**  
*Cross runway 36 left.*



**Traversez rapidement piste 36 gauche.**  
*Expedite crossing runway 36 left.*



**Demande traversée piste 36 gauche.**  
*Request crossing runway 36 left.*

**Je traverse la piste 36 gauche.**  
*Crossing runway 36 left.*



**Je traverse rapidement la piste 36 gauche.**  
*Expediting crossing runway 36 left.*

### **E**XEMPLE



**Rapidair 3245, traversez rapidement piste 36 gauche, trafic Airbus 350, 4 nautiques en finale, rappelez piste dégagée.**



**Je traverse rapidement piste 36 gauche et rappelle piste dégagée, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, expedite crossing runway 36 left, traffic Airbus 350, 4 miles on final, report runway vacated.**



**Expediting crossing runway 36 left, reporting runway vacated, Rapidair 3245.**

## 6. Tractage




**Tractage approuvé.**  
*Tow approved.*



**Tractage approuvé.**  
*Tow approved.*



**Demande tractage.**  
*Request tow.*



**Je tracte via A 5.**  
*Towing via A 5.*



**Je tracte via A 5.**  
*Towing via A 5.*




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



**F G E, j'écoute.**



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



**F G E, tractage approuvé via taxiway T F, rappelez tractage terminé.**



**Je tracte via taxiway T F, F G E.**



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



**F G E, pass your message.**



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



**F G E, tow approved via T F, report tow terminated.**



**Towing via T F, F G E.**

## C. ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

### 1. 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?*

#### EXEMPLE



**Rapidair 3245, êtes-vous prêt pour un départ dans moins de 2 minutes?**



**Négatif, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, are you ready for departure within 2 minutes?*



*Negative, Rapidair 3245.*

- Départ depuis une bretelle intermédiaire avec demande de distance restante disponible, initiée par le pilote.



**Confirmez distance disponible piste 27 à partir de l'intersection S 3 ?**



**TORA piste 27 à partir de l'intersection S 3, 1 800 mètres.**



**Demande départ à partir de la piste 27, intersection S 3.**



**Confirm distance runway 27 available from intersection S 3?**



**TORA runway 27 from intersection S 3, 1 800 meters.**



**Request departure from runway 27 intersection S 3.**

## 2. Instruction concernant Axe de piste

### a. L'aéronef est encore au sol

---

#### XPRESSIONS



**[Après départ] continuez au cap de la piste.**

*[After departure] continue runway heading.*



**[Après départ] restez dans l'axe de la piste jusqu'au (niveau ou point significatif/instructions).**



*[After departure] continue runway track to (level or significant point/instructions).*

### b. L'aéronef a décollé

---

#### XPRESSIONS



**Continuez au cap de la piste.**

*Continue runway heading.*



**Continuez dans l'axe de la piste.**



*Continue runway track.*









**Montez tout droit.**

*Climb straight ahead.*






### 3. Alignement

#### a. Alignement avec attente

#### **E** XPRESSIONS

- |  |   |  |   |  |
|--|---|--|---|--|
|  |  | <p><b>Alignez-vous et attendez piste 33 droite.</b><br/><i>Line up and wait runway 33 right.</i></p>   |  | <p><b>Je m'aligne et j'attends piste 33 droite.</b><br/><i>Lining up and waiting runway 33 right.</i></p>            |
|  |  | <p><b>Remontez piste 04, alignez-vous et attendez.</b><br/><i>Backtrack runway 04, line up and wait.</i></p>   |  | <p><b>Je remonte la piste 04, m'aligne et attends.</b><br/><i>Backtracking runway 04, lining up and waiting.</i></p> |
|  |  | <p><b>Alignez-vous et attendez piste 23, trafic au départ piste sécante.</b><br/><i>Line up and wait runway 23, traffic departing intersecting runway.</i></p> |  | <p><b>Je m'aligne et attends piste 23.</b><br/><i>Lining up and waiting runway 23.</i></p>                           |

#### **E** XEMPLE

- |  |   |   |   |  |
|--|---|---|---|--|
|  |  | <p><b>Rapidair 3245, alignez-vous et attendez piste 33 gauche, finale en cours piste parallèle.</b></p> |  | <p><b>Je m'aligne et attends piste 33 gauche, Rapidair 3245.</b></p> |
|  |  | <p><i>Rapidair 3245, line up and wait runway 33 left, traffic on final parallel runway.</i></p>         |  | <p><i>Lining up and waiting runway 33 left, Rapidair 3245.</i></p>   |

b. Alignement : cas de plusieurs voies de circulation

**E** MPLOI

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

**A** CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il délivre une clairance d'alignement en précisant le point d'attente ou la voie de circulation pour les pistes avec plusieurs taxiways possibles à l'alignement pour le même QFU.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il collationne la clairance.</li> <li>- Le cas échéant, il signale au contrôleur ne pas être au point d'attente ou sur la voie de circulation indiqués.</li> </ul>

**E** XEMPLE n°1

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



**Rapidair 3245, alignez-vous et attendez piste 27, intersection S 3.**

**Je m'aligne et attends piste 27, intersection S 3, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, line up and wait runway 27, intersection S 3.*

*Lining up and waiting runway 27, intersection S 3, Rapidair 3245.*

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



**Rapidair 3245, alignez-vous et attendez piste 27 intersection S 3.**

**Négatif, je suis à intersection A 6, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, maintenez avant point d'attente A 6, je vous rappelle.**



*Rapidair 3245, line up and wait runway 27, intersection S 3.*

*Negative, we are at intersection A 6, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, hold short of holding point A 6, calling you back.*




**XEMPLE n°2**


**Rapidair 3245, pouvez-vous partir de la piste 27 intersection S 3 ?  
TORA 1 800 mètres.**



**Affirme, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, alignez-vous et attendez piste 27 intersection S 3.**



**Je m'aligne et attends piste 27 intersection S 3, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, advise able to depart from runway 27, intersection S 3?  
TORA 1 800 metres.*



*Affirm, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, line up and wait runway 27 intersection S 3.*



*Lining up and waiting runway 27 intersection S 3, Rapidair 3245.*

## c. Multi alignement


**XEMPLE n°1**

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



**Rapidair 3245, alignez-vous et attendez piste 26 droite, intersection W 9, numéro 2 au départ.**



**Je m'aligne et attends piste 26 droite, intersection W 9, numéro 2 au départ Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, line up and wait runway 26 right, intersection W 9, number 2 for departure.*



*Lining up and waiting runway 26 right, intersection W 9, number 2 for departure.*


**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 3245, alignez-vous piste 26 droite, intersection W 7, numéro 1 devant un Boeing 737 au seuil de piste.**



**Je m'aligne piste 26 droite, intersection W 7, numéro 1 devant un Boeing 737 au seuil de piste, Rapidair 3245.**



**Rapidair 5032, un Airbus 320 au départ intersection W 7, avant vous.**



**Airbus 320 en vue, Rapidair 5032.**



*Rapidair 3245, line up runway 26 right, intersection W 7, number 1 before a Boeing 737 at threshold.*



*Lining up runway 26 right, intersection W 7, number 1 before a Boeing 737 at threshold, Rapidair 3245.*



*Rapidair 5032, Airbus 320 departing intersection W 7 before you.*



*Airbus 320 in sight, Rapidair 5032.*

## d. Alignement conditionnel

---

### **E** MPLOI

- Utilisé pour délivrer une clairance avec mentions conditionnelles.

### **C** ONDITIONS D'UTILISATION

- La clairance d'alignement conditionnelle peut être utilisée lorsque le contrôleur et le pilote intéressés peuvent voir l'aéronef ou le véhicule en question.
- Ceci implique la nécessité pour l'aéronef à qui est délivrée la clairance conditionnelle d'identifier l'aéronef ou le véhicule entraînant cette clairance conditionnelle.
- L'aéronef ou le véhicule causant la condition établie dans la clairance délivrée est le premier aéronef ou véhicule passant devant l'autre aéronef concerné.

### **A** CTIONS

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il demande au pilote de rappeler en vue de l'aéronef (ou du véhicule).</li> <li>- Il délivre la clairance dans l'ordre suivant :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- condition précise ;</li> <li>- clairance ;</li> <li>- rappel abrégé de la condition</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il collationne la clairance.</li> <li>- Le cas échéant, il signale au contrôleur ne pas être au point d'attente ou sur la voie de circulation indiqués.</li> </ul>

## HRASEOLOGIE DE BASE

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



**Rapidair 3245, A\_T\_R en finale, rappelez en vue.**



**A\_T\_R en vue, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, derrière A\_T\_R en finale, alignez-vous et attendez piste 33 droite derrière.**



**Derrière A\_T\_R en finale, je m'aligne et attends piste 33 droite derrière, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, A\_T\_R on final, report in sight.*



*A\_T\_R in sight, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, behind A\_T\_R on final, line up and wait runway 33 right behind.*



*Behind A\_T\_R on final, lining up and waiting runway 33 right, Rapidair 3245.*

- 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 3245, Airbus 320 au départ du seuil, rappelez en vue.**



**Airbus 320 en vue, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, derrière Airbus 320 au départ, alignez-vous et attendez piste 33 droite derrière.**



**Derrière Airbus 320 au départ, je m'aligne et attends piste 33 droite derrière, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, Airbus 320 departing from threshold, report in sight.*



*Airbus 320 in sight, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, behind Airbus 320 departing, line up and wait runway 33 right behind.*



*Behind Airbus 320 departing, line up and wait runway 33 right behind, Rapidair 3245.*

## 4. Autorisation de décollage

---

### **E**XPRESSIONS



**Piste 27, autorisé décollage,  
vent 280 degrés 10 nœuds.**

*Runway 27, cleared for take-off,  
wind 280 degrees 10 knots.*



**Piste 27, je décolle.**

*Runway 27, taking-off.*



**Alignez-vous piste 27, autorisé  
décollage, vent 280 degrés 10 nœuds.**

*Line up runway 27, cleared for take-off,  
wind 280 degrees 10 knots.*



**Je m'aligne piste 27,  
et je décolle.**

*Lining up runway 27,  
and taking-off.*



### **E**XEMPLE n°1 :



**Rapidair 3245, alignez-vous piste 27, intersection S3, [piste 27] autorisé  
décollage, vent 280 degrés 10 nœuds.**



**Je m'aligne piste 27, intersection S3 et je décolle, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, line up runway 27, intersection S3, [runway 27] cleared for  
take-off, wind 280 degrees 10 knots.*



*Lining up runway 27, intersection S3 and taking-off, Rapidair 3245.*

**E** XEMPLE n°2 :



**Rapidair 3245, êtes-vous prêt pour un départ immédiat?**



**Affirme, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, alignez-vous piste 05 gauche, autorisé décollage immédiat, Vent 060 degrés 10 nœuds.**



**Je m'aligne piste 05 gauche et je décolle, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, are you ready for immediate departure?*



*Affirm, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, line up runway 05 left, cleared for immediate take-off, wind 060 degrees, 10 knots.*



*Lining up runway 05 left and taking-off, Rapidair 3245.*

## E XPRESSIONS

- 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.*



**Je maintiens position.**

*Holding position.*



**Autorisé décollage immédiat ou dégagez la piste.**

*Cleared for immediate take-off or vacate runway.*



**Je décolle immédiatement.**

*Taking-off immediately.*



**Je dégage.**  
*Vacating.*

## E XEMPLE



**Rapidair 3245, maintenez position, annulez le décollage, je répète, annulez le décollage, A\_T\_R en remise de gaz.**



**Je maintiens position, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, hold position, cancel take-off, I say again cancel take-off, A\_T\_R going around.*



*Holding position, Rapidair 3245.*

## 5. Situations particulières

---

- L'aéronef a reçu une clearance de décollage, il a débuté son roulage :



**Stoppez immédiatement, Rapidair, stoppez immédiatement.**

*Stop immediately, Rapidair, stop immediately.*



**Je stoppe immédiatement.**

*Stopping immediately.*

### **E** XEMPLE



**Rapidair 3245, stoppez immédiatement, Rapidair 3245, stoppez immédiatement, un véhicule sur la piste.**



**Je stoppe, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, stop immediately, Rapidair 3245, stop immediately, vehicle on runway.*



*Stopping, Rapidair 3245.*

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



**J'interromps décollage.**

*Aborting take-off.*



## 6. Après le décollage

### E XPRESSIONS



**Virage à droite approuvé.**  
*Right turn approved.*

**Négatif**  
*Negative*



**Passant 1 000 pieds dans l'axe de piste, tournez à droite...**  
*After passing 1 000 feet on runway track, turn right...*



**Continuez au cap de la piste.**  
*Continue runway heading.*



**Restez dans l'axe de piste.**  
*Continue runway track.*



**Demande virage à droite.**  
*Request right turn.*



**Passant 1 000 pieds dans l'axe de piste, je tourne à droite...**  
*After passing 1 000 feet on runway track, turning right...*



**Je continue au cap de la piste.**  
*Continuing runway heading.*



**Je reste dans l'axe de piste.**  
*Continuing runway track.*



### E XEMPLE

- Expression à utiliser quand l'avion n'a pas encore décollé.



**Rapidair 3245, demande direct "ATN".**



**Rapidair 3245, restez dans l'axe de piste, passant 2500 pieds direct "ATN".**



**Je reste dans l'axe de piste, passant 2 500 pieds, direct "ATN", Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, request direct "ATN".*



*Rapidair 3245, continue runway track, passing 2 500 feet, direct "ATN".*



*Continuing runway track, passing 2 500 feet, direct "ATN", Rapidair 3245.*



## D. DÉPARTS

### 1. Clairance de départ

#### EMPLOI

- 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.

#### PHRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, montez via SID niveau 140.**



**Je monte via SID niveau 140, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, climb via SID level 140.*



*Climbing via SID level 140, Rapidair 3245*

## 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.

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE



**Rapidair 3245, procédez direct KELUD, montez via SID niveau 140.**



**Direct KELUD, je monte via SID niveau 140, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, proceed direct KELUD, climb via SID level 140.*



*Direct KELUD, climbing via SID level 140, Rapidair 3245.*

## 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 rejointe sont de fait annulées, celles en aval restent valables.

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Le contrôleur anticipe le retour sur le SID.



**Rapidair 3245, tournez à gauche cap 060 cause trafic, montez niveau 140, prévoyez de rejoindre SID.**



**Je tourne à gauche cap 060, monte niveau 140, prévois de rejoindre SID, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, turn left heading 060 due traffic, climb level 140, expect to rejoin SID.*



*Turning left heading 060, climbing level 140, expecting to rejoin SID, Rapidair 3245.*

- 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 3245, procédez direct KELUD, rejoignez SID, montez via SID niveau 180.**



**Direct KELUD, je rejoins SID, monte via SID niveau 180, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, proceed direct KELUD, rejoin SID, climb via SID level 180.*



*Direct KELUD, rejoining SID, climbing via SID level 180, Rapidair 3245.*

## ONDITIONS D'UTILISATION

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

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- 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 140, annulez restriction de niveau à KELUD.**

*Climb via SID level 140, cancel level restriction at KELUD.*

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



**Montez via SID niveau 140, annulez restrictions de vitesse.**

*Climb via SID level 140, cancel speed restrictions.*

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



**Montez sans restriction niveau 140.**

*Climb level 140 unrestricted.*

## 2. Clairance de départ omnidirectionnel

### 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 HRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, autorisé départ omnidirectionnel piste 28, à 800 pieds tournez à droite cap 310, montez altitude 3 000 pieds.**



**Autorisé départ omnidirectionnel piste 28, à 800 pieds je tourne à droite cap 310, et monte altitude 3 000 pieds, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, cleared omnidirectional departure runway 28, at 800 feet turn right heading 310, climb altitude 3 000 feet.*



*Cleared omnidirectional departure runway 28, at 800 feet turning right heading 310, climb altitude 3 000 feet, Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, autorisé départ omnidirectionnel piste 28 puis direct "GAI" niveau 100.**



**Autorisé départ omnidirectionnel piste 28 puis direct "GAI" niveau 100, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, cleared omnidirectional departure runway 28 then direct "GAI" level 100.*



*Cleared omnidirectional departure runway 28 then direct "GAI" level 100, Rapidair 3245.*



### 3. Départ à vue

---

#### EMPLOI

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




Un départ à vue est un départ exécuté par un aéronef évoluant conformément aux règles de vol aux instruments qui ne suit pas tout ou partie d'une procédure de départ aux instruments (par exemple un départ normalisé aux instruments) 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 clearance 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 sont telles qu'elles ne compromettent pas la procédure jusqu'à une altitude étudiée et publiée dans l'AIP, par exemple l'altitude minimale de vol ou l'altitude minimale de secteur (MSA) ;
-  b) la manœuvre est appliquée de jour;
- c) le pilote est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à l'altitude spécifiée. Les clearances 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 en fonction de la classe d'espace.

## ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il délivre la clearance de départ à vue et assure la séparation applicable dans l'espace considéré.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il garde le contact visuel du sol.</li> </ul>

## PHRASEOLOGIE DE BASE



Rapidair 3245, acceptez-vous départ à vue direct jusqu'à "MOU", niveau 80 ?



Affirme, départ à vue direct jusqu'à "MOU", niveau 80, Rapidair 3245.



Rapidair 3245, advise able to accept visual departure direct to "MOU", level 80.



Affirm, visual departure to "MOU", level 80, Rapidair 3245.



Rapidair 3245, autorisé départ à vue piste 28, tournez à droite direct jusqu'à "MOU", niveau 80, maintenez référence visuelle jusqu'à altitude 3 500 pieds.



Départ à vue direct jusqu'à "MOU", niveau 80, Rapidair 3245.



Rapidair 3245, cleared visual departure runway 28, turn right direct to "MOU", level 80, maintain visual reference until altitude 3 500 feet.



Visual departure "MOU", level 80, Rapidair 3245.



