MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile
DSNA

PHRASEOLOGIE

Manuel de phraséologie à l'usage de la circulation aérienne générale À jour au 15 mai 2021

9ème édition

ENAC

Page laissée blanche intentionnellement

Page laissée blanche intentionnellement

Page laissée blanche intentionnellement

Liste de mise à jour

Ensemble du texte	Toutes les demandes « pilote » et « véhicule » sont formulées à la première personne du singulier sans utiliser le pronom personnel sujet « je ». *ex : Rapidair 3245 demande/request….* Tous les collationnements faits par un pilote ou un véhicule s'expriment à la première personne du singulier (avec le pronom personnel sujet.). *Ex : « Rapidair 3245, je monte niveau… /climbing level… »*
Pages 35 39 81 91 98 108 141 146 165 171 174 190 205 216 219 222 224 225 229 232 234 247 249	« Reçu » est remplacé par « Roger » dans le sens "j'ai reçu en entier votre dernière transmission" *Conformément au Tableau S14-4* ***SERA.14045 Technique de transmission***
Page 87	Exception faite du collationnement d'un pilote pour une information de trafic où le pilote ne voit pas le trafic signalé par le contrôleur. Cf. chapitre – CROISIERE « Reçu » est transformé lorsque le trafic en vue par : « **trafic en vue**/*traffic in sight* » Et en absence de visuel: « **je surveille** /*looking out* »
Ensemble du texte	suppression de l'indicatif ORANGE AIR remplacé par GLOSS AIR
Ensemble du texte	Remplacement de « good day » par « good morning », « good afternoon » et « goodbye » selon les cas.
Pages 4, 5	Ajout dans le glossaire : CPDLC, DMAN, GRF, LVP,MVL, RVR, SID, STAR, TOBT, TSAT, TORA, VPT
Page 10	Evolution des logos pilote/contrôleur/ATIS. Convention de l'utilisation des expressions entre [crochets] et entre (parenthèses).
Page 13	Correction de la lecture des aides radio à la navigation.
Page 14	Correction de l'énonciation de Cb, ELT et MSAW
Page 19	Ajout de la signification de * du tableau
Pages 20,21, 22	« expression conventionnelle » + FRA.14045 b)
Page 23	Echanges de communication en langue française

Page laissée blanche intentionnellement

Pages 27, 28, 29, 30, 31, 32	Ajout d'un nouveau chapitre 3 « renseignements sur l'état de l'aérodrome »
Page 34	Ajout du collationnement Niveau de transition.
Page 45	Chavenay remplace Etampes
Page 50	Alignement depuis une bretelle intermédiaire : *SERA transforme « depuis » par « à partir »* *Réponse à la demande d'utilisation bretelle intermédiaire.*
Page 51,	Introduction sous-chapitre : 2 « Instructions concernant Axe de piste ». Suppression de l'expression « Maintenez axe de piste/Maintain runway track »
Page 54	Exemple d'alignement décollage dans le même message depuis une bretelle intermédiaire.
Page 55	multi alignement : modification des exemples
Page 56	Conditions d'utilisation de la clairance conditionnelle d'alignement.
Page 61	Correction des expressions concernant l'axe de piste
Pages 76-77-78	Introduction de crochet pour l'usage du mot [route].
Page 80	Clarification des changements de clairance
Page 160, 161	L'énoncé de la piste précède l'autorisation dans son utilisation.
Page 161	Le terme « option »utilisé au seul cas de l'écolage.
Page 172, 173, 174	Evolution des exemples concernant le VFR spécial à l'arrivée et en transit. Ajout du terme «autorisé» associé à cette clairance d'approche.
Page 203	Mise à jour *SERA.9005* Les renseignements disponibles sur les conditions météorologiques le long de la route risquant de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue sont fournis dans le cadre de l'information de trafic au VFR qu'ils soient ou non demandés par le pilote.
Page 232	Ajout du cadre général de la détresse et de l'urgence, de l'accusé réception par l'organisme ATS et de l'affichage du code 7700.
Page 245	Ajout de l'affichage du code 7700 associé au largage de carburant.
Page 246	Modification de l'emploi des expressions dans le cas où un aéronef se trouve dans une situation de carburant minimal.
Pages 41, 142, 143, 144, 188, 192	Le terme RNP remplace le terme RNAV sauf en cas de la spécification de navigation RNAV1.

Page laissée blanche intentionnellement

Table des matières

Chapitre 1 - GLOSSAIRE 3

Chapitre 2 - GÉNÉRALITÉS 7

A. INTRODUCTION 8

B. TEXTES RÉGLEMENTAIRES 9

C. CLÉS DE LECTURE 10

1. Nombres 11
2. Lettres et mots 12
3. Aides radio à la navigation 13

D. ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS 14

E. TRANSMISSION DES NOMBRES 16

F. TRANSMISSION DES FRÉQUENCES 18

G. TRANSMISSION DES INDICATIFS D'APPEL 19

H. EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES 20

I. ECHANGES DE COMMUNICATION EN LANGUE FRANCAISE 23

J. BONNES PRATIQUES 24

Chapitre 3 - RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT DE L'AERODROME 27

A. GLOBAL REPORTING FORMAT 28

Chapitre 4 - COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE 33

Chapitre 5 - DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN VOL 37

A. PRÉVOL 38

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. CIRCULATION AU SOL 43

1. Repoussage 43
2. Roulage 44
3. Maintien de position 46
4. Traversée de piste 47
5. Tractage 48

C. ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE 49

1. Préparatifs au départ 49
2. Instruction concernant Axe de piste 51
   a. L'aéronef est encore au sol 51
   b. L'aéronef a décollé 51

3. Alignement 52
a. Alignement avec attente 52
b. Alignement : cas de plusieurs voies de circulation 53
c. Multi alignement 55
d. Alignement conditionnel 56
4. Autorisation de décollage 58
5. Situations particulières 60
6. Après le décollage 61

D. DÉPARTS 62

1. Clairance de départs 62
2. Clairance de départs omnidirectionnels 66
3. Départs à vue 67

E. MONTÉE 69

1. Clairance de montée 69
2. Contraintes de niveau (montée/descente) 70
3. RVSM 75

F. CROISIÈRE 76

1. Description d'une route ATS hors SID et STAR 76
2. Modification de route au cours du vol 80
3. Routes parallèles offset 83
4. Compte rendu de position 85
5. Information de trafic 86
6. Clairance de séparation à vue 92
7. Acceptation ou refus du contrôleur 95
8. Passage d'un vol IFR contrôlé dans un espace aérien non contrôlé à la demande du pilote 97
9. Passage d'un vol IFR contrôlé d'un espace de classe D à un espace de classe E 99
10. Clairance initiale délivrée à un IFR en vol 100
11. Communications CPDLC 102
12. Annulation IFR en vol 103
13. Clôture du plan de vol pendant le vol 106

G. DESCENTE 107

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 aérodrome AFIS 123
5. Arrivée d'un vol IFR contrôlé vers un aérodrome sur lequel aucun organisme de la circulation aérienne n'est en fonctionnement 125

H. ATTENTES 127

1. Généralités 127
2. Attente 128
3. Retardement en route hors attente définie 131

I. APPROCHE 133

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

J. CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ 145

1. Arrivée - Intégration dans le circuit 145
2. Dans le circuit 147
3. Clôture des communications en sortie de circuit 149

K. ATTERRISSAGE 150

1. Atterrissage 150
2. Clairance anticipée d'atterrissage 151
3. Remise de gaz – Interruption d'approche 153
4. Après atterrissage 156
5. Traversée d'une piste active 158
6. Manœuvres particulières 160
7. Clôture du plan de vol à l'arrivée 162

L. PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP) 164

M. VFR SPÉCIAL 170

1. Départ 170
2. Arrivée 172
3. Transit 173

N. TRANSIT VFR 174

Chapitre 6 - FRÉQUENCES 177

A. ÉNONCIATION DES FRÉQUENCES 178

B. ESPACEMENT 8,33 KHZ 179

Chapitre 7 - EMPLOI DU SYSTÈME DE SURVEILLANCE ATS 181

A. UTILISATION DU TRANSPONDEUR 182

B. GUIDAGE 187

C. MODIFICATION DE CAP 191

D. VOCABULAIRE ASSOCIE A L'EMPLOI DU SYSTÈME DE SURVEILLANCE ATS 192

Chapitre 8 - SERVICE D'INFORMATION DE VOL 197

A. INFORMATION DE VOL 198

1. Renseignements obligatoirement transmis 199
2. État de fonctionnement des aides à la navigation aérienne 200
3. Autres renseignements 202
4. Vols VFR - Conditions météorologiques sur la route 203
5. Renseignements transmis sur demande du pilote 204
6. Risque de collision 205
   a. Risque de collision, suggestion de manœuvre à la demande du pilote 206

b. Risque de collision, suggestion de manœuvre à l'initiative du contrôleur 207

B. ATIS 208

Chapitre 9 - ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES 213

A. HÉLICOPTÈRES 214

B. ACTIVITÉ DE VOLTIGE 215

C. ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR 218

1. Parachutage en VFR en espace aérien contrôlé 218
2. Parachutage en VFR en espace aérien non contrôlé sur un aérodrome AFIS avec ou sans service ATS 221

D. ACTIVITÉ DE PLANEUR 223

E. ENTRAÎNEMENT APPROCHE DE PRÉCISION 226

Chapitre 10 - SITUATIONS PARTICULIÈRES 227

A. TURBULENCE DE SILLAGE - SOUFFLE RÉACTEUR 228

B. PÉRIL AVIAIRE - PÉRIL ANIMALIER 229

C. DÉNEIGEMENT - CONDITIONS DE FREINAGE 230

Chapitre 11 - SITUATIONS ANORMALES ET D'URGENCE 231

A. ACTIONS D'URGENCE 233

1. Système embarqué d'anticollision (ACAS) 233
2. Proximité avec le relief 235
3. Manoeuvre d'évitement 237

B. EXEMPLES DE PANNES 239

1. Interruption des communications radiotéléphoniques 239
2. Perte de l'identification 242
3. Problème de train d'atterrissage 244

C. SITUATIONS ANORMALES 245

1. Largage de carburant en vol 245
2. Carburant minimal 246
3. Reconnaissance à distance 248

Page laissée blanche intentionnellement

Page laissée blanche intentionnellement

Chapitre 1 -

GLOSSAIRE

ACAS : **A**irborne **C**ollision **A**voidance **S**ystem,
Systèmes embarqués d'anti-abordage (voir T-CAS)

ACC : **A**rea **C**ontrol **C**entre,
Centre de contrôle régional

ADS-B : **A**utomatic **D**ependent **S**urveillance – **B**roadcast, système de surveillance grâce auquel un avion transmet sa position périodiquement, lui permettant d'être suivi à la trace.

AFIS: **A**erodrome **F**light **I**nformation **S**ervice,
Service d'information de vol d'aérodrome

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

ATC : **A**ir **T**raffic **C**ontrol,
Contrôle de la circulation aérienne

ATFM : **A**ir **T**raffic **F**low **M**anagement, régulation du débit

ATIS : **A**utomatic **T**erminal **I**nformation **S**ervice,
Service automatique d'information de région terminale

ATS : **A**ir **T**raffic **S**ervice,
Service de la circulation aérienne

CTOT : **C**alculated **T**ake-**O**ff **T**ime, heure calculée de décollage

CPDLC : **C**ontroller-**P**ilot **D**ata link **C**ommunications

DMAN : **D**eparture **Man**ager

ELT : **E**mergency **L**ocator **T**ransmitter, balise de détresse

FIS : **F**light **I**nformation **S**ervice, service d'information de vol

GRF: **G**lobal **R**eporting **F**ormat

HAP : **H**eure d'**A**pproche **P**révue

HF : **H**igh **F**requency, Haute Fréquence
Bande de fréquences comprises entre 2800 kHz et 30 000 kHz

LVP: **L**ow **V**isibility **P**rocedures

MSAW: **M**inimum **S**afe **A**ltitude **W**arning **S**ystem,
Système sol d'avertissement de proximité du relief

MVL : **M**anœuvre à **V**ue **L**ibre

SELCAL : Système permettant l'appel sélectif d'un aéronef sur les voies radiotéléphoniques reliant une station au sol à l'aéronef.

RVR: **R**unway **V**isual **R**ange

SID: **S**tandard **I**nstrument **D**eparture

SIV : **S**ecteur d'**I**nformation de **V**ol

STAR : **S**tandard **I**nstrument **A**rrival

T-CAS : **T**raffic alert and **C**ollision **A**voidance **S**ystem Système embarqué d'anti-abordage (voir ACAS)

TOBT: **T**arget **O**ff-**B**lock **T**ime

TORA: **T**ake-**O**ff **R**un **A**vailable
Distance de roulement utilisable au décollage

TSAT: **T**arget **S**tart Up **A**pproval **T**ime

TWR : **T**o**W**e**R**
Tour de contrôle

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: **V**isual manoeuvring using **P**rescribed **T**rack

Page laissée blanche intentionnellement

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, H - 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, ces derniers sont en vigueur à la seule date de parution du présent manuel.

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)

- Arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012

- ED Decision 2016/023/R of 13 October 2016: «AMC and GM to the rules of the air».

- 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 utilisés sont les suivants :

SERA : Standardised European Rules of the Air

FRA : identification de l'application nationale, article de l'arrêté du 11/12/2014 relatif à la mise en œuvre de SERA

IR ADR : Implementing Rule – Aerodromes

AMC : Acceptable Means of Compliance

AltMoC : Alternative Means of Compliance

GM : Guidance Material

RCA3 : règles et procédures pour les services de la circulation aérienne rendus aux aéronefs évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale « jusqu'au 27 janvier 2022)

C. CLÉS DE LECTURE

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

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.

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

1. Nombres

Tous les nombres sont soulignés.

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

1	unité	one
1 2	unité deux	one two
12	douze	twelve

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

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 alpha bravo/alpha 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	*Approach*
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	*C B*
CDO	C_D_O	*C_D_O*
CTOT	C_TOT/C_T_O_T	*C_TOT/C_T_O_T*
DME	D_M_E	*D_M_E*
ELT	E_L_T	*E_L_T*
FIR	FIR	*F_I_R*
HAP	H_A_P	*Expected approach time*
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	*Low visibility procedures*
MSAW	M_SAW	*M_SAW*
NDB	N_D_B	*N_D_B*
NM	Nautiques	*Miles*
NOTAM	NOTAM	*NOTAM*

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

E. TRANSMISSION DES NOMBRES

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

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

Cependant, la règle FRA 14035 (Transmission des nombres) permet de déroger aux règles SERA.14035 (Cf. § **I.** Echanges de communication en langue française).

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

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

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

F. TRANSMISSION DES FRÉQUENCES

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

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

G. TRANSMISSION DES INDICATIFS D'APPEL

Préfixe aux indicatifs

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

Exemples d'indicatifs complets et abrégés

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

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

*Le nom du constructeur d'aéronef, ou le nom du modèle d'aéronef, peut être utilisé comme préfixe radiotéléphonique de l'indicatif d'appel de Type (a).

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

H. EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES

Conformément au tableau S14-4 du SERA.14045

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

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

I. ECHANGES DE COMMUNICATION EN LANGUE FRANCAISE

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 peut être transmis comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres.

En conséquence, les chiffres ne sont pas soulignés dans ce manuel quand ils sont énoncés en langue française, sauf en cas d'ambiguïté.

En cas de réception médiocre ou de mauvaise compréhension, il est peut-être nécessaire d'énoncer chaque chiffre séparément pour 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 » ; confusion possible entre "cent vingt, sept cent soixante quinze" et « cent vingt-sept, soixante quinze ».

- **Transmission d'altitudes :**

Ajouter le terme **"altitude"** pour éviter toute ambiguïté.

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

J. BONNES PRATIQUES

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

Techniques de transmission :

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

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

Ordre des éléments dans une clairance :

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

en guidage

- Cap
- Niveau
- Vitesse

hors guidage :

- Niveau
- Route

Elément non standard

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

Rapidair 3245, tournez à droite, je répète à droite cap 2 7 0.