## E. MONTÉE

### 1. Clairance de montée

#### XPRESSIONS



**Montez niveau 110.**

*Climb level 110.*



**Je monte niveau 110.**

*Climbing level 110.*

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



**Montez niveau 90, expédiez la montée à travers niveau 60.**

*Climb level 90, expedite climb until passing level 60.*



**Je monte niveau 90 et expédie la montée à travers niveau 60.**

*Climbing level 90, expediting climb until passing level 60.*

- 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



**Demande niveau 330.**

*Request level 330.*



**Montez niveau 290, initialement.**

*Climb level 290, initially.*



**Je monte niveau 290.**

*Climbing level 290.*

## 2. 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

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul>

**P** HRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, montez niveau 260, passez AMIRO plus haut que niveau 180.**



**Je monte niveau 260 et passe AMIRO plus haut que niveau 180, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, climb level 260, cross AMIRO above level 180.*



*Climbing level 260, cross AMIRO above level 180, Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, montez niveau 140, soyez stable avant "CIV".**



**Je monte niveau 140 et stabilise avant "CIV", Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, climb level 140, be levelled before "CIV".*



*Climbing level 140, levelling before "CIV", Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, descendez niveau 180, passez "CMB" plus bas que niveau 200.**



**Je descends niveau 180 et passe "CMB" plus bas que niveau 200, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, descend level 180, cross "CMB" below level 200.*



*Descending level 180, crossing "CMB" below level 200, Rapidair 3245.*

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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



**Rapidair 3245, montez niveau 90, soyez stable avant CREIL.**



**Je monte niveau 90 et stabilise avant "CREIL", Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, climb level 90, be levelled before CREIL.*



*Climbing level 90, levelling before CREIL, Rapidair 3245.*

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



**Rapidair 3245, descendez niveau 200, soyez plus bas que niveau 250 dans 2 minutes.**



**Je descends niveau 200 et passe plus bas que niveau 250 dans 2 minutes, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, descend level 200, pass below level 250 within 2 minutes.*



*Descending level 200, passing below level 250 within 2 minutes, Rapidair 3245.*

**P** HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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



**Rapidair 3245, descendez niveau 140, soyez stable avant "CIV".**



**Négatif, niveau 160 possible avant "CIV", Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, descendez niveau 180.**



**Je descends niveau 180, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, descend level 140, be levelled before "CIV".*



*Negative, level 160 possible before "CIV", Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, descend level 180.*



*Descending level 180, Rapidair 3245.*

## **E** XPRESSIONS



**Quel est votre taux de montée ?**

*Report rate of climb.*



**Rappelez libérant niveau 110.**

*Report leaving level 110.*



**Je rappelle libérant niveau 110.**

*Reporting leaving level 110.*



**Stoppez la montée niveau 90.**

*Stop climb level 90.*



**Je stoppe la montée niveau 90.**

*Stopping climb level 90.*



**Montez niveau 110, taux 1 500 pieds par minute maximum.**

*Climb level 110, rate 1 500 feet per minute or less.*



**Je monte niveau 110, taux 1 500 pieds par minute maximum.**

*Climbing level 110, rate 1 500 feet per minute or less.*



**Descendez niveau 90, taux 1 500 pieds par minute minimum.**

*Descend level 90, rate 1500 feet per minute or greater.*



**Je descends niveau 90, taux 1 500 pieds par minute minimum.**

*Descending level 90, rate 1 500 feet per minute or greater.*

## 3. RVSM




**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 280.**

*Unable clearance into R\_V\_S\_M airspace, maintain level 280.*



**Je maintiens niveau 280.**

*Maintaining level 280.*

## F. CROISIÈRE

### 1. 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) pour un aéronef évoluant sur une route peut débuter par les termes "**route/route**" ou "**direct/direct**". Néanmoins, ce terme [**route/route**] peut être omis s'il n'y a pas de confusion.
- 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	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sauf cas particuliers, il décrit la route ATS au moyen de trois éléments au maximum.</li> <li>- Dans la mesure du possible, il indique le premier point significatif du secteur de contrôle suivant.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il collationne les éléments descriptifs de la route fournis dans la clairance.</li> <li>- Il collationne les termes "<b>direct/direct</b>" et "<b>puis/then</b>" s'ils sont énoncés dans la clairance de route.</li> </ul>



## HRASEOLOGIE DE BASE

- Si l'aéronef est sur une route :



**Rapidair 3245, [route] Upper B 25.**



**Upper B 25, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, [route] Upper B 25.*



*Upper B 25, Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, procédez [route] TIBOT, "LSA", "ATN".**



**Je procède [route] TIBOT, "LSA", "ATN", Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, proceed [route] TIBOT, "LSA", "ATN".*



*Proceeding [route] TIBOT, "LSA", "ATN", Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, autorisé [route] TIBOT, "LSA", Upper A 2.**



**Autorisé [route] TIBOT, "LSA", Upper A 2, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, [route] TIBOT, "LSA", Upper A 2.*



*Cleared [route] TIBOT, "LSA", Upper A 2, Rapidair 3245.*

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



**Rapidair 3245, direct "LSA", puis "ATN".**



**Direct "LSA", puis "ATN", Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, direct "LSA", then "ATN".*



*Direct "LSA", then "ATN", Rapidair 3245.*

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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



Rapidair 3245, [route] "DGN", direct "LSA", puis Upper A 2.



"DGN", direct "LSA", puis Upper A 2, Rapidair 3245.



Rapidair 3245, [route] "DGN", direct "LSA", then Upper A 2.



"DGN", direct "LSA", then Upper A 2, Rapidair 3245.



Rapidair 3245, [route] "DGN", direct "LSA", puis "ATN".



"DGN", direct "LSA", puis "ATN", Rapidair 3245.



Rapidair 3245, [route] "DGN", direct "LSA", then "ATN".



"DGN", direct "LSA", then "ATN", Rapidair 3245.

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



Rapidair 3245, direct "LSA", puis direct "BRY".



Direct "LSA", puis direct "BRY", Rapidair 3245.



Rapidair 3245, direct "LSA", then direct "BRY".



Direct "LSA", then direct "BRY", Rapidair 3245.

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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



**Rapidair 3245, Upper B 25, "LSA" survol obligatoire, puis "ATN".**



**Upper B 25, "LSA" survol obligatoire, puis "ATN", Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, Upper B 25, "LSA" overflight mandatory, then "ATN".*



*Upper B 25, "LSA" overflight mandatory, then "ATN", Rapidair 3245.*

## 2. 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.

### **A**CTIONS

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Il décrit la nouvelle route.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Il collationne la nouvelle route.</li><li>- En cas de besoin, il communique tous les éléments nécessaires à la modification de son plan de vol.</li></ul>

## HRASEOLOGIE DE BASE

- Modification à l'initiative du contrôle



**Rapidair 3245, modification de clairance, rappelez prêt à copier.**



**Prêt à copier, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, amended clearance, report ready to copy.*



*Ready to copy, Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, réautorisé, " GUERE, "LMG" , cause activité militaire.**



**"MOU" , GUERE, "LMG", Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, recleared, GUERE, "LMG", due military activity.*



*"MOU", GUERE, "LMG", Rapidair 3245.*

- Demande de modification par le pilote



**Rapidair 3245, demande un changement de route via "SPR", "EPL".**



**Rapidair 3245, stand-by.**

Puis



**Rapidair 3245, changement de route impossible cause régulation de trafic.**



**Roger, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, request new route amendment via "SPR", "EPL".*



*Rapidair 3245, stand by.*

Puis



*Rapidair 3245, unable new route due flow control.*



*Roger, Rapidair 3245.*

## PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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



**Bordeaux, Rapidair 3245, demande nouvelle destination Saint-Nazaire, L F R Z, cause demande compagnie.**



**Rapidair 3245, stand-by.**

Puis



**Rapidair 3245, nouvelle destination Saint-Nazaire, tournez à gauche direct "CGC", puis "NTS", M T.**



**Je tourne à gauche direct "CGC", puis "NTS", M T, Rapidair 3245.**



*Bordeaux, Rapidair 3245, request new destination Saint-Nazaire, L F R Z, due company request.*



*Rapidair 3245, stand by.*

Puis



*Rapidair 3245, new destination Saint-Nazaire, turn left direct "CGC", then "NTS", M T.*



*Turning left direct "CGC", then "NTS", M T, Rapidair 3245.*

### 3. 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 (RNP).
- Applicable uniquement sur des segments "en route", hors rejoincte d'une STAR ou d'un circuit d'attente et hors changement de direction supérieur à 90 degrés.

#### **A**CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il assure la surveillance de la trajectoire tout au long de la procédure.</li> <li>- Dans le cas de plusieurs aéronefs espacés parallèlement, il les informe de la manœuvre.</li> <li>- Il signifie au pilote la fin de l'offset par une clearance de directe ou, en guidage radar, par un cap d'interception inférieur à 45 degrés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il prévient le contrôleur avant d'effectuer un écart par rapport à la route qui lui a été assignée.</li> <li>- Il signale toute dégradation des critères de performance de navigation en vigueur.</li> </ul>



## PHRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, tournez à droite et suivez route offset, 10 nautiques à droite de l'Upper M 731.**



**Je tourne à droite et suis route offset, 10 nautiques droite de l'Upper M 731, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, turn right and proceed offset, 10 miles right of Upper M 731.*



*Turning right and proceeding offset, 10 miles right of Upper M 731, Rapidair 3245.*



## 4. Compte rendu de position

---



**MERLU à 12, niveau 100, "AJO"  
estimé à 42.**

*MERLU time 12, level 100,  
"AJO" estimated time 42.*



**Omettez comptes rendus de position jusqu'à...**

*Omit position reports until...*



**Reprenez comptes rendus de position.**

*Resume position reports.*



**Rappelez "AJO".**

*Report "AJO".*



**Rappelez 45 D\_M\_E vers "AJO".**

*Report 45 D\_M\_E inbound "AJO".*



**Rappelez passant radiale 240 "STP".**

*Report passing "STP" radial 240.*



**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.*

## 5. 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.

### C ONDITIONS 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.

### A CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il respecte la forme et le contenu du message en fonction des éléments dont il dispose.</li> <li>- Il n'énonce pas de niveau de vol mais une position verticale relative.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lorsqu'il reçoit une information de trafic, il avise l'organisme de contrôle dès acquisition visuelle.</li> </ul>


**HRASEOLOGIE DE BASE**


**Rapidair 3245, trafic 11 heures, 4 nautiques, gauche vers droite,  
Airbus heavy/gros porteur, 1 000 pieds plus haut.**



**Je surveille, Rapidair 3245.**

dès acquisition visuelle



**Airbus en vue, 1 000 pieds plus haut, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, traffic 11 o'clock, 4 miles, left to right, Airbus heavy,  
1 000 feet above.*



*Looking out, Rapidair 3245.*

dès acquisition visuelle



*Airbus in sight, 1 000 feet above, Rapidair 3245.*

## XPRESSIONS



**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.*

b) **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*

## XPRESSIONS

### c) Type d'appareil et autres renseignements



**Airbus heavy/gros porteur**

*Airbus heavy*



**Rapide**

*Fast moving*



**Lent**

*Slow moving*



**Non identifié.**

*Not identified.*

### d) Altitude relative



**1 000 pieds au-dessus de votre niveau assigné.**

*1 000 feet above your assigned level.*



**2 000 pieds plus bas en montée.**

*2 000 feet below climbing.*



**Même niveau**

*Same level*



**A travers votre niveau.**

*Through your level.*


**E** XEMPLES


**F B X**, trafic nord-est de votre position, 12 nautiques, de la droite vers la gauche, Airbus 380, 2 000 pieds au-dessus, en descente à travers votre niveau.



**Roger , F B X, je regarde.**



*F B X, traffic north-east of your position, 12 miles, from right to left, Airbus 380, 2 000 feet above, descending through your level.*



*Roger, F B X, looking.*



**F B X**, trafic route "HHN" "TAF", A\_T\_R 72, 1 000 pieds au-dessus.



**Roger, F B X.**



*F B X, traffic route "HHN" "TAF", A\_T\_R 72, 1 000 feet above.*



*Roger, F B X.*

## 6. Clairance de séparation à vue

---

### **E** EMPLOI

- 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** CONDITIONS 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** ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il assure sa propre séparation vis à vis de l'autre aéronef.</li> <li>- Il manœuvre de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage pour lui-même et le trafic dont il se sépare.</li> </ul>





## HRASEOLOGIE DE BASE



**Bordeaux, Rapidair 3245, demande séparation à vue avec Boeing 737, 10 heures, plus haut.**



**Rapidair 3245, je vous rappelle.**



**Gloss Air 1234, acceptez-vous séparation à vue avec trafic, 2 heures, 6 nautiques, droite vers gauche, Airbus, 1 000 pieds plus bas ?**



**Affirme, Gloss Air 1234.**



**Rapidair 3245, assurez votre séparation, restez V\_M\_C et montez niveau 90.**



**J'assure ma séparation, reste V\_M\_C et monte niveau 90, Rapidair 3245.**



*Bordeaux, Rapidair 3245, request visual separation with Boeing 737 , 10 o'clock, above.*



*Rapidair 3245, I call you back.*



*Gloss Air 1234, do you accept visual separation with traffic, 2 o'clock, 6 miles, right to left, Airbus, 1 000 feet below?*



*Affirm, Gloss Air 1234.*



*Rapidair 3245, maintain own separation, maintain V\_M\_C and climb level 90.*



*Maintaining own separation, maintaining V\_M\_C and climbing level 90, Rapidair 3245.*

**P** HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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



**Bordeaux, Rapidair 3245, demande séparation à vue avec trafic, 2 heures, Airbus, plus haut.**



**Rapidair 3245, négatif, maintenez niveau 80.**



*Bordeaux, Rapidair 3245, request visual separation with traffic, 2 o'clock, Airbus, above.*



*Rapidair 3245, negative, maintain level 80.*

## 7. Acceptation ou refus du contrôleur

---

### EMPLOI




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




### ACTIONS



CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- S'il accepte la demande du pilote, il utilise l'expression : « <b>approuvé/approved</b> », précédée par une clairance confirmant les termes de l'acceptation.</li> <li>- S'il refuse la demande du pilote, il utilise l'expression "<b>négatif/negative</b>".</li> <li>- En cas de refus, il peut motiver celui-ci.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il est souhaitable qu'il explicite sa demande.</li> </ul>



## HRASEOLOGIE DE BASE

- Acceptation du contrôleur.




 **Marseille, Rapidair 3245, demande direct "ATN".**  
 **Rapidair 3245, direct "ATN" approuvé.**  
 **Direct "ATN", Rapidair 3245.**




 *Marseille, Rapidair 3245, request direct "ATN".*  
 *Rapidair 3245, direct "ATN" approved.*  
 *Direct "ATN", Rapidair 3245.*

 **Marseille, Rapidair 3245, demande 30 degrés droite pendant 15 nautiques pour évitement météo.**  
 **Rapidair 3245, 30 degrés droite pendant 15 nautiques approuvé.**

 *Marseille, Rapidair 3245, request 30 degrees right for next 15 miles to avoid weather.*  
 *Rapidair 3245, 30 degrees right for next 15 miles approved.*

- Refus du contrôleur.

 **Marseille, Rapidair 3245, demande niveau 260, cause turbulence.**  
 **Rapidair 3245, négatif, maintenez niveau 280, trafic opposé, croisement dans 3 minutes.**  
 **Je maintiens niveau 280, Rapidair 3245.**

 *Marseille, Rapidair 3245, request level 260 due turbulence.*  
 *Rapidair 3245, negative, maintain level 280, opposite traffic, crossing in 3 minutes.*  
 *Maintaining level 280, Rapidair 3245.*

## 8. Passage d'un vol IFR d'un espace de classe D à un espace de classe E

---

### EMPLOI

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

### CONDITIONS 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.

### EXPRESSIONS



Espace aérien de classe E, présence possible de V\_F\_R inconnus.

*Classe E airspace, beware of unknown V\_F\_R traffic.*

## 9. Clairance initiale délivrée à un IFR en vol

---

### **E**MPLOI

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

### **C**ONDITIONS 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.

### **A**CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il indique au pilote, le niveau, le point ou l'heure à partir duquel le service du contrôle lui est assuré.</li> <li>- Il rend les services d'information de vol et d'alerte avant l'entrée en espace aérien contrôlé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il assure la compatibilité de sa trajectoire, en espace aérien non contrôlé, avec les zones et activités particulières.</li> <li>- 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.</li> <li>- Il se présente à l'entrée de l'espace aérien contrôlé conformément à la clairance délivrée.</li> </ul>



## HRASEOLOGIE DE BASE



F B X, début du service du contrôle passant niveau 80, montez niveau 110, [route]"MEN", "GAI".



**Je monte niveau 110, "MEN", "GAI", F B X.**



*F B X, control service provided passing level 80, climb level 110, [route]"MEN", "GAI".*



*Climbing level 110, "MEN", "GAI", F B X.*

## 10. Communications CPDLC

---

### EMPLOI

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

### CONDITIONS D'UTILISATION

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

### EXPRESSIONS



**Ignorez message C\_P\_D\_L\_C changement de fréquence, break, contactez Brest 132,830.**

*Disregard C\_P\_D\_L\_C frequency change message, break, contact Brest 132,830.*



## 11. Annulation IFR en vol

---

### **E**MPLOI

- Poursuite d'un vol IFR en VFR.

### **C**ONDITIONS 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.

### **A**CTIONS

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- il effectue le transfert des services d'information et d'alerte aux organismes concernés.</li> <li>- Il affecte éventuellement un nouveau code transpondeur.</li> <li>- Il invite le pilote à contacter le service d'information de vol en quittant l'espace aérien contrôlé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il peut quitter la fréquence s'il se trouve dans un espace où la réglementation le lui permet.</li> </ul>


**PHRASEOLOGIE DE BASE**

Espace de classe E ou G.



**Marseille, F B X, annule I\_F\_R, heure estimée d'arrivée Montpellier 1555.**



**F B X, I\_F\_R annulé à 1540, vous êtes maintenant V\_F\_R avec plan de vol, estimée Montpellier à 1555, transpondeur 7002, information de vol disponible sur 124,5.**



**Transpondeur 7002, 124,5, F B X, au revoir.**



*Marseille, F B X, cancel I\_F\_R, estimated time of arrival Montpellier 1555.*



*F B X, I\_F\_R cancelled at 1540, you are now V\_F\_R with flight plan, Montpellier estimated at 1555, squawk 7002, flight information available on 124,5.*



*Squawk 7002, 124,5, F B X, goodbye.*

## C CONDITIONS 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 PHRASEOLOGIE DE BASE

Espace de classe C ou D



**Marseille, F B X, annule I F R, heure estimée d'arrivée Montpellier 1555.**



**F B X, I F R annulé à 1540, vous êtes maintenant V F R avec plan de vol, estimée Montpellier à 1555, transpondeur 7002, quelles sont vos intentions?**



**Demande niveau 135, direct "FJR", F B X.**



**F B X, descendez niveau 135, direct "FJR".**



**Je descends niveau 135, direct "FJR", F B X.**



**Marseille, F B X, cancel I F R, estimated time of arrival Montpellier 1555.**



**F B X, I F R cancelled at 1540, you are now V F R with flight plan, Montpellier estimated at 1555, squawk 7002, advise intentions.**



**Request level 135, direct "FJR", F B X.**



**F B X, descend level 135, direct "FJR".**



**Descending level 135, direct "FJR", F B X.**

## 12. 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	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il transmet la clôture du plan de vol aux organismes concernés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il s'assure, avant de clôturer son plan de vol, que celui-ci n'est pas ou plus obligatoire.</li> </ul>

### **P** HRASEOLOGIE DE BASE



Marseille, F B X, passe "STP" et clôture 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.



## G. DESCENTE

### 1. 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 2 000 ou 2 500 ft, le terme "**altitude/altitude**" est précisé pour éviter toute confusion.  
 Ex : Descend altitude 2 000 ft.

#### A CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<p>- Lorsque le début de la descente est laissé à l'initiative du pilote, il emploie l'expression :  "<b>quand prêt/when ready</b>".</p>	<p>- 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.</p>

## HRASEOLOGIE DE BASE

- La descente est exécutée sans délai.



**Rapidair 3245, descendez niveau 250.**



**Je descends niveau 250, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, descend level 250.*



*Descending level 250, Rapidair 3245.*

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



**Rapidair 3245, quand prêt, descendez niveau 250.**



**Quand prêt, je descends niveau 250, Rapidair 3245.**

puis



**Paris, Rapidair 3245, libère niveau 310 en descente niveau 250.**



**Rapidair 3245, roger.**



*Rapidair 3245, when ready, descend level 250.*



*Descending level 250 when ready, Rapidair 3245.*

puis



*Paris, Rapidair 3245, leaving level 310, descending level 250.*



*Rapidair 3245, roger.*

## EMPLOI

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

## PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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



**Rapidair 3245, descendez niveau 50, expédiez la descente à travers niveau 70.**



**Je descends niveau 50 et expédie la descente à travers niveau 70, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, descend level 50, expedite descent until passing level 70.*



*Descending level 50, expediting descent until passing level 70, Rapidair 3245.*

## 2. Clairance de route incluant une STAR

---

### **E**MPLOI

- Clairance de route incluant une STAR.

### **C**ONDITIONS 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 aérodromes ont les mêmes STARs, il peut être utile de préciser l'aérodrome de destination.

### **A**CTIONS

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il s'efforce de délivrer des clairsances compatibles avec les indications de profil de la STAR.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sur la totalité de la STAR, il ne descend que sur clairance du contrôle.</li> </ul>



**P** HRASEOLOGIE DE BASE



**Paris, bonjour, Rapidair 3245, niveau 260, direct TERNI.**



**Rapidair 3245, bonjour, direct TERNI, puis autorisé arrivée BIBAX 7 W.**



**Direct TERNI, puis arrivée BIBAX 7 W, Rapidair 3245.**



*Paris, good morning, Rapidair 3245, level 260, direct TERNI.*



*Rapidair 3245, good morning, direct TERNI, then cleared BIBAX 7 W arrival.*



*Direct TERNI, then BIBAX 7 W arrival, Rapidair 3245.*

puis



**Rapidair 3245, descendez via STAR niveau 180.**



**Je descends via STAR niveau 180, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, descend via STAR level 180.*



*Descending via STAR level 180, Rapidair 3245.*

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Afin de raccourcir la trajectoire, le contrôleur donne une clearance 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 3245, procédez direct KOLIV descendez via STAR niveau 80.**



**Direct KOLIV je descends via STAR niveau 80, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, proceed direct KOLIV descend via STAR level 80.*



*Direct KOLIV, descending via STAR level 80, Rapidair 3245.*

## **E**MPLOI

- Clairance de route incluant une STAR.

## **C**ONDITIONS D'UTILISATION

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

## **A**CTIONS

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il indique de prévoir de rejoindre la STAR.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il garde en mémoire FMS les contraintes de la STAR.</li> <li>- Lorsqu'il revient sur la STAR, les contraintes en amont du point de rejointe sont de fait annulées, celles en aval restent valables.</li> </ul>

**P** HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE



**Rapidair 3245, tournez à gauche cap 170 cause trafic, descendez niveau 80, prévoyez de rejoindre STAR.**



**Je tourne à gauche cap 170, descends niveau 80 et prévois de rejoindre STAR, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, turn left heading 170 due traffic, descend level 80, expect to rejoin STAR.*



*Turning left heading 170, descending level 80, expecting to rejoin STAR, Rapidair 3245.*

puis



**Rapidair 3245, procédez direct KOLIV, rejoignez STAR et descendez via STAR 3 500 pieds Q\_N\_H 1012.**



**Direct KOLIV, je rejoins et descends via STAR 3 500 pieds Q\_N\_H 1012, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, proceed direct KOLIV, rejoin STAR and descend via STAR 3 500 feet Q\_N\_H 1012.*



*Direct KOLIV, rejoining and descending via STAR 3 500 feet Q\_N\_H 1012, Rapidair 3245.*

## ONDITIONS D'UTILISATION

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

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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



**Descendez via STAR niveau 80, annulez restrictions de niveau.**

*Descend via STAR level 80, 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 80, annulez restrictions de vitesse à KOLIV.**

*Descend via STAR level 80, cancel speed restrictions at KOLIV.*

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



**Descendez sans restriction niveau 80.**

*Descend level 80 unrestricted.*

### 3. 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

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans les restrictions imposées, il se conforme aux règles en vigueur concernant les vitesses.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lorsqu'il est interrogé sur sa vitesse, il précise sa vitesse indiquée.</li> </ul>

 HRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, vitesse 280 nœuds pour séquencement.**



**280 nœuds, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, speed 280 knots for sequencing.*



*280 knots, Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, mach décimale 72 pour séquencement.**



**Mach 72, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, mach decimal 72 for sequencing.*



*Mach 72, Rapidair 3245.*

**P** HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Vitesses spécifiques utilisées en contrôle d'approche.



**Rapidair 3245, réduisez vitesse minimale en lisse.**



**Je réduis 220 nœuds, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, reduce minimum clean speed.*



*Reducing 220 knots, Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, réduisez vitesse minimale d'approche.**



**Je réduis 135 nœuds, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, reduce minimum approach speed.*



*Reducing 135 knots, Rapidair 3245.*



## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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



**Rapidair 3245, indiquez votre vitesse.**



**300 nœuds, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, réduisez vitesse à 280 nœuds pour séquençement.**



**Je réduis 280 nœuds, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, report speed.*



*300 knots, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, reduce speed 280 knots for sequencing.*



*Reducing 280 knots, Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, indiquez votre nombre de mach.**



**Mach décimale 76, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, augmentez mach décimale 78 pour séquençement.**



**J'augmente mach décimale 78, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, report mach number.*



*Mach decimal 76, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, increase mach decimal 78 for sequencing.*



*Increasing mach decimal 78, Rapidair 3245.*

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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



**Rapidair 3245, descendez niveau 160, vitesse 270 nœuds maximum.**



**Je descends niveau 160, vitesse 270 nœuds maximum, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, descend level 160, speed 270 knots or less.*



*Descending level 160, speed 270 knots or less, Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, descendez niveau 160, augmentez vitesse 270 nœuds minimum.**



**Je descends niveau 160, vitesse 270 nœuds minimum, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, descend level 160, increase speed 270 knots or greater.*



*Descending level 160, speed 270 knots or greater, Rapidair 3245.*

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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



**Rapidair 3245, descendez niveau 60, maintenez 300 nœuds jusqu'au niveau 120.**



**Je descends niveau 60 et maintiens 300 nœuds jusqu'au niveau 120, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, descend level 60, maintain 300 knots until passing level 120.*



*Descending level 60, maintaining 300 knots until passing level 120, Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, maintenez 280 nœuds jusqu'à "SAU".**



**Je maintiens 280 nœuds jusqu'à "SAU", Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, maintain 280 knots until crossing "SAU".*



*Maintaining 280 knots until "SAU", Rapidair 3245.*

## E XPRESSIONS



**Réduisez vitesse 250 nœuds.**

*Reduce speed 250 knots.*



**Maintenez 250 nœuds.**

*Maintain 250 knots.*



**Augmentez vitesse 250 nœuds.**

*Increase speed 250 knots.*



**Vitesse 220 nœuds.**

*Speed 220 knots.*



**Vitesse libre.**

*No speed restrictions.*



**Je réduis vitesse 250 nœuds.**

*Reducing speed 250 knots.*



**Je maintiens 250 nœuds.**

*Maintaining 250 knots.*

**J'augmente vitesse 250 nœuds.**

*Increasing speed 250 knots.*



**220 nœuds.**

*220 knots.*

## E XEMPLE



**Rapidair 3245, réduisez vitesse 270 nœuds pour séquençement.**



**Je réduis vitesse 270 nœuds, Rapidair 3245.**

*puis*



**Rapidair 3245, vitesse libre.**



**Vitesse libre, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, reduce speed 270 knots for sequencing.*



*Reducing speed 270 knots, Rapidair 3245.*

*puis*



*Rapidair 3245, no speed restrictions.*



*No speed restrictions, Rapidair 3245.*

#### 4. 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 aérodrome 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.

### C ONDITIONS D'UTILISATION

- Une clearance 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.

### A CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il indique au pilote, dans le cadre de la réglementation, la limite au-delà de laquelle le service de contrôle n'est plus assuré.</li> <li>- Il s'assure du transfert de responsabilité des services d'information de vol et d'alerte à l'organisme AFIS.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En approchant le plus bas niveau de vol IFR utilisable, il confirme qu'il poursuit sa descente sous ce niveau.</li> <li>- Il poursuit la descente en espace aérien non contrôlé sous sa responsabilité.</li> </ul>

**P** HRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, descendez niveau 80, espace aérien non contrôlé en dessous, rappelez libérant niveau 80.**



**Je descends niveau 80, Rapidair 3245.**

puis



**Marseille, Rapidair 3245, libère niveau 80 en descente.**



**Rapidair 3245, service du contrôle terminé, contactez le Puy Information 118,0.**



**Le Puy 118,0, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, descend level 80, you are going to leave controlled airspace below, report leaving level 80.*



*Descending level 80, Rapidair 3245.*

puis



*Marseille, Rapidair 3245, leaving level 80 descending.*



*Rapidair 3245, control service terminated, contact Le Puy Information 118,0.*



*Le Puy 118,0, Rapidair 3245.*

## 5. Arrivée d'un vol IFR contrôlé vers un aéroport sur lequel aucun organisme de la circulation aérienne n'est pas en fonctionnement

---

### E EMPLOI

- 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.

### C CONDITIONS D'UTILISATION

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

### A ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il indique au pilote, dans le cadre de la réglementation, la limite au delà de laquelle le service de contrôle n'est plus assuré.</li> <li>- Il collationne l'heure d'arrivée prévue (service d'alerte).</li> <li>- Il continue de rendre les services d'information de vol et d'alerte jusqu'à la clôture du plan de vol.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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, ...)</li> <li>- Il poursuit sa descente en espace aérien non contrôlé sous sa propre responsabilité.</li> <li>- Il prend l'initiative de quitter la fréquence.</li> <li>- Il clôture son plan de vol.</li> </ul>



## PHRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, descendez niveau 60, espace aérien non contrôlé en dessous, rappelez libérant niveau 60.**



**Je descends niveau 60, Rapidair 3245.**

*puis*



**Saint EX, Rapidair 3245, je libère niveau 60, en descente, heure estimée d'arrivée Villefranche 1045.**



**Rapidair 3245, Villefranche 1045, [fin du service du contrôle], quittez l'espace aérien contrôlé, contactez Saint EX information.**

*puis*



**Saint EX, Rapidair 3245, je quitte la fréquence.**



**Rapidair 3245, pensez à clôturer votre plan de vol.**



*Rapidair 3245, descend level 60, uncontrolled airspace below, report leaving level 60.*



*Descending level 60, Rapidair 3245.*

*puis*



*Saint EX, Rapidair 3245, leaving level 60 descending, estimated time of arrival Villefranche 1045.*



*Rapidair 3245, Villefranche 1045, [control service terminated], Leave control airspace and contact Saint EX information .*

*puis*



*Saint EX, Rapidair 3245, leaving frequency.*



*Rapidair 3245, remember to close your flight plan.*



## H. ATTENTES

### 1. 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 55.**

*Revised expected approach time 55.*



**Délai non déterminé.**

*Delay not determined.*



**Attendez à vue verticale N.**

*Hold visual over N.*



**Commencez l'approche à 28.**

*Commence approach at time 28.*



**Rappelez TALAR branche de rapprochement.**

*Report TALAR inbound track.*



**Rappelez TALAR branche d'éloignement.**

*Report TALAR outbound track.*



**H\_A\_P 55.**

*Expected approach time 55.*



**J'attends verticale N.**

*Holding over N.*



**Je commence approche à 28.**

*Commence approach at time 28.*

## 2. Attente

---

### **E**MPLOI

- Clairance délivrée lorsqu'un aéronef doit attendre.

### **C**ONDITIONS 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.

### **A**CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il quitte le point significatif d'attente lorsqu'il a reçu une clairance complémentaire ou en cas d'interruption des liaisons radiotéléphoniques.</li> </ul>

## HRASEOLOGIE DE BASE

- Attente en route imprévue.



**Rapidair 3245, autorisé jusqu'à TANKO, attendez comme publié niveau 330, cause panne radar à Barcelone, informations ultérieures à 1050.**



**J'attends à TANKO, niveau 330, Rapidair 3245.**  
puis



**Rapidair 3245, quittez TANKO à 1055, PAPAS ensuite.**



**Je quitte TANKO à 1055, PAPAS ensuite, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, cleared to TANKO, hold as published at level 330, due radar failure at Barcelona, further information at 1050.*



*Hold at TANKO level 330, Rapidair 3245.*  
puis



*Rapidair 3245, depart TANKO at 1055, PAPAS next.*



*Departing TANKO at 1055, PAPAS next, Rapidair 3245.*

- Attente éloignée sur la STAR.



**Rapidair 3245, attendez à OKRIX, H\_A\_P MELUN, je répète MELUN, 1345. Je vous rappelle pour quitter OKRIX.**



**J'attends à OKRIX, H\_A\_P MELUN 1345, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, hold at OKRIX, expected approach time MELUN, I say again MELUN, 1345. I'll call you back to leave OKRIX.*



*Holding at OKRIX, expected approach time MELUN 1345, Rapidair 3245.*

- Attente à l'arrivée à IAF.



**Rapidair 3245, descendez niveau 110, attendez à TALAR, H\_A\_P 35.**



**Je descends niveau 110, et attends à TALAR, H\_A\_P 35, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, descend level 110, hold at TALAR, expected approach time 35.*



*Descending level 110, holding at TALAR, expected approach time 35, Rapidair 3245.*



**Demande instructions d'attente.**

*Request holding instructions.*



**Rapidair 3245, attendez à "MUS",  
niveau 110, , éloignement 328, virages à gauche, rapprochement 148 degrés,  
éloignement 1 minute, vitesse maximale 230 nœuds.**



**J'attends à "MUS", niveau 110, rapprochement 169 degrés, virages à gauche,  
éloignement 1 minute, vitesse 220 nœuds, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, hold at "MUS", level 110, outbound 328, left-hand pattern,  
inbound track 148 degrees, time 1 minute, maximum speed 230 knots.*



*Holding at "MUS", level 110, inbound track 169 degrees, left-hand pattern,  
outbound time 1 minute, speed 220 knots, Rapidair 3245.*

### 3. Retardement en route hors attente définie

---

#### **E** EMPLOI

- Clairance délivrée lorsqu'un aéronef doit être retardé.

#### **C** CONDITIONS D'UTILISATION

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

#### **A** ACTIONS

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il s'assure des protections vis à vis du relief et des séparations vis à vis des aéronefs, des volumes particuliers,...</li> </ul>	

**P** HRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, pouvez-vous réduire la vitesse pour passer "ALG" à 1030 ou après.**



**Affirme, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, réduisez la vitesse pour passer "ALG" à 1030 ou après.**



**Je réduis pour passer "ALG" à 1030 ou après, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, advise able to reduce speed to cross "ALG" at 1030 or later.*



*Affirm, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, reduce speed to cross "ALG" at 1030 or later.*



*Reducing to cross "ALG" at 1030 or later, Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, faites un 360 à gauche, pour retardement.**



**Je fais un 360 à gauche, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, make a 360 by the left, for delaying action.*



*Making a 360 by the left, Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, maintenez niveau 350, attendez à "STP", virage à droite, éloignement 1 minute 30.**



**Je maintiens niveau 350, j'attends à "STP", virage à droite, éloignement 1 minute 30, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, maintain level 350, hold at "STP", right hand pattern, outbound time 1 minute 30.*



*Maintaining level 350, holding at "STP", right hand pattern, outbound time 1 minute 30, Rapidair 3245.*

## I. APPROCHE

### 1. Généralités

#### **E** XPRESSIONS



**Autorisé approche I\_L\_S piste 23.**  
*Cleared I\_L\_S approach runway 23.*



**Autorisé approche I\_L\_S piste 23.**  
*Cleared I\_L\_S approach runway 23.*



**Autorisé approche directe.**  
*Cleared straight-in approach.*



**Demande approche directe.**  
*Request straight-in approach.*



**Rappelez commençant virage conventionnel.**  
*Report commencing procedure turn.*



**Autorisé approche directe.**  
*Cleared straight-in approach.*



**Connaissez-vous la procédure d'approche I\_L\_S piste 23?**  
*Are you familiar with I\_L\_S runway 23 approach procedure?*



**Approche I\_L\_S impossible, approche V\_O\_R en vigueur.**  
*I\_L\_S approach not available, V\_O\_R approach in use.*

#### **E** XEMPLE



**Rapidair 3245, approche I\_L\_S piste 23 impossible cause panne localizer, approche V\_O\_R piste 23 en vigueur.**



**Approche V\_O\_R piste 23 en vigueur, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, I\_L\_S approach runway 23 not available due localizer failure, V\_O\_R approach runway 23 in use.*



*V\_O\_R approach runway 23 in use, Rapidair 3245.*

## 2. Approche indirecte MVL (Manœuvre à Vue Libre)

---

### **E**MPLOI

- 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.