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

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 1 8 0.

Je monte niveau 1 8 0, Rapidair 3245.

puis

Rapidair 3245, contactez Paris 1 3 3 décimale 3 7 5.

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

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

puis

Rapidair 3 2 4 5, contact Paris 1 3 3 decimal 3 7 5.

Confusion d'indicatifs d'appel :

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

Prononcer les indicatifs d'appel lentement et distinctement.

Exemple :

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

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

Transmissions simultanées :

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

Chapitre 3 -

RENSEIGNEMENTS SUR L'ETAT DE L'AERODROME

A. GLOBAL REPORTING FORMAT

EMPLOI

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

CONDITIONS D'UTILISATION

Pour les terrains concernés, le RCR est reçu directement de l'exploitant d'aérodrome selon le processus établit 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.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il diffuse l'état de piste comprenant le RCC reçu de l'exploitant. L'ATS transmet sans délai les AIREP spéciaux relatifs à l'action de freinage à l'exploitant de l'aérodrome.	- 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.

EXPRESSIONS

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).

EXEMPLE

Strasbourg piste 2 3

État de surface : code 2 3 3

Publié à 1 0 1 5 UTC

Neige fondante, neige mouillée, neige mouillée

Profondeur 6 millimètres, 1 2 millimètres, 1 2 millimètres (ou NON COMMUNIQUE)

Couverture 2 5 pour cent, 5 0 pour cent, 5 0 pour cent (ou NON COMMUNIQUE)

Largeur disponible 3 0 mètres

Longueur réduite de 2 100 mètres

Strasbourg runway 2 3

Surface condition : code 2 3 3

Issued at 1 0 1 5 UTC

Slush, wet snow, wet snow

Depth 6 millimetres, 1 2 millimetres, 1 2 millimetres (OR NOT REPORTED)

Coverage 2 5 percent, 5 0 percent, 5 0 percent (OR NOT REPORTED)

Available width 3 0 meters

Lenght reduced to 2 100 meters

AIREP

Freinage signalé par Airbus 320 à 1220: moyen.

Braking Action reported by Airbus 3 2 0 at 1 2 2 0 medium.

Chapitre 4 -

COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE

EMPLOI

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

ACTION

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

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

Par ailleurs :

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

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

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

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

PHRASEOLOGIE DE BASE

- Le collationnement est correct :

Rapidair 3245, descendez niveau 9 0.

Je descends niveau 9 0, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, descend level 9 0.

Descending level 9 0, Rapidair 3 2 4 5.

- •Le collationnement est incorrect :

Rapidair 3245, contactez Paris 1 3 2, 0.

Paris 1 3 3, 0, Rapidair 3245.

Négatif, Rapidair 3245, Paris 1 3 2, 0.

Paris 1 3 2, 0, Rapidair 3245 au revoir.

Rapidair 3 2 4 5, contact Paris 1 3 2, 0.

Paris 1 3 3, 0, Rapidair 3 2 4 5.

Negative, Rapidair 3 2 4 5, Paris 1 3 2, 0.

Paris 1 3 2, 0, Rapidair 3 2 4 5, goodbye.

- Le collationnement est incorrect ou absent :

Rapidair 3245, transpondeur 5 4 2 3, H_A_P 1 0 5 1.

Roger.

Rapidair 3245, collationnez.

Transpondeur 5 4 2 3, H_A_P 1 0 5 1, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, squawk 5 4 2 3, expected approach time 1 0 5 1.

Roger.

Rapidair 3 2 4 5, read back.

Squawk 5 4 2 3 expected approach time 1 0 5 1, Rapidair 3 2 4 5.

Page laissée blanche intentionnellement

Chapitre 5 -

DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN VOL

A. PRÉVOL

1. Généralités

EXPRESSIONS

Demande paramètres pour le départ

Request departure information

Il est 1 0 heures 2 2

Time 1 0 2 2

Demande heure exacte

Request time check

Avez-vous notre plan de vol pour L F M L?

Do you have our flight plan destination L F M L?

Niveau de transition 5 0

Transition level 5 0

EXEMPLE

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

Rapidair 3245, piste 3 6 droite, vent 2 4 0 degrés 1 0 nœuds, visibilité 5 kilomètres, température 1 6, Q_N_H 1 0 2 0, niveau de transition 6 0, il est 1 0 heures 2 2.

Piste 3 6 droite, Q_N_H 1 0 2 0, Rapidair 3245.

Saint-Ex Delivery, Rapidair 3 2 4 5, request departure information

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

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

a. Mise en route - clairance initiale – SID

EXPRESSIONS

Mise en route approuvée
Start-up approved

Demande mise en route
Request start-up

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

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

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

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 1 2 5 0, départ Sauveterre 3 A, niveau 1 1 0, transpondeur 2 3 2 0.

Roger, mise en route approuvée, C_TOT 1 2 5 0, Sauveterre 3 A, niveau 1 1 0,transpondeur 2 3 2 0, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, correct, rappelez prêt au repoussage sur Mérignac Sol 1 2 1, 9.

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

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

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

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

EXEMPLE n°2

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

Rapidair 3245, prévoyez mise en route à 1 8 1 0 cause trafic à l'arrivée.

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

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

b. Mise en route - clairance initiale - NON RNAV

EXEMPLE 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 3 2 4 5, unable R_N_P departure.

Rapidair 3 2 4 5, expect conventional departure.

c. Mise en route - clairance initiale avec DMAN

EXPRESSIONS

T_SAT 1 7 3 0

T_SAT 1 7 3 0

Mettez à jour votre T_O_B_T

Update your T_O_B_T

EXEMPLE

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

Rapidair 3245, prévoyez piste 2 6 droite, départ OKASI 3 B, niveau 9 0, T_SAT 0 9 5 5, transpondeur 7 5 6 1, rappelez prêt pour la mise en route.

Piste 2 6 droite, départ OKASI 3 B, niveau 9 0, T_SAT 0 9 5 5, Transpondeur 7 5 6 1, je rappelle prêt pour la mise en route, Rapidair 3245.

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

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

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

B. CIRCULATION AU SOL

1. Repoussage

EXPRESSIONS

Demande repoussage

Request pushback

Repoussage approuvé

Pushback approved

En fonction de... repoussage approuvé

According to... pushback approved

EXEMPLE

Mérignac Sol, Rapidair 3245, demande repoussage.

Rapidair 3245 en fonction du Boeing 7 3 7 passant derrière vous, repoussage approuvé.

Mérignac Ground, Rapidair 3 2 4 5, request pushback.

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

2. Roulage

EXPRESSIONS

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

Demande roulage
Request taxi

Procédez point d'attente piste 2 7
Proceed *holding point runway 2 7*

Je procéde point d'attente piste 2 7
Proceeding holding point runway 2 7

Roulez point d'attente piste 2 7
Taxi holding point runway 2 7

Je roule point d'attente piste 2 7
Taxiing holding point runway 2 7

Tournez deuxième gauche
Turn second left

Roulez via A 3
Taxi via A 3

Je roule via A 3
Taxiing via A 3

Roulez via piste 2 9
Taxi via runway 2 9

Je roule via piste 2 9
Taxiing via runway 2 9

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 2 7
Backtrack runway 2 7

Je remonte piste 2 7
Backtracking runway 2 7

EXEMPLE

- 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 2 7 via B 7.

Airbus en vue, je laisse passer l'Airbus d'Air France et roule point d'attente piste 2 7 via B 7, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, request taxi.

Rapidair 3 2 4 5, give way to Air France Airbus coming from your right, taxi holding point runway 2 7 via B 7.

Airbus in sight, giving way to Air France Airbus, taxiing holding point runway 2 7 via B 7, Rapidair 3 2 4 5.

- Cas d'un vol VFR

Chavenay tour, F B X, bonjour.

F B X, Chavenay tour, bonjour,

F B G B X, T_B 1 0, 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 2 4 et rappelez prêt.

Je roule et entre dans l'aire d'attente 2 4 et rappelle 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 1 0, club apron, request taxi clearance flight to Guéret information B.

F B G B X, taxi into holding bay 2 4 and report ready.

Taxiing into holding bay 2 4 and reporting ready, F B X.

3. Maintien de position

EXPRESSIONS

- 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

EXEMPLE

Rapidair 3245, maintenez position avant la prochaine intersection pour laisser passer l'Airbus 3 2 1.

Je maintiens position avant la prochaine intersection, Rapidair 3245.

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

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

- Avant une piste

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

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

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

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

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

Je maintiens avant point d'attente piste 2 7 gauche
Holding short of holding point runway 2 7 left

4. Traversée de piste

EXPRESSIONS

Demande de traverser piste 3 6 gauche
Request cross runway 3 6 left

Traversez piste 3 6 gauche
Cross runway 3 6 left

Je traverse la piste 3 6 gauche
Crossing runway 3 6 left

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

Je traverse rapidement la piste 3 6 gauche
Expediting crossing runway 3 6 left

EXEMPLE

Rapidair 3245, traversez rapidement piste 3 6 gauche, trafic Airbus 3 5 0, 4 nautiques en finale, rappelez piste dégagée.

Je traverse rapidement piste 3 6 gauche et rappelle piste dégagée, Rapidair 3245.

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

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

5. Tractage

EXPRESSIONS

Demande le tractage
Request tow

Tractage approuvé
Tow approved

Je tracte via A 5
Towing via A 5

Tractage approuvé
Tow approved

Je tracte via A 5
Towing via A 5

EXEMPLE

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

Negative, Rapidair 3 2 4 5.

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

Confirmez distance disponible piste 2 7 à partir de l'intersection S.3 ?

TORA piste 2 7 à partir de l'intersection S.3, 1 800 mètres.

Demande départ à partir de la piste 2 7, intersection S.3.

Confirm distance runway 2.7 available from intersection S 3?

TORA runway 2 7 from intersection S.3, 1 800 meters.

Request departure from runway 2.7 intersection S 3.

2. Instruction concernant Axe de piste

a. L'aéronef est encore au sol

EXPRESSIONS

- **[Apres départ] continuez au cap de la piste**

  [After departure] continue runway heading

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

  [After departure] track extended centre line to

b. L'aéronef a décollé

EXPRESSIONS

- ***continuez au cap de la piste***

  continue runway heading

- ***continuez dans l'axe de la piste***

  Runway track

- ***montez tout droit***

  climb straight ahead

3. Alignement

a. Alignement avec attente

EXPRESSIONS

Alignez-vous piste 3 3 droite et attendez.

Line up runway 3 3 right and wait.

Remontez piste 0 4, alignez-vous et attendez.

Backtrack runway 0 4, line up and wait.

Alignez-vous piste 2 3 et attendez, trafic au départ piste sécante.

Line up runway 2 3 and wait, traffic departing intersecting runway.

Je m'aligne piste 3 3 droite et j'attends.

Lining up runway 3 3 right and waiting.

Je remonte la piste 0 4, m'aligne et attends.

Backtracking runway 0 4, lining up and waiting.

Je m'aligne piste 2 3 et attends.

Lining up runway 2 3 and waiting.

EXEMPLE

Rapidair 3245, alignez-vous piste 3 3 gauche et attendez, finale en cours piste parallèle.

Je m'aligne piste 3 3 gauche et attends, Rapidair 3245.

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

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

b. Alignement : cas de plusieurs voies de circulation

EMPLOI

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

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il délivre une clairance d'alignement en précisant le point d'attente ou la voie de circulation en cas d'alignement à partir d'une bretelle intermédiaire.	- Il collationne la clairance - Le cas échéant, il signale au contrôleur ne pas être au point d'attente ou sur la voie de circulation indiqués.

EXEMPLE n°1

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

Rapidair 3245, alignez-vous et attendez piste 2 7, intersection S 3.

Je m'aligne et attends piste 2 7,-intersection S 3, Rapidair 3245.

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

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

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

Rapidair 3245, alignez-vous et attendez piste 2 7 intersection S 3.

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

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

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

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

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

EXEMPLE n°2

Rapidair 3245, pouvez-vous partir de la piste 2 7 intersection S 3 ?
TORA 1 800 mètres.

Affirm, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, alignez-vous et attendez piste 2 7 intersection S 3.

Je m'aligne et attends piste 2 7 intersection S 3, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, advise able to depart from runway 2 7, intersection S 3?
TORA 1 800 metres.

Affirm, Rapidair 3 2 4 5.

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

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

c. Multi alignement

EXEMPLE 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 2 6 droite, intersection W 9, numéro 2 au départ.

Je m'aligne piste 2 6 droite, intersection W 9, numéro 2 au départ Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, line up and wait runway 2 6 right, intersection W 9, number 2 for departure.

Lining up runway 2 6 right, intersection W 9, number 2 for departure Rapidair 3 2 4 5.

EXEMPLE 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 2 6 droite, intersection W 7, numéro 1 devant un Boeing 7 3 7 au seuil de piste.

Je m'aligne piste 2 6 droite, intersection W 7, numéro 1 devant un Boeing 7 3 7 au seuil de piste, Rapidair 3245.

Rapidair 5032, un Airbus 3 2 0 au départ intersection W 7, avant vous.

Airbus 3 2 0 en vue, Rapidair 5032.

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

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

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

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

d. Alignement conditionnel

EMPLOI

- Utilisé pour délivrer une clairance avec mentions conditionnelles.

CONDITIONS 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 entrainant 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.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE

- Il demande au pilote de rappeler en vue de l'aéronef (ou du véhicule).
 	
- Il délivre la clairance dans l'ordre suivant :
  - condition précise ;
  - clairance ;
  - rappel abrégé de la condition
	- Il collationne la clairance
	
	- Le cas échéant, il signale au contrôleur ne pas être au point d'attente ou sur la voie de circulation indiqués.

PHRASEOLOGIE 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 3 3 droite derrière.

Derrière A_T_R en finale, je m'aligne et attends piste 3 3 droite derrière, Rapidair 3245.

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

A_T_R in sight, Rapidair 3 2 4 5.

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

Behind A_T_R on final, lining up and waiting runway 3 3 right and wait,

- 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 3 2 0 au départ du seuil, rappelez en vue.

Airbus 3 2 0 en vue, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, derrière Airbus 3 2 0 au départ, alignez-vous et attendez piste 3 3 droite derrière.

Derrière Airbus 3 2 0 au départ, je m'aligne et attends piste 3 3 droite derrière, Rapidair 3245.

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

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

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

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

4. Autorisation de décollage

EXPRESSIONS

Piste 2 7, autorisé décollage, vent 2 8 0 degrés 1 0 nœuds

Runway 2 7, cleared for take-off, wind 2 8 0 degrees 1 0 knots

Piste 2 7, autorisé décollage

Runway 2 7, cleared for take-off

Alignez-vous piste 2 7, autorisé décollage,vent 2 8 0 degrés 1 0 nœuds

Line up runway 2 7,cleared for take-off, wind 2 8 0 degrees 1 0 knots

Je m'aligne piste 2 7, autorisé décollage

Lining up runway 2 7, cleared for take-off

EXEMPLE

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

Affirme, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, alignez-vous piste 0 5 gauche, autorisé décollage immédiat, Vent 0 6 0 degrés 1 0 nœuds.

Je m'aligne piste 0 5 gauche et autorisé décollage, Rapidair 3245.

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

Affirm, Rapidair 3 2 4 5.

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

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

EXPRESSIONS

- L''aéronef a reçu une clairance 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

Autorisé décollage immédiat

Cleared for take-off

Je *dégage*
Vacating

EXEMPLE

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

Holding position, Rapidair 3 2 4 5.

5. Situations particulières

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

Stoppez immédiatement, Rapidair, stoppez immédiatement

Stop immediately, Rapidair, stop immediately

Je stoppe immédiatement

Stopping immediately

EXEMPLE

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

Je stoppe, Rapidair 3245.

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

Stopping, Rapidair 3 2 4 5

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

Interromps décollage

Aborting take-off

6. Après le décollage

EXPRESSIONS

Demande virage à droite

Request right turn

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...

Passant 1 000 pieds dans l'axe de piste, je tourne à droite...

After passing 1 000 feet on runway track, turning right...

Continuez au cap de la piste

Continue runway heading

Je continue au cap de la piste

Continuing runway heading

Restez dans axe de piste

Continuing runway track

Je reste dans l'axe de piste

Continuing runway track

EXEMPLE

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

Rapidair 3245, demande direct "ATN".

Rapidair 3245, continuez au cap de la piste, passant 2500 pieds direct "ATN".

Je continue au cap de la piste, passant 2 500 pieds, direct "ATN", Rapidair 3245.

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

Rapidair 3 2 4 5, maintain runway track, passing 2 500 feet, direct "ATN".

Continuing runway track, passing 2 500 feet, direct "ATN", Rapidair 3 2 4 5.

D. DÉPARTS

1. Clairance de départs

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 1 4 0.

Je monte via SID niveau 1 4 0, Rapidair 3245.

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

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

CONDITIONS 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

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

Rapidair 3245, procédez direct KELUD, montez via SID niveau 1 4 0.

Direct KELUD, je monte via SID niveau 1 4 0, Rapidair 3245.

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

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

CONDITIONS D'UTILISATION

- Pour séquencement, 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.

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Le contrôleur anticipe le retour sur le SID.

Rapidair 3245, tournez à gauche cap 0 6 0 cause trafic,
montez niveau 1 4 0, prévoyez de rejoindre SID.

Je tourne à gauche cap 0 6 0, monte niveau 1 4 0, prévois de rejoindre SID, Rapidair 3245.

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

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

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

Rapidair 3245, procédez direct KELUD, rejoignez SID, montez via SID niveau 1 8 0.

Direct KELUD, je rejoins SID, monte via SID niveau 1 8 0, Rapidair 3245.

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

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

CONDITIONS D'UTILISATION

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

PHRASEOLOGIE 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 1 4 0, annulez restriction de niveau à KELUD.

Climb via SID level 1 4 0, cancel level restriction at KELUD.

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

Montez via SID niveau 1 4 0, annulez restrictions de vitesse.

Climb via SID level 1 4 0, cancel speed restrictions.

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

Montez sans restriction niveau 1 4 0.

Climb level 1 4 0 unrestricted.

2. Clairance de départs omnidirectionnels

EMPLOI

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

CONDITIONS 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.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, autorisé départ omnidirectionnel piste 2 8, à 800 pieds tournez à droite cap 3 1 0, montez altitude 3 000 pieds.

Autorisé départ omnidirectionnel piste 2 8, à 800 pieds je tourne à droite cap 3 1 0, et monte altitude 3 000 pieds, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, cleared omnidirectionnal departure runway 2 8, at 800 feet turn right heading 3 1 0, climb altitude 3 000 feet.

Cleared omnidirectional departure runway 2 8, at 800 feet turning right heading 3 1 0, climb altitude 3 000 feet, Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3245, autorisé départ omnidirectionnel piste 2 8 puis direct "GAI"niveau 100.

Autorisé départ omnidirectionnel piste 2 8 puis direct "GAI" niveau 100, Rapidair 3245.

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

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

EMPLOI

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

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

CONDITIONS D'UTILISATION

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

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

Le départ à vue est exécuté dans les conditions suivantes :

a) les conditions météorologiques dans la direction du décollage et la montée qui y fait suite ne compromettent pas la procédure jusqu'à une altitude publiée par l'autorité compétente, par exemple l'altitude minimale de vol ou l'altitude minimale de secteur (MSA) ;

b) la manœuvre est appliquée de jour. La manœuvre peut être envisagée de nuit après que l'autorité ATS compétente ait effectué une étude aéronautique spécifique ;

c) le pilote est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à l'altitude spécifiée. Les clairances ultérieures (route, cap, point) sont délivrées par l'ATC ;

d) la séparation est assurée entre un aéronef autorisé à effectuer un départ à vue et les autres aéronefs à l'arrivée et au départ.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il délivre la clairance de départ à vue et assure la séparation applicable dans l'espace considéré.	- Il garde le contact visuel du sol.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, acceptez-vous départ à vue direct jusqu'à "MOU", niveau 8 0 ?

Affirme, départ à vue direct jusqu'à "MOU", niveau 8 0, Rapidair 3245.

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

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

Rapidair 3245, autorisé départ à vue piste 2 8, tournez à droite direct jusqu'à "MOU", niveau 8 0, maintenez référence visuelle jusqu'à altitude 3 500 pieds.

Départ à vue direct jusqu'à "MOU", niveau 8 0, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, cleared visual departure runway 2 8, turn right direct to "MOU",level 8 0,
maintain visual reference until altitude 3 500 feet.

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

E. MONTÉE

1. Clairance de montée

EXPRESSIONS

Montez niveau 1 1 0

Climb level 1 1 0

Je monte niveau 1 1 0

Climbing level 1 1 0

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

Montez niveau 9 0, expédiez la montée à travers niveau 6 0.

Climb level 9 0 expedite, climb until passing level 6 0.

Je monte niveau 9 0 et expédie la montée à travers niveau 6 0.

Climbing level 9 0, expediting climb until passing level 6 0.

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

Demande niveau 3 3 0.

Request level 3 3 0.

Montez niveau 2 9 0, initialement.

Climb level 2 9 0, initially.

Je monte niveau 2 9 0.

Climbing level 2 9 0.

2. Contraintes de niveau (montée/descente)

EMPLOI

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

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- 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.	- 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.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, montez niveau 2 6 0, passez AMIRO plus haut que niveau 1 8 0.

Je monte niveau 2 6 0 et passe AMIRO plus haut que niveau 1 8 0, Rapidair 3245

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

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

Rapidair 3245, montez niveau 1 4 0, soyez stable avant "CIV".

Je monte niveau 1 4 0 et stabilise avant "CIV", Rapidair 3245.

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

Climbing level 1 4 0, levelling before "CIV", Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3245, descendez niveau 1 8 0, passez "CMB" plus bas que niveau 200.

Je descends niveau 1 8 0 et passe "CMB" plus bas que niveau 200,

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

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

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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

Rapidair 3245, montez niveau 9 0, soyez stable avant 2 6 D_M_E vers "CRL".

Je monte niveau 9 0 et stabilise avant 2 6 D_M_E vers "CRL", Rapidair 3245.

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

Climbing level 9 0, levelling before 2 6 D_M_E inbound "CRL,
Rapidair 3 2 4 5.

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

Rapidair 3245, descendez niveau 200, soyez plus bas que niveau 2 5 0 dans 2 minutes.

Je descends niveau 200 et passe plus bas que niveau 2 5 0 dans 2 minutes, Rapidair 3245.

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

Descending level 200, passing below level 2 5 0 within 2 minutes,
Rapidair 3 2 4 5.

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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

Rapidair 3245, descendez niveau 1 4 0, soyez stable avant "CIV".

Négatif, niveau 1 6 0 possible avant "CIV", Rapidair 3245.

Rapidair 3245, descendez niveau 1 8 0.

Je descends niveau 1 8 0, Rapidair 3245

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

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

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

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

EXPRESSIONS

Quel est votre taux de montée ?

Report rate of climb

Rappelez libérant niveau 1 1 0

Report leaving level 1 1 0

Je rappelle libérant niveau 1 1 0

Reporting leaving level 1 1 0

Stoppez la montée niveau 9 0

Stop climb level 9 0

Je stoppe la montée niveau 9 0

Stopping climb level 9 0

Montez niveau 1 1 0, taux 1 500 pieds par minute maximum

Climb level 1 1 0, rate 1 500 feet per minute or less

Je monte niveau 1 1 0, taux 1 500 pieds par minute maximum

Climbing level 1 1 0, rate 1 500 feet per minute or less

Descendez niveau 9 0, taux 1 500 pieds par minute minimum

Descend level 9 0, rate 1500 feet per minute or greater

Je descends niveau 9 0, taux 1 500 pieds par minute minimum

Descending level 9 0, rate 1 500 feet per minute or greater

3. RVSM

EXPRESSIONS

Confirmez homologué R_V_S_M
Confirm R_V_S_M approved.

Homologué R_V_S_M.
R_V_S_M approved.

Négatif R_V_S_M.
Negative R_V_S_M.

Affirme R_V_S_M.
Affirm R_V_S_M.

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

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

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

Rappelez prêt à reprendre R_V_S_M.
Report able to resume R_V_S_M.

Prêt à reprendre R_V_S_M.
Ready to resume R_V_S_M.

Clairance impossible vers espace R_V_S_M, maintenez niveau 2 8 0.

Unable clearance into R_V_S_M airspace, maintain level 2 8 0.

Je maintiens niveau 2 8 0.

Maintaining level 2 8 0.

F. CROISIÈRE

1. Description d'une route ATS hors SID et STAR

EMPLOI

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

CONDITIONS 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.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Sauf cas particuliers, il décrit la route ATS au moyen de trois éléments au maximum. - Dans la mesure du possible, il indique le premier point significatif du secteur de contrôle suivant.	- Il collationne les éléments descriptifs de la route fournis dans la clairance. - Il collationne les termes "direct/direct" et "**puis**/then" s'ils sont énoncés dans la clairance de route.

PHRASEOLOGIE DE BASE

- Si l'aéronef est sur une route :

Rapidair 3245, [route] Upper B 2 5.

Upper B 2 5, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, [route] Upper B 2 5.

Upper B 2 5, Rapidair 3 2 4 5.

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

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

Rapidair 3 2 4 5, proceed [route] TIBOT, "LSA", "ATN".

Proceeding [route] TIBOT, "LSA", "ATN", Rapidair 3 2 4 5.

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

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

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

Cleared [route] TIBOT, "LSA", Upper A 2, Rapidair 3 2 4 5.

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

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

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

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

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

PHRASEOLOGIE 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 3 2 4 5, [route] "DGN", direct "LSA", then Upper A 2.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PHRASEOLOGIE 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 2 5, "LSA" survol obligatoire, puis "ATN".

Upper B 2 5, "LSA" survol obligatoire, puis "ATN", Rapidair 3245.

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

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

2. Modification de route au cours du vol

EMPLOI

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

ACTIONS

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

PHRASEOLOGIE DE BASE

- Modification à l'initiative du contrôle

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

Prêt à copier, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, amended clearance, report ready to copy.

Ready to copy, Rapidair 3 2 4 5.

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

"LCA", GUERE, "LMG", Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, recleared, GERE, "LMG", due military activity

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

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 3 2 4 5, request new route amendment via "SPR", "EPL".

Rapidair 3 2 4 5, stand by.

Puis

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

Roger, Rapidair Air 3 2 4 5.

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 3 2 4 5, request new destination Saint-Nazaire, L F R Z, due company request.

Rapidair 3 2 4 5, stand by.

Puis

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

Turning left direct "CGC", then "NTS", M T, Rapidair 3 2 4 5.

3. Routes parallèles offset

EMPLOI

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

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il assure la surveillance de la trajectoire tout au long de la procédure. - Dans le cas de plusieurs aéronefs espacés parallèlement, il les informe de la manœuvre. - Il signifie au pilote la fin de l'offset par une clairance de directe ou, en guidage radar, par un cap d'interception inférieur à 45 degrés.	- Il prévient le contrôleur avant d'effectuer un écart par rapport à la route qui lui a été assignée. - Il signale toute dégradation des critères de performance de navigation en vigueur. (RNP : Required Navigation Performance)

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, tournez à droite et suivez route offset, 1 0 nautiques à droite de l'Upper M 7 3 1.

Je tourne à droite et suis route offset, 1 0 nautiques droite de l'Upper M 7 3 1, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, turn right and proceed offset, 1 0 miles right of Upper M 7 3 1.

Turning right and proceeding offset, 1 0 miles right of Upper M 7 3 1, Rapidair 3 2 4 5.

4. Compte rendu de position

EXPRESSIONS

MERLU à 1 2, niveau 100, "AJO" estimé à 4 2.

MERLU time 1 2, level 100, "AJO" estimated time 4 2.

Omettez comptes rendus de position jusqu'à...

Omit position reports until...

Reprenez comptes rendus de position.

Resume position reports.

Rappelez "AJO".

Report "AJO".

Rappelez 4 5 D_M_E vers "AJO"

Report 4 5 D_M_E inbound "AJO"

Rappelez passant radiale 2 4 0 "STP"

Report passing "STP" radial 2 4 0

Quelle est votre distance D_M_E de "AJO"?

Report D_M_E distance from "AJO"

Rappelez travers aérodrome de Castelnaudary

Report abeam Castelnaudary airfield

5. Information de trafic

EMPLOI

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

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il respecte la forme et le contenu du message en fonction des éléments dont il dispose. - Il n'énonce pas de niveau de vol mais une position verticale relative.	- Lorsqu'il reçoit une information de trafic, il avise l'organisme de contrôle dès acquisition visuelle.

PHRASEOLOGIE DE BASE

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

Je surveille, Rapidair 3245.

dès acquisition visuelle

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

Rapidair 3 2 4 5, traffic 11 o'clock, 4 miles, left to right, Airbus Heavy, 1 000 feet above.

Looking out, Rapidair 3 2 4 5.

dès acquisition visuelle

Airbus in sight, 1 000 feet above, Rapidair 3 2 4 5.

EXPRESSIONS

Quelles sont vos conditions de vol ?

Report flight conditions.

a) **Position :**

Trafic, sud-ouest de votre position

Traffic, south-west of your position

Trafic devant

Traffic ahead

Trafic précédant

Preceding traffic

Trafic derrière

Traffic behind

Trafic suivant

Following traffic

EXPRESSIONS

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

EXPRESSIONS

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

Airbus heavy

Airbus Heavy

Rapide

Fast moving

Lent

Slow moving

Non identifié

Not identified

d) **Altitude relative**

1 000 pieds plus haut que 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

EXEMPLES

F B X, trafic nord-est de votre position, 1 2 nautiques, de la droite vers la gauche, Airbus 380, 2 000 pieds plus haut, en descente à travers votre niveau.

Roger , F B X, je regarde.

F B X, traffic north-east of your position, 1 2 miles, from right to left, Airbus 3 8 0, 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 plus haut.

Roger, F B X.

F B X, traffic route "HHN" "TAF", A_T_R 7 2, 1 000 feet above.

Roger, F B X.

6. Clairance de séparation à vue

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.

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.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il ne délivre la clairance qu'après avoir eu l'accord du pilote de l'autre aéronef et avant toute transgression des minima de séparations. - Il n'assure plus de séparation entre les deux aéronefs pendant le transfert de responsabilité qui est effectif durant toute la durée de la séparation à vue.	- Il assure sa propre séparation vis à vis de l'autre aéronef. - Il manœuvre de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage pour lui-même et le trafic dont il se sépare.

PHRASEOLOGIE 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 9 0.

J'assure ma séparation, reste V_M_C et monte niveau 9 0, Rapidair 3245.

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

Rapidair 3 2 4 5, I call you back.

Gloss Air 1 2 3 4, do you accept visual separation with traffic, 2 o'clock, 6 miles, right to left, Airbus, 1 000 feet below?

Affirm, Gloss Air 1 2 3 4.

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

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

PHRASEOLOGIE 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 8 0.

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

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

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
- S'il accepte la demande du pilote, il utilise l'expression : « **approuvé**/*approved* », précédée par une clairance confirmant les termes de l'acceptation. - S'il refuse la demande du pilote, il utilise l'expression "**négatif**/negative". - En cas de refus, il peut motiver celui-ci.	- Il est souhaitable qu'il explicite sa demande.

PHRASEOLOGIE DE BASE

- Acceptation du contrôleur.

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

Marseille, Rapidair 3 2 4 5, request direct "ATN".
Rapidair 3 2 4 5, direct "ATN" approved.
Direct "ATN", Rapidair 3 2 4 5.

Marseille, Rapidair 3245, demande 3 0 degrés droite pendant 1 5 nautiques pour évitement météo.
Rapidair 3245, 3 0 degrés droite pendant 1 5 nautiques approuvé

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

- Refus du contrôleur

Marseille, Rapidair 3245, demande niveau 2 6 0, cause turbulence.
Rapidair 3245, négatif, maintenez niveau 2 8 0, trafic opposé, croisement dans 3 minutes.
Je maintiens niveau 2 8 0, Rapidair 3245.