### **A**CTIONS

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il délivre la clairance d'approche indirecte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il signale qu'il quitte l'axe final de la procédure d'approche directe.</li> </ul> <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il signale qu'il effectue la procédure d'approche interrompue de la procédure d'approche directe.</li> </ul>





## HRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, autorisé approche I\_L\_S piste 33,  
suivie d'une M\_V\_L piste 15.**



**Autorisé approche I\_L\_S piste 33 suivie d'une M\_V\_L piste 15,  
Rapidair 3245.**

puis



**Rapidair 3245, rappelez à l'ouverture.**



**Je rappelle à l'ouverture, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, cleared I\_L\_S approach runway 33, followed by circling to  
runway 15.*



*Cleared I\_L\_S approach runway 33 followed by circling to runway 15,  
Rapidair 3245.*

puis



*Rapidair 3245, report breaking.*



*Reporting breaking, Rapidair 3245.*

### 3. Manœuvre à vue sur trajectoire prescrite, VPT

---

#### MPLOI

- La procédure de manœuvre 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 manœuvre à vue imposée (VPT).

#### CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il délivre la clairance d'approche indirecte, avant l'IAF.</li> </ul>	<p>Au point de divergence de la procédure VPT, il signale :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- qu'il quitte l'axe de la procédure de l'approche directe.</li> </ul> <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- qu'il effectue la procédure d'approche interrompue de la procédure.</li> </ul>


**HRASEOLOGIE DE BASE**


**Rapidair 3245, autorisé approche I\_L\_S piste 33, suivie d'une V\_P\_T piste 15.**



**Autorisé approche I\_L\_S piste 33 suivie d'une V\_P\_T piste 15, Rapidair 3245.**

puis



**Rapidair 3245, rappelez à l'ouverture droite.**



**Je rappelle à l'ouverture droite, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, cleared I\_L\_S approach runway 33, followed by V\_P\_T runway 15.*



*Cleared I\_L\_S approach runway 33 followed by V\_P\_T runway 15, Rapidair 3245.*

puis



*Rapidair 3245, report breaking right.*



*Reporting breaking right, Rapidair 3245.*

## 4. Clairance d'approche à 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	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il peut garder le contact visuel avec le sol.</li> <li>- Les conditions météorologiques sont telles qu'une approche et un atterrissage à vue sont possibles.</li> <li>- Il respecte les éventuelles consignes particulières en vigueur sur l'aérodrome et les restrictions d'évolution vers la piste.</li> <li>- En cas de guidage, il rappelle en vue de l'aérodrome (piste ou installations) ou de l'aéronef précédent.</li> </ul>

## HRASEOLOGIE DE BASE

- Clairance délivrée sur demande du pilote



**De Gaulle, Rapidair 3245, demande une approche à vue piste 08 gauche.**

**Rapidair 3245, autorisé approche à vue piste 08 gauche.**



*De Gaulle, Rapidair 3245, request visual approach runway 08 left.*

*Rapidair 3245, cleared visual approach runway 08 left.*

- Clairance délivrée sur proposition du contrôleur



**Rapidair 3245, acceptez-vous approche à vue piste 10?**



**Affirme, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, autorisé approche à vue piste 10.**



**Autorisé approche à vue piste 10, Rapidair 3245.**

ou



**Négatif, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, autorisé approche I\_L\_S piste 10.**



**Autorisé approche I\_L\_S piste 10, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, advise able to accept visual approach runway 10.*



*Affirm, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, cleared visual approach runway 10.*



*Cleared visual approach runway 10, Rapidair 3245.*

ou



*Negative, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, cleared I\_L\_S approach runway 10.*

*Cleared I\_L\_S approach runway 10, Rapidair 3245.*

- 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 3245, demande approche à vue piste 10.**



**Rapidair 3245, avez-vous visuel sur trafic précédent ?**



**Affirme, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, autorisé approche à vue piste 10, assurez votre séparation avec Fokker 70 vous précédant.**



*Rapidair 3245, request visual approach runway 10.*



*Rapidair 3245, do you have visual contact on preceding traffic?*



*Affirm, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, cleared visual approach runway 10, maintain own separation from preceding Fokker 70.*

Sur proposition du contrôleur :



**Rapidair 3245, acceptez-vous approche à vue piste 10 derrière Airbus 320?**



**Affirme, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, autorisé approche à vue piste 10, assurez votre séparation avec Airbus 320 devant vous.**



**Autorisé approche à vue piste 10 derrière Airbus 320, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, advise able to accept visual approach runway 10 behind Airbus 320?*



*Affirm, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, cleared visual approach runway 10, maintain own separation from preceding Airbus 320.*



*Cleared visual approach runway 10 behind Airbus 320, Rapidair 3245.*

 **HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE**

- Une information sur la turbulence de sillage est délivrée, si nécessaire, au pilote.



**Rapidair 3245, attention turbulence de sillage.**



**Roger, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, caution wake turbulence.*



*Roger, Rapidair 3245.*



## 5. Clairance d'approche RNP

### a. Nommage des procédures

#### E MPLOI

S'il existe plusieurs procédures d'approche RNP pour une même piste, les différentes procédures seront différenciées sur la carte et en radiotéléphonie par l'ajout d'un suffixe :

- **A** ou **B** pour une procédure RNP VPT ou pour une procédure RNP suivie d'une MVL.
- **Z** ou **Y** ou **X** pour une procédure RNP.

Dans de tels cas, le suffixe est inclus dans l'identifiant de la procédure d'approche dans l'autorisation.

Le texte figurant entre parenthèses ne fait pas partie de l'autorisation ATC.

Exemples :

voir AD 2 LFKJ.22 see AD 2 LFKJ.22		<b>RNP RWY 20(AR)</b>	
<b>RNP AR APCH</b>	BDH/TCH :	VAR	
API / missed APCH: RNP < 1	49	(20)	

« RNP RWY 20 »

<b>RNP A RWY22R (VPT)</b>			
avec Manoeuvre à vue sur Trajectoire Prescrite/ with Visual Manoeuvring on Prescribed Track		2 °E	
voch réservée aux exploitants approuvés/ voach restricted to approved operators	49	(20)	

“ RNP A RWY 22 droite”

#### A CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<p>- Il guide l'aéronef ou demande au pilote de suivre une route directe vers le début de l'approche RNP.</p>	<p>- Il s'assure que les informations lui permettant d'effectuer l'approche RNP sont disponibles tout au long de la procédure.</p>



## b. Identification/désignation

---

### **E**MPLOI

- Dans le cas où, sur la même carte, sont publiés différents types d'approche RNP (LNAV, LNAV/VNAV, LPV ...), le contrôleur pourra, si nécessaire, inclure dans son message le type d'approche RNP suivi et autorisé.

Dans le cas où la carte aéronautique utilise un suffixe entre parenthèses pour inclure des conditions exceptionnelles, exemple (LPV Only) ,(AR), ... le texte figurant entre parenthèses ne fait pas partie de l'autorisation ATC.

### **A**CTIONS

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il guide l'aéronef ou demande au pilote de suivre une route directe vers le début de l'approche RNP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il s'assure que les informations lui permettant d'effectuer l'approche RNP sont disponibles tout au long de la procédure.</li> </ul>

**P** HRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, demande approche R\_N\_P piste 08.**



**Rapidair 3245, autorisé approche R\_N\_P piste 08.**



*Rapidair 3245, request R\_N\_P approach runway 08.*



*Rapidair 3245, cleared R\_N\_P approach runway 08.*

En cas de guidage suivi d'une approche finale RNP :



**Rapidair 3245, demande approche R\_N\_P piste 08 droite.**



**Rapidair 3245, quittez BALOD cap 030, guidage approche R\_N\_P piste 08 droite.**

puis



**Rapidair 3245, tournez à droite cap 060, descendez 4 000 pieds Q\_N\_H 1026, pour intercepter axe d'approche finale R\_N\_P piste 08 droite, rappelez établi.**

puis



**Rapidair 3245, autorisé approche R\_N\_P piste 08 droite.**



*Rapidair 3245, request R\_N\_P approach runway 08 right.*



*Rapidair 3245, leave BALOD heading 030, vectoring R\_N\_P approach runway 08 right.*

puis



*Rapidair 3245, turn right heading 060, descend 4 000 feet Q\_N\_H 1026, to intercept R\_N\_P final approach course runway 08 right, report established.*

puis



*Rapidair 3245, cleared R\_N\_P approach runway 08 right.*

## HRASEOLOGIE DE BASE

En cas d'approche initiale et intermédiaire RNAV1/RNP1 (ODRAN 1A dans l'exemple) possédant un identifiant, suivie d'une approche finale RNP :



**Rapidair 3245, demande une approche R\_N\_P piste 06.**



Rapidair 3245, autorisé ODILO 1A pour approche R\_N\_P piste 06.

puis



Rapidair 3245, interceptez approche R\_N\_P piste 06, rappelez établi.

puis



Rapidair 3245, autorisé approche R\_N\_P piste 06.



*Rapidair 3245, request R\_N\_P approach runway 06.*



*Rapidair 3245, cleared ODILO 1A then R\_N\_P runway 06.*

*puis*



*Rapidair 3245, intercept R\_N\_P approach runway 06, report established.*

*puis*



*Rapidair 3245, cleared R\_N\_P approach runway 06.*

En cas d'impossibilité de poursuivre l'approche alors que celle-ci a débuté :



**Rapidair 3245, approche R\_N\_P piste 08 impossible cause équipement.**



*Rapidair 3245, unable R\_N\_P approach runway 08 due equipment.*

## c. Procédure d'approche RNP (VPT)



## C ONDITIONS D'UTILISATION

Ce concept de procédure permet à la demande du pilote d'effectuer une arrivée de type RNP codée dans la base de données de navigation. Puis à partir d'un point de cheminement appelé visual fix (VF) qui porte le nom d'un Waypoint PBN (5LNC ou 5ANNC) l'équipage poursuit à vue selon une trajectoire prédéterminée pilotée par le FMS vers la piste en service.

Seul l'équipage connaît la capacité de navigation de son aéronef et les approbations opérationnelles reçues. Ainsi cette procédure ne peut être proposée par l'ATC, elle est autorisée seulement à la demande de l'équipage dont la compagnie a reçu l'approbation DSAC adéquate.

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Délivre au pilote la clairance d'approche pour la procédure RNP RWY A xx (VPT).</li> </ul> <p>Demande au pilote de rappeler au VF (5LNC ou 5ANNC).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Demande à effectuer une approche pour la procédure RNP (VPT).</li> <li>- Le pilote rappelle à l'IAF</li> <li>- Le pilote rappelle au VF</li> <li>✓ <u>En absence de visuel au VF, le pilote initie l'API et l'annonce au contrôleur :</u>  <ul style="list-style-type: none"> <li>« je remets les gaz »</li> <li>« going around »</li> </ul> </li> <li>✓ <u>En cas d'interruption après le VF, le pilote suit la trajectoire de remise de gaz publiée et l'annonce au contrôleur :</u>  <ul style="list-style-type: none"> <li>« je remets les gaz »</li> <li>« going around »</li> </ul> </li> </ul>

## XPRESSIONS

- le pilote rappelle au VF



**(5LNC ou 5ANNC), en vue\***

*(5LNC or 5ANNC), visual.*

*\*signifie = je poursuis*

- Au VF, en cas de décision par le pilote d'interruption à poursuivre la procédure.



**(5LNC ou 5ANNC), je remets les gaz.**

*(5LNC or 5ANNC), going around.*

- Cas d'interruption de l'approche **après le VF**

Si, après le Visual Fix, le pilote n'est plus en possibilité de poursuivre l'approche, il effectue une procédure de remise de gaz.



**[raison], je remets les gaz.**

*[reason], going around.*



**Roger.**

*Roger.*

- action du contrôleur



**Perte de visual.**

*Loss of visual.*



**Remettez les gaz.**

*Go around.*

## J. CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

### 1. Arrivée - Intégration dans le circuit

#### XPRESSIONS



**Attendez à vue 5 minutes verticale S A.**  
*Hold visual 5 minutes over S A*



**J'attends verticale S A.**  
*Holding over S A.*



**Entrez vent arrière piste 04.**  
*Join downwind runway 04.*



**Entrez vent arrière main gauche piste 15 gauche.**  
*Join left-hand downwind runway 15 left.*



**J'entre vent arrière main gauche piste 15 gauche.**  
*Joining left-hand downwind runway 15 left.*



**Exécutez approche directe piste 15 gauche, rappelez longue finale.**  
*Make straight-in approach runway 15 left, report long final.*



**J'exécute approche directe piste 15 gauche.**  
*Making straight-in approach runway 15 left.*



**Entrez base main droite piste 33 droite.**  
*Join right-hand base runway 33 right.*



**J'entre base main droite piste 33 droite.**  
*Joining right-hand base runway 33 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.


**E XEMPLE**


**Blagnac Tour, bonjour, F B X.**



F B X, bonjour, j'écoute.



**F B G B X, P\_A 28, V\_F\_R d'Albi à Blagnac pour un toucher (atterrissage/remise de gaz) , 1 500 pieds, estimé E à 05, information I.**



F B G B X, roger rappelez E.



**Je rappelle E, F B X.**

puis



**Blagnac Tour, F B X, passe E.**



F B X, entrez vent arrière main droite piste 33 droite, rappelez vent arrière.



**Je rappelle vent arrière main droite piste 33 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 28, V\_F\_R from Albi to Blagnac for touch and go, (landing/go around), 1 500 feet, estimate E at 05, information I. Request joining instructions.*



*F B G B X, roger, report E.*



*Reporting E, F B X.*

puis



*Blagnac Tower, F B X, passing E.*



*F B X, join right-hand downwind runway 33 right, report downwind.*












*Reporting right-hand downwind runway 33 right, F B X.*

## 2. Dans le circuit

---




-  **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 72 dégageant la piste.**  
*Continue approach, A\_T\_R 72 vacating runway.*

 **Continuez approche Boeing 737 au départ.**  
*Continue approach Boeing 737 departing.*

 **Circuit court.**  
*Short circuit.*

 **Faites un 360 par la droite.**  
*Make a 360 by the right.*

 **Allongez vent arrière.**  
*Extend downwind.*




**XEMPLE N°1**


**Blagnac Tour, F B X, vent arrière main droite piste 33 droite.**



**F B X, numéro 3, suivez un Cessna 172, en base, rappelez base main droite piste 33 droite.**



**Numéro 3, trafic en vue, je rappelle base main droite piste 33 droite, F B X.**

puis



**Blagnac Tour, F B X, base main droite piste 33 droite.**



**F B X, rappelez finale piste 33 droite.**



**Je rappelle finale piste 33 droite, F B X.**



*Blagnac Tower, F B X, right-hand downwind runway 33 right.*



*F B X, number 3, follow Cessna 172 on base, report right-hand base runway 33 right.*



*Number 3, traffic in sight, reporting right-hand base runway 33 right, F B X.*

puis



*Blagnac Tower, F B X, right-hand base runway 33 right.*



*F B X, report final runway 33 right.*



*Reporting final runway 33 right, F B X.*


**EXEMPLE N°2**


**Blagnac Tour, F B X, vent arrière main droite piste 33 droite.**



F B X, numéro 3, trafic précédant un Cessna 172, en base, rappelez base main droite piste 33 droite.



**Numéro 3, trafic en vue, je rappelle base main droite piste 33 droite, F B X.**

puis



**Blagnac Tour, F B X, base main droite piste 33 droite.**



F B X, rappelez finale piste 33 droite.



**Je rappelle finale piste 33 droite, F B X.**



*Blagnac Tower, F B X, right-hand downwind runway 33 right.*



*F B X, number 3, preceding traffic, Cessna 172 on base, report right-hand base runway 33 right.*



*Number 3, traffic in sight, reporting right-hand base runway 33 right, F B X.*

puis



*Blagnac Tower, F B X, right-hand base runway 33 right.*



*F B X, report final runway 33 right.*



*Reporting final runway 33 right, F B X.*

### 3. Clôture des communications en sortie de circuit

---

#### XPRESSIONS



**Rappelez quittant la fréquence.**

*Report leaving frequency.*









**Sortie de circuit, je quitte  
la fréquence.**

*Leaving circuit and frequency.*

## K. ATERRISSAGE


### 1. Atterrissage

#### E XPRESSIONS


-   **Piste 33 droite, autorisé atterrissage, vent 350 degrés 10 nœuds.**  
*Runway 33 right, cleared to land, wind 350 degrees 10 knots.*
-  **Piste 33 droite, j'atterris.**  
*Runway 33 right, landing.*
-  **Seuil décalé**  
*Displaced threshold*
-  **Piste en dur**  
*Paved runway*
-  **Piste en herbe**  
*Grass strip*


#### P HRASEOLOGIE DE BASE



 **Rapidair 3245, piste 26 gauche, autorisé atterrissage, vent 250 degrés 12 nœuds, rafales 25 nœuds.**

 **Piste 26 gauche, j'atterris, Rapidair 3245.**

 *Rapidair 3245, runway 26 left, cleared to land, wind 250 degrees 12 knots, gusting 25 knots.*

 *Runway 26 left, landing, Rapidair 3245.*

## 2. Clairance anticipée d'atterrissage

---

### 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	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il s'assure que les séparations seront respectées au moment où l'aéronef franchira le seuil de piste.</li> <li>- 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il informe le contrôleur de toute variation significative de sa vitesse.</li> </ul>



## HRASEOLOGIE DE BASE



Rapidair 3245, 3 nautiques derrière un Airbus 320, piste 26 gauche, autorisé atterrissage, vent 250 degrés 12 nœuds.



**Piste 26 gauche, j'atterris, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, 3 miles behind an Airbus 320, runway 26 left, cleared to land, wind 250 degrees 12 knots.*



***Runway 26 left, landing, Rapidair 3245.***



### 3. Interruption d'approche – Remise de gaz

#### a. Approche interrompue – cas général

#### EMPLOI

- L'approche interrompue n'intervient qu'entre l'IF et la DA ou le MAPT. En amont, c'est une approche annulée.

#### EXPRESSIONS



##### En cas d'approche interrompue

*In case of missed approach*

#### EXEMPLE



**Rapidair 3245, en cas d'approche interrompue, montez 4 000\_pieds dans l'axe de piste puis tournez à droite direct T L B.**



**En cas d'approche interrompue, je monte 4 000 pieds dans l'axe de piste puis tourne à droite direct T L B, Rapidair 3245.**



*Rapidair\_3245, in case of missed approach, climb 4 000 feet on runway track then turn right direct T L B.*



*In case of missed approach, climbing 4 000 feet on runway track then turn right direct T L B, Rapidair 3245.*

## b. Approche interrompue – cas particulier

**E** MPLOI

- En cas d'annulation d'approche avant l'IF, la phraséologie de remise de gaz n'est pas adaptée, c'est la notion d'approche annulée qui s'applique.

**E** XEMPLES

**Rapidair 3245, annulez approche cause piste occupée, maintenez 3 000 pieds, prévoyez guidage I\_L\_S piste 27.**



**Approche annulée, je maintiens 3 000 pieds et prévois guidage I\_L\_S piste 27, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, cancel approach due runway occupied, maintain 3 000 feet, expect vectoring I\_L\_S runway 27.*



*Approach cancelled, maintaining 3 000 feet, expecting vectoring I\_L\_S runway 27, Rapidair 3245.*

OU



**Rapidair 3245, annulez approche cause piste occupée, stoppez la descente altitude 2 000 pieds, prévoyez guidage I\_L\_S piste 27.**



**Approche annulée, je stoppe la descente altitude 2 000 pieds et prévois guidage I\_L\_S piste 27, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, cancel approach due runway occupied, maintain 3 000 feet, expect vectoring I\_L\_S runway 27.*



*Approach cancelled, maintaining 3 000 feet, expecting vectoring I\_L\_S runway 27, Rapidair 3245.*



## c. Remise de gaz

## EMPLOI

- Sauf en cas de besoin opérationnel avéré, il est demandé de ne pas mentionner le vent dans les instructions de remise de gaz afin d'éviter toute confusion avec une clairance d'atterrissage.

## EXPRESSIONS

**Remettez les gaz.***Go around.***Je remets les gaz.***Go around.***En cas de remise de gaz***In case of go-around*

## EXEMPLES

**F B X, remettez les gaz, rappelez vent arrière main droite piste 33 droite.****Je remets les gaz et rappelle vent arrière main droite piste 33 droite, F B X.****F B X, go around, report right-hand downwind runway 33 right.****Going around, reporting right-hand downwind runway 33 right, F B X.**

OU

**Rapidair 3245, en cas d'approche interrompue, montez 4 000\_pieds dans l'axe de piste puis tournez à droite direct T L B.****En cas d'approche interrompue, je monte 4 000 pieds dans l'axe de piste puis tourne à droite direct T L B, Rapidair 3245.*****Rapidair\_3245, in case of missed approach, climb 4 000 feet on runway track then turn right direct T L B.******In case of missed approach, climbing 4 000 feet on runway track then turn right direct T L B, Rapidair 3245.***

## 4. Après atterrissage




**Rappelez piste dégagée.**

*Report runway vacated.*



**Dégagez première à gauche.**

*Vacate first left.*



**Dégagement grande vitesse.**

*High-speed turn-off.*



**Dégagez rapidement la piste.**

*Expedite vacating runway.*



**En cas de remise de gaz.**

*In case of go-around.*



**Piste occupée**

*Runway occupied.*



**Roulez aérogare 2 poste E 7.**

*Taxi terminal 2 stand E 7.*



**Roulez parking aviation générale.**

*Taxi general aviation apron.*



**Un 180 sur la raquette.**

*A 180 on the turn-around pad.*



**Vitesse contrôlée**

*Speed under control*



**Première à gauche**

*First left*



**Je remonte piste.**

*Backtracking runway.*



**Piste dégagée.**

*Runway vacated.*



**Je roule aérogare 2 poste E 7.**

*Taxiing terminal 2 stand E 7.*



**Je roule parking aviation générale.**

*Taxiing general aviation apron.*

## XEMPLES



Rapidair 3245 piste, 33 droite, autorisé atterrissage,  
vent 350 degrés 10 nœuds, dégagement rapide si possible.



**J'atterris piste 33 droite, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, runway 33 right, cleared to land, wind 350 degrees  
10 knots, expedite vacating if possible.*



*Landing runway 33 right, Rapidair 3245.*



Rapidair 3245, faites un 180, remontez piste puis dégagez  
première à gauche.



**Je remonte piste puis première à gauche, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, make a 180, backtrack runway then vacate first left.*



*Backtracking runway then first left, Rapidair 3245.*

## 5. Traversée d'une piste active

---

### **E** EMPLOI

- Traversée d'une piste active par un aéronef à l'arrivée pour rejoindre l'aire de trafic ou par un aéronef au départ.

### **C** CONDITIONS D'UTILISATION

- Plusieurs aéronefs peuvent être autorisés à traverser simultanément une piste.
- La traversée de piste est effectuée avec ou sans attente.



Si l'aéronef qui traverse la piste ne peut être vu de la tour de contrôle (par exemple la nuit, par mauvaise visibilité), l'instruction devrait être accompagnée d'une demande au pilote de rappeler lorsqu'il a dégagé la piste.

### **A** ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il délivre à chaque aéronef une clairance de traversée de piste.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En fonction de la clairance délivrée, il maintient avant la piste ou il la traverse.</li> <li>- Il collationne la clairance.</li> </ul>

**P** HRASEOLOGIE DE BASE

- Avec attente



**Rapidair 3245, maintenez avant piste 18 droite taxiway B 7.**

**Je maintiens avant piste 1 8 droite, taxiway B 7, Rapidair 3245.**

Puis



**Rapidair 3245, traversez piste 18 droite, et après la traversée contactez Saint-Ex Sol 121,825.**



**Je traverse piste 1 8 droite, et après la traversé je contacte Saint-Ex Sol 121,825, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, hold short of runway 18 right, taxiway B 7.*

*Holding short of runway 18 right, taxiway B 7, Rapidair 3245.*

Puis



*Rapidair 3245, cross runway 18 right, and after crossing, contact Saint-Ex Ground 121,825.*



*Crossing runway 18 right and after crossing contact Saint-Ex Ground 121,825, Rapidair 3245.*

- Sans attente



**Rapidair 3245, poursuivez le roulage, traversez piste 18 droite et après traversée, contactez Saint-Ex Sol 121,825.**



**Je poursuis roulage, traverse piste 18 droite, et après traversée contacte Saint-Ex Sol 121,825, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, keep taxiing, cross runway 18 right and after crossing contact Saint Ex Ground 121,825.*



*Crossing runway 18 right and after crossing contact Saint-Ex Ground 121,825, Rapidair 3245.*

## 6. Manœuvres particulières

---

### **E**XPRESSIONS



**Faites un atterrissage complet.**

*Make full stop.*



**Piste 28, autorisé toucher.**

*Runway 28 cleared touch and go.*



**Circuit basse hauteur approuvé.**

*Low circuit approved.*



**Exercice d'encadrement approuvé.**

*Practice forced landing approved.*



**Exercice d'autorotation approuvé.**

*Practice autorotation approved.*



**Passage bas approuvé.**

*Low pass approved.*



**Atterrissage complet.**

*Full stop landing.*



**Demande toucher.**

*Request touch and go.*



**Demande circuit basse hauteur.**

*Request low circuit.*



**Demande exercice d'encadrement.**

*Request practice forced landing.*



**Demande exercice d'autorotation.**

*Request practice autorotation.*



**Demande passage bas.**

*Request low pass.*

## XPRESSIONS

- L'expression ci-dessous, **dans le seul cas de l'écologie** permet de laisser au pilote, lorsque le trafic le permet, le choix de la manœuvre à effectuer : remise de gaz, toucher ou atterrissage complet.



**Demande option.**

*Request option.*



**Piste 2 8, autorisé option.**

*Runway 2 8 cleared option.*

## 7. 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,
  - aérodromes de départ et arrivée,
  - heure d'arrivée.



### **A**CTIONS

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
- Il transmet le compte rendu d'arrivée aux organismes concernés.	- Juste avant l'atterrissage, il transmet son compte rendu d'arrivée



**P** HRASEOLOGIE DE BASE

Le vol est connu de l'organisme



**Marseille, F B X, heure estimée d'arrivée 1555, je clôture plan de vol.**



F B X, plan de vol clôturé.



*Marseille, F B X, estimated time of arrival 1555, 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 1555, je clôture 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 1555, closing flight plan.*



*F B G B X, flight plan closed.*

## L. 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	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il met en vigueur les procédures LVP en appliquant les consignes locales, dès que les seuils déterminés pour l'aérodrome sont atteints.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il applique les consignes de son manuel d'exploitation relatives aux LVO.</li> </ul>

## HRASEOLOGIE 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 3245, R\_V\_R piste 27, toucher 400 mètres.**



**R\_V\_R piste 27, toucher 400 mètres, Rapidair 3245.**

puis



**Rapidair 3245, rappelez 4 nautiques finale.**



**Je rappelle 4 nautiques finale, Rapidair 3245.**

puis



**Piste dégagée Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, roger.**



*Rapidair 3245, R\_V\_R runway 27, touchdown 400 metres.*



*R\_V\_R runway 27, touchdown 400 metres, Rapidair 3245.*

puis



*Rapidair 3245, report 4 nautical miles final.*



*Reporting 4 nautical miles final, Rapidair 3245.*

puis



*Runway vacated, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, roger.*

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Plusieurs RVR sont disponibles sur l'aérodrome et l'expression "**Vérifiez vos minima**/check your minima" a déjà été diffusée sur l'ATIS.



**Rapidair 3245, R\_V\_R piste 27, 400 mètres, 300 mètres, 200 mètres.**



**R\_V\_R piste 27, 400 mètres, 300 mètres, 200 mètres, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, R\_V\_R runway 27, 400 metres, 300 metres, 200 metres.*



*R\_V\_R runway 27, 400 metres, 300 metres, 200 metres, Rapidair 3245.*

- Plusieurs RVR sont disponibles sur l'aérodrome mais une mesure est manquante.



**Rapidair 3245, R\_V\_R piste 27, toucher 400 mètres, extrémité 200 mètres, vérifiez vos minima.**



**R\_V\_R piste 27, toucher 400 mètres, extrémité 200 mètres, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, R\_V\_R runway 27, touchdown 400 metres, stop-end 200 metres, check your minima.*



*R\_V\_R runway 27, touchdown 400 metres, stop-end 200 metres, Rapidair 3245.*

 **HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE**

- Les renseignements LVP **ne sont pas diffusés** par l'ATIS.



**Rapidair 3245, procédures par faible visibilité en vigueur piste 27,  
R\_V\_R 300 mètres, vérifiez vos minima.**



*Rapidair 3245, low visibility procedures in force, runway 27,  
R\_V\_R 300 metres, check your minima.*

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Procédures LVP au décollage

### Avec A-SMGCS



**Rapidair 3245, R\_V\_R 400 mètres, 300 mètres, 600 mètres, piste 23, autorisé décollage, vent calme.**



**Piste 23, je décolle, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, R\_V\_R 400 metres, 300 metres, 600 metres, runway 23, cleared for take-off, wind calm.*



*Runway 23, taking-off, Rapidair 3245.*

### Sans A-SMGCS



**Rapidair 3245, R\_V\_R 400 mètres, 300 mètres, 600 mètres, piste 23, autorisé décollage, vent calme, rappelez après envol.**



**Je décolle piste 23, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, R\_V\_R 400 metres, 300 metres, 600 metres, runway 23, cleared for take-off, wind calm, report airborne.*



*Runway 23, taking-off, Rapidair 3245.*

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- 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.*


## M. VFR SPÉCIAL

---

### 1. Départ

---



 **Départ V\_F\_R spécial.**  
*Special V\_F\_R departure.*



**Prévoyez envol à 1020, trafic I\_F\_R à l'arrivée.**  
*Expect airborne time 1020, I\_F\_R traffic arriving.*



**Prévoyez 10 minutes de délai.**  
*Expect 10 minutes delay.*



## E XEMPLES



**Saint-Ex Sol, F B X, demande départ V\_F\_R spécial.**



F B X, autorisé départ V\_F\_R spécial S A, 1 000 pieds, transpondeur 5410, roulez point d'attente piste 36 gauche.



**Je roule point d'attente piste 36 gauche, S A 1, 1 000 pieds, transpondeur 5410, F B X.**



*Saint-Ex Ground, F B X, request special V\_F\_R departure.*



*F B X cleared special V\_F\_R departure S A, 1 000 feet, squawk 5410, taxi holding point runway 3 6 left.*



*Taxiing holding point runway 3 6 left, S A 1, 1 000 feet, squawking 5410, F B X.*



**Saint-Ex Sol, F B X, demande départ V\_F\_R spécial.**



F B X, négatif, visibilité inférieure à 1300 mètres.



**Roger, F B X.**



*Saint-Ex Ground, F B X, request special V\_F\_R.*



*F B X, negative, visibility less than 1300 metres.*



*Roger, F B X.*

## 2. Arrivée

---

### **E**XPRESSIONS



**Attendez à vue 10 minutes verticale E.**  
Hold visual 10 minutes over E.



**Arrivée V\_F\_R spécial.**  
Special V\_F\_R arrival.



**J'attends vertical E.**  
Holding over E.

### **E**XEMPLES



**Blagnac Tour, F\_B\_X, demande arrivée V\_F\_R spécial.**



**F\_B\_X, autorisé arrivée V\_F\_R spécial N\_A 1, 1 500 pieds, transpondeur 5420, rappelez N.**



**Autorisé arrivée V\_F\_R spécial N\_A 1, 1 500 pieds, transpondeur 5420, Je rappelle N, F\_B\_X.**



**Blagnac Tower, F\_B\_X, request special V\_F\_R arrival.**



**F\_B\_X, cleared special V\_F\_R arrival N\_A 1, 1 500 feet, squawk 5420, report N.**



**Cleared Special V\_F\_R arrival N\_A 1, 1 500 feet, squawking 5420, reporting N, F\_B\_X.**


## 3. Transit



**XPRESSIONS**


 **Transit V\_F\_R special.**  
Special V\_F\_R transit.


**HRASEOLOGIE DE BASE**


- Le transit s'effectue sur un (des) itinéraire(s) publié(s).


 **Blagnac Tour, F B X, demande transit V\_F\_R spécial, 1 500 pieds, via W H 1, verticale aérodrome, E N 1, sortie E N.**

 **F B X, autorisé V\_F\_R spécial, W H 1, verticale aérodrome, E N 1, 1 500 pieds, rappelez W D.**


 **Autorisé transit W H 1, verticale aérodrome, E N 1, 1 500 pieds  
Je rappelle W D, F B X.**


 **Blagnac Tower, F B X, request special V\_F\_R transit, 1 500 feet, via W H 1 overhead airfield, E N 1, E N.**

 **F B X, cleared special V\_F\_R, W H 1, overhead airfield, to E N 1, 1 500 feet, report W D.**


 **Transiting W H 1, overhead airfield, E N 1, 1 500 feet, reporting W D, F B X.**

- Le transit s'effectue hors itinéraire publié.


 **Lille Tour, F B X, demande V\_F\_R spécial, 1 800 pieds, Hénin vers Armentières, Hénin à 52.**

 **F B X, autorisé V\_F\_R spécial, 1 800 pieds, Hénin Armentières direct, rappelez Hénin.**

 **Hénin Armentières, autorisé transit VFR Spécial 1 800 pieds, je rappelle Hénin, F B X.**

 **Lille Tower, F B X, request special V\_F\_R, 1 800 feet, from Hénin to Armentières direct, Hénin time 52.**

 **F B X, cleared special V\_F\_R, 1 800 feet, Hénin Armentières, report Hénin.**

 **Hénin Armentières, 1 800 feet, reporting Hénin F B X.**

## N. TRANSIT VFR

### E XPRESSIONS

Transit dont la trajectoire interfère avec un IFR.

### P HRASEOLOGIE DE BASE



**Blagnac Tour, F B X, demande transit V\_F\_R, 2 000 pieds, de W H à E N, j'estime W à 52.**



**F B X, transitez via W H, W D, puis E N, maintenez 2 000 pieds, et rappelez avant W D.**



**Roger, je transite via W H, W D, puis E N, maintiens 2 000 pieds, et rappelle avant W D, F B X.**



*Blagnac Tower, F B X, request V\_F\_R transit, 2 000 feet from W H to E N, estimating W at 52.*



*F B X, transit via W H, W D, then E N, maintain 2 000 feet and report before W D.*



*Roger, transiting via W H, W D, then E N, maintaining 2 000 feet, calling back before W D, F B X.*

Le transit s'effectue sur un (des) itinéraire(s) publié(s).



**J'approche W D, F B X.**



**F B X, avez-vous visuel sur un Airbus 320 au départ ?**



*Approaching W D, F B X.*



*F B X, do you have visual contact with Airbus 320 departing ?*

- Si contact visuel



**Affirme, Airbus 320 en vue, F B X.**



F B X, poursuivez transit vers E N, rappelez E N pour quitter



*Affirm, Airbus 320 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.



**Je poursuis transit vers E N, et rappelle E N pour quitter, F B X.**



*Negative, no visual contact, F B X.*



*F B X, make a 360 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.*

Page laissée blanche intentionnellement

# Chapitre 6 - **FRÉQUENCES**

## A. ÉNONCIATION DES FRÉQUENCES

### XPRESSIONS



**Rapidair 3245, contactez Reims CTL 134,050.**

**Reims CTL 134,050, Rapidair 3245**



*Rapidair 3245, contact Reims CTL 134,050.*

*Reims CTL 134,050 Rapidair 3245.*



## B. ESPACEMENT 8,33 KHZ

### E XPRESSIONS



**Confirmez 8 33.**  
Confirm 8 point 33.



**Affirme 8,33.**  
Affirm 8 point 33.



**Négatif, 8,33.**  
Negative, 8 point 33.



**Négatif, exemption 8,33.**  
Negative, 8 point 33 exempted.



**Affirme exemption 8 33.**  
Affirm 8 point 33 exempted.



**Confirmez exemption 8 33?**  
Confirm 8 point 33 exempted?



**Annoncez statut d'exemption.**  
Report 8 point 33 exemption status.



**cause obligation 8 33.**  
due 8 point 33 requirement.



**Confirmez U\_H\_F.**  
Confirm U\_H\_F.

Page laissée blanche intentionnellement

Chapitre 7 -  
**EMPLOI DU SYSTÈME DE  
SURVEILLANCE ATS**

## A. UTILISATION DU TRANSPONDEUR

### E MPLOI

- Utilisé pour assigner un code transpondeur.