Marseille, Rapidair 3 2 4 5, request level 2 6 0 due turbulence.
Rapidair 3 2 4 5, negative, maintain level 2 8 0, opposite traffic, crossing in 3 minutes.
Maintaining level 2 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

8. Passage d'un vol IFR contrôlé dans un espace aérien non contrôlé à la demande du pilote

EMPLOI

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

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il indique au pilote, dans le cadre de la réglementation, la limite au- delà de laquelle le service de contrôle n'est plus assuré. - Il continue de rendre les services d'information et d'alerte. - En contrôle aux procédures, il demande l'heure estimée au point d'entrée dans l'espace aérien contrôlé.	- Il assure la compatibilité de sa trajectoire en espace aérien non contrôlé avec les zones et activités particulières. - Il se présente à l'entrée de l'espace aérien contrôlé conformément à la clairance délivrée. - Il est souhaitable qu'il indique ses intentions de trajectoire.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Bordeaux, Rapidair 3245, passe "LMG" niveau 1 1 0, demande direct "MEN".

Rapidair 3245, vous allez quitter temporairement l'espace aérien contrôlé, rejoignez "MEN", niveau 1 1 0.

Roger,"MEN" niveau 1 1 0, Rapidair 3245.

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

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

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

9. Passage d'un vol IFR contrôlé 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.

10. Clairance initiale délivrée à un IFR en vol

EMPLOI

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

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il indique au pilote, le niveau, le point ou l'heure à partir duquel le service du contrôle lui est assuré. - Il rend les services d'information de vol et d'alerte avant l'entrée en espace aérien contrôlé.	- Il assure la compatibilité de sa trajectoire, en espace aérien non contrôlé, avec les zones et activités particulières. - Il indique le point d'entrée souhaité dans l'espace aérien contrôlé et l'heure estimée à ce point ; il précise éventuellement le niveau souhaité. - Il se présente à l'entrée de l'espace aérien contrôlé conformément à la clairance délivrée.

PHRASEOLOGIE DE BASE

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

Je monte niveau 1 1 0, "MEN", "GAI", F B X.

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

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

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

Je monte niveau 1 1 0, "MEN", "GAI", F B X.

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

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

11. 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 1 3 2, 8 3 0.

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

12. Annulation IFR en vol

EMPLOI

- Poursuite d'un vol IFR en VFR.

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- il effectue le transfert des services d'information et d'alerte aux organismes concernés. - Il affecte éventuellement un nouveau code transpondeur. - Il invite le pilote à contacter le service d'information de vol en quittant l'espace aérien contrôlé.	- Il peut quitter la fréquence s'il se trouve dans un espace où la réglementation le lui permet.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Espace de classe E ou G.

Marseille, F B X, annule I_F_R, heure estimée d'arrivée Montpellier 1 5 5 5.

F B X, I_F_R annulé à 1 5 4 0, vous êtes maintenant V_F_R avec plan de vol, estimée Montpellier à 1 5 5 5, transpondeur 7 0 0 2, information de vol disponible sur 1 2 4, 5.

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

Marseille, F B X, cancel I_F_R, estimated time of arrival Montpellier 1 5 5 5.

F B X, I_F_R cancelled at 1 5 4 0, you are now V_F_R with flight plan, Montpellier estimated at 1 5 5 5, squawk 7 0 0 2, flight information available on 1 2 4, 5.

Squawk 7 0 0 2, 1 2 4, 5, F B X, goodbye.

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.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Espace de classe C ou D

Marseille, F B X, annule I_F_R, heure estimée d'arrivée Montpellier 1 5 5 5.

F B X, I_F_R annulé à 1 5 4 0, vous êtes maintenant V_F_R avec plan de vol, estimée Montpellier à 1 5 5 5, transpondeur 7 0 0 2, quelles sont vos intentions?

Demande niveau 1 3 5, direct "FJR", F B X.

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

Je descends niveau 1 3 5, direct "FJR", F B X.

Marseille, F B X, cancel I_F_R, estimated time of arrival Montpellier 1 5 5 5

F B X, I_F_R cancelled at 1 5 4 0, you are now V_F_R with flight plan, Montpellier estimated at 1 5 5 5, squawk 7 0 0 2, advise intentions.

Request level 1 3 5, direct "FJR", F B X.

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

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

13. Clôture du plan de vol pendant le vol

EMPLOI

- Clôture du plan de vol VFR pendant le vol.

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il transmet la clôture du plan de vol aux organismes concernés.	- Il s'assure, avant de clôturer son plan de vol, que celui-ci n'est pas ou plus obligatoire.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Marseille, F B X, passe "STP" et clôture plan de vol.

F B X, plan de vol clôturé

Marseille, F B X, passe "STP", close flight plan.

F B X, flight plan closed.

G. DESCENTE

1. Clairance de descente

EMPLOI

- Utilisée pour délivrer une clairance de descente.

CONDITIONS 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.

ACTIONS

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

PHRASEOLOGIE DE BASE

- La descente est exécutée sans délai

Rapidair 3245, descendez niveau 2 5 0.

Je descends niveau 2 5 0, Rapidair 3245.

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

Descending level 2 5 0, Rapidair 3 2 4 5

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

Rapidair 3245, quand prêt, descendez niveau 2 5 0.

Quand prêt, je descends niveau 2 5 0, Rapidair 3245.

puis

Paris, Rapidair 3245, libère niveau 3 1 0 en descente niveau 2 5 0.

Rapidair 3245, roger.

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

Descending level 2 5 0 when ready, Rapidair 3 2 4 5.

puis

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

Rapidair 3 2 4 5, roger.

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 5 0, expédiez la descente à travers niveau 7 0.

Je descends niveau 5 0 et expédie la descente à travers niveau 7 0, Rapidair 3245.

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

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

2. Clairance de route incluant une STAR

EMPLOI

- Clairance de route incluant une STAR.

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il s'efforce de délivrer des clairances compatibles avec les indications de profil de la STAR.	- Sur la totalité de la STAR, il ne descend que sur clairance du contrôle.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Paris, bonjour, Rapidair 3245, niveau 2 6 0, 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 3 2 4 5, level 2 6 0, direct TERNI.

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

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

puis

Rapidair 3245, descendez via STAR niveau 1 8 0.

Je descends via STAR niveau 1 8 0, Rapidair 3245.

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

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

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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

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

Rapidair 3245, procédez direct KOLIV descendez via STAR niveau 8 0.

Direct KOLIV je descends via STAR niveau 8 0, Rapidair 3245.

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

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

EMPLOI

- Clairance de route incluant une STAR.

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

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

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

Rapidair 3245, tournez à gauche cap 1 7 0 cause trafic, descendez niveau 8 0, prévoyez de rejoindre STAR.

Je tourne à gauche cap 1 7 0, descends niveau 8 0 et prévois de rejoindre STAR, Rapidair 3245.

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

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

puis

Rapidair 3245, procédez direct KOLIV, rejoignez STAR et descendez via STAR 3 500 pieds Q_N_H 1 0 1 2.

Direct KOLIV, je rejoins et descends via STAR 3 500 pieds Q_N_H 1 0 1 2, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, proceed direct KOLIV, rejoin STAR and descend via STAR 3 500 feet Q_N_H 1 0 1 2.

Direct KOLIV, rejoining and descending via STAR 3 500 feet Q_N_H 1 0 1 2, Rapidair 3 2 4 5.

CONDITIONS D'UTILISATION

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

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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

Descendez via STAR niveau 8 0, annulez restrictions de niveau.

Descend via STAR level 8 0, cancel level restrictions.

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

Descendez via STAR niveau 8 0, annulez restrictions de vitesse à KOLIV.

Descend via STAR level 8 0, cancel speed restrictions at KOLIV.

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

Descendez sans restriction niveau 8 0.

Descend level 8 0 unrestricted.

3. Utilisation des vitesses

EMPLOI

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

CONDITIONS D'UTILISATION

- Applicable à toutes les phases du vol.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Dans les restrictions imposées, il se conforme aux règles en vigueur concernant les vitesses.	- Lorsqu'il est interrogé sur sa vitesse, il précise sa vitesse indiquée.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, vitesse 2 8 0 nœuds pour séquencement.

2 8 0 nœuds, Rapidair 3245.

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

2 8 0 knots, Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3245, mach décimale 7 2 pour séquencement.

Mach 7 2, Rapidair 3245.

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

Mach 7 2, Rapidair 3 2 4 5.

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Vitesses spécifiques utilisées en contrôle d'approche.

Rapidair 3245, réduisez vitesse minimale en lisse.

Je réduis 2 2 0 nœuds, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, reduce minimum clean speed.

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

Rapidair 3245, réduisez vitesse minimale d'approche.

Je réduis 1 3 5 nœuds, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, reduce minimum approach speed.

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

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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

Rapidair 3245, indiquez votre vitesse.

3 0 0 nœuds, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, réduisez vitesse à 2 8 0 nœuds pour séquencement.

Je réduis 2 8 0 nœuds, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, report speed.

3 0 0 knots, Rapidair 3 2 4 5.

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

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

Rapidair 3245, indiquez votre nombre de mach.

Mach décimale 7 6, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, augmentez mach décimale 7 8 pour séquencement.

J'augmente mach décimale 7 8, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, report mach number.

Mach decimal 7 6, Rapidair 3 2 4 5.

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

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

PHRASEOLOGIE 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 1 6 0, vitesse 2 7 0 nœuds maximum.

Je descends niveau 1 6 0, vitesse 2 7 0 nœuds maximum, Rapidair 3245.

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

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

Rapidair 3245, descendez niveau 1 6 0, augmentez vitesse 2 7 0 nœuds minimum.

Je descends niveau 1 6 0, vitesse 2 7 0 nœuds minimum, Rapidair 3245.

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

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

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

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

Rapidair 3245, descendez niveau 6 0, maintenez 300 nœuds jusqu'au niveau 1 2 0.

Je descends niveau 6 0 et maintiens 300 nœuds jusqu'au niveau 1 2 0, Rapidair 3245.

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

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

Rapidair 3245, maintenez 2 8 0 nœuds jusqu'à "SAU".

Je maintiens 2 8 0 nœuds jusqu'à "SAU", Rapidair 3245.

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

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

EXPRESSIONS

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

Maintenez 2 5 0 nœuds
Maintain 2 5 0 knots

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

Vitesse 2 2 0 nœuds
Speed 2 2 0 knots

Vitesse libre
No speed restrictions

Je réduis vitesse 2 5 0 nœuds
Reducing speed 2 5 0 knots

Je maintiens 2 5 0 nœuds
Maintaining 2 5 0 knots

J'augmente vitesse 2 5 0 nœuds
Increasing speed 2 5 0 knots

2 2 0 nœuds
2 2 0 knots

EXEMPLE

Rapidair 3245, réduisez vitesse 2 7 0 nœuds pour séquencement.
Je réduis vitesse 2 7 0 nœuds, Rapidair 3245.

puis

Rapidair 3245, vitesse libre.
Vitesse libre, Rapidair 3245.

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

puis

Rapidair 3 2 4 5, no speed restrictions.
No speed restrictions, Rapidair 3 2 4 5.

4. Passage d'un vol IFR contrôlé dans un espace aérien non contrôlé vers un aérodrome AFIS

EMPLOI

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

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

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il indique au pilote, dans le cadre de la réglementation, la limite au- delà de laquelle le service de contrôle n'est plus assuré. - Il s'assure du transfert de responsabilité des services d'information de vol et d'alerte à l'organisme AFIS.	- En approchant le plus bas niveau de vol IFR utilisable, il confirme qu'il poursuit sa descente sous ce niveau. - Il poursuit la descente en espace aérien non contrôlé sous sa responsabilité.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, descendez niveau 8 0, espace aérien non contrôlé en dessous, rappelez libérant niveau 8 0.

Je descends niveau 8 0, Rapidair 3245.

puis

Marseille, Rapidair 3245, libère niveau 8 0 en descente.

Rapidair 3245, service du contrôle terminé, contactez le Puy Information 1 1 8, 0.

Le Puy 1 1 8, 0, Rapidair 3245, au revoir.

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

Descending level 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

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

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

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

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

EMPLOI

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

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il indique au pilote, dans le cadre de la réglementation, la limite au delà de laquelle le service de contrôle n'est plus assuré. - Il collationne l'heure d'arrivée prévue (service d'alerte). - Il continue de rendre les services d'information de vol et d'alerte jusqu'à la clôture du plan de vol.	- Il donne son heure d'arrivée prévue et indique précisément ses intentions en approchant la limite des espaces aériens (ex : je fais des tours de piste, je fais des exercices de percée, ...) - Il poursuit sa descente en espace aérien non contrôlé sous sa propre responsabilité. - Il prend l'initiative de quitter la fréquence. - Il clôture son plan de vol.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, descendez niveau 6 0, espace aérien non contrôlé en dessous, rappelez libérant niveau 6 0.

Je descends niveau 6 0, Rapidair 3245.

puis

Marseille, Rapidair 3245, je libère niveau 6 0, en descente, heure estimée d'arrivée Le Castellet 1 0 4 5.

Rapidair 3245, Le Castellet 1 0 4 5, service du contrôle terminé, rappelez quittant la fréquence.

puis

Marseille, Rapidair 3245, je quitte la fréquence, au revoir.

Rapidair 3245, n'oubliez pas de clôturer votre plan de vol, au revoir.

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

Descending level 6 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

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

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

puis

Marseille, Rapidair 3 2 4 5, leaving frequency, goodbye.

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

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 5 5

Revised expected approach time 5 5

H_A_P 5 5

Expected approach time 5 5

Délai non déterminé

Delay not determined

Attendez à vue verticale N

Hold visual over N

J'attends verticale N

Holding over N

Commencez l'approche à 2 8

Commence approach at time 2 8

Je commence approche à 2 8

Commence approach at time 2 8

Rappelez TALAR branche de rapprochement

Report TALAR inbound track

Rappelez TALAR branche d'éloignement

Report TALAR outbound track

2. Attente

EMPLOI

- Clairance délivrée lorsqu'un aéronef doit attendre.

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

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

PHRASEOLOGIE DE BASE

- Attente en route imprévue

Rapidair 3245, autorisé jusqu'à TANKO, attendez comme publié niveau 3 3 0, cause panne radar à Barcelone, informations ultérieures à 1 0 5 0.

J'attends à TANKO, niveau 3 3 0, Rapidair 3245.

puis

Rapidair 3245, quittez TANKO à 1 0 5 5, PAPAS ensuite.

Je quitte TANKO à 1 0 5 5, PAPAS ensuite, Rapidair 3245.

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

Hold at TANKO level 3 3 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

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

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

- Attente éloignée sur la STAR

Rapidair 3245, attendez à OKRIX, H_A_P MELUN, je répète MELUN, 1 3 4 5. Je vous rappelle pour quitter OKRIX.

J'attends à OKRIX, H_A_P MELUN 1 3 4 5, Rapidair 3245.

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

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

- Attente à l'arrivée à IAF

Rapidair 3245, descendez niveau 1 1 0, attendez à TALAR, H_A_P 3 5.

Je descends niveau 1 1 0, et attends à TALAR, H_A_P 3 5, Rapidair 3245.

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

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

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

Demande instructions d'attente

Request holding instructions

Rapidair 3245, attendez à "NIZ", niveau 1 1 0, rapprochement 1 6 9 degrés, virages à gauche, éloignement 1 minute, vitesse 2 2 0 nœuds.

J'attends à "NIZ", niveau 1 1 0, rapprochement 1 6 9 degrés, virages à gauche, éloignement 1 minute, vitesse 2 2 0 nœuds, Rapidair 3245.

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

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

3. Retardement en route hors attente définie

EMPLOI

- Clairance délivrée lorsqu'un aéronef doit être retardé.

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

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

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, pouvez-vous réduire la vitesse pour passer "ALG" à 1 0 3 0 ou après.

Affirme, Rapidair 3 2 4 5.