### A CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il vérifie la cohérence de l'information reçue.	- Il affiche le code assigné.

### P HRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, transpondeur 1741.**

**Transpondeur 1741, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, squawk 1741.*

*Squawk 1741, Rapidair 3245.*

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- La fonction SPI (Special Purpose Identification) peut être employée pour identification.



**Rapidair 3245, transpondeur ident.**

**Transpondeur ident, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, squawk ident.*

*Squawk ident, Rapidair 3245.*

- 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 3245, confirmez transpondeur 1741.**

**Transpondeur 1741, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, confirm squawk 1741.*

*Squawk 1741, Rapidair 3245.*

**P** HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- L'indicatif plan de vol ACID (AirCraft IDentification) a été mal renseigné par le pilote.



**Rapidair 3245, entrez de nouveau indicatif plan de vol.**



**J'entre de nouveau indicatif plan de vol, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, re-enter aircraft identification.*



*Re-entering aircraft identification, Rapidair 3245.*

- Le contrôleur vérifie un écart entre le « niveau sélectionné » et le niveau autorisé.



**Rapidair 3245, vérifiez le niveau sélectionné. Le niveau autorisé est 280.**



**Je corrige niveau 280, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, check selected level. Cleared level is 280.*



*Correcting level 280, Rapidair 3245.*

## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- 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 ( $\pm 300$  pieds). Le contrôleur le signifie au pilote.



**Rapidair 3245, vérifiez calage altimétrique et confirmez votre niveau.**



**Calage 1013, niveau 260, Rapidair 3245.**

Après vérification, si le décalage persiste



**Rapidair 3245, arrêtez mode C, indication erronée.**



**J'arrête mode C, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, check altimeter setting and confirm level.*



*Setting 1013, level 260, Rapidair 3245.*

*Après vérification, si le décalage persiste*



*Rapidair 3245, stop C mode, wrong indication.*



*Stopping C mode, Rapidair 3245.*

## XPRESSIONS



**Je ne reçois pas votre transpondeur.**

*Squawk not received.*



**Passez sur le second ensemble.**

*Switch to second set.*



**Transpondeur standby.**

*Squawk standby.*



**Recyclez transpondeur.**

*Reset squawk.*



**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.



## B. GUIDAGE

### E MPLOI

- 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.

### A CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il collationne le message en indiquant son nouveau cap.</li> <li>- En fin de guidage, il reprend la navigation à son compte.</li> </ul>

**P** HRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, tournez à gauche 20 degrés pour séparation.**



**Je tourne à gauche 20 degrés, nouveau cap 340, Rapidair 3245.**

puis



**Rapidair 3245, reprenez votre navigation, direct "DIN".**



**Direct "DIN", Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, turn left 20 degrees for spacing.*



*Turning left 20 degrees, new heading 340, Rapidair 3245.*

puis



*Rapidair 3245, reprenez votre navigation, direct "DIN".*



*Direct "DIN", Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, tournez à gauche cap 070, interceptez I\_L\_S piste 04.**



**Je tourne à gauche cap 070, interceptons I\_L\_S piste 04, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, turn left heading 070, intercept I\_L\_S runway 04.*



*Turning left heading 070, intercepting I\_L\_S runway 04, Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, tournez à gauche cap 070, interceptez l'axe d'approche final R\_N\_P piste 04.**



**Je tourne à gauche cap 070, et intercepte l'axe d'approche finale R\_N\_P piste 04, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, turn left heading 070, intercept R\_N\_P final approach course runway 04.*



*Turning left heading 070, intercepting R\_N\_P final approach course runway 04.*

**P** HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Le contrôleur guide l'aéronef pour intercepter une STAR.



**Rapidair 3245, tournez à droite cap 050, interceptez radiale 360 "CHW", arrivée "CHW" 1W.**



**Je tourne à droite cap 050 et intercepte radiale 360 "CHW", arrivée "CHW" 1W, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, turn right heading 050, intercept "CHW" 360 radial, "CHW" 1W arrival.*



*Turning right heading 050, intercepting "CHW" 360 radial, "CHW" 1W arrival, Rapidair 3245.*

- Le contrôleur guide l'aéronef pour rejoindre un PDR ou une voie aérienne.



**Rapidair 3245, tournez à droite cap 050, jusqu'à interceptez la route B2.**



**Je tourne à droite cap 050, et intercepte la route B2, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, turn right heading 050 until you intercept airway B2.*



*Turning right heading 050, intercepting airway B2, Rapidair 3245.*

- Le contrôleur guide l'aéronef pour effectuer un croisement.



**Rapidair 3245, indiquez votre cap.**



**Cap 3 6 0, Rapidair 3245.**



**Roger, Rapidair 3245, tournez à gauche cap 340 pour séparation.**



**Je tourne à gauche cap 340, Rapidair 3245.**

puis



**Rapidair 3245, reprenez votre navigation, direct "DIN".**



**Direct "DIN", Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, report heading.*



*Heading 360, Rapidair 3245.*



*Roger, Rapidair 3245, turn left heading 340 for spacing.*



*Turning left heading 340, Rapidair 3245.*

puis



*Rapidair 3245, resume own navigation, direct "DIN".*



*Direct "DIN", Rapidair 3245.*

- À la fin du guidage, le pilote demande une assistance radar pour reprendre sa navigation.



**Rapidair 3245, reprenez votre navigation, direct BARLU.**



**Direct BARLU, demande route et distance, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, route 025, distance 124 nautiques.**



**Route 025, distance 124 nautiques, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, resume own navigation, direct BARLU.*



*Direct BARLU, request track and range, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, track 025, range 124 miles.*



*Track 025, range 124 miles, Rapidair 3245.*

## C. MODIFICATION DE CAP

### E MPLOI

- Clairance modifiant un cap.

### A CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il utilise les expressions "<b>stoppez/stop</b>" et "<b>poursuivez / continue turn</b>".</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il exécute la clairance.</li> </ul>

### P HRASEOLOGIE DE BASE

Le contrôleur limite l'altération de cap déjà engagée



**Rapidair 3245, stoppez le virage, cap 030.**

**Je stoppe le virage, cap 030, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, stop turn heading 030.*

*Stopping turn heading 030, Rapidair 3245.*

Le contrôleur augmente l'altération de cap déjà engagée



**Rapidair 3245, poursuivez le virage, cap 070.**

**Nouveau cap 070, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, continue turn heading 070.*

*New heading 070, Rapidair 3245.*

## D. VOCABULAIRE ASSOCIE A L'EMPLOI DU SYSTEME DE SURVEILLANCE ATS

### E XPRESSIONS

#### a) Identification



**Pour identification, tournez à gauche 30 degrés.**  
*For identification, turn left 30 degrees.*



**Je tourne à gauche 30 degrés, nouveau cap 330.**

*Turning left 30 degrees,  
new heading 330.*



**Non identifié.**  
*Not identified.*



**Pour identification, tournez à gauche cap 030.**  
*For identification, turn left heading 030.*

#### b) Fonction guidage en approche



**Voulez-vous un guidage ?**  
*Do you request vectors?*



**Demande guidage.**  
*Request vectors.*



**Guidage I\_L\_S piste 28.**  
*Vectoring I\_L\_S runway 28.*



**Guidage approche R\_N\_P piste 28.**  
*Vectoring R\_N\_P approach runway 28.*



**Guidage approche V\_O\_R piste 28 .**  
*Vectoring V\_O\_R approach runway 28.*



**15 nautiques du toucher des roues.**  
*15 miles from touchdown.*

## XPRESSIONS



**Vous allez intercepter le localizer à 8 nautiques du seuil.**

*You will intercept localizer, 8 miles from threshold.*



**Vous allez intercepter l'axe d'approche finale à 8 nautiques du seuil.**

*You will intercept final approach course 8 miles from threshold.*



**Rappelez établi I\_L\_S piste 28.**  
*Report established I\_L\_S runway 28.*



**Rappelez établi sur le localizer.**  
*Report established on localizer.*



**Rappelez établi axe d'approche finale piste 28.**  
*Report established final approach course runway 28.*



**Rappelez établi sur le glide.**  
*Report established on glide path.*



**Demande interception du localizer à 15 nautiques.**

*Request to intercept localizer at 15 miles.*



**Demande interception de l'axe d'approche finale à 15 nautiques.**

*Request to intercept final approach course at 15 miles.*

Remarque : L'identification de la piste est mentionnée en cas d'approches parallèles ou en cas de doute.

## XPRESSIONS



**Trafic, 11 heures, 3 nautiques, finale piste parallèle, A\_T\_R.**  
*Traffic, 11 o'clock, 3 miles, final parallel runway, A\_T\_R.*



**Maintenez 4 000 pieds jusqu'à l'interception du glide.**  
*Maintain 4 000 feet until glide path interception.*



**Ce cap vous fait croiser le localizer.**  
*This heading take you through the localizer.*



**Je vous fais croiser l'axe d'approche finale.**  
*Taking you through the final approach course.*



**Votre cap est correct.**  
*Heading is good.*

### c) Changement de cap



**Volez au cap 310.**  
*Fly heading 310.*



**Tournez à gauche cap 310.**  
*Turn left heading 310.*



**Continuez cap actuel.**  
*Continue present heading.*



***Je continue cap 310.***  
*Continuing heading 310.*



**Stoppez virage cap 090.**  
*Stop turn heading 090.*



**Poursuivez le virage cap 340.**  
*Continue turn heading 340.*



**Quittez MERLU cap 310.**  
*Leave MERLU heading 310.*



## 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) Raisons des instructions



**Reprenez votre navigation.**  
*Resume own navigation.*



## E. FILET DE SAUVEGARDE-STCA

### E MPLOI

- Le STCA a pour objectif d'assister le contrôleur dans la prévention des collisions entre aéronefs, en fournissant, au moment opportun, une alerte visuelle prévenant d'un franchissement potentiel ou effectif des minima de séparation radar.

### C ONDITIONS D'UTILISATION

- Lors d'un déclenchement d'alerte STCA, relativement à des vols contrôlés, le contrôleur analyse sans délai la situation sur la base de l'image du trafic à sa disposition.
  - En cas d'alerte sur deux avions non séparés dans le plan horizontal, mais autorisés avec 1 000 pieds d'écart (2 000 pieds hors espace RVSM, ou dans le cas des aéronefs exemptés) dans le plan vertical, le contrôleur confirme la (les) autorisation(s) à l' (aux) avion(s) évolutif(s) afin de prévenir tout franchissement du niveau assigné.
  - En cas d'alerte justifiée par une perte de séparation avérée ou imminente, le contrôleur ordonne une (des) manœuvre(s) d'évitement en utilisant la phraséologie d'urgence, et fournira si possible une information de trafic réciproque.

### **E** XEMPLE n°1 :

- Suite à une alerte STCA Le contrôleur rappelle au pilote la clairance délivrée accompagnée de l'information de trafic afin d'éviter le franchissement des minima de séparation



**Rapidair 3245, maintenez FL210 atteignant. Trafic, 02 heures, 8NM, sens opposé, A320, stable 1 000ft au-dessus de votre niveau assigné.**



**Bordeaux control, Rapidair 3245, je maintiens niveau 210 atteignant, [Trafic en vue / au TCAS] ».**



*Rapidair 3245, maintain FL210 reaching. Traffic, 02 o'clock, 8NM, opposite direction, A320, steady 1 000ft above your assigned level.*



*Bordeaux control, Rapidair 3245, maintaining level 210 reaching, [Traffic in sight/ TCAS] ».*

### **E** XEMPLE n°2 :

- Cas d'alerte justifiée par une perte de séparation avérée ou imminente, la manœuvre d'évitement s'impose conformément au chapitre 11.



Chapitre 8 -  
**SERVICE D'INFORMATION DE VOL**

## **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.

## 1. 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 3245, renseignement SIGMET, givrage modéré à fort entre niveau 90 et niveau 130 sur votre route.**



*Rapidair 3245, SIGMET report, moderate to severe icing between level 90 and level 130 on your route.*



**Rapidair 3245, un pilote signale du givrage modéré à fort entre niveau 90 et niveau 130 sur votre route.**



*Rapidair 3245, pilot reports moderate to severe icing between level 90 and level 130 on your route.*

## 2. État de fonctionnement des aides à la navigation aérienne

---

- Renseignements concernant toute activité volcanique pré-éruptive, toute éruption volcanique.



**Rapidair 3245, éruption volcanique en cours au Piton de la Fournaise.**



*Rapidair 3245, volcano erupting at Piton de la Fournaise.*

- Renseignements concernant la présence de cendres volcaniques avec SIGMET en cours, sans fermeture d'espace décidée.



**Rapidair 3245, renseignement SIGMET, nuages de cendres volcaniques entre niveau 200 et niveau 350 sur votre route, pas de restrictions particulières.**



*Rapidair 3245, SIGMET report, volcanic ash cloud between level 200 and level 350 on your route, no specific ATC restrictions.*



**Rapidair 3245, pas de SIGMET de nuage de cendres volcaniques en cours dans la FIR Brest.**



*Rapidair 3245, no valid volcanic ash cloud SIGMET in Brest Flight Information Region.*





- Renseignements sur les modifications de l'état de fonctionnement des aides à la navigation devant être utilisées par l'aéronef.



**Rapidair 3245, V\_O\_R "PTV" en panne.**



*Rapidair 3245, "PTV" V\_O\_R unserviceable.*

### 3. 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 3245, activité aviaire au seuil piste 05.**



*Rapidair 3245, bird hazard threshold runway 05.*

- Renseignements sur l'activité des zones dangereuses et réglementées.



**Rapidair 3245, R 162 active.**



*Rapidair 3245, R area 162 active.*



**Bordeaux, Rapidair 3245, est-ce que la R 162 est active?**



**Rapidair 3245, affirme.**



*Bordeaux, Rapidair 3245, is R area 162 active?*



*Rapidair 3245, affirm.*

- Renseignements sur l'absence d'inspection de piste.



**Rapidair 3245, inspection de piste 05 non effectuée.**



*Rapidair 3245, runway inspection 05 not conducted.*

#### 4. Vols VFR - Conditions météorologiques sur la route

---

- Pour les vols VFR, 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 3245, stratus signalés dans la région de Montauban.***



***Rapidair 3245, stratus reported in the vicinity of Montauban.***



***Rapidair 3245, un pilote signale des conditions météorologiques défavorables au voisinage de Montauban.***



***Rapidair 3245, pilot reports bad weather conditions in the vicinity of Montauban.***

## 5. Renseignements transmis sur demande du pilote

---

- Renseignements sur les conditions météorologiques observées ou prévues sur les aérodromes de départ, de destination ou de dégagement.



**Toulouse, Rapidair 3245, demande la météo de Pau.**



**Rapidair 3245, stand by.**



*Toulouse, Rapidair 3245, request Pau present weather.*



*Rapidair 3245, stand by.*

## 6. 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 3245, trafic convergent, route 180, estimant Montauban à 52, Cessna 1 7 2, même altitude.**



**Roger, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, closing traffic, track 180, estimating Montauban time 52, Cessna 172, same altitude.*



*Roger, Rapidair 3245.*

Avec emploi d'un système de surveillance ATS.



**Rapidair 3245, trafic lent, inconnu, 1 heure, 8 nautiques, route nord-est, altitude inconnue.**



**Trafic en vue, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, unknown slow-moving traffic, 1 o'clock, 8 miles, routeing north-east, unknown altitude.*




*Traffic in sight, Rapidair 3245.*

- a. Risque de collision, suggestion de manœuvre à la demande du pilote
- 

## C CONDITIONS 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.

 Ce principe peut être appliqué sur les aérodromes contrôlés en classe G.

## P PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE



**Rapidair 3245, trafic lent, inconnu, 1 heure, 8 nautiques, route nord-est, altitude inconnue.**



**Pas visuel sur le trafic, demande suggestion de manœuvre, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, je vous suggère de tourner à droite 20 degrés.**



**Je tourne à droite 20 degrés, nouveau cap 320, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, unknown slow-moving traffic, not identified, 1 o'clock, 8 miles, routeing north-east, unknown altitude.*



*Traffic not in sight, request suggestion for manœuvre, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, I suggest turn right 20 degrees.*



*Turning right 20 degrees, new heading 320, Rapidair 3245.*

- b. Risque de collision, suggestion de manœuvre à l'initiative du contrôleur
- 

## C CONDITIONS D'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 PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE



**Rapidair 3245, trafic 2 heures, 12 nautiques, convergent, S\_F 34, même niveau, assurez votre séparation.**



**Pas visuel sur le trafic, Rapidair 3245.**



**Rapidair 3245, je vous suggère de monter niveau 70.**



**Je monte niveau 70, Rapidair 3245.**

*puis*



**Rapidair 3245, dégagé du trafic.**



*Rapidair 3245, traffic 2 o'clock, 12 miles, closing, S\_F 34, same level, maintain own separation.*



*Traffic not in sight, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, I suggest climb level 70.*



*Climbing level 70, Rapidair 3245.*

*puis*



*Rapidair 3245, clear of traffic.*

## B. 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.

### XEMPLE



- Bonjour, ici Mérignac
- Information E
- Enregistrée à 0802 U\_T\_C
- Approche I\_L\_S piste 23
- Piste en service 23
- Piste mouillée, freinage bon ; niveau de transition 60
- Piste 29 fermée cause travaux
- I\_L\_S piste 29 en maintenance
- Activité planeurs à Saucats du sol à 4 500 pieds, vent 290 degrés 4 nœuds, maximum 10 nœuds
- Visibilité 9 kilomètres
- Nuages peu 1 500 pieds, fragmenté 4 600 pieds
- Température 10, point de rosée 9
- Q\_N\_H 1022
- Tendance NOSIG
- Informez Mérignac dès le premier contact que vous avez reçu l'information E.