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

Je réduis pour passer "ALG" à 10 30 ou après, Rapidair 3245.

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

Affirm, Rapidair 3 2 4 5.

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

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

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

Je fais un 360 à gauche, Rapidair 3245.

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

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

Rapidair 3245, maintenez niveau 3 5 0, attendez à "STP", virage à droite, éloignement 1 minute 3 0.

Je maintiens niveau 3 5 0, j'attends à "STP", virage à droite, éloignement 1 minute 3 0, Rapidair 3245.

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

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

I. APPROCHE

1. Généralités

EXPRESSIONS

Autorisé approche I_L_S piste 2 3

Cleared I_L_S approach runway 2 3

Autorisé approche I_L_S piste 2 3

Cleared I_L_S approach runway 2 3

Demande approche directe

Request straight-in approach

Autorisé approche directe

Cleared straight-in approach

Autorisé approche directe

Cleared straight-in approach

Rappelez commençant virage conventionnel

Report commencing procedure turn

Connaissez-vous la procédure d'approche I_L_S piste 2 3?

Are you familiar with I_L_S runway 2 3 approach procedure?

Approche I_L_S impossible, approche V_O_R en vigueur

I_L_S approach not available, V_O_R approach in use

EXEMPLE

Rapidair 3245, approche I_L_S piste 2 3 impossible cause panne localizer, approche V_O_R piste 2 3 en vigueur.

Approche V_O_R piste 2 3 en vigueur, Rapidair 3245

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

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

2. Approche indirecte MVL (Manœuvre à Vue Libre)

EMPLOI

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

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il délivre la clairance d'approche indirecte.	- Il signale qu'il quitte l'axe final de la procédure d'approche directe. ou - Il signale qu'il effectue la procédure d'approche interrompue de la procédure d'approche directe.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, autorisé approche I_L_S piste 3 3,
suivie d'une M_V_L piste 1 5.

Autorisé approche I_L_S piste 3 3 suivie d'une M_V_L piste 1 5,

Rapidair 3245.

puis

Rapidair 3245, rappelez à l'ouverture.

Je rappelle à l'ouverture, Rapidair 3245.

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

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

puis

Rapidair 3 2 4 5, report breaking.

Reporting breaking, Rapidair 3 2 4 5.

3. Manœuvre à vue sur trajectoire prescrite, VPT ;

EMPLOI

- 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 manouvre à vue imposée (VPT).

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il délivre la clairance d'approche indirecte, avant l'IAF.	Au point de divergence de la procédure VPT, il signale : - qu'il quitte l'axe de la procédure de l'approche directe. ou - qu'il effectue la procédure d'approche interrompue de la procédure.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, autorisé approche I_L_S piste 3 3, suivie d'une V_P_T piste 1 5.

Autorisé approche I_L_S piste 3 3 suivie d'une V_P_T piste 1 5, Rapidair 3245.

puis

Rapidair 3245, rappelez à l'ouverture droite.

Je rappelle à l'ouverture droite, Rapidair 3245.

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

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

puis

Rapidair 3 2 4 5, report breaking right.

Reporting breaking right, Rapidair 3 2 4 5.

4. Clairance d'approche à vue

EMPLOI

- 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.

CONDITIONS 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.

ACTIONS

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

PHRASEOLOGIE DE BASE

- Clairance délivrée sur demande du pilote

De Gaulle, Rapidair 3245, demande une approche à vue piste 0 8 gauche.

Rapidair 3245, autorisé approche à vue piste 0 8 gauche.

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

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

- Clairance délivrée sur proposition du contrôleur

Rapidair 3245, acceptez-vous approche à vue piste 1 0?

Affirme, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, autorisé approche à vue piste 1 0.

Autorisé approche à vue piste 1 0, Rapidair 3245.

ou

Négatif, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, autorisé approche I_L_S piste 1 0.

Autorisé approche I_L_S piste 1 0, Rapidair 3245.

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

Affirm, Rapidair 3 2 4 5.

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

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

ou

Negative, Rapidair 3 2 4 5.

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

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

- 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 1 0

Rapidair 3245, avez-vous visuel sur trafic précédent ?

Affirme, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, autorisé approche à vue piste 1 0, assurez votre séparation avec Fokker 7 0 vous précédant.

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

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

Affirm, Rapidair 3 2 4 5.

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

Sur demande du contrôleur.

Rapidair 3245, acceptez-vous approche à vue piste 1 0 derrière Airbus 3 2 0 ?

Affirme, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, autorisé approche à vue piste 1 0, assurez votre séparation avec Airbus 3 2 0 devant vous.

Autorisé approche à vue piste 1 0 derrière Airbus 3 2 0, Rapidair 3245.

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

Affirm, Rapidair 3 2 4 5.

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

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

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Une information sur la turbulence de sillage est délivrée, si nécessaire, au pilote.

Rapidair 3245, attention turbulence de sillage.

Roger, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, caution wake turbulence.

Roger, Rapidair 3 2 4 5.

5. Clairance d'approche RNP

EMPLOI

- 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.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il guide l'aéronef ou demande au pilote de suivre une route directe vers le début de l'approche RNP.	- Il s'assure que les informations lui permettant d'effectuer l'approche RNP sont disponibles tout au long de la procédure.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, demande approche R_N_P piste 0 8.

Rapidair 3245, autorisé approche R_N_P piste 0 8.

Rapidair 3 2 4 5, request R_N_P approach runway 0 8.

Rapidair 3 2 4 5, cleared R_N_P approach runway 0 8.

En cas de guidage suivi d'une approche finale RNP:

Rapidair 3245, demande approche R_N_P piste 0 8 droite.

Rapidair 3245, quittez BALOD cap 0 3 0, guidage approche R_N_P piste 0 8 droite.

puis

Rapidair 3245, tournez à droite cap 0 6 0, descendez 4 000 pieds Q_N_H 1 0 2 6, pour intercepter alignement d'approche R_N_P piste 0 8 droite, rappelez établi.

puis

Rapidair 3245, autorisé approche R_N_P piste 0 8 droite.

Rapidair 3 2 4 5, request R_N_P approach runway 0 8 right.

Rapidair 3 2 4 5, leave BALOD heading 0 3 0, vectoring R_N_P approach runway 0 8 right.

puis

Rapidair 3 2 4 5, turn right heading 0 6 0, descend 4 000 feet Q_N_H 1 0 2 6, to intercept R_N_P approach course runway 0 8 right, report established.

puis

Rapidair 3 2 4 5, cleared R_N_P approach runway 0 8 right.

PHRASEOLOGIE 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 0 6.

Rapidair 3245, autorisé ODILO 1 A pour approche R_N_P piste 0 6.

puis

Rapidair 3245, interceptez approche R_N_P piste 0 6, rappelez établi.

puis

Rapidair 3245, autorisé approche R_N_P piste 0 6.

Rapidair 3 2 4 5, request R_N_P approach runway 0 6.

Rapidair 3 2 4 5, cleared ODILO 1 A then R_N_P runway 0 6.

puis

Rapidair 3 2 4 5, intercept R_N_P approach runway 0 6, report established.

puis

Rapidair 3 2 4 5, cleared R_N_P approach runway 0 6.

En cas impossibilité de poursuivre l'approche alors que celle-ci a débuté :

Rapidair 3245, approche R_N_P piste 0 8 impossible cause équipement.

Rapidair 3 2 4 5, unable R_N_P approach runway 0 8 due equipment.

J. CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

1. Arrivée - Intégration dans le circuit

EXPRESSIONS

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 0 4

Join downwind runway 0 4

Entrez vent arrière main gauche piste 1 5 gauche.

Join left-hand downwind runway 1 5 left.

J'entre vent arrière main gauche piste 1 5 gauche.

Joining left-hand downwind runway 1 5 left.

Exécutez approche directe piste 1 5 gauche, rappelez longue finale.

Make straight-in approach runway 1 5 left, report long final.

J'exécute approche directe piste 1 5 gauche.

Making straight-in approach runway 1 5 left.

Entrez base main droite piste 3 3 droite.

Join right-hand base runway 3 3 right.

J'entre base main droite piste 3 3 droite.

Joining right-hand base runway 3 3 right.

- En l'absence d'ATIS sur l'aérodrome, avant de délivrer la clairance d'entrée dans le circuit d'aérodrome, le contrôleur doit fournir, dans cet ordre :

  - la piste en service,
  - la direction et la vitesse du vent à la surface,
  - le QNH.

EXEMPLE

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 0 5, 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 3 3 droite, rappelez vent arrière.

Je rappelle vent arrière main droite piste 3 3 droite, F B X.

Blagnac Tower, good morning, F B X.

F B X, good morning, pass your message.

F B G B X, P_A 2 8, V_F_R from Albi to Blagnac for touch and go,(landing/go around), 1 500 feet, estimate E at 0 5, 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 3 3 right, report downwind.

Reporting right-hand downwind runway 3 3 right, F B X.

2. Dans le circuit

EXPRESSIONS

- **Montée initiale**
  Initial climb
- **Vent traversier**
  Crosswind leg
- **Vent arrière**
  Downwind
- **Travers mi-piste**
  Abeam mid-runway
- **Fin de vent arrière**
  End of downwind
- **Base**
  Base
- **Dernier virage**
  Turning final
- **Finale**
  Final

Continuez approche, A_T_R 72_dégageant la piste
Continue approach, A_T_R 7 2 vacating runway

Continuez approche Boeing 737 au départ
Continue approach Boeing 7 3 7 departing

Circuit court
Short circuit

Faites un 3 6 0 par la droite
Make a 3 60 by the right

Allongez vent arrière
Extend downwind

EXEMPLE

Blagnac Tour, F B X, vent arrière main droite piste 3 3 droite.

F B X, numéro 3, suivez un Cessna 1 7 2, en base, rappelez base main droite piste 3 3 droite.

Numéro 3, trafic en vue, je rappelle base main droite piste 3 3 droite, F B X

puis

Blagnac Tour, F B X, base main droite piste 3 3 droite.

F B X, rappelez finale piste 3 3 droite.

Je rappelle finale piste 3 3 droite, F B X.

Blagnac Tower, F B X, right-hand downwind runway 3 3 right.

F B X, number 3, follow Cessna 1 7 2 on base, report right-hand base runway 3 3 right.

Number 3, traffic in sight, reporting right-*hand base runway 3 3 right, F B X.*

puis

Blagnac Tower, F B X, right-hand base runway 3 3 right.

F B X, report final runway 3 3 right.

Reporting final runway 3 3 right, F B X.

3. Clôture des communications en sortie de circuit

EXPRESSIONS

Rappelez quittant la fréquence

Report leaving frequency

Sortie de circuit, je quitte la fréquence

Leaving circuit and frequency

K. ATTERRISSAGE

1. Atterrissage

EXPRESSIONS

Piste 3 3 droite, autorisé atterrissage, vent 3 5 0 degrés 1 0 nœuds

Runway 3 3 right, cleared to land, wind 3 5 0 degrees 1 0 knots

Piste 3 3 droite, autorisé atterrissage

Runway 3 3 right, cleared to land

Seuil décalé

Displaced threshold

Piste en dur

Paved runway

Piste en herbe

Grass strip

2. Clairance anticipée d'atterrissage

EMPLOI

- 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.

CONDITIONS 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 (RCA3 5.6.6.4.2) nécessitant une étude de sécurité.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il s'assure que les séparations seront respectées au moment où l'aéronef franchira le seuil de piste. - Il informe le pilote autorisé à atterrir, qu'un autre aéronef le précède à l'atterrissage, sauf si le pilote a signalé l'avoir en vue.	- Il informe le contrôleur de toute variation significative de sa vitesse.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, 3 nautiques derrière un Airbus 3 2 0, piste 2 6 gauche, autorisé atterrissage, vent 2 5 0 degrés 1 2 nœuds.

Piste 2 6 gauche, autorisé atterrissage, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, 3 miles behind an Airbus 3 2 0, runway 2 6 left, cleared to land, wind 2 5 0 degrees 1 2 knots.

Runway 2 6 left, cleared to land, Rapidair 3 2 4 5.

3. Remise de gaz – Interruption d'approche

EXPRESSIONS

Remettez les gaz
Go around

Je remets les gaz
Going around

En cas de remise de gaz
In case of go-around

En cas d'approche interrompue
In case of missed approach

EXEMPLES

F B X, remettez les gaz, rappelez vent arrière main droite piste 3 3 droite.

Je remets les gaz et rappelle vent arrière main droite piste 3 3 droite, F B X.

F B X, go around, report right-hand downwind runway 3 3 right.

Going around, reporting right-hand downwind runway 3 3 right, F B X.

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 3 2 4 5, 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 3 2 4 5.

Page laissée blanche intentionnellement

EMPLOI

- Lorsqu'il est nécessaire d'interrompre une approche déjà autorisée mais que l'aéronef n'a pas encore débuté l'approche finale, ou qu'il se trouve encore au-dessus de l'altitude de guidage ou de l'altitude de l'API, la phraséologie de remise de gaz n'est pas adaptée, c'est la notion d'approche annulée qui s'applique.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, annulez approche cause F_O_D, maintenez 3 000 pieds, prévoyez guidage I_L_S piste 2 7.

Approche annulée, je maintiens 3 000 pieds et prévois guidage I_L_S piste 2 7, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, cancel approach due F_O_D, maintain 3 000 feet, expect vectoring I_L_S runway 2 7.

Approach cancelled, maintaining 3 000 feet, expecting vectoring I_L_S runway 2 7, Rapidair 3 2 4 5.

ou

Rapidair 3245, annulez approche cause F_O_D, stoppez la descente altitude 2 000 pieds, prévoyez guidage I_L_S piste 2 7.

Approche annulée, je stoppe la descente altitude 2 000 pieds et prévois guidage I_L_S piste 2 7, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, cancel approach due F_O_D, maintain 3 000 feet, expect vectoring I_L_S runway 2 7.

Approach cancelled, maintaining 3 000 feet, expecting vectoring I_L_S runway 2 7, Rapidair 3 2 4 5.

4. Après atterrissage

EXPRESSIONS

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 1 80 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 r*oule aérogare 2 poste E 7*
Taxiing terminal 2 stand E 7

Je roule parking aviation générale
Taxiing general aviation apron

EXEMPLES

Rapidair 3245 piste, 3 3 droite, autorisé atterrissage,
vent 3 5 0 degrés 1 0 nœuds, dégagement rapide si possible.

Autorisé atterrissage piste 3 3 droite, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, runway 3 3 right, cleared to land, wind 3 5 0 degrees 1 0 knots, expedite vacating if possible.

Cleared to land runway 3 3 right, Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3245, faites un 180, remontez piste puis dégagez première à gauche.

Je remonte piste puis première à gauche, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, make a 1 80, backtrack runway then vacate first left.

Backtracking runway then first left, Rapidair 3 2 4 5.

5. Traversée d'une piste active

EMPLOI

- Traversée d'une piste active par un aéronef à l'arrivée pour rejoindre l'aire de trafic ou par un aéronef au départ.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Plusieurs aéronefs peuvent être autorisés à traverser simultanément une piste.
- La traversée de piste est effectuée avec ou sans attente.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il délivre à chaque aéronef une clairance de traversée de piste.	- En fonction de la clairance délivrée, il maintient avant la piste ou il la traverse. - Il collationne la clairance.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Avec attente

Rapidair 3245, maintenez avant piste 1 8 droite taxiway B 7.

Je maintiens avant piste 1 8 droite, taxiway B 7, Rapidair 3245.

Puis

Rapidair 3245, traversez piste 1 8 droite, et après la traversée contactez Saint-Ex Sol 1 2 1, 8 2 5.

Je traverse piste 1 8 droite, et après la traversé je contacte Saint-Ex Sol 1 2 1, 8 2 5, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, hold short of runway 1 8 right, taxiway B 7.

Holding short of runway 1 8 right, taxiway B 7, Rapidair 3 2 4 5.

Puis

Rapidair 3 2 4 5, cross runway 1 8 right, and after crossing, contact Saint-Ex Ground 1 2 1, 8 2 5.