- *Good morning, this is Mérygnac Information E*
- *Recorded at 0802 U\_T\_C*
- *I\_L\_S approach runway 23*
- *Runway in use 23*
- *Runway wet, braking action good, transition level 60*
- *Runway 29 closed due work in progress*
- *I\_L\_S runway 29 under maintenance*
- *Glider activity over Saucats 4 500 feet and below Wind 290 degrees, 4 knots, maximum 10 knots*
- *Visibility 9 kilometres*
- *Clouds few 1 500 feet, broken 4 600 feet*
- *Temperature 10, dew point 09*
- *Q\_N\_H 1022*
- *Trend NOSIG*
- *Inform Mérygnac on initial contact you have received information E.*


**XPRESSIONS**

- Conditions significatives à la surface de la piste :
  - **Piste mouillée**  
*Runway wet*
  - **Piste inondée**  
*Runway flooded*
  - **Piste contaminée**  
*Contaminated runway*
  - **Piste traitée**  
*Runway treated*
  - **Flaques d'eau**  
*Water patches*
  - **Neige tassée**  
*Compacted snow*
  - **Neige fondante gelée**  
*Frozen slush*
  - **Glace recouverte de neige**  
*Snow with ice underneath*
  - **Congères**  
*Snow drifts*
  - **Piste humide**  
*Runway damp*
  - **Piste déneigée**  
*Runway snow removed*
  - **Piste couverte de plaques de neige sèche**  
*Runway covered with patches of dry snow*
  - **Neige fondante**  
*Slush*
  - **Neige mouillée**  
*Wet snow*
  - **Ornières et arêtes gelées**  
*Frozen ruts and ridges*
  - **Glace**  
*Ice*

## XPRESSIONS

- 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.*
  - **R\_V\_R inférieure à...**  
*R\_V\_R less than...*
  - **Procédures L\_V\_P en vigueur, vérifiez vos minima.**  
*Low visibility procedures in force, check your minima.*
  
- Temps présent :
  - **Pluie**  
*Rain*
  - **Averse de pluie**  
*Rain shower*
  - **Neige**  
*Snow*
  - **Tempête de neige**  
*Snow storm*
  - **Pluie forte**  
*Heavy rain*
  - **Piste déneigée**  
*Runway snow removed*
  - **Pluie se congelant**  
*Freezing rain*
  - **Neige forte**  
*Heavy snow*
  - **Brume**  
*Mist*

## XPRESSIONS

- Temps présent (suite)

- |   |   |
|---|---|
| ▪ <b>Bruine</b><br><i>Drizzle</i>                   | ▪ <b>Bruine givrante</b><br><i>Freezing drizzle</i> |
| ▪ <b>Brouillard</b><br><i>Fog</i>                   | ▪ <b>Brouillard mince</b><br><i>Shallow fog</i>     |
| ▪ <b>Brouillard par bancs</b><br><i>Fog patches</i> | ▪ <b>Brouillard givrant</b><br><i>Freezing fog</i>  |
| ▪ <b>Fumée</b><br><i>Smoke</i>                      | ▪ <b>Orage</b><br><i>Thunderstorm</i>               |
| ▪ <b>Grain</b><br><i>Squall</i>                     | ▪ <b>Grésil</b><br><i>Light hail</i>                |
| ▪ <b>Grêle</b><br><i>Hail</i>                       | ▪ <b>Grêle forte</b><br><i>Heavy hail</i>           |

- Quantité de nuages bas et type (si cumulonimbus) :

- |   |   |
|---|---|
| ▪ <b>Peu</b><br><i>Few</i>                                    | ▪ <b>Épars</b><br><i>Scattered</i>      |
| ▪ <b>Fragmenté</b><br><i>Broken</i>                           | ▪ <b>Couvert</b><br><i>Overcast</i>     |
| ▪ <b>Cumulonimbus bourgeonnant</b><br><i>Towering cumulus</i> | ▪ <b>Ciel clair</b><br><i>Sky clear</i> |



- Phénomènes météorologiques significatifs :

- |  |   |
|--|---|
| ▪ <b>Turbulence</b><br><i>Turbulence</i>         | ▪ <b>Cisaillement</b><br><i>Windshear</i> |
| ▪ <b>Givrage modéré</b><br><i>Moderate icing</i> |   |

- En cas d'indisponibilité ou doute sur le paramètre de visibilité horizontale, utiliser :

- **Données estimées depuis la tour, finale piste 31, visibilité 2 000 mètres et bancs de brouillard.**  
*Estimated data from tower, final runway 31, visibility 2 000 metres and fog patches.*

# Chapitre 9 - **ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES**

## A. HÉLICOPTÈRES

- Phraséologie spécifique aux hélicoptères.

### XPRESSIONS

- Roulage ou Translation :
  - **Se déplacer en roulage.**  
*Ground taxi.*
  - **Faire une translation/Translater.**  
*Air taxi.*
  - **Faire une translation latérale.**  
*Make a side step.*  
*Make a sideward hover.*



- Décollage :
  - **Décollage vertical.**  
*Lift-off.*



- Atterrissage :
  - **Faire un stationnaire.**  
*Make a stationary flight.*

## B. ACTIVITÉ DE VOLTIGE

### E MPLOI

- 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.

### A CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il s'assure de l'existence d'un axe ou secteur de voltige.</li> <li>- Il vérifie la conformité de la demande du pilote par rapport aux caractéristiques de l'axe ou du secteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il se conforme aux termes de l'accord préalable.</li> </ul>

**P** HRASEOLOGIE DE BASE



**Montpellier, F B X, demande voltige à Frontignan entre 3 000 et 4 000 pieds.**



**F B X, transpondeur 7047, rappelez prêt à évoluer.**



**Transpondeur 7047, prêt à évoluer, F B X.**



**F B X, rappelez évolutions terminées.**



**Je rappelle évolutions terminées, F B X.**

puis



**Montpellier, F B X, évolutions terminées.**



**F B X, roger.**



*Montpellier, F B X, request aerobatics over Frontignan between 3 000 and 4 000 feet.*



*F B X, squawk 7047, report ready to perform aerobatics.*



*Squawking 7047, ready to perform aerobatics, F B X.*



*F B X, report aerobatics terminated.*



*Reporting aerobatics terminated, F B X.*

puis



*Montpellier, F B X, aerobatics terminated.*



*F B X, roger.*



**P** HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Le contrôleur peut demander au pilote de différer son activité pour raison de trafic



**Montpellier, F B X, demande voltige à Frontignan entre 3 000 et 4 000 pieds.**



**F B X, transpondeur 7047, prévoyez 5 minutes de délai, cause trafic.**



**Transpondeur 7047, délai 5 minutes, F B X.**



*Montpellier, F B X, request aerobatics over Frontignan between 3 000 and 4 000 feet.*



*F B X, squawk 7047, expect 5 minutes delay due traffic.*



*Squawking 7047, 5 minutes delay, F B X.*

## C. ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR

### 1. Parachutage en VFR en espace aérien contrôlé

#### CONDITIONS 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.

#### ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il s'assure de l'existence d'une activité publiée à l'AIP ou protégée par NOTAM.</li> <li>- Il vérifie la conformité de la demande du pilote par rapport aux caractéristiques de l'activité publiée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Il doit demander et obtenir une autorisation pour larguer.</li> </ul>

## 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 65, demande à monter niveau 135 pour largage para.**



**F B G B X bonjour, transpondeur 7071, montez niveau 135, rappelez à 1 minute du largage.**



**Transpondeur 7071, je monte niveau 135 et rappelle à 1 minute du largage, F B X.**



*Paris good morning, F B G B X, climbing level 65, request to climb level 135 to drop.*



*F B G B X good morning, squawk 7071, climb level 135, report 1 minute before dropping.*



*Squawk 7071, climbing level 135, reporting 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 de largage.**



**F B X, rappelez passant le niveau 65 en descente.**



**Paris, F B X, je passe le niveau 65 en descente.**



**F B X, roger, vous pouvez quitter la fréquence.**



*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 65 descending. Paris, F B X,*



*passing level 65 descending.*



*F B X, roger, leave frequency.*

## XEMPLE

- Le largage doit être limité en niveau



**F B X, cause trafic, stoppez la montée niveau 115 pour largage, rappelez à 1 minute.**



**F B X, je stoppe la montée niveau 115 pour larguer et rappelle à 1 minute.**



*F B X, due traffic, stop climb level 115 to drop, report 1 minute before dropping.*



*Stopping climb level 115 to drop, reporting 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 aérodrome de Nevers, je vous rappelle pour larguer.**



*Paris, F B X, 1 minute before dropping.*



*F B X, due traffic, holding visual over Nevers airfield, I call you back to drop.*



## 2. Parachutage en VFR en espace aérien non contrôlé sur un aérodrome AFIS avec 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.

## **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 65 pour largage para verticale Nevers.**



**F B G B X, bonjour, rappelez à 1 minute du largage.**



**Je rappelle à 1 minute du largage, F B X.**



*Paris good morning, F B G B X, climbing level 65, to drop over Nevers.*



*F B G B X, good morning, report 1 minute before dropping.*



*Reporting 1 minute before dropping, F B X.*

puis



**Paris, F B X, à 1 minute du largage.**



**F B X, roger rappelez fin de largage.**



**Paris, F B X, fin de largage.**



**F B X, rappelez quittant la fréquence.**



**Paris, F B X, je quitte la fréquence.**



**F B X, roger.**



*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.*



*F B X, roger.*

## D. ACTIVITÉ DE PLANEUR



### DESCRIPTION DES ASPECTS SPECIFIQUES 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.

## **E** MPLOI

- Pour les transits en espace de classe C ou D.

## **P** HRASEOLOGIE DE BASE



**Montpellier, F L M, verticale Frontignan en spirale, demande transit en vol plané direct vers N W entre 4 500 et 2 500 pieds pour 25 minutes.**



**F L M, transit en vol plané direct vers N W approuvé, entre 4 500 et 2 500 pieds.**



**F L M, roger.**



*Montpellier, F L M, spiraling over Frontignan, request direct glide transit to N W between 4 500 and 2 500 feet for 25 minutes.*



*F L M, direct glide transit to N W approved, between 4 500 and 2 500 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, roger.**



*F L M hold outside CTR, delay estimated 4 minutes due to I\_F\_R arrival.*



*F L M, roger.*



## P HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- 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 permet de patienter sans perdre d'altitude)



**F L M, pouvez-vous attendre au nord de M S ?**

**F L M, roger, 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 5 000 pieds.**

*Unable to maintain 5 000 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.**

*Have to perform an off-field landing.*

## E. ENTRAÎNEMENT APPROCHE DE PRÉCISION

### HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Entraînement aux procédures d'approche de précision de catégorie II ou III et atterrissage automatiques.

Le contrôleur accepte :



**Rapidair 3245, demande approche catégorie 2 piste 27 pour entraînement.**



**Rapidair 3245, autorisé approche catégorie 2 piste 27 pour entraînement.**



*Rapidair 3245, request approach category 2 runway 27 for training.*



*Rapidair 3245, cleared approach category 2 runway 27 for training.*



**Rapidair 3245, demande atterrissage automatique piste 27 pour entraînement.**



**Rapidair 3245, autorisé atterrissage en automatique piste 27 pour entraînement.**



*Rapidair 3245, request autoland runway 27 for training.*



*Rapidair 3245, autoland runway 27 for training.*

Le contrôleur refuse :



**Rapidair 3245, demande approche catégorie 3 piste 27 pour entraînement.**



**Rapidair 3245, négatif cause trafic.**



*Rapidair 3245, request approach category 3 runway 27 for training.*



*Rapidair 3245, negative due traffic.*

Chapitre 10 -  
**SITUATIONS PARTICULIÈRES**

## 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.*



## B. PRESENCE DE VENT SECTEUR ARRIERE EN FINALE

- Vent transmis par un pilote :



**vent [secteur]arrière signalé ... kts.**

*Tail wind reported ...kts.*

- Prévision de vent par Météo France :



**Prévision vent [secteur] arrière 10 kts ou plus entre (heure) et (heure).**

*Tail wind forecast: 10 kts or more between (time) and (time).*

## C. PÉRIL AVIAIRE - PÉRIL 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 70.**



**Roger, F B X.**



**F B X, numerous flocks of storks in the vicinity of Montelimar, southbound, reported level 70.**



**Roger, F B X.**

Chapitre 11 -  
**SITUATIONS ANORMALES ET  
D'URGENCE**

Conformément à SERA.14095, les procédures de communication radiotéléphonique de détresse et d'urgence sont définies comme suit :

- **Détresse** : état caractérisé par la menace d'un danger grave et imminent et par la nécessité d'une assistance immédiate;

Le message radiotéléphonique de détresse transmis par le pilote s'introduit par le terme : **"MAYDAY"** prononcé de préférence trois fois suivi des consignes :

- A) le nom de l'organisme ATS auquel le message est adressé (si possible);
- B) l'identification de l'aéronef;
- C) la nature du cas de détresse;
- D) les intentions du pilote commandant de bord;
- E) la position, le niveau et le cap actuels.

L'expression **"TRAFFIC DE DÉTRESSE TERMINÉ"/"DISTRESS TRAFFIC ENDED"** met fin aux restrictions de communication sur la ou les fréquences utilisées pour la gestion du trafic en détresse.

- **Urgence** : état concernant la sécurité d'un aéronef ou de tout autre véhicule, ou celle d'une personne se trouvant à bord ou en vue, mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'une assistance immédiate.

Le message radiotéléphonique d'urgence transmis par le pilote s'introduit par le terme : **"PAN PAN"** prononcé de préférence trois fois suivi :

- A) le nom de l'organisme ATS auquel le message est adressé;
- B) l'identification de l'aéronef;
- C) la nature du cas d'urgence;
- D) les intentions du pilote commandant de bord;
- E) la position, le niveau et le cap actuels;
- F) tous autres renseignements utiles.

L'organisme ATS accuse réception des messages de détresse ou d'urgence, et :

- Si le code est visualisé par un système de surveillance ATS,
- Si le code n'est pas visualisé par un système de surveillance ATS,

Par : « **Mayday Roger, transpondeur 7700** »/ « *Mayday Roger, squawk 7700* »  
Ou « **Pan Pan Roger** ».



## A. ACTIONS D'URGENCE

### 1. Système embarqué d'anticollision (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	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Il ne modifie pas la trajectoire de l'aéronef tant que le pilote n'a pas indiqué "<b>conflict terminé/clear of conflict</b>".</li> <li>- Il accuse réception des messages du pilote en utilisant l'expression "<b>roger/roger</b>".</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il signale au contrôleur un RA s'il entraîne un écart par rapport à la clairance.</li> <li>- Si la clairance contredit le RA, il suit le RA et en informe le contrôleur.</li> </ul>

## HRASEOLOGIE DE BASE

- Le pilote signale un RA.



**Rapidair 3245, R\_A T\_CAS.**

**Rapidair 3245, roger.**



*Rapidair 3245, T\_CAS R\_A.*

*Rapidair 3245, roger.*

- Le pilote signale qu'il revient à l'autorisation en vigueur.



**Rapidair 3245, conflit terminé, reviens niveau 210.**

**Rapidair 3245, roger.**



*Rapidair 3245, clear of conflict, returning level 210.*

*Rapidair 3245, roger.*

- Le pilote signale qu'il est de retour à l'autorisation en vigueur.



**Rapidair 3245, conflit terminé, de retour niveau 210.**

**Rapidair 3245, roger.**



*Rapidair 3245, clear of conflict, level 210 resumed.*

*Rapidair 3245, roger.*

- Le pilote signale une clairance qui contredit le RA.



**Rapidair 3245, impossible, R\_A T\_CAS.**

**Rapidair 3245, roger.**



*Rapidair 3245, unable, T\_CAS R\_A.*

*Rapidair 3245, roger.*

## 2. Proximité avec le relief

---

### **E**MPLOI

- Utilisé suite à une alarme par un système sol d'avertissement de proximité du relief (MSAW), prévoyant un rapprochement dangereux entre un aéronef et le relief.

### **A**CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si l'aéronef n'est pas en guidage, il avise immédiatement le pilote en utilisant l'expression <i>"alerte relief/terrain alert"</i>.</li> <li>- Il fournit le QNH et s'assure du collationnement. (2017/373 - ATS.TR.235 g.).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il collationne le message d'alerte de proximité du relief.</li> <li>- Dès que possible, il informe le contrôleur de l'éventuelle manœuvre entreprise.</li> </ul>



## HRASEOLOGIE DE BASE



- Hors guidage ATS, aviser immédiatement l'équipage qu'une alarme a été générée.



**Rapidair 3245, alerte relief, vérifiez votre altitude immédiatement, Q\_N\_H 1 0 1 2.**



**Alerte relief, Q\_N\_H 1012, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, terrain alert, check your altitude immediately, Q\_N\_H 1012.*



*Terrain alert, Q\_N\_H 1012, Rapidair 3245.*



- En guidage ATS, donner l'instruction de monter immédiatement au niveau de sécurité applicable.



**Rapidair 3245, alerte relief, immédiatement montez 5 000 pieds, Q\_N\_H 1014, immédiatement.**



**Je monte immédiatement 5 000 pieds, Q\_N\_H 1014, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, terrain alert, immediately climb 5 000 feet, Q\_N\_H 1 0 1 4, immediately.*



*Climbing immediately 5 000 feet, Q\_N\_H 1014, Rapidair 3245.*



Et, si nécessaire et au-dessus de la MVA, lui assigner un cap.



**Rapidair 3245, alerte relief, immédiatement montez 5 000 pieds, Q\_N\_H 1014, et tournez à droite immédiatement cap 270.**



**Je monte immédiatement 5000 pieds, Q\_N\_H 1014, et tourne à droite cap 270, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, terrain alert, immediately climb 5 000 feet, Q\_N\_H 1014, and turn right immediately heading 270.*



*Climbing immediately 5 000 feet, Q\_N\_H 1014, and turning right heading 270, Rapidair 3245.*

### 3. Manoeuvre d'évitement

---

#### **E** EMPLOI

- 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	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il utilise les termes "<b>immédiatement/immediately</b>", dans la mesure du possible en début et en fin de message.</li> <li>- Il indique qu'il s'agit d'une manoeuvre d'évitement en utilisant l'expression « <b>pour éviter trafic/to avoid traffic</b> ».</li> <li>- Le cas échéant, il informe le pilote de la fin du conflit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il agit sans délai.</li> <li>- Il collationne le terme "<b>immédiatement/immediately</b>".</li> </ul>

**P** HRASEOLOGIE DE BASE



Rapidair 3245, immédiatement, tournez à droite immédiatement cap 090, pour éviter trafic.



**Je tourne à droite immédiatement cap 090, Rapidair 3245**



Rapidair 3245, trafic 11 heures, 5 nautiques.

puis



Rapidair 3245, trafic croisé, reprenez votre navigation direct "ATN".



**Direct "ATN", Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, immediately, turn right immediately heading 090, to avoid traffic.*



*Turning right immediately, heading 090, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, traffic 11 o'clock, 5 miles.*

puis



*Rapidair 3245, clear of traffic, resume own navigation direct "ATN".*



*Direct "ATN", Rapidair 3245.*



Rapidair 3245, immédiatement, montez niveau 210, immédiatement, pour éviter trafic.



**Je monte immédiatement niveau 210, Rapidair 3245.**



Rapidair 3245, trafic sens opposé, 8 nautiques.



*Rapidair 3245, immediately, climb level 210, immediately, to avoid traffic.*



*Climbing immediately level 210, Rapidair 3245.*



*Rapidair 3245, 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*



**Je stoppe la montée, immédiatement**

*Stopping climb, immediately*



## 4. Filet de sauvegarde-STCA

### E MPLOI

- Le STCA a pour objectif d'assister le contrôleur dans la prévention des collisions entre aéronefs, en fournissant, au moment opportun, une alerte visuelle prévenant d'un franchissement potentiel ou effectif des minima de séparation radar.

### C ONDITIONS D'UTILISATION

- Lors d'un déclenchement d'alerte STCA, relativement à des vols contrôlés, le contrôleur analyse sans délai la situation sur la base de l'image du trafic à sa disposition.
  - En cas d'alerte sur deux avions non séparés dans le plan horizontal, mais autorisés avec 1000 pieds d'écart (2000 pieds hors espace RVSM, ou dans le cas des aéronefs exemptés) dans le plan vertical, le contrôleur confirme la (les) autorisation(s) à l' (aux) avion(s) évolutif(s) afin de prévenir tout franchissement du niveau assigné.
  - En cas d'alerte justifiée par une perte de séparation avérée ou imminente, le contrôleur ordonne une (des) manœuvre(s) d'évitement en utilisant la phraséologie d'urgence, et fournit si possible une information de trafic réciproque.

### E XEMPLE:

- Suite à une alerte STCA, le contrôleur délivre des instructions afin d'éviter le franchissement des minima de séparation ou de rétablir le plus rapidement possible cette séparation.



**Rapidair 3245, immédiatement, stoppez la montée FL230, immédiatement. Trafic, A320, 2 heures, 11NM, sens opposé, stable 1 000ft au-dessus de votre clairance.**



**Bordeaux control, Rapidair 3245, je stoppe la montée FL230 immédiatement, Trafic en vue**



*Rapidair 3245, immediately, stop climb, immediately FL230. Traffic, A320, 2 o'clock, 11NM, opposite direction, steady 1000ft above your clearance.*



**Bordeaux control, Rapidair 3245, stopping climbing FL230, traffic in sight.**

## B. EXEMPLES DE PANNES

### 1. 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 HRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, Marseille, me recevez-vous ?**

en cas de non réponse



**Rapidair 3245, Marseille, si vous me recevez, transpondeur ident.**

en cas de réception du signal ident



**Rapidair 3245, Marseille, ident observé, vous êtes en panne d'émission, transpondeur 7600, accusez réception de tous mes messages par ident.**



*Rapidair 3245, Marseille, do you read me ?*

en cas de non réponse



*Rapidair 3245, Marseille, if you read me, squawk ident.*

en cas de réception du signal ident



*Rapidair 3245, Marseille, ident observed, you have a transmission failure, squawk 7600, acknowledge all my messages by squawking ident.*



## HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- 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 3245, Marseille, veuillez Paris 133,5, je répète 133,5.**



*Rapidair 3245, Marseille, monitor Paris 133,5, I say again 133,5.*

- Le pilote ne reçoit plus de messages du contrôleur : le contrôleur tente d'établir une liaison radio par l'intermédiaire d'une autre station.



**Gloss Air 5672, êtes-vous prêt pour un relais radio ?**



**Affirme, Gloss Air 5672.**



**Gloss Air 5672, sur 126,7, relayez au Rapidair 3245, de contacter Paris 133,5, puis revenez sur ma fréquence.**



**Je relaie, sur 126,7, au Rapidair 3245, de contacter Paris 133,5, Gloss Air 5672.**

si le message a pu être transmis



**Marseille, Gloss Air 5672, message transmis et reçu.**



**Gloss Air 5672, relais terminé.**

si le message n'a pas pu être transmis



**Marseille, Gloss Air 5672, négatif contact.**



**Gloss Air 5672, fin de relais.**



*Gloss Air 5672 advise if ready for relay.*



*Affirm, Gloss Air 5672.*



*Gloss Air 5672, on frequency 126,7, relay to Rapidair 3245, should contact Paris 133,5, then revert this frequency.*



*Relaying on 126,7, to Rapidair 3245, should contact Paris 133,5, Gloss Air 5672.*

si le message a pu être transmis



*Marseille, Gloss Air 5672, message transmitted and received.*



*Gloss Air 5672, relay terminated.*

si le message n'a pas pu être transmis



*Marseille, Gloss Air 5672, negative contact.*



*Gloss Air 5672, stop relay.*

## XPRESSIONS

- En 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.*

## 2. Perte de l'identification

---

### **E**MPLOI

- En cas de perte d'identification radar.

### **C**ONDITIONS D'UTILISATION

- Utilisée dès la disparition des données radar primaire et/ou secondaire et avant la sortie de la zone de couverture radar.

### **A**CTIONS

<b>CONTRÔLEUR</b>	<b>PILOTE</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Il informe le pilote de la perte d'identification radar ou de la sortie de la couverture radar.</li><li>- Il notifie au pilote qu'il ne lui rend plus le service radar.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Il accuse réception.</li></ul>



## HRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, identification perdue, fin du service de surveillance A\_T\_S, rappelez "CMF".**



**Roger, je rappelle "CMF", Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, identification lost, A\_T\_S surveillance service terminated, report "CMF".*



*Roger, reporting "CMF", Rapidair 3245.*



**Rapidair 3245, vous allez sortir de la couverture radar, fin du service de surveillance A\_T\_S, rappelez KAMER.**



**Roger, je rappelle KAMER, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, you will shortly be leaving radar cover, A\_T\_S surveillance service terminated, report KAMER.*



*Roger, reporting KAMER, Rapidair 3245.*



### 3. Cas particulier des évènements liés au GNSS

---

#### XPRESSIONS

- Ecart de trajectoire observée par le contrôleur.



**Vous êtes en dehors de la trajectoire, confirmez établi sur la procédure RNP XXX ?**

*You are off track, confirm following RNP procedure XXX?*



**Affirme, en procédure RNP XX.**

*Affirm RNP XXX procedure navigation.*

- Performance dégradation de l'aéronef ou panne du système bord.



**impossible RNP/RNAV (préciser le type) [CAUSE (raison, p. ex. perte de RAIM\* ou alarme RAIM)].**

*Unable RNP (specify type) (or RNAV) [DUE TO (reason, e.g. LOSS of RAIM\* or RAIM alert or LOSS of GPS signal or GPS LOSS)].*



**(indicatif d'appel d'aéronef) impossible RNAV cause équipement.**

*(aircraft call sign) unable RNAV due to equipment.*

\* **RAIM** : Receiver Autonomous Integrity Monitoring prononcé RAIM ou R.A.I.M. \* Système bord qui vérifie l'intégrité des signaux du GPS.

- Poursuite du vol



**Informez si capable arrivée [ou départ] (type d'approche).**

*Advise if able (designator) arrival (or departure).*



**Pouvez-vous effectuer une procédure RNP XX ?**

*Advise if able RNP XX?*



**Pouvez-vous effectuer une procédure R\_NAV?**

*Advise if able R\_NAV?*



**Indiquez intentions.**

*Say intentions.*



**Affirme.**

*Affirm.*



**Demande approche à vue.**

*Request visual approach.*



**Demande approche (type d'approche) [piste (numéro)].**

*Request (type of approach) approach [runway number].*



**Remise de gaz, demande guidage pour approche I\_L\_S Y piste 26.**

*Going around request vectoring for I\_L\_S Y approach runway 26.*

- AIREP/compte rendu pilote



**GPS signalé non fiable ou panne GPS signalée ou brouillage ou interférences signalés, (lieu), (niveaux);**

*GPS reported unreliable or GPS failure reported or interference or jamming reported (location), (levels).*



**GPS non fiable ou panne GPS, (lieu) (niveaux).**

*GPS unreliable or GPS may not be available/failure; (location), (levels).*

## 4. Problème de train d'atterrissage

---



**Demande passage bas pour vérification de sortie de train.**

*Request 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.*

## C. SITUATIONS ANORMALES

### 1. 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.
- Conformément à l'arrêté du 13 novembre 2020 relatif au largage carburant « FRA.11001 c) Disposition supplémentaire au FRA.11001 c), le largage de carburant en vol n'est permis qu'en cas d'**urgence** et **après affichage du code 7700** sur le transpondeur SSR de l'aéronef.

#### E XEMPLE



**A toutes stations, Boeing 777 larguant du carburant niveau 90, commençant à 10 nautiques au sud de "BRY", route 180, sur une distance de 60 nautiques.  
Evitez de voler entre le niveau 60 et le niveau 100 à moins de 50 nautiques derrière et de 10 nautiques devant cet avion et à moins de 10 nautiques de part et d'autre de la trajectoire de largage.**



*All stations, Boeing 777 dumping fuel level 90 beginning 10 miles south of "BRY", on track 180, for 60 miles. Avoid flight between level 60 and level 100 within 50 miles behind, 10 miles ahead of the aircraft and within 10 miles to the sides of fuel dumping track.*

- Le largage de carburant en vol est terminé.



**A toutes stations, largage carburant terminé.**



*All stations, fuel dumping completed.*



## 2. Carburant minimal

---

### EMPLOI

- 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 se produit un délai.

L'expression "**MAYDAY Fuel**" indique une situation de détresse liée au niveau bas de carburant.

### ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dès que possible, il informe le pilote de tout délai prévu ou lui indique qu'il n'y a pas de délai prévu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il emploie l'expression "minimum fuel" pour signaler une situation de carburant minimal.</li> </ul>

**P** HRASEOLOGIE DE BASE

- Pas de délai prévu.



**Rapidair 3245, minimum fuel.**



**Rapidair 3245, roger, pas de délai prévu.**



*Rapidair 3245, minimum fuel.*



*Rapidair 3245, roger, no delay expected.*

- Délai prévu.



**Rapidair 3245, minimum fuel.**



**Rapidair 3245, roger, prévoyez 10 minutes de délai.**



*Rapidair 3245, minimum fuel.*



*Rapidair 3245, roger, expect 10 minutes delay.*

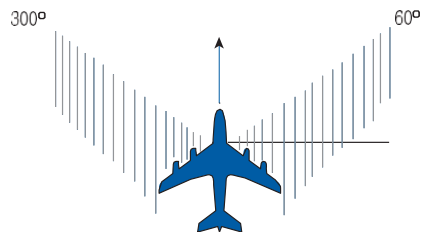
### 3. Reconnaissance à distance

#### E MPLOI

- Procédure utilisée pour notifier au pilote qu'il va faire l'objet d'une reconnaissance à distance par les autorités militaires.

#### C ONDITIONS 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

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il notifie au pilote la décision des autorités militaires.</li> <li>- Il ne fournit aucune explication complémentaire à la décision qu'il notifie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il accuse réception de la notification.</li> </ul>



## HRASEOLOGIE DE BASE



**Rapidair 3245, vous allez être intercepté pour identification visuelle par des aéronefs militaires.**



**Roger, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, you are going to be intercepted for visual identification by military aircraft.*



*Roger, Rapidair 3245.*

# Chapitre 12 - **COORDINATION**



## A. ELEMENTS DE PHRASEOLOGIE EN LANGUE FRANCAISE A L'USAGE DE LA COORDINATION ENTRE ORGANISMES ATS OU SECTEURS DE CONTROLE

La phraséologie normalisée pour la coordination entre les organismes et/ou les secteurs des services de la circulation aérienne en langue anglaise est prévue par l'AMC1 ATS.TR.230(b)(7) de l'IR ATM/ANS.

Lorsque la phraséologie normalisée ne convient pas à la transmission voulue, les interlocuteurs ont recours au langage clair.

Lorsque ces échanges pour la coordination sont effectués en langue française, utiliser les éléments ci-après en fonction des situations dans les échanges téléphoniques :

### STRUCTURE DU MESSAGE

- 1 Identité station émettrice
- 2 (objet de l'appel)
- 3 (indicatif d'appel de l'aéronef)
- 4 (position)

### LES ELEMENTS DECLINES CI-DESSOUS SONT CHOISIS EN FONCTION DE LA PERTINENCE ET DE L'OBJET DE L'APPEL DANS L'ORDRE QUI EST JUGE LE PLUS OPPORTUN.

- **ARRIVÉE/ESTIMÉE prévue** (point significatif) (heure) (niveau) (route/cap)
- **TRANSPONDEUR** (code SSR)
- (évolution) : **EN MONTEE** ou **EN DESCENTE DU** (niveau) **AU** (niveau) ou **STABLE**
- (type d'aéronef) (régime de vol)
- (vitesse)
- (observations - restrictions éventuelles-éléments opportuns à la coordination)
- **HEURE D'APPROCHE/ARRIVÉE PRÉVUE**

### DEMANDE D'APPROBATION

Organisme émetteur	Réponse de l'organisme récepteur
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ACCEPTES-TU/ACCEPTEZ-VOUS LE DÉPART PRÉVU DE</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) (conditions) (point significatif) <b>À</b> (heure) ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>APPROUVÉE</b> [(restrictions s'il y a lieu)];</li> <li>• <b>NEGATIF/IMPOSSIBLE</b> (autres instructions).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>APPROVAL REQUEST</b> (<i>aircraft call sign</i>) <b>ESTIMATED DEPARTURE FROM</b> (<i>significant point</i>) <b>AT</b> (<i>time</i>);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (<i>aircraft call sign</i>) <b>REQUEST APPROVED</b> [(restriction if any)];</li> <li>• (<i>aircraft call sign</i>) <b>UNABLE</b> (<i>alternative instructions</i>).</li> </ul>

### MODIFICATION/REVISION DE CLAIRANCE

Organisme émetteur	Réponse de l'organisme récepteur
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>DEMANDE DE CHANGEMENT [DE CLAIRANCE] DE</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) (détails de la modification proposée).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (expression de modification de la clairance) <b>DE</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>APPROUVÉE</b>.</li> <li>• <b>NEGATIF/IMPOSSIBLE</b> (<i>indicatif d'appel de l'aéronef</i>) ;</li> <li>• <b>NEGATIF/IMPOSSIBLE</b> (route, niveau, etc., demandés) [<b>POUR</b> (indicatif d'appel de l'aéronef)] [<b>CAUSE</b> (<i>raison</i>)] (autre clairance proposée).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>MAY WE CHANGE CLEARANCE OF</b> (<i>aircraft call sign</i>) <b>TO</b> (<i>details of alteration proposed</i>)?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>AGREED TO</b> (<i>alteration of clearance</i>) <b>OF</b> (<i>aircraft call sign</i>);</li> <li>• <b>UNABLE</b> (<i>aircraft call sign</i>);</li> <li>• <b>UNABLE</b> (<i>desired route, level, etc.</i>) [<b>FOR</b> (<i>aircraft call sign</i>)] [<b>DUE</b> (<i>reason</i>)] (<i>alternative clearance proposed</i>).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>DEMANDE de MONTEE/DESCENTE vers</b> (FL/altitude)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>MONTEE/ DESCENTE vers</b> (niveau/altitude) <b>APPROUVEE</b>.</li> <li>• <b>IMPOSSIBLE</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) [<b>TRAFFIC</b> (détails)].</li> </ul>

**DEMANDE DE DELEGATION D'AUTORISATION -**

*Demande de délégation d'autorisation dans la poursuite la montée/descente vers FL/altitude lorsque le transfert de communication a déjà eu lieu et que l'aéronef est encore dans la zone de responsabilité de l'organisme donneur.*

Organisme émetteur	Réponse de l'organisme récepteur
<p><i>Poursuite plutôt dans changement</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>DEMANDE DE RELÂCHER</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) en MONTEE/DESCENTE <b>JUSQU'AU/À</b> FL/altitude.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>RELÂCHER APPROUVÉ</b> (FL/altitude) [(conditions/restrictions)];</li> <li>• (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>RELÂCHER IMPOSSIBLE</b> [CAUSE (raisons)].</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>DEMANDE DE RELÂCHER</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) en cap (altération de cap)/direct (point) / <b>JUSQU'À</b> (limite).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>RELÂCHER APPROUVÉ</b> (cap/point/altération) [(conditions/restrictions)];</li> <li>• (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>RELÂCHER IMPOSSIBLE</b> [CAUSE (raisons)].</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>DEMANDE DE RELÂCHER</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>EN VITESSE</b>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>RELÂCHER APPROUVÉ</b> (vitesse) [(conditions/restrictions)];</li> <li>• (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>RELÂCHER IMPOSSIBLE</b> [CAUSE (raisons)].</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>REQUEST RELEASE OF</b> (aircraft call sign);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (aircraft call sign) <b>RELEASED</b> [AT (time)] [(conditions/restrictions)];</li> <li>• <b>IS</b> (aircraft call sign) <b>RELEASED</b> [FOR CLIMB (or DESCENT)];</li> <li>• (aircraft call sign) <b>NOT RELEASED</b> [UNTIL (time or significant point)];</li> <li>• <b>UNABLE</b> (aircraft call sign) [TRAFFIC IS (details)].</li> </ul>

**DEMANDE DE DEPECHER UNE AUTORISATION**

*L'expression « Expédiez une clairance » est utilisée par un organisme quand il coordonne une clairance avec un délai inférieur à celui défini dans les lettres d'accords.*

- a) **EXPEDIEZ CLAIRANCE** (indicatif d'appel de l'aéronef) **DÉPART PRÉVU DE** (lieu) **À** (heure);  
**EXPEDITE CLEARANCE** (aircraft call sign) **EXPECTED DEPARTURE FROM** (place) **AT** (time);
- b) **EXPEDIEZ CLAIRANCE** (indicatif d'appel de l'aéronef) **ARRIVÉE VERTICALE** (lieu) **[PRÉVUE] À** (heure) **DEMANDE** (niveau ou route, etc.).  
**EXPEDITE CLEARANCE** (aircraft call sign) **[ESTIMATED] OVER** (place) **AT** (time) **REQUESTS** (level or route, etc.).