Crossing runway 1 8 right and after crossing contact Saint-Ex Ground 1 2 1, 8 2 5, Rapidair 3 2 4 5.

Sans attente

Rapidair 3245, poursuivez le roulage, traversez piste 1 8 droite et après traversée, contactez Saint-Ex Sol 1 2 1, 8 2 5.

Je poursuis roulage, traverse piste 1 8 droite, et après traversée contacte Saint-Ex Sol 1 2 1, 8 2 5, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, keep taxiing, cross runway 1 8 right and after crossing contact Saint Ex Ground 1 2 1, 8 2 5.

Crossing runway 1 8 right and after crossing contact Saint-Ex Ground 1 2 1, 8 2 5, Rapidair 3 2 4 5.

6. Manœuvres particulières

EXPRESSIONS

Faites un atterrissage complet
Make full stop

Atterrissage complet
Full stop landing

Demande toucher
Request touch and go

Piste 2 8, autorisé toucher
Runway 2 8 cleared touch and go

Demande circuit basse hauteur
Request low circuit

Circuit basse hauteur approuvé
Low circuit approved

Demande exercice d'encadrement
Request practice forced landing

Exercice d'encadrement approuvé
Practice forced landing approved

Demande exercice d'autorotation
Request practice autorotation

Exercice d'autorotation approuvé
Practice autorotation approved

***Demande* passage bas**
Request low pass

Passage bas approuvé
Low pass approved

EXPRESSIONS

- L'expression ci-dessous, **dans le seul cas de l'écolage** 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

EMPLOI

- Règle permettant la clôture du plan de vol IFR ou VFR à l'arrivée sur un aérodrome dépourvu d'organisme de la circulation aérienne.

CONDITIONS D'UTILISATION

- En cas de doute sur les possibilités d'acheminement du compte rendu d'arrivée, le pilote doit transmettre par radio juste avant l'atterrissage, un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée à un organisme de la circulation aérienne.

- Le compte rendu d'arrivée doit comporter les éléments suivants :
  - identification d'aéronef,
  - terrains de départ et arrivée,
  - heure d'arrivée.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il transmet le compte rendu d'arrivée aux organismes concernés.	- Juste avant l'atterrissage, il transmet son compte rendu d'arrivée

PHRASEOLOGIE DE BASE

Le vol est connu de l'organisme

Marseille, F B X, heure estimée d'arrivée 1 5 5 5, je clôture plan de vol.

F B X, plan de vol clôturé.

Marseille, F B X, estimated time of arrival 1 5 5 5, closing flight plan.

F B X, flight plan closed.

Le vol n'est pas connu de l'organisme.

Marseille, bonjour, F B X.

F B X, bonjour, Marseille, j'écoute.

F B G B X, V_F_R de Genève vers Le Castellet, heure estimée d'arrivée 1 5 5 5, 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 1 5 5 5,closing flight plan.

F B G B X, flight plan closed.

L. PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)

EMPLOI

- 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.

CONDITIONS D'UTILISATION

- La mise en vigueur des procédures LVP est obligatoirement annoncée sur l'ATIS ou sur les fréquences de contrôle.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il met en vigueur les procédures LVP en appliquant les consignes locales, dès que les seuils déterminés pour l'aérodrome sont atteints.	- Il applique les consignes de son manuel d'exploitation relatives aux procédures LVP. - Il doit appeler de lui-même dès dégagement de la piste sauf prescription contraire (terrain équipé d'un radar sol) ou en remise de gaz.

PHRASEOLOGIE 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 2 7, toucher 400 mètres.

R_V_R piste 2 7, 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 3 2 4 5, R_V_R runway 2 7, touchdown 400 metres.

R_V_R runway 2 7, touchdown 400 metres, Rapidair 3 2 4 5.

puis

Rapidair 3 2 4 5, report 4 nautical miles final.

Reporting 4 nautical miles final, Rapidair 3 2 4 5.

puis

Runway vacated, Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3 2 4 5, roger.

PHRASEOLOGIE 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 2 7, 400 mètres, 300 mètres, 200 mètres.

R_V_R piste 2 7, 400 mètres, 300 mètres, 200 mètres, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, R_V_R runway 2 7, 400 metres, 300 metres, 200 metres

R_V_R runway 2 7, 400 metres, 300 metres, 200 metres, Rapidair 3 2 4 5.

- Plusieurs RVR sont disponibles sur l'aérodrome mais une mesure est manquante.

Rapidair 3245, R_V_R piste 2 7, toucher 400 mètres, extrémité 200 mètres, vérifiez vos minima.

R_V_R piste 2 7, toucher 400 mètres, extrémité 200 mètres, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, R_V_R runway 2 7, touchdown 400 metres, stop-end 200 metres, check your minima.

R_V_R runway 2 7, touchdown 400 metres, stop-end 200 metres, Rapidair 3 2 4 5.

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Les renseignements LVP **ne sont pas diffusés** par l'ATIS.

Rapidair 3245, procédures par faible visibilité en vigueur piste 2 7, R_V_R 300 mètres, vérifiez vos minima.

Rapidair 3 2 4 5, low visibility procedures in force, runway 2 7, R_V_R 300 metres, check your minima.

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Procédures LVP au décollage

Avec A-SMGCS

Rapidair 3245, R_V_R 400 mètres, 300 mètres, 600 mètres, piste 2 3, autorisé décollage, vent calme.

Piste 2 3, autorisé décollage, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, R_V_R 400 metres, 300 metres, 600 metres, runway 2 3, cleared for take-off, wind calm.

Runway 2 3, cleared for take-off, Rapidair 3 2 4 5.

Sans A-SMGCS

Rapidair 3245, R_V_R 400 mètres, 300 mètres, 600 mètres, piste 2 3, autorisé décollage, vent calme, rappelez après envol.

Autorisé décollage piste 2 3, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, R_V_R 400 metres, 300 metres, 600 metres, runway 2 3, cleared for take-off, wind calm, report airborne.

Runway 2 3, cleared for take-off, Rapidair 3 2 4 5.

PHRASEOLOGIE 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

EXPRESSIONS

Départ V_F_R spécial

Special V_F_R departure

Prévoyez envol 1 0 2 0, trafic I_F_R à l'arrivée

Expect airborne time 1 0 2 0, I_F_R traffic arriving

Prévoyez 1 0 minutes de délai

Expect 1 0 minutes delay.

EXEMPLES

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 5 4 1 0, roulez point d'attente piste 3 6 gauche.

Je roule point d'attente piste 3 6 gauche, S A 1, 1900 pieds, transpondeur 5 4 1 0, 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 5 4 1 0, taxi holding point runway 3 6 left.

Taxiing holding point runway 3 6 left, S A 1, 1 900 feet, squawking 5 4 1 0, F B X.

Saint-Ex Sol, F B X, demande départ V_F_R spécial.

F B X, négatif, visibilité inférieure à 1900 mètres.

Roger, F B X.

Saint-Ex Ground, F B X, request special V_F_R.

F B X, negative, visibility less than 1900 metres.

Roger, F B X.

2. Arrivée

EXPRESSIONS

Arrivée V_F_R spécial
Special V_F_R arrival

Attendez à vue 1 0 minutes verticale E
Hold visual 1 0 minutes over E

J'attends vertical E
Holding over E

EXEMPLES

Montpellier Tour, F B X, demande arrivée V_F_R spécial.

F B X, autorisé arrivée V_F_R spécial jusqu' N.A 1, 1 500 pieds, transpondeur 5 4 2 0, rappelez N.

Autorisé arrivée V_F_R spécial N A 1, 1 500 pieds, transpondeur 5 4 2 0, Je rappelle N, F B X.

Montpellier 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 5 4 2 0, report N.

Cleared Special V_F_R arrival N A 1, 1 500 feet, squawking 5 4 2 0, reporting N, F B X

3. Transit

EXPRESSIONS

Transit V_F_R spécial
Special V_F_R transit

PHRASEOLOGIE 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, de W à E via verticale aérodrome, W à 5 2.

F B X, autorisé V_F_R spécial, W.H, verticale aérodrome, E A, 1 500 pieds, rappelez W.D.

Autorisé transit W A 1, verticale aérodrome, E A 1, 1 500 pieds Je rappelle W, F B X.

Blagnac Tower, F B X, request special V_F_R transit, 1 500 feet, from W to E via overhead airfield, W time 5 2.

F B X, cleared special V_F_R, W 1, over airfield, E 1, 1 500 feet, report W.

Transiting W A 1, over airfield, E A 1, 1 500 feet, reporting W, 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 5 2.

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 5 2.

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

EXPRESSIONS

Transit dont la trajectoire interfère avec un IFR.

PHRASEOLOGIE 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 5 2.

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 5 2.

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 3 2 0 au départ ?

Approaching W D, F B X.

F B X, do you have visual contact with Airbus 3 2 0 departing ?

- Si contact visuel

Affirm, Airbus 3 2 0 en vue, F B X.

F B X, poursuivez transit vers E N, rappelez E N pour quitter

Affirm, Airbus 3 2 0 in sight F B X.

F B X, continue transit E N, report E N to leave.

- Si pas de contact visuel

Négatif, pas de contact visuel, F B X.

F B X, faites un 3.60 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 3 60 delaying action at W D, I call you back to continue.

puis le départ passé

F B X, continue transit E N, report E N to leave.

Continuing transit E N, reporting E N to leave, F B X.

Page laissée blanche intentionnellement

Chapitre 6 -

FRÉQUENCES

A. ÉNONCIATION DES FRÉQUENCES

EXPRESSIONS

Rapidair 3245, contactez Reims CTL 1 3 4, 0 5 0.

Reims CTL 1 3 4, 0 5 0, Rapidair 3245

Rapidair 3 2 4 5, contact Reims CTL 1 3 4, 0 5 0.

Reims CTL 1 3 4, 0 5 0, Rapidair 3 2 4 5.

B. ESPACEMENT 8,33 KHZ

EXPRESSIONS

Confirmez 8 33
Confirm 8 point 3 3

Affirme 8 33
Affirm 8 point 3 3

Négatif, 8 33
Negative, 8 point 3 3

Négatif, exemption 8 33
Negative, 8 point 3 3 exempted

Confirmez exemption 8 33?
Confirm 8 point 3 3 exempted

Affirme exemption 8 33
Affirm 8 point 3 3 exempted

Annoncez statut d'exemption
Report 8 point 3 3 exemption status

cause obligation 8 33
due 8 point 3 3 requirement

Confirmez U_H_F
Confirm U_H_F

Page laissée blanche intentionnellement

Chapitre 7 -

EMPLOI DU SYSTÈME DE SURVEILLANCE ATS

A. UTILISATION DU TRANSPONDEUR

EMPLOI

- Utilisé pour assigner un code transpondeur.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il vérifie la cohérence de l'information reçue	- Il affiche le code assigné.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, transpondeur 1 7 4 1.

Transpondeur 1 7 4 1, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, squawk 1 7 4 1.

Squawk 1 7 4 1, Rapidair 3 2 4 5.

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- La fonction SPI peut être employée pour identification.

Rapidair 3245, transpondeur ident.

Transpondeur ident, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, squawk ident.

Squawk ident, Rapidair 3 2 4 5.

- Le code observé sur l'écran de visualisation est différent de celui assigné. S'il s'agit d'un dysfonctionnement technique, le pilote peut être invité à changer de code ou à arrêter le transpondeur.

Rapidair 3245, confirmez transpondeur 1 7 4 1.

Transpondeur 1 7 4 1, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, confirm squawk 1 7 4 1.

Squawk 1 7 4 1, Rapidair 3 2 4 5.

PHRASEOLOGIE 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 3 2 4 5, re-enter aircraft identification.

Re-entering aircraft identification, Rapidair 3 2 4 5.

- Le contrôleur vérifie un écart entre le « niveau sélecté » et le niveau autorisé.

Rapidair 3245, vérifiez le niveau sélecté. Le niveau autorisé est 2 8 0.

Je corrige niveau 2 8 0, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, check selected level. Cleared level is 2 8 0.

Correcting level 2 8 0, Rapidair 3 2 4 5.

PHRASEOLOGIE 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 (± 300 pieds). Le contrôleur le signifie au pilote.

Rapidair 3245, vérifiez calage altimétrique et confirmez votre niveau.

Calage 1 0 1 3, niveau 2 6 0, Rapidair 3245.

Après vérification, si le décalage persiste

Rapidair 3245, arrêtez mode C, indication erronée.

J'arrête mode C, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, check altimeter setting and confirm level.

Setting 1 0 1 3, level 2 6 0, Rapidair 3 2 4 5.

Après vérification, si le décalage persiste

Stopping C mode, Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3 2 4 5, stop mode C, wrong indication.

EXPRESSIONS

Je ne reçois pas votre transpondeur

Squawk not received

Passez sur le second ensemble

Switch to second set

Transpondeur standby

Squawk standby

Pas de transpondeur

Negative transponder

Arrêtez Transpondeur

Stop Squawk

Arrêtez transmission A_D_S_B

Stop A_D_S_B transmission

Remarque : Le transpondeur mode S et l'ADS-B ne pourront peut-être pas fonctionner de façon indépendante dans tous les aéronefs (par exemple lorsque l'ADS-B est assuré uniquement au moyen de squitters 1090MHz émis par le transpondeur). En pareil cas, des aéronefs pourraient ne pas être en mesure de donner suite à des instructions de l'ATC concernant le fonctionnement de l'ADS-B.

B. GUIDAGE

EMPLOI

- Utilisé pour fournir aux aéronefs des caps spécifiés permettant :
  - d'établir un minimum de séparation radar,
  - d'optimiser les trajectoires,
  - de réguler les flux,
  - de guider un aéronef vers un point à partir duquel le pilote peut exécuter lui-même l'approche finale,
  - de guider un aéronef vers un point où une approche à vue peut être effectuée.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- 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.	- Il collationne le message en indiquant son nouveau cap. - En fin de guidage, il reprend la navigation à son compte.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, tournez à gauche 2 0 degrés pour séparation.

Je tourne à gauche 2 0 degrés, nouveau cap 3 4 0, Rapidair 3245.

puis

Rapidair 3245, reprenez votre navigation, direct "DIN".

Direct "DIN", Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, turn left 2 0 degrees for spacing.

Turning left 2 0 degrees, new heading 3 4 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

Rapidair 3 2 4 5, reprenez votre navigation, direct "DIN".

Direct "DIN", Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3245, tournez à gauche cap 0 7 0, interceptez I_L_S piste 0 4.

Je tourne à gauche cap 0 7 0, interceptons I_L_S piste 0 4, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, turn left heading 0 7 0, intercept I_L_S runway 0 4.

Turning left heading 0 7 0, intercepting I_L_S runway 0 4, Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3245, tournez à gauche cap 0 7 0, interceptez l'axe d'approche final R_N_P piste 0 4.

Je tourne à gauche cap 0 7 0, et intercepte l'axe d'approche final R_N_P piste 0 4, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, turn left heading 0 7 0, intercept R_N_P final approach course runway 0 4.

Turning left heading 0 7 0, intercepting R_N_P final approach course runway 0 4,

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Le contrôleur guide l'aéronef pour intercepter une STAR.

Rapidair 3245, tournez à droite cap 0 5 0, interceptez radiale 3 6 0 "CHW", arrivée "CHW" 1 W.

Je tourne à droite cap 0 5 0 et intercepte radiale 3 6 0 "CHW", arrivée "CHW" 1 W, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, turn right heading 0 5 0, intercept "CHW" 3 6 0 radial, "CHW" 1 W arrival.

Turning right heading 0 5 0, intercepting "CHW" 3 6 0 radial, "CHW" 1 W arrival, Rapidair 3 2 4 5.

- Le contrôleur guide l'aéronef pour rejoindre un PDR ou une voie aérienne.

Rapidair 3245, tournez à droite cap 0 5 0, jusqu'à interceptez la route B 2.

Je tourne à droite cap 0 5 0, et intercepte la route B 2, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, turn right heading 0 5 0 until you intercept airway B 2.

Turning right heading 0 5 0, intercepting airway B 2, Rapidair 3 2 4 5.

- Le contrôleur guide l'aéronef pour intercepter une STAR.

Rapidair 3245, indiquez votre cap.

Cap 3 6 0, Rapidair 3245.

Roger, Rapidair 3245, tournez à gauche cap 3 4 0 pour séparation.

Je tourne à gauche cap 3 4 0, Rapidair 3245.

puis

Rapidair 3245, reprenez votre navigation, direct "DIN".

Direct "DIN", Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, report heading.

Heading 3 6 0, Rapidair 3 2 4 5.

Roger, Rapidair 3 2 4 5, turn left heading 3 4 0 for spacing.

Turning left heading 3 4 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

Rapidair 3 2 4 5, resume own navigation, direct "DIN".

Direct "DIN", Rapidair 3 2 4 5.

- À la fin du guidage, le pilote demande une assistance radar pour reprendre sa navigation.

Rapidair 3245, reprenez votre navigation, direct BARLU.

Direct BARLU, demande route et distance, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, route 0 2 5, distance 1 2 4 nautiques.

Route 0 2 5, distance 1 2 4 nautiques, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, resume own navigation, direct BARLU.

Direct BARLU, request track and range, Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3 2 4 5, track 0 2 5, range 1 2 4 miles.

Track 0 2 5, range 1 2 4 miles, Rapidair 3 2 4 5.

C. MODIFICATION DE CAP

EMPLOI

- Clairance modifiant un cap.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il utilise les expressions **"stoppez/*stop*" et "poursuivez / *continue turn*".**	- Il exécute la clairance.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Le contrôleur limite l'altération de cap déjà engagée

Rapidair 3245, stoppez le virage, cap 0 3 0.

Je stoppe le virage, cap 0 3 0, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, stop turn heading 0 3 0.

Stopping turn heading 0 3 0, Rapidair 3 2 4 5.

Le contrôleur augmente l'altération de cap déjà engagée

Rapidair 3245, poursuivez le virage, cap 0 7 0.

Nouveau cap 0 7 0, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, continue turn heading 0 7 0.

New heading 0 7 0, Rapidair 3 2 4 5.

D. VOCABULAIRE ASSOCIE A L'EMPLOI DU SYSTÈME DE SURVEILLANCE ATS

EXPRESSIONS

a) Identification

Pour identification, tournez à gauche 3 0 degrés

For identification, turn left 3 0 degrees

Je tourne à gauche 3 0 degrés, nouveau cap 3 3 0

Turning left 3 0 degrees, new heading 3 3 0

Non identifié
Not identified

Pour identification, tournez à gauche cap 0 3 0
For identification, turn left heading 0 3 0

b) Fonction guidage en approche

Voulez-vous un guidage ?
Do you want vectors?

Demande guidage
Request vectors

Guidage I_L_S piste 2 8
Vectoring I_L_S runway 2 8

Guidage approche R_N_P piste 2 8
Vectoring R_NAV approach runway 2 8

Guidage approche V_O_R piste 2 8
Vectoring V_O_R approach runway 2 8

1 5 nautiques du toucher des roues
1 5 miles from touchdown

EXPRESSIONS

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 intercept final approach course 8 miles from threshold

Rappelez établi I_L_S piste 2 8
Report established I_L_S runway 2 8

Rappelez établi sur le localizer
Report established on localizer

Rappelez établi axe d'approche finale piste 2 8
Report established final approach course runway 2 8

Rappelez établi sur le glide
Report established on glide path

Demande interception du localizer à 1 5 nautiques

Request to intercept localizer at 1 5 miles

Demande interception de l'axe d'approche finale à 1 5 nautiques

Request to intercept final approach course at 1 5 miles

Remarque : L'identification de la piste est mentionnée en cas d'approches parallèles ou en cas de doute.

EXPRESSIONS

Trafic, 1 1 heures, 3 nautiques, finale piste parallèle, A_T_R
Trafic, 1 1 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 3 1 0
Fly heading 3 1 0

Tournez à gauche cap 3 1 0
Turn left heading 3 1 0

Continuez cap actuel
Continue present heading

Je continue cap 3 1 0
Continuing heading 3 1 0

Stoppez virage cap 0 9 0
Stop turn heading 0 9 0

Poursuivez le virage cap 3 4 0
Continue turn heading 3 4 0

Quittez MERLU cap 3 1 0
Leave MERLU heading 3 1 0

EXPRESSIONS

d) Raisons des instructions

Pour séquencement
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

Page laissée blanche intentionnellement

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 9 0 et niveau 1 3 0 sur votre route.

Rapidair 3 2 4 5, SIGMET report, moderate to severe icing between level 9 0 and level 1 3 0 on your route.

Rapidair 3245, un pilote signale du givrage modéré à fort entre niveau 9 0 et niveau 1 3 0 sur votre route.

Rapidair 3 2 4 5, pilot reports moderate to severe icing between level 9 0 and level 1 3 0 on your route.

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 3 2 4 5, volcano erupting at Piton de la Fournaise.

- Renseignements concernant la présence de cendres volcaniques avec SIGMET en cours, sans fermeture d'espace décidée.

Rapidair 3245, renseignement SIGMET, nuages de cendres volcaniques entre niveau 200 et niveau 3 5 0 sur votre route, pas de restrictions particulières.

Rapidair 3 2 4 5, SIGMET report, volcanic ash cloud between level 200 and level 3 5 0 on your route, no specific ATC restrictions.

Rapidair 3245, pas de SIGMET de nuage de cendres volcaniques en cours dans la FIR Brest.

Rapidair 3 2 4 5, no volcanic ash cloud SIGMET valid in Brest Flight Information Region.

- 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 3 2 4 5, "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 0 5.

Rapidair 3 2 4 5, bird hazard threshold runway 0 5.

- Renseignements sur l'activité des zones dangereuses et réglementées.

Rapidair 3245, R 1 6 2 active.

Rapidair 3 2 4 5, restricted area 1 6 2 active.

Bordeaux, Rapidair 3245, est-ce que la R 1 6 2 est active?

Rapidair 3245, affirme.

Bordeaux, Rapidair 3 2 4 5, is restricted area 1 6 2 active?

Rapidair 3 2 4 5, affirm.

- Renseignements sur l’absence d’inspection de piste.

Rapidair 3245, inspection de piste 0 5 non effectuée.

Rapidair 3 2 4 5, runway inspection 0 5 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 3 2 4 5, S_Ts reported in the vicinity of Montauban.

Rapidair 3245, un pilote signale des conditions météorologiques défavorables au voisinage de Montauban.

Rapidair 3 2 4 5, 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 3 2 4 5, request Pau present weather.

Rapidair 3 2 4 5, 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 1 8 0, estimant Montauban à 5 2, Cessna 1 7 2, même altitude.

Roger, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, closing traffic, track 1 8 0, estimating Montauban time 5 2, Cessna 1 7 2, same altitude.

Roger, Rapidair 3 2 4 5.

Avec emploi d'un système de surveillance ATS

Rapidair 3245, trafic lent, inconnu, 1 heure, 8 nautiques, route nord-est, altitude inconnue.

Trafic en vue, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, unknown slow-moving traffic, 1 o'clock, 8 miles, routeing north-east, unknown altitude.

Traffic in sight, Rapidair 3 2 4 5.

a. Risque de collision, suggestion de manœuvre à la demande du pilote

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.

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 2 0 degrés.

Je tourne à droite 2 0 degrés, nouveau cap 3 2 0, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, unknown slow-moving traffic, not identified, 1 o'clock, 8 miles, routeing north-east, unknown altitude.

Traffic not in sight, request suggestion for manœuvre, Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3 2 4 5, I suggest turn right 2 0 degrees.

Turning right 2 0 degrees, new heading 3 2 0, Rapidair 3 2 4 5.

b. Risque de collision, suggestion de manœuvre à l'initiative du contrôleur

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.

PHRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

Rapidair 3245, trafic 2 heures, 1 2 nautiques, convergent, S_F 3 4, même niveau, assurez votre séparation.

Pas visuel sur le trafic, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, je vous suggère de monter niveau 7 0.

Je monte niveau 7 0, Rapidair 3245.

puis

Rapidair 3245, dégagé du trafic.

Rapidair 3 2 4 5, traffic 2 o'clock, 1 2 miles, closing, S_F 3 4, same level, maintain own separation.

Traffic not in sight, Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3 2 4 5, I suggest climb level 7 0.

Climbing level 7 0, Rapidair 3 2 4 5.

puis

Rapidair 3 2 4 5, clear of traffic.

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.

EXEMPLE

- Bonjour, ici Mérignac
- Information F
- Enregistrée à 0 8 0 2 U_T_C
- Approche I_L_S piste 2 3
- Piste en service 2 3
- Piste mouillée, freinage bon Niveau de transition 6 0
- Piste 2 9 fermée cause travaux
- I_L_S piste 2 9 en maintenance
- Activité planeurs à Saucats du sol à 4500 pieds, Vent 2 9 0 degrés 4 nœuds, maximum 1 0 knots
- Visibilité 9 kilomètres
- Nuages peu 1500 pieds, fragmenté 4600 pieds Température 1 0
- Q_N_H 1 0 2 2
- Tendance NOSIG
- Informez Mérignac dès le premier contact que vous avez reçu l'information F.

EXEMPLE

- *Good morning, this is Mérignac Information F*
- *Recorded at 0 8 0 2 U_T_C*
- *I_L_S approach runway 2 3*
- *Runway in use 2 3*
- *Runway wet, braking action good Transition level 6 0*
- *Runway 2 9 closed due work in progress I_L_S runway 2 9 under maintenance*
- *Glider activity over Saucats 4 500 feet and below Wind 2 9 0 degrees, 4 knots, maximum 1 0 kts*
- *Visibility 9 kilometres*
- *Clouds few 1 500 feet, broken 4 600 feet Temperature 1 0*
- *Q_N_H 1 0 2 2*
- *Trend NOSIG*
- *Inform Mérignac on initial contact you have received information F.*

EXPRESSIONS

- 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

EXPRESSIONS

- Aides visuelles et radioélectriques - Présence d'oiseaux :

  - **PAPI en panne**
    PAPI unserviceable
  - **Balisage voie de circulation**
    Taxiway lighting
  - **Péril aviaire**
    Bird hazard
  - **Balisage lumineux**
    Lighting
  - **Pas de secours électrique**
    Secondary power supply not available
  - **Effaroucheur en panne**
    Bird scaring system unserviceable

- Portée visuelle de piste (RVR) :

  - **R_V_R disponible sur fréquences de contrôle**
    R_V_R available on control frequencies
  - **Procédures L_V_P en vigueur, vérifiez vos minima**
    Low visibility procedures in force, check your minima
  - **R_V_R inférieure à...**
    R_V_R less than...

- Temps présent :

  - **Pluie**
    Rain
  - **Averse de pluie**
    Rain shower
  - **Neige**
    Snow
  - **Tempête de neige**
    Snow storm
  - **Pluie forte**
    Heavy rain
  - **Piste déneigée**
    Runway snow removed
  - **Pluie se congelant**
    Freezing rain
  - **Neige forte**
    Heavy snow
  - **Brume**
    Mist

EXPRESSIONS

- Temps présent (suite)

  - **Bruine**
    Drizzle
  - **Bruine givrante**
    Freezing drizzle
  - **Brouillard**
    Fog
  - **Brouillard mince**
    Shallow fog
  - **Brouillard par bancs**
    Fog patches
  - **Brouillard givrant**
    Freezing fog
  - **Fumée**
    Smoke
  - **Orage**
    Thunderstorm
  - **Grain**
    Squall
  - **Grésil**
    Light hail
  - **Grêle**
    Hail
  - **Grêle forte**
    Heavy hail

- Quantité de nuages bas et type (si cumulonimbus) :

  - **Peu**
    Few
  - **Épars**
    Scattered
  - **Fragmenté**
    Broken
  - **Couvert**
    Overcast
  - **Cumulus bourgeonnant**
    Towering cumlulus
  - **Ciel clair**
    Sky clear

- Phénomènes météorologiques significatifs :

  - **Turbulence**
    Turbulence
  - **Cisaillement**
    Windshear
  - **Givrage modéré**
    Moderate icing

- En cas d'indisponibilité ou doute sur le paramètre de visibilité horizontale, utiliser :

  - **Données estimées depuis la tour, finale piste 3 1, visibilité 2 000 mètres et bancs de brouillard.**
    Estimated data from tower, final runway 3 1, visibility 2 000 metres and fog patches.

Chapitre 9 -

ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES

A. HÉLICOPTÈRES

- Phraséologie spécifique aux hélicoptères.

EXPRESSIONS

- Roulage ou Translation :

  - **Se déplacer en roulage**
    Ground taxi
  - **Faire une translation / Translater**
    Air taxi
  - **Faire une translation latérale**
    Make a side step

- Décollage :

  - **Décollage vertical**
    Make a stationary flight

- Atterrissage :

  - **Faire un stationnaire**
    Make a stationary flight

B. ACTIVITÉ DE VOLTIGE

EMPLOI

- Utilisée dans le cadre de l'exécution de manœuvres de voltige.
- L'accord préalable de l'autorité aéronautique locale est nécessaire pour se livrer à des exercices de voltige.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il s'assure de l'existence d'un axe ou secteur de voltige. - Il vérifie la conformité de la demande du pilote par rapport aux caractéristiques de l'axe ou du secteur.	- Il se conforme aux termes de l'accord préalable.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Montpellier, F B X, demande voltige à Frontignan entre 3 000 et 4 000 pieds.

F B X, transpondeur 7 0 4 7, rappelez prêt à évoluer.

Transpondeur 7 0 4 7, prêts 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 7 0 4 7, report ready to perform aerobatics.

Squawking 7 0 4 7, 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.

PHRASEOLOGIE 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 7 0 4 7, prévoyez 5 minutes de délai, cause trafic.

Transpondeur 7 0 4 7, 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 7 0 4 7, expect 5 minutes delay due traffic.

Squawking 7 0 4 7, 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
- Il s'assure de l'existence d'une activité publiée à l'AIP ou protégée par NOTAM. - Il vérifie la conformité de la demande du pilote par rapport aux caractéristiques de l'activité publiée.	- Il se conforme aux termes de l'accord préalable du protocole et suit les directives qui peuvent lui être données par l'organisme de contrôle. - Il doit demander et obtenir une autorisation pour larguer.

EXEMPLE

- L'avion largueur évolue en classe G jusqu'au niveau 65, puis en classe D au-dessus.

Paris bonjour, F B G B X, en montée vers le niveau 6 5, demande à monter niveau 1 3 5 pour largage para.

F B G B X bonjour, transpondeur 7 0 7 1, montez niveau 1 3 5, rappelez à 1 minute du largage.

Transpondeur 7 0 7 1, je monte niveau 1 3 5 et rappelle à 1 minute du largage, F B X.

Paris good morning, F B G B X, climbing level 6 5, request to climb level 1 3 5 to drop.

F B G B X good morning, squawk 7 0 7 1, climb level 1 3 5, report 1 minute before dropping.

Squawk 7 0 7 1, climbing level 1 3 5, I 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 du largage.

F B X, rappelez passant le niveau 6 5 en descente.

Paris, F B X, je passe le niveau 6 5 en descente.

F B X, roger, vous pouvez quitter la fréquence, au revoir.

Paris, F B X, 1 minute before dropping.

F B X, dropping approved, report dropping completed.

Paris, F B X, dropping completed.

F B X, report passing level 6 5 descending. Paris, F B X,

passing level 6 5 descending.

F B X, roger, you may leave frequency, goodbye.

EXEMPLE

- Le largage doit être limité en niveau

F B X, cause trafic, stoppez la montée niveau 1 1 5 pour largage, rappelez à 1 minute.

F B X, je stoppe la montée niveau 1 1 5 pour larguer et rappelle à 1 minute.

F B X, due traffic, stop climb level 1 1 5 to drop, report 1 minute before dropping.

Stopping climb level 1 1 5 to drop, 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 du terrain 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.

EXEMPLE

- L'avion largueur évolue en classe G jusqu'au largage niveau 65, le largage ayant lieu à la verticale d'un aérodrome non contrôlé.

Paris bonjour, F B G B X, en montée vers le niveau 6 5 pour largage 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 6 5, 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 du largage.

F B X, rappelez quittant la fréquence.

Paris, F B X, je quitte la fréquence, au revoir.

F B X, roger, au revoir.

Paris, F B X, 1 minute before dropping

F B X, roger, report dropping completed.

Paris, F B X, dropping completed.

F B X, report leaving frequency.

Paris, F B X, leaving frequency, goodbye.

F B X, roger, goodbye.

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.

EMPLOI

- Pour les transits en espace de classe C ou D.

PHRASEOLOGIE 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 2 5 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 2 5 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.

PHRASEOLOGIE 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- te 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.

EXPRESSIONS

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.

I-have to perform an off-field landing.

E. ENTRAÎNEMENT APPROCHE DE PRÉCISION

PHRASEOLOGIE 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 2 7 pour entraînement.

Rapidair 3245, autorisé approche catégorie 2 piste 2 7 pour entraînement

Rapidair 3 2 4 5, request approach category 2 runway 2 7 for training.

Rapidair 3 2 4 5, cleared approach category 2 runway 2 7 for training

Rapidair 3245, demande atterrissage automatique piste 2 7 pour entraînement.

Rapidair 3245, autorisé atterrissage automatique piste 2 7 pour entraînement.

Rapidair 3 2 4 5, request autoland runway 2 7 for training.

Rapidair 3 2 4 5, cleared autoland runway 2 7 for training.

Le contrôleur refuse :

Rapidair 3245, demande approche catégorie 3 piste 2 7 pour entraînement.

Rapidair 3245, négatif cause trafic.

Rapidair 3 2 4 5, request approach category 3 runway 2 7 for training.

Rapidair 3 2 4 5, negative due traffic.

Chapitre 10 -

SITUATIONS PARTICULIÈRES

A. TURBULENCE DE SILLAGE - SOUFFLE RÉACTEUR

EXPRESSIONS

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. PÉRIL AVIAIRE - PÉRIL ANIMALIER

Les expressions suivantes sont employées par le pilote et le contrôleur.

EXPRESSIONS

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

EXEMPLE

F B X, nombreux groupes de cigognes à proximité de Montélimar, route sud, signalés au niveau 7 0.

Roger, F B X.

F B X, numerous flokcs of storks in the vicinity of Montelimar, southbound, reported level 7 0.

Roger, F B X.

C. DÉNEIGEMENT - CONDITIONS DE FREINAGE

EXPRESSIONS

Piste 1 6 en cours de déneigement

Snow removal in progress runway 1 6

Coefficients de frottement mesurés avec skiddomètre piste 1 6, toucher 4 0, mi-piste 3 5, extrémité 3 2

Friction coefficients measured with skiddometre, runway 1 6, touchdown 4 0, mid-point 3 5, stop-end 3 2

Largeur de piste dégagée, 4 5 mètres ; longueur de piste dégagée, 3 900 mètres

Runway width available after snow removal 4 5 metres ; runway length available after snow removal 3 900 metres

L'estimation des conditions de freinage est transmise au pilote en langage clair.

Efficacité du freinage piste 1 6, toucher moyen-bon, mi-piste moyen, extrémité moyen-médiocre

Braking action runway 1 6, touchdown medium to good, mid-point medium, stop-end medium to poor.

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 **"TRAFIC DE DÉTRESSE TERMINÉ"**/*"DISTRESS TRAFFIC ENDED" m*et 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.

Dans tous les cas, l'organisme ATS accuse réception des messages de détresse ou d'urgence, par:

« Mayday Roger transpondeur 7700 »/ *« Mayday Roger squawk 7700 »*

ou

« Pan Pan Roger »

A. ACTIONS D'URGENCE

1. Système embarqué d'anticollision (ACAS)

EMPLOI

- 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.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il n'est plus responsable de la séparation d'un aéronef qui s'écarte d'une clairance pour se conformer à un RA, ou lorsque le pilote signale un RA. - Il ne modifie pas la trajectoire de l'aéronef tant que le pilote n'a pas indiqué "**conflit terminé**/*clear of conflict*" - Il accuse réception des messages du pilote en utilisant l'expression "**roger**/*roger*".	- Il signale au contrôleur un RA s'il entraîne un écart par rapport à la clairance. - Si la clairance contredit le RA, il suit le RA et en informe le contrôleur

PHRASEOLOGIE DE BASE

- Le pilote signale un RA

Rapidair 3245, R_A T_CAS.

Rapidair 3245, roger.

Rapidair 3 2 4 5, T_CAS R_A.

Rapidair 3 2 4 5, roger.

- Le pilote signale qu'il revient à l'autorisation en vigueur

Rapidair 3245, conflit terminé, reviens niveau 2 1 0.

Rapidair 3245, roger.

Rapidair 3 2 4 5, clear of conflict, returning level 2 1 0.

Rapidair 3 2 4 5, roger.

- Le pilote signale qu'il est de retour à l'autorisation en vigueur

Rapidair 3245, conflit terminé, de retour niveau 2 1 0.

Rapidair 3245, roger.

Rapidair 3 2 4 5, clear of conflict, level 2 1 0 resumed.

Rapidair 3 2 4 5, roger.

- Le pilote signale une clairance qui contredit le RA

Rapidair 3245, impossible, R_A T_CAS.

Rapidair 3245, roger.

Rapidair 3 2 4 5, unable, T_CAS R_A.

Rapidair 3 2 4 5, roger.

2. Proximité avec le relief

EMPLOI

- Utilisé suite à une alarme au contrôleur par un système sol d'avertissement de proximité du relief (MSAW), prévoyant un rapprochement dangereux entre un aéronef et le relief ou un obstacle artificiel.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Si l'aéronef n'est pas en guidage, le contrôleur :
  - Avise immédiatement le pilote qu'une alerte relief a été générée,
  - donne l'instruction au pilote de vérifier immédiatement le niveau ou l'altitude de l'aéronef,
  - si nécessaire, fournit le QNH.
- Si l'aéronef est en guidage, le contrôleur :
  - donne au pilote l'instruction de rejoindre immédiatement un niveau supérieur ou égal à l'altitude minimale de guidage,
  - si nécessaire, fournit le QNH,
  - si nécessaire, donne au pilote un nouveau cap pour éviter le relief.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Si l'aéronef n'est pas en guidage, il avise immédiatement le pilote en utilisant l'expression "**alerte relief**/*terrain alert*". - Il fournit le QNH.	- Il collationne le message d'alerte de proximité du relief. - Dès que possible, il informe le contrôleur de l'éventuelle manœuvre entreprise.

PHRASEOLOGIE DE BASE

- Hors guidage

Rapidair 3245, alerte relief, vérifiez votre altitude immédiatement, Q_N_H 1 0 1 2.

Alerte relief, Q_N_H 1 0 1 2, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, terrain alert, check your altitude immediately, Q_N_H is1 0 1 2.

Terrain alert, Q_N_H 1 0 1 2, Rapidair 3 2 4 5.

En guidage

Rapidair 3245, alerte relief, immédiatement montez 5 000 pieds, Q_N_H 1 0 1 4, immédiatement.

Je monte immédiatement 5 000 pieds, Q_N_H 1 0 1 4, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, terrain alert, immediately climb 5 000 feet, Q_N_H 1 0 1 4, immediately.

Climbing immediately 5 000 feet, Q_N_H 1 0 1 4, Rapidair 3 2 4 5.

Ou

Rapidair 3245, alerte relief, immédiatement montez 5 000 pieds, Q_N_H 1 0 1 4, et tournez à droite immédiatement cap 2 7 0.

Je monte immédiatement 5000 pieds, Q_N_H 1 0 1 4, et tournons à droite cap 2 7 0, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, terrain alert, immediately climb 5 000 feet, Q_N_H 1 0 1 4, and turn right immediately heading 2 7 0.

Climbing immediately 5 000 feet, Q_N_H 1 0 1 4, and turning right Heading 2 7 0. Rapidair 3 2 4 5.

3. Manoeuvre d'évitement

EMPLOI

- Utilisé par le contrôleur lorsqu'il estime que, sans une manœuvre exécutée sans délai, il existe un risque de collision imminent.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Utilisé lorsqu'une manœuvre d'évitement s'impose pour des raisons de sécurité.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il utilise les termes "**immédiatement**/*immediately*", dans la mesure du possible en début et en fin de message. - Il indique qu'il s'agit d'une manoeuvre d'évitement en utilisant l'expression « **pour éviter trafic**/*to avoid traffic* ». - Le cas échéant, il informe le pilote de la fin du conflit.	- Il agit sans délai. - Il collationne le terme **"immédiatement**/*immediately".*

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, immédiatement, tournez à droite immédiatement cap 0 9 0, pour éviter trafic.

Je tourne à droite immédiatement cap 0 9 0, Rapidair 3245

Rapidair 3245, trafic 11 heures, 5 nautiques.

puis

Rapidair 3245, trafic croisé, reprenez votre navigation direct "ATN".

Direct "ATN", Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, immediately, turn right immediately heading 0 9 0, to avoid traffic.

Turning right immediately, heading 0 9 0, Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3 2 4 5, traffic 11 o'clock, 5 miles.

puis

Rapidair 3 2 4 5, clear of traffic, resume own navigation direct "ATN".

Direct "ATN", Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3245, immédiatement, montez niveau 2 1 0, immédiatement, pour éviter trafic.

Je monte immédiatement niveau 2 1 0, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, trafic sens opposé, 8 nautiques.

Rapidair 3 2 4 5, immediately, climb level 2 1 0, immediately, to avoid traffic.

Climbing immediately level 2 1 0, Rapidair 3 2 4 5.

Rapidair 3 2 4 5, traffic opposite direction, 8 miles.

- Lorsqu'il est nécessaire de stopper une évolution verticale sans préciser une altitude ou un niveau

Immédiatement, stoppez la montée, immédiatement

Immediately, stop climb, immediately

Je stoppe la montée, immédiatement

Stopping climb, immediately

B. EXEMPLES DE PANNES

1. Interruption des communications radiotéléphoniques

EMPLOI

- En cas d'interruption des communications radiotéléphoniques, afin de vérifier si le récepteur de bord fonctionne.

CONDITIONS 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).

PHRASEOLOGIE 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 7 6 0 0, accusez réception de tous mes messages par ident.

Rapidair 3 2 4 5, Marseille, do you read me ?

en cas de non réponse

Rapidair 3 2 4 5, Marseille, if you read me, squawk ident.

en cas de réception du signal ident

Rapidair 3 2 4 5, Marseille, ident observed, you have a transmission failure, squawk 7 6 0 0, acknowledge all my messages by squawking ident.

PHRASEOLOGIE 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, veillez Paris 1 3 3, 5, je répète 1 3 3, 5.

Rapidair 3 2 4 5, Marseille, monitor Paris 1 3 3, 5, I say again 1 3 3, 5.

- Le pilote ne reçoit plus de messages du contrôleur : le contrôleur tente d'établir une liaison radio par l'intermédiaire d'une autre station.

Gloss Air 5672, êtes-vous prêt pour un relais radio ?

Affirme, Gloss Air 5672.

Gloss Air 5 6 7 2, sur 1 2 6, 7, relayez au Rapidair 3 2 4 5, de contacter Paris 1 3 3, 5, puis revenez sur ma fréquence.

Je relaie, sur 1 2 6, 7, au Rapidair 3245, de contacter Paris 1 3 3, 5, Gloss Air 5672.

si le message a pu être transmis

Marseille, Gloss Air 5672, message transmis et reçu.

Gloss Air 5672, relais terminé, merci.

si le message n'a pas pu être transmis

Marseille, Gloss Air 5672, négatif contact.

Gloss Air 5672, fin de relais, merci.

Gloss Air 5 6 7 2 advise if ready for relay.

Affirm, Gloss Air 5 6 7 2.

Gloss Air 5 6 7 2, on frequency 1 2 6, 7, relay to Rapidair 3 2 4 5, should contact Paris 1 3 3, 5, then you revert this frequency.

Relaying on 1 2 6, 7, to Rapidair 3 2 4 5, should contact Paris 1 3 3, 5, Gloss Air 5 6 7 2.

si le message a pu être transmis

Marseille, Gloss Air 5 6 7 2, message transmitted and received.

Gloss Air 5 6 7 2, relay terminated, thank you.

si le message n'a pas pu être transmis

Marseille, Gloss Air 5 6 7 2, negative contact.

Gloss Air 5 6 7 2, stop relay, thank you.

EXPRESSIONS

- 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

EMPLOI

- En cas de perte d'identification radar.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Utilisée dès la disparition des données radar primaire et/ou secondaire et avant la sortie de la zone de couverture radar.

ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il informe le pilote de la perte d'identification radar ou de la sortie de la couverture radar. - Il notifie au pilote qu'il ne lui rend plus le service radar.	- Il accuse réception.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, identification perdue, fin du service de surveillance A_T_S, rappelez "CMF".

Roger, je rappelle"CMF", Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, identification lost, A_T_S surveillance service terminated, report "CMF".

Roger, reporting "CMF", Rapidair 3 2 4 5.

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 3 2 4 5, you will shortly be leaving radar cover, A_T_S surveillance service terminated, report KAMER.

Roger, reporting KAMER, Rapidair 3 2 4 5.

EXPRESSIONS

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

EMPLOI

- 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.

EXEMPLE

A toutes stations, Boeing 777 larguant du carburant niveau 9 0,
commençant à 1 0 nautiques au sud de "BRY", route 1 8 0,
sur une distance de 6 0 nautiques.
Evitez de voler entre le niveau 6 0 et le niveau 100
à moins de 5 0 nautiques derrière et de 1 0 nautiques devant cet avion
et à moins de 1 0 nautiques de part et d'autre de la trajectoire de largage.

All stations, Boeing 7 7 7 dumping fuel level 9 0
beginning 1 0 miles south of"BRY", on track 1 8 0,
for 6 0 miles. Avoid flight between level 6 0 and level 100
within 5 0 miles behind, 1 0 miles ahead of the aircraft
and within 1 0 miles to the sides of fuel dumping track.

- Le largage de carburant en vol est 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 y a un délai.

  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
- Dès que possible, il informe le pilote de tout délai prévu ou lui indique qu'il n'y a pas de délai prévu.	- Il emploie l'expression "minimum fuel" pour signaler une situation de carburant minimal.

PHRASEOLOGIE DE BASE

- Pas de délai prévu

Rapidair 3245, minimum fuel.

Rapidair 3245, roger, pas de délai prévu

Rapidair 3 2 4 5, minimum fuel.

Rapidair 3 2 4 5, roger, no delay expected.

- Délai prévu

Rapidair 3245, minimum fuel.

Rapidair 3245, roger, prévoyez 1 0 minutes de délai.

Rapidair 3 2 4 5, minimum fuel.

Rapidair 3 2 4 5, roger, expect 1 0 minutes delay.

3. Reconnaissance à distance

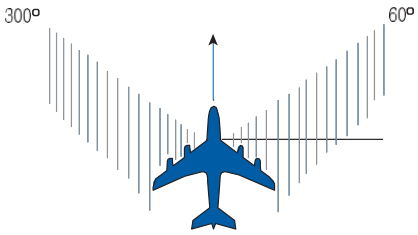
EMPLOI

- Procédure utilisée pour notifier au pilote qu'il va faire l'objet d'une reconnaissance à distance par les autorités militaires.

CONDITIONS D'UTILISATION

- L'interception d'un aéronef pour des impératifs de sureté 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)



ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
- Il notifie au pilote la décision des autorités militaires. - Il ne fournit aucune explication complémentaire à la décision qui'il notifie.	- Il accuse réception de la notification.

PHRASEOLOGIE DE BASE

Rapidair 3245, vous allez être intercepté pour identification visuelle par des aéronefs militaires.

Roger, Rapidair 3245.

Rapidair 3 2 4 5, you are going to be intercepted for visual identification by military aircraft.

Roger, Rapidair 3 2 4 5.

Direction des services de la Navigation aérienne
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
Téléphone : 01 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr