

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

PRÉAMBULE

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

En conformité avec les procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale (arrêté du 27 juin 2000 modifié), il a pour objectif de proposer, par des exemples, au personnel des organismes de la circulation aérienne une phraséologie de référence correspondant aux situations les plus courantes. Cette phraséologie devra être adaptée selon les circonstances, car il est évidemment impossible de donner des exemples portant sur toutes les situations concevables. La phraséologie utilisée devra cependant toujours garder le même caractère de concision, de clarté et ne générer aucune ambiguïté ou incompréhension.

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

Il s'inspire essentiellement des textes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) suivants :

- Procédures pour les services de la navigation aérienne – Règles de l'air et services de la circulation aérienne (PANS-RAC : doc 4444)
- Manuel de radiotéléphonie (doc 9432)

Cependant, un récapitulatif des principales différences avec ces textes se trouve en fin d'ouvrage.

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1 - GÉNÉRALITÉS 13

A. INTRODUCTION	15
B. TEXTES RÉGLEMENTAIRES	16
C. CLÉS DE LECTURE	17
C.1 Nombres	18
C.2 Lettres et mots	19
C.3 Aides de radionavigation	20
D. ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS	21
E. TRANSMISSION DES NOMBRES	23

Chapitre 2 – COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE 27

Chapitre 3 - DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN VOL 31

A. PRÉVOL	32
A.1. Généralités	32
A.2. Mise en route - clairance initiale - SID	33

B. CIRCULATION AU SOL	35
B.1. Repoussage	35
B.2. Roulage	36
B.3. Maintien de position	38
B.4. Traversée de piste	39
B.5. Tractage	40
C. ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE	41
C.1. Préparatifs au départ	41
C.2. Alignement	43
C.3. Alignement conditionnel	46
C.4. Autorisation de décollage	48
C.5. Situations particulières	49
C.6. Après le décollage	51
D. DÉPARTS OMNIDIRECTIONNELS	52
E. MONTÉE	55
E.1. Clairance de montée	55
E.2. Contraintes de niveau (montée/descente)	56
E.3. RVSM	63
F. CROISIÈRE	64
F.1. Description d'une route ATS hors SID et STAR	64
F.2. Modification de route au cours du vol	70
F.3. Routes parallèles offset	74
F.4. Compte rendu de position	77
F.5. Information de trafic	78
F.6. Clairance de séparation à vue	84
F.7. Acceptation ou refus du contrôleur	88
F.8. Passage d'un vol IFR contrôlé dans un espace aérien non contrôlé, à la demande du pilote	90

F.9. Clairance initiale délivrée à un IFR en vol	92
F.10. Annulation IFR en vol	94
F.11. Clôture du plan de vol pendant le vol	98
G. DESCENTE	100
G.1. Clairance de descente	100
G.2. Clairance de route incluant une STAR	104
G.3. Utilisation des vitesses	108
G.4. Passage d'un vol IFR contrôlé dans un espace aérien non contrôlé vers un aéroport AFIS	118
G.5. Arrivée d'un vol IFR contrôlé vers un aéroport en EANC sur lequel aucun organisme de la circulation aérienne n'est en fonctionnement	120
H. ATTENTES	125
H.1. Généralités	125
H.2. Attente	126
H.3. Retardement en route hors attente définie	130
I. APPROCHE	133
I.1. Généralités	133
I.2. Approche indirecte MVL (Manœuvre à Vue Libre)	134
I.3. Approche indirecte MVI (Manœuvre à Vue Imposée)	136
I.4. Clairance d'approche à vue	138
I.5 Clairance d'approche GNSS	142
J. CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ	144
J.1. Arrivée - Intégration dans le circuit	144
J.2. Dans le circuit	146
J.3. Clôture des communications en sortie de circuit	148

K. ATERRISSAGE	149
K.1. Atterrissage	149
K.2. Clairance d'atterrissage anticipée	150
K.3. Remise de gaz – Interruption d'approche	153
K.4. Après atterrissage	154
K.5. Traversée d'une piste réservée au décollage	156
K.6. Manœuvres particulières	158
K.7. Clôture plan de vol à l'arrivée	160
L. PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)	162
M. VFR SPÉCIAL	170
M.1. Départ	170
M.2. Arrivée	171
M.3. Transit	172

Chapitre 4 - FRÉQUENCES **175**

A. ÉNONCIATION DES FRÉQUENCES	177
B. MODE A 8,33 KHZ D'ESPACEMENT	178

Chapitre 5 - EMPLOI DU RADAR **179**

A. UTILISATION DU TRANSPONDEUR	180
B. GUIDAGE RADAR	186
C. MODIFICATION DE CAP	192
D. VOCABULAIRE ASSOCIE A L'EMPLOI DU RADAR	194

A. INFORMATION DE VOL	200
A.1 Renseignements obligatoirement transmis	201
A.2 État de fonctionnement des aides à la navigation aérienne	203
A.3 Autres renseignements	204
A.4 Vols VFR - Conditions météorologiques sur la route	205
A.5 Renseignements transmis à la demande du pilote	206
A.6 Risques de collision	207
A.7 Risques de collision, suggestion de manœuvre	208
 B. PHRASÉOLOGIE AFIS	 210
B.1 Départ VFR	210
B.2 Départ IFR	213
B.3 Arrivée VFR	216
B.4 Arrivée IFR	219
 C. ATIS	 224

A. HÉLICOPTÈRES	233
 B. ACTIVITÉ DE VOLTIGE	 234
 C. ENTRAÎNEMENT APPROCHE DE PRÉCISION	 238

Chapitre 8 - SITUATIONS PARTICULIÈRES **241**

A. TURBULENCE DE SILLAGE - SOUFFLE RÉACTEUR	242
B. PÉRIL AVIAIRE	243
C. DÉNEIGEMENT - CONDITIONS DE FREINAGE	244

Chapitre 9 - URGENCES ET PANNES - INCIDENTS **247**

A. URGENCES	248
A.1. Système embarqué d'anti-collision (ACAS)	248
A.2. Système sol d'avertissement de proximité du relief (MSAW)	250
A.3. Action immédiate	252
B. PANNES - INCIDENTS	254
B.1. Interruption des communications radiotéléphoniques	254
B.2. Perte de l'identification radar	260
B.3. Vidange en vol	262
B.4. Problème de train d'atterrissage	263
B.5. Reconnaissance à distance	264

Chapitre 10 – DÉFINITIONS ET GLOSSAIRE	267
---	------------

A. DÉFINITIONS	268
B. GLOSSAIRE	271

Chapitre 11 – PRINCIPALES DIFFÉRENCES AVEC L'OACI	273
--	------------

A. UTILISATION DE LA LANGUE FRANÇAISE	275
B. UTILISATION DE LA LANGUE ANGLAISE	277

CHAPITRE 1 GÉNÉRALITÉS

1 - A - INTRODUCTION

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

La présente phraséologie, conforme aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale, doit être utilisée en complément des expressions conventionnelles.

1 - B - TEXTES RÉGLEMENTAIRES


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

Les sigles utilisés sont les suivants :

- RDA : Règles de l'air ;
- SCA : Services de la Circulation Aérienne ;
- RCA3 : Organismes de la Circulation Aérienne ;
- RTA : Règlement des Transports Aériens ;
- CHEA : Conditions d'Homologation et Procédures d'Exploitation des Aérodrômes.

1 - C - CLÉS DE LECTURE

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

Le symbole  indique une communication d’un pilote.

Le symbole  indique une communication d’un contrôleur.

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

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

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

1 - C - CLÉS DE LECTURE

1 - C1 - NOMBRES

Tous les nombres sont soulignés.

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

<u>1</u>	unité	<i>one</i>
<u>1</u> <u>2</u>	unité deux	<i>one two</i>
<u>12</u>	douze	<i>twelve</i>
<u>123</u>	cent vingt-trois	<i>one hundred twenty-three</i>
<u>12</u> <u>35</u>	douze trente-cinq	<i>twelve thirty-five</i>
<u>7</u> <u>37</u>	sept trente-sept	<i>seven thirty-seven</i>

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

1 - C - CLÉS DE LECTURE

1 - C2 - LETTRES ET MOTS

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

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

- des lettres majuscules et soulignées sont à épeler selon le code d'épellation figurant dans l'annexe à l'arrêté relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale :

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

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

MERLU se dit **merlu/merlu**

1 - C - CLÉS DE LECTURE

1 - C3 - AIDES DE RADIONAVIGATION

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

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

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

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'annexe à l'arrêté relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale.

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

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

1 - D - ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS

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

1 - D - ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS

	Énonciation Française	Énonciation Anglaise
QFE	Q_F_E	Q_F_E
QFU	Q_F_U/Piste en service	Runway in use
QNH	Q_N_H	Q_N_H
RVR	R_V_R	R_V_R
RVSM	R_V_S_M	R_V_S_M
SIV	S_I_V	-
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

1 - E - TRANSMISSION DES NOMBRES

Les exemples ci-dessous sont conformes aux règles du § 6.2 (Transmission des nombres) de l'arrêté relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale.

Il est rappelé que dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante et/ou en cas d'ambiguïté, les nombres sont transmis par énonciation de chacun des chiffres qui les composent.

Exemple :

Altitude	3500 pieds :	trois cinq zéro zéro
	3500 feet :	<i>three five zero zero</i>

ÉLÉMENT	FRANÇAIS	ANGLAIS
Altitude	150 pieds : cent cinquante 455 pieds : quatre cent cinquante-cinq 3500 pieds : trois mille cinq cents 12000 pieds : douze 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 : mille vingt-deux	QNH 1022 : one zero two two
Cap absolu	cap 180 : cent quatre-vingts cap 100 : cent	heading 180 : one eight zero heading 100 : one hundred
Cap relatif	tournez à droite 15 degrés : quinze tournez à droite 10 degrés : dix	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 : trente-deux, cinquante-quatre	squawk 3254 : three two five four

1 - E - TRANSMISSION DES NOMBRES

ÉLÉMENT	FRANÇAIS	ANGLAIS
Distance	45 NM : quarante-cinq 850 mètres : huit cent cinquante 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 : cinquante-cinq ou dix cinquante-cinq	10h55 : five five one zero five five
Niveau de vol	niveau 100 : cent niveau 180 : cent quatre-vingts niveau 240 : deux quarante ou deux cent quarante	level 100 : one hundred level 180 : one eight zero level 240 : two four zero
Piste	piste 15 : quinze piste 05 : zéro cinq	runway 15 : one five runway 05 : zero five
Radiale	radiale 182 : cent quatre-vingt-deux	radial 182 : one eight two
Température	0°C : zéro 18°C : dix-huit - 15°C : moins quinze	0°C : zero 18°C : one eight - 15°C : minus one five
Vent	180/10 : cent quatre-vingts degrés, dix nœuds	180/10 : one eight zero degrees, one zero knots
Vitesse	vitesse 250 nœuds : deux cent cinquante vitesse 200 nœuds : deux cents Mach 0.84 : quatre-vingt-quatre Mach 1.05 : unité décimale zéro cinq	speed 250 knots : two five zero speed 200 knots : two hundred Mach 0.84 : 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



CHAPITRE 2

COLLATIONNEMENT

2 - COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE

EMPLOI

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

ACTIONS

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

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

Par ailleurs :

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

CONTRÔLEUR

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

PILOTE

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



- Arrêté relatif aux procédures de radiotéléphonie



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

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



PHRASÉOLOGIE DE BASE





Le collationnement est correct :





 Citron Air 32 45, descendez niveau 9 0.
 Descendons niveau 9 0, Citron Air 32 45.





 Citron Air 3 2 4 5, descend level 9 0
 Descending level 9 0, Citron Air 3 2 4 5.

Le collationnement est incorrect :

 Citron Air 32 45, contactez Paris 132, 0.
 Paris 133, 0, Citron Air 32 45.
 Négatif, Citron Air 32 45, Paris 132, 0.
 Paris 132, 0, Citron Air 32 45, au revoir.

 Citron Air 3 2 4 5, contact Paris 1 3 2, 0.
 Paris 1 3 3, 0, Citron Air 3 2 4 5.
 Negative, Citron Air 3 2 4 5, Paris 1 3 2, 0.
 Paris 1 3 2, 0, Citron Air 3 2 4 5, good day.

 Citron Air 32 45, transpondeur 54 23, H_A_P 10 51.
 Roger.
 Citron Air 32 45, collationnez.
 Transpondeur 54 23, H_A_P 10 51, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, squawk 5 4 2 3, expected approach time 1 0 5 1.
 Roger.
 Citron Air 3 2 4 5, read back.
 Squawking 5 4 2 3, expected approach time 1 0 5 1, Citron Air 3 2 4 5.

CHAPITRE 3

DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN VOL

3 - A - PRÉVOL

3 - A1 - GÉNÉRALITÉS

E XPRESSIONS

✈ Demandons paramètres pour le départ
Requesting departure information

🎧 Il est 10 heures 22
Time 1022

✈ Demandons heure exacte
Requesting time check

🎧 Niveau de transition 50
Transition level 50

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

E XEMPLE

✈ Saint-Ex Prévol, Citron Air 32 45, demandons paramètres pour le départ.

🎧 Citron Air 32 45, piste 36 droite, vent 240 degrés 10 nœuds, visibilité 5 kilomètres, température 16, point de rosée 14, Q_N_H 1020, Q_F_E 1009, niveau de transition 50, il est 10 heures 22.

✈ Piste 36 droite, Q_N_H 1020, Citron Air 32 45.

✈ Saint-Ex Delivery, Citron Air 32 45, requesting departure information.

🎧 Citron Air 32 45, runway 36 right, wind 240 degrees 10 knots, visibility 5 kilometres, temperature 16, dew point 14, Q_N_H 1020, Q_F_E 1009, transition level 50, time 1022.

✈ Runway 36 right, Q_N_H 1020, Citron Air 32 45.

3 - A - PRÉVOL

3 - A2a - MISE EN ROUTE - CLAIRANCE INITIALE - SID

E XPRESSIONS

✈ Demandons mise en route
Requesting start-up

🎧 Mise en route approuvée
Start-up approved

🎧 Mise en route approuvée
C_T_O_T 0 9 30
Start-up approved
C_TOT 0 9 30

🎧 Prévoyez mise en route 15 0 5
Expect start-up time 1 5 0 5

🎧 Prévoyez envol 10 10
Expect airborne time 1 0 1 0

E XEMPLE n°1

✈ Mérygnac Prévol, Citron Air 32 45, en D 8, demandons mise en route pour Lyon, information L.

🎧 Citron Air 32 45, mise en route approuvée, C_T_O_T 12 50, départ Sauveterre 3 A, niveau 1 1 0, transpondeur 23 20.

✈ Roger, mise en route approuvée, C_T_O_T 12 50, Sauveterre 3 A, niveau 1 1 0, transpondeur 23 20, Citron Air 32 45.

🎧 Citron Air 32 45, correct, rappelez prêt pour repoussage sur Mérygnac Sol 121, 9.

✈ Mérygnac Delivery, Citron Air 3 2 4 5, stand D 8, requesting start-up, destination Lyon, information L.

🎧 Citron Air 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, Citron Air 3 2 4 5.

🎧 Citron Air 3 2 4 5, correct, report ready for push-back with Mérygnac Ground 1 2 1, 9.

3 - A - PRÉVOL

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

XEMPLE n°2

 Saint-Étienne Tour, Citron Air 32 45, demandons mise en route.

 Citron Air 32 45, prévoyez mise en route 18 10 cause trafic à l'arrivée.

 Saint-Etienne Tower, Citron Air 3 2 4 5, requesting start-up.


 Citron Air 3 2 4 5, expect start-up time 1 8 1 0 due inbound traffic.

3 - B - CIRCULATION AU SOL

3 - B1 - REPOUSSAGE

XPRESSIONS


 Demandons repoussage
Requesting push-back

 Repoussage approuvé
Push-back approved

 Repoussage approuvé en fonction de...
... push-back approved accordingly


 Repoussage au moteur
Power back

XEMPLE

 **Mérignac Sol, Citron Air 32 45, demandons repoussage.**

 **Citron Air 32 45, repoussage approuvé en fonction du Boeing 7 37 passant derrière vous.**

 *Mérignac Ground, Citron Air 3 2 4 5, requesting push-back.*


 *Citron Air 3 2 4 5, Boeing 7 37 taxiing behind you, push-back approved accordingly.*


3 - B - CIRCULATION AU SOL

3 - B2a - ROULAGE


XPRESSIONS


 Demandons roulage
Requesting taxi


 Roulez point d'arrêt piste 27
Taxi holding point runway 27


 Roulons point d'arrêt piste 27
Taxiing holding point runway 27

 Tournez deuxième taxiway gauche
Turn second left


 Roulez via A 3
Taxi via A 3

 Roulons via taxiway A 3
Taxiing via taxiway A 3

 Roulez via piste 29
Taxi via runway 29


 Roulons via piste 29
Taxiing via runway 29

 Suivez
Follow


 Roulez avec précaution
Taxi with caution


 Accélérez le roulage
Expedite taxi

 Ralentissez
Taxi slower

 Placez-vous sur l'aire d'attente
Taxi onto holding bay

 Roulez parking
Taxi apron

 Remontez piste 27
Backtrack runway 27







 Remontons piste 27
Backtracking runway 27

3 - B - CIRCULATION AU SOL

3 - B2b - ROULAGE

XEMPLE

Cas d'un vol IFR

-  Citron Air 32 45, demandons roulage.
 -  Citron Air 32 45, laissez passer l'Airbus d'Air France venant de votre droite, roulez point d'arrêt piste 27 via B Z.
 -  Airbus en vue, laissons le passage, roulons point d'arrêt piste 27 via B Z, Citron Air 32 45.
-
-  Citron Air 3 2 4 5, requesting taxi.
 -  Citron Air 3 2 4 5, give way to Air France Airbus coming from your right, taxi holding point runway 2 7 via B Z.
 -  Airbus in sight, giving way, taxiing holding point runway 2 7 via B Z, Citron Air 3 2 4 5.

Cas d'un vol VFR

-  Etampes tour, F B X, bonjour.
 -  F B X, Etampes tour, bonjour,
 -  F B G B X, T B .10, parking club, demandons consignes roulage pour vol à destination de Guéret avec information B
 -  F B X, roulez aire d'attente 24 et appelez prêt.
 -  Roulons aire d'attente 24 et rappelons prêt, F B X.
-
-  Etampes tower, F B X, good day.
 -  F B X, Etampes tower, good day,
 -  F B G B X, T B .10, club apron, requesting taxi clearance flight to Guéret with information B
 -  F B X, taxi holding area 2 4 and report ready.
 -  Taxiing holding area 2 4 and will report ready, F B X.

3 - B - CIRCULATION AU SOL

3 - B3 - MAINTIEN DE POSITION

EXPRESSIONS

a) Cas général



Maintenez position
Hold position



Maintenons position
Holding position



Maintenez position avant la
prochaine intersection
*Hold position before next
intersection*



Maintenons position avant la
prochaine intersection
*Holding position before next
intersection*

EXEMPLE



Citron Air 32 45, maintenez position avant la prochaine intersection pour
laisser passer l'Airbus 321.



Maintenons position avant la prochaine intersection, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, hold position before next intersection to give way to the
Airbus 3 2 1.



Holding position before next intersection, Citron Air 3 2 4 5.

b) Avant une piste

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



Maintenez point d'arrêt C1
Maintain holding point C1



Maintenons point d'arrêt C1
Maintaining holding point C1

OU

OU



Maintenez point d'arrêt piste 27
Maintain holding point runway 27



Maintenons point d'arrêt piste 27
*Maintaining holding point
runway 27*

3 - B - CIRCULATION AU SOL

3 - B4 - TRAVERSÉE DE PISTE

E XPRESSIONS

✈ Demandons à traverser piste 36 gauche
Requesting to cross runway 3 6 left

🎧 Traversez piste 36 gauche
Cross runway 3 6 left

✈ Traversons piste 36 gauche
Crossing runway 3 6 left

🎧 Accélérez traversée piste 36 gauche
Expedite crossing runway 3 6 left

✈ Accélérons traversée piste 36 gauche
Expediting crossing runway 3 6 left

E XEMPLE

🎧 Citron Air 32 45, accélérez traversée piste 36 gauche, trafic D_C 10, 4 nautiques en finale, rappelez piste dégagée.

✈ Accélérons traversée piste 36 gauche, rappellerons piste dégagée, Citron Air 32 45.

🎧 Citron Air 3 2 4 5, expedite crossing runway 3 6 left, traffic D_C 10, 4 miles on final, report runway vacated.

✈ Expediting crossing runway 3 6 left, will report runway vacated, Citron Air 3 2 4 5.

3 - B - CIRCULATION AU SOL

3 - B5 - TRACTAGE

E XPRESSIONS



Tractage approuvé
Tow approved



Demandons tractage
Requesting tow



Tractons
Towing



Tractage approuvé via A 5
Tow approved via A 5



Tractons via A 5
Towing via A 5

E XEMPLE



Saint-Ex Sol, bonjour, F G E.



F G E, j'écoute.



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



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



Tractons via taxiway I E, F G E.



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



F G E, pass your message.



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



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



Towing via I E, F G E.

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

3 - C1a - PRÉPARATIFS AU DÉPART

XPRESSIONS



Rappelez prêt au départ
Report 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 deux minutes ?
*Are you ready for departure
within two minutes ?*



Demandons un départ à partir du
taxiway B 1, quelle est la distance
disponible ?

*Requesting departure from taxiway
B 1, say distance available.*



Affirme, 1800 mètres disponibles,
roulez point d'arrêt taxiway B 1.
*Affirm, 1 8 0 0 metres available,
taxi holding point taxiway B 1.*

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

3 - C1b - PRÉPARATIFS AU DÉPART

XEMPLE



Citron Air 32 45, êtes-vous prêt pour un départ dans moins de deux minutes ?



Négatif, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, say if ready for departure within two minutes.



Negative, Citron Air 3 2 4 5.

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

3 - C2a - ALIGNEMENT

E XPRESSIONS



Alignez-vous piste 33 droite et attendez.
Line up runway 3 3 right and wait.



Nous alignons piste 33 droite et attendons.
Lining up runway 3 3 right and waiting.



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



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



Alignez-vous piste 23 et attendez, trafic au départ piste sécante.
Line up runway 2 3 and wait, traffic departing intersecting runway.



Nous alignons piste 23 et attendons.
Lining up runway 2 3 and waiting.

E XEMPLE n°1



Citron Air 32 45, alignez-vous piste 33 gauche et attendez, finale en cours piste parallèle.



Nous alignons piste 33 gauche et attendons, Citron Air 32 45.



Citron Air 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, Citron Air 3 2 4 5.

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

3 - C2b - ALIGNEMENT

E XEMPLE n°2



Citron Air 32 45, acceptez-vous un départ à partir de la voie S 3 ?
1800 mètres disponibles.



Affirme, Citron Air 32 45.



Citron Air 32 45, alignez-vous piste 27 à partir de la voie S 3 et attendez.



Nous alignons piste 27 à partir de la voie S 3 et attendons, Citron Air 32 45



Citron Air 3 2 4 5, can you accept departure from taxiway S 3 ?
1800 metres available.



Affirm, Citron Air 3 2 4 5



Citron Air 3 2 4 5, line up runway 27 from taxiway S 3 and wait.




Lining up runway 27 from S 3 and waiting, Citron Air 3 2 4 5.


3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE


3 - C2c - MULTIALIGNEMENT


E XEMPLE n°1

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

 Citron Air 32 45, alignez vous piste 26 droite, voie W 9, numéro deux derrière un Boeing 737 intersection W Z.


 Citron Air 32 45, nous alignons piste 26 droite, voie W 9, numéro deux derrière un Boeing 737 intersection W Z.


 Citron Air 3 2 4 5, line-up runway 2 6 right, taxiway W 9, number two behind a Boeing Z 3 Z intersection W Z.


 Citron Air 3 2 4 5, lining up runway 2 6 right, taxiway W 9, number two behind a Boeing Z 3 Z intersection W Z.

E XEMPLE n°2


- L'avion aligné au seuil de piste (Citron Air 50 32) attend qu'un autre avion (Citron Air 32 45) s'aligne depuis une intersection.


 Citron Air 32 45, alignez vous piste 26 droite, intersection W Z, numéro un devant un Boeing 737 au seuil de piste.


 Citron Air 32 45, nous alignons piste 26 droite, intersection W Z, numéro un devant un Boeing 737 au seuil de piste.

 Citron Air 50 32, un Airbus 3 20 au départ devant vous, intersection W Z.

 Citron Air 50 32, Airbus 3 20 en vue.

 Citron Air 3 2 4 5, line-up runway 2 6 right, intersection W Z, number one before a Boeing Z 3 Z at threshold

 Citron Air 3 2 4 5, lining up runway 2 6 right, intersection W Z, number one before a Boeing Z 3 Z at threshold.

 Citron Air 50 32, Airbus 3 20 departing before you, intersection W Z.

 Citron Air 50 32, Airbus 3 20 in sight.

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

3 - C3 - ALIGNEMENT CONDITIONNEL

EMPLOI

- Utilisé pour délivrer une clairance avec mentions conditionnelles

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

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

P I L O T E

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

PHRASÉOLOGIE DE BASE :

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

 Citron Air 32 45, A_T_R en finale, rappelez en vue.


 A_T_R en vue, Citron Air 32 45.

 Citron Air 32 45, derrière A_T_R en finale, alignez-vous piste 33 droite et attendez derrière.

 Derrière A_T_R en finale, nous alignerons piste 33 droite et attendrons, Citron Air 32 45.

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

 A_T_R in sight, Citron Air 3 2 4 5.


 Citron Air 3 2 4 5, behind A_T_R on final, line up runway 3 3 right and wait behind


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

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

 Citron Air 32 45, A320 au départ du seuil, rappelez en vue.


 A320 en vue, Citron Air 32 45.


 Citron Air 32 45, derrière A320 au départ, alignez-vous piste 33 droite et attendez derrière.

 Derrière A320 au départ, nous alignerons piste 33 droite et attendrons, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, A 3 2 0 departing from threshold, report in sight.

 A 3 2 0 in sight, Citron Air 3 2 4 5.


 Citron Air 3 2 4 5, behind A 3 2 0 departing, line up runway 3 3 right and wait behind.


 Behind A 3 2 0 departing, will line up runway 3 3 right and wait, Citron Air 3 2 4 5.


3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE


3 - C4 - AUTORISATION DE DÉCOLLAGE

E XPRESSIONS

 Autorisé décollage piste 27, vent 280 degrés 10 nœuds
*Cleared for take-off, runway 27,
wind 280 degrees 10 knots*

 Autorisé décollage piste 27
Cleared for take-off runway 27


 Alignez-vous piste 27,
autorisé décollage,
vent 280 degrés 10 nœuds
*Line up runway 27,
cleared for take-off,
wind 280 degrees 10 knots*

 Nous alignons piste 27 et autorisé
décollage
*Lining up runway 27 and cleared
for take-off*

E XEMPLE

 Citron Air 32 45, êtes-vous prêt pour un départ immédiat ?


 Affirme, Citron Air 32 45.

 Citron Air 32 45, alignez-vous piste 0 5 gauche, autorisé décollage immédiat,
vent 0 60 degrés 10 nœuds.

 Nous alignons piste 0 5 gauche et autorisé décollage, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, say if ready for immediate departure.

 Affirm, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 3 2 4 5, line up runway 0 5 left, cleared for immediate take-off,
wind 0 60 degrees, 10 knots.

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

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

3 - C5a - SITUATIONS PARTICULIÈRES

XPRESSIONS

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



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



Maintenons position

Holding position



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



Autorisé décollage

Cleared for take-off



Dégageons
Vacating

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



Immédiatement, stoppez immédiatement
Immediately, stop immediately



Stoppons immédiatement
Stopping immediately

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




Interrompons décollage
Aborting take-off


3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE


3 - C5b - SITUATIONS PARTICULIÈRES

E XEMPLES

 Citron Air 32 45, maintenez position, stoppez le décollage, je répète, stoppez le décollage, A_T_R en remise des gaz.


 *Maintenons position, Citron Air 32 45.*

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

 *Holding position, Citron Air 3 2 4 5.*

 Citron Air 32 45, immédiatement, stoppez immédiatement, un véhicule sur la piste.

 *Stoppons immédiatement, Citron Air 32 45.*

 Citron Air 3 2 4 5, immediately, stop immediately, vehicle on runway.

 *Stopping immediately, Citron Air 3 2 4 5*

3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

3 - C6 - APRÈS LE DÉCOLLAGE

E XPRESSIONS

✈ Demandons virage à droite
Requesting right turn

🎧 Virage à droite approuvé
Right turn approved

🎧 Négatif
Negative

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

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

🎧 Continuez dans l'axe de piste
Continue on runway extended centreline

✈ Continuons dans l'axe de piste
Continuing on runway extended centreline

E XEMPLE

✈ Demandons direct "ATN", Citron Air 32 45.

🎧 Citron Air 32 45, passant 2500 pieds dans l'axe de piste, direct "ATN".

✈ Passant 2500 pieds dans l'axe de piste, direct "ATN", Citron Air 32 45.

✈ Requesting direct "ATN", Citron Air 3 2 4 5.

🎧 Citron Air 3 2 4 5, after passing 2500 feet on runway track, direct "ATN".

✈ After passing 2500 feet on runway track, direct "ATN", Citron Air 3 2 4 5.

3 - D - DÉPARTS OMNIDIRECTIONNELS

EMPLOI

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

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R


- Il délivre une clearance conforme aux publications.

P I L O T E

PHRASÉOLOGIE DE BASE :

 Citron Air 32 45, départ omnidirectionnel piste 28 , à 800 pieds tournez à droite cap 3 10, en montée vers 3000 pieds Q_N_H.

✈ **Départ omnidirectionnel piste 28 , à 800 pieds tournons à droite cap 3 10, en montée vers 3000 pieds Q_N_H, Citron Air 32 45.**

 Citron Air 3 2 4 5, multidirectional departure runway 2 8 , at 800 feet turn right heading 3 1 0, climb 3000 feet Q_N_H.

✈ **Multidirectional departure runway 2 8, at 800 feet turning right heading 3 1 0, climb 3000 feet Q_N_H, Citron Air 3 2 4 5.**

 Citron Air 32 45, départ omnidirectionnel piste 28 puis direct "GAI" niveau 100.

✈ **Départ omnidirectionnel piste 28 puis direct "GAI" niveau 100, Citron Air 32 45.**

 Citron Air 3 2 4 5, multidirectional departure runway 2 8 then direct "GAI" level 100.

✈ **Multidirectional departure runway 2 8 then direct "GAI" level 100, Citron Air 3 2 4 5.**



3 - E - MONTÉE

3 - E1 - CLAIRANCE DE MONTÉE

XPRESSIONS



Montez niveau 1 1 0
Climb level 1 1 0



Montons niveau 1 1 0
Climbing level 1 1 0

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



Montez niveau 9 0,
expédiez à travers niveau 6 0
*Climb level 9 0,
expedite until passing level 6 0*



Montons niveau 9 0,
expédions à travers niveau 6 0
*Climbing level 9 0,
expediting until passing level 6 0*

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



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



Demandons niveau 3 3 0
Requesting level 3 3 0



Montons niveau 2 9 0
Climbing level 2 9 0

3 - E - MONTÉE

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

E MPLOI

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

C ONDITIONS D'UTILISATION

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

A CTIONS


C O N T R Ô L E U R

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


P I L O T E

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

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Citron Air 32 45, montez niveau 2 6 0, passez AMIRO plus haut que niveau 1 8 0.

 Montons niveau 2 6 0, passerons AMIRO plus haut que niveau 1 8 0, Citron Air 32 45.

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

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


 Citron Air 32 45, montez niveau 1 4 0, soyez stable avant "CIV".


 Montons niveau 1 4 0, serons stable avant "CIV", Citron Air 32 45.

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

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

 Citron Air 32 45, descendez niveau 1 8 0, passez "CMB" plus bas que niveau 200.

 Descendons niveau 1 8 0, passerons "CMB" plus bas que niveau 200, Citron Air 32 45.

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

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

3 - E - MONTÉE

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

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

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

HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE



Citron Air 32 45, montez niveau 9 0, soyez stable avant 26 D_M_E vers "CRL".



Montons niveau 9 0, serons stable avant 26 D_M_E vers "CRL",
Citron Air 32 45.



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



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



Citron Air 32 45, descendez niveau 200, soyez plus bas que niveau 2 5 0 dans deux minutes.



Descendons niveau 200, serons plus bas que niveau 2 5 0 dans deux minutes,
Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, descend level 200, pass below level 2 5 0 within two minutes.



Descending level 200, will pass below level 2 5 0 within two minutes,
Citron Air 3 2 4 5.

3 - E - MONTÉE

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


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

HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE


 Citron Air 32 45, descendez niveau 1 4 0, soyez stable avant "CIV".


 Négatif, niveau 1 6 0 possible avant "CIV", Citron Air 32 45.


 Citron Air 32 45, descendez niveau 1 8 0.

 Descendons niveau 1 8 0, Citron Air 32 45.

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

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


 Citron Air 3 2 4 5, descend level 1 8 0


 Descending level 1 8 0, Citron Air 3 2 4 5.

3 - E - MONTÉE


3 - E2d - CONTRAINTES DE NIVEAU


EXPRESSIONS


 Quel est votre taux de montée ?
Say rate of climb


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


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


 Stoppez la montée niveau 9 0
Stop climb level 9 0

 Stoppons montée niveau 9 0
Stopping climb level 9 0

 Montez niveau 1 1 0, taux 1500
pieds à la minute maximum
*Climb level 1 1 0, rate 1500 feet
per minute maximum*

 Montons niveau 1 1 0, taux
inférieur à 1500 pieds à la minute
*Climbing level 1 1 0, rate 1500 feet
per minute maximum*

 Descendez niveau 9 0, taux
supérieur à 1500 pieds à la minute
*Descend level 9 0, rate 1500 feet
per minute minimum*

 Descendons niveau 9 0, taux de
1500 pieds à la minute minimum.
*Descending level 9 0, rate 1500
feet per minute minimum*

XPRESSIONS



Confirmez homologué R_V_S_M ?
Say if 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
RVSM, maintenez niveau 2 8 0
*Unable clearance into R_V_S_M
airspace, maintain level 2 8 0*



Maintenons niveau 2 8 0
Maintaining level 2 8 0

3 - F - CROISIÈRE

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

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) débute par les termes **"route/route"** ou **"direct/direct"** qui ne s'emploient que si l'aéronef est déjà sur une route.
- Dans une série de points alignés, seuls ceux réputés utiles à la description de la route seront énoncés.
- Lorsque les termes **"route/route"** et **"direct/direct"** sont tous deux contenus dans une clairance de route, ils ne sont jamais juxtaposés.
- Si nécessaire, le terme **"puis/then"** est employé pour marquer la transition entre plusieurs tronçons de route.

ACTIONS

CONTRÔLEUR

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

P I L O T E


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


PHRASÉOLOGIE DE BASE

- Si l'aéronef est sur une route :

 Citron Air 32 45, route Upper B 25.

 Upper B 25, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, route Upper B 2 5

 Upper B 2 5, Citron Air 3 2 4 5.


 Citron Air 32 45, route TIBOT, "LSA", "ATN".

 TIBOT, "LSA", "ATN", Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, route TIBOT, "LSA", "ATN".

 TIBOT, "LSA", "ATN", Citron Air 3 2 4 5

 Citron Air 32 45, route TIBOT, "LSA", Upper A 2.

 TIBOT, "LSA", Upper A 2, Citron Air 32 45.


 Citron Air 3 2 4 5, route TIBOT, "LSA", Upper A 2

 TIBOT, "LSA", Upper A 2, Citron Air 3 2 4 5

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

 Citron Air 32 45, direct "LSA", puis "ATN".

 Direct "LSA", puis "ATN", Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, direct "LSA", then "ATN".

 Direct "LSA", then "ATN", Citron Air 3 2 4 5.

3 - F - CROISIÈRE

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

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

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

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

 Citron Air 32 45, route "DGN", direct "LSA", puis Upper A 2.

 "DGN", direct "LSA", puis Upper A 2, Citron Air 32 45.


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

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

 Citron Air 32 45, route "DGN", direct "LSA", puis "ATN".

 "DGN", direct "LSA", puis "ATN", Citron Air 32 45.

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

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

 Citron Air 32 45, direct "LSA", puis direct "BRY".

 Direct "LSA", puis direct "BRY", Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, direct "LSA", then direct "BRY".

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

3 - F - CROISIÈRE

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

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

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE



Citron Air 32 45, Upper B 25, "LSA" survol obligatoire, puis "ATN".



Upper B 25, "LSA" survol obligatoire, puis "ATN", Citron Air 32 45.



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



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

3 - F - CROISIÈRE

3 - F2a - 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

C O N T R Ô L E U R

- Il décrit la nouvelle route.

P I L O T E


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

HRASÉOLOGIE DE BASE

Modification à l'initiative du contrôle

 Citron Air 32 45, changement de route, "LCA", GUERE, "LMG", cause activité militaire.

 "LCA", GUERE, "LMG", Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, route amendment, "LCA", GUERE, "LMG", due military activity.

 "LCA", GUERE, "LMG", Citron Air 3 2 4 5.

Modification à la demande du pilote


 Marseille, Citron Air 32 45, demandons changement de route via "SPR", "EPL".


 Citron Air 32 45, stand by.

puis


 Citron Air 32 45, négatif pour changement de route, cause régulation de trafic.

 Roger, Citron Air 32 45.

 Marseille, Citron Air 3 2 4 5, requesting route amendment via "SPR", "EPL".

 Citron Air 3 2 4 5, stand by.

puis

 Citron Air 3 2 4 5, negative for route amendment, due flow control.

 Roger, Citron Air 3 2 4 5

3 - F - CROISIÈRE

3 - F2b - MODIFICATION DE ROUTE EN COURS DE VOL

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

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

✈ **Bordeaux, Citron Air 32 45, demandons nouvelle destination Saint-Nazaire, L F R Z, cause compagnie.**

🎧 **Citron Air 32 45, stand by.**

puis

🎧 **Citron Air 32 45, nouvelle destination Saint-Nazaire, tournez à gauche direct "CGC", puis "NTS", M I.**

✈ **Tournons à gauche direct "CGC", puis "NTS", M I, Citron Air 32 45.**

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

🎧 **Citron Air 3 2 4 5, stand by.**

puis

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

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

3 - F - CROISIÈRE

3 - F3 - ROUTES PARALLÈLES OFFSET

E MPLOI

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

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Applicable dans le cadre d'utilisation de la navigation de surface de base (B-RNAV).
- Applicable uniquement sur des segments "en route", hors rejointe d'une STAR ou d'un circuit d'attente et hors changement de direction supérieur à 90 degrés.
- Applicable lorsque le service radar est assuré.
- L'espacement minimal entre la route offset et la route ATS de référence correspond à la norme d'espacement radar en vigueur.

A CTIONS

C O N T R Ô L E U R


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


P I L O T E


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

(RNP : Required Navigation Performance)

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Citron Air 32 45, tournez à droite et suivez route parallèle offset, 10 nautiques à droite de l'Upper M 731.

 Tournons à droite et suivons route parallèle offset, 10 nautiques droite de l'Upper M 731, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, turn right and fly parallel track offset, 1 0 miles right of Upper M Z 3 1.

 Turning right and flying parallel track offset, 1 0 miles right of Upper M Z 3 1, Citron Air 3 2 4 5.










3 - F - CROISIÈRE

3 - F4 - COMPTE RENDU DE POSITION

XPRESSIONS

✈ MERLU à 12, niveau 100,
"AJO" estimé à 42
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 45 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" ?
Say D_M_E distance from "AJO"
-  Rappelez travers aérodrome de Castelnaudary
Report abeam Castelnaudary airfield

3 - F - CROISIÈRE

3 - F5a - INFORMATION DE TRAFIC

E MPLOI

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

C ONDITIONS D'UTILISATION

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

A CTIONS


CONTRÔLEUR

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

P I L O T E

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

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Citron Air 32 45, trafic 11 heures, 4 nautiques, gauche vers droite, Airbus heavy, 1000 pieds plus haut.

 Roger, Citron Air 32 45.

dès acquisition visuelle

 Airbus en vue, 1000 pieds plus haut, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, traffic 11 o'clock, 4 miles, left to right, heavy Airbus, 1000 feet above.

 Roger, Citron Air 3 2 4 5.

dès acquisition visuelle

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

3 - F - CROISIÈRE

3 - F5b - INFORMATION DE TRAFIC

XPRESSIONS

 Quelles sont vos conditions de vol ?
Say flight conditions.

a) Position :

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

 Trafic devant
Traffic ahead

 Trafic précédant
Traffic preceding

 Trafic derrière
Traffic behind

 Trafic suivant
Traffic following

3 - F - CROISIÈRE

3 - F5c - INFORMATION DE TRAFIC

XPRESSIONS

b) Mouvement relatif



Route parallèle

Parallel track



Route parallèle offset

Parallel track offset



Convergent

Closing



Divergent

Diverging



Sens opposé

Opposite direction



Même sens

Same direction



En dépassement

Overtaking



Route nord

Northbound

3 - F - CROISIÈRE


3 - F5d - INFORMATION DE TRAFIC


XPRESSIONS

c) Type d'appareil et autres renseignements


 Airbus heavy
Heavy Airbus

 rapide
fast moving

 lent
slow moving


 non identifié
not identified

d) Altitude relative

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

 2000 pieds plus bas en montée
2000 feet below climbing


 Même niveau
Same level

 A travers votre niveau
Through your level

3 - F - CROISIÈRE

3 - F5e - INFORMATION DE TRAFIC

XEMPLES

 **F B X**, trafic nord-est de votre position, 12 nautiques, de AMFOU vers SINRA, M_D 80, 2000 pieds plus haut, en descente à travers votre niveau.

 **Roger, F B X.**

 **F B X**, traffic north-east of your position, 12 miles, from AMFOU to SINRA, M_D 80, 2000 feet above, descending through your level.

 **Roger, F B X.**

 **F B X**, trafic route "HHN" "TAF", A_T_R 72, 1000 pieds plus haut.

 **Roger, F B X.**

 **F B X**, traffic route "HHN" "TAF", A_T_R 72, 1000 feet above.

 **Roger, F B X.**

3 - F - CROISIÈRE

3 - F6a - CLAIRANCE DE SÉPARATION À VUE

E MPLOI

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

C ONDITIONS D'UTILISATION

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

A CTIONS

CONTRÔLEUR

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

P I L O T E

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

PHRASÉOLOGIE DE BASE

✈ **Bordeaux, Citron Air 32 45, demandons séparation à vue avec Boeing 737, 10 heures, plus haut.**

🎧 **Citron Air 32 45, je vous rappelle.**

🎧 **Orange Air 12 34, acceptez-vous croisement à vue avec trafic, 2 heures, 6 nautiques, droite vers gauche, Airbus, 1000 pieds plus bas ?**

✈ **Affirme, Orange Air 12 34.**

🎧 **Citron Air 32 45, gardez le trafic en vue et montez niveau 90.**

✈ **Gardons le trafic en vue et montons niveau 90, Citron Air 32 45.**

✈ *Bordeaux, Citron Air 3 2 4 5, requesting visual separation with B 7 3 7, 10 o'clock, above.*

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

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

✈ *Affirm, Orange Air 1 2 3 4.*

🎧 *Citron Air 3 2 4 5, keep traffic in sight and climb level 9 0.*

✈ *Keeping traffic in sight and climbing level 9 0, Citron Air 3 2 4 5.*

3 - F - CROISIÈRE


3 - F6b - CLAIRANCE DE SÉPARATION À VUE

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

HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

 Bordeaux, Citron Air 32 45, demandons séparation à vue avec trafic, 2 heures, Airbus, plus haut.

 Citron Air 32 45, négatif, maintenez niveau 80.

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

 Citron Air 3 2 4 5, negative, maintain level 8 0.

3 - F - CROISIÈRE

3 - F7 - ACCEPTATION OU REFUS DU CONTRÔLEUR

EMPLOI

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

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

- 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.

P I L O T E

- Il est souhaitable qu'il explicite sa demande.

HRASÉOLOGIE DE BASE


Acceptation du contrôleur

✈ **Marseille, Citron Air 32 45, demandons direct "ATN".**

 **Citron Air 32 45, direct "ATN" approuvé.**

✈ **Direct "ATN", Citron Air 32 45.**

✈ *Marseille, Citron Air 3 2 4 5, requesting direct "ATN".*


 *Citron Air 3 2 4 5, direct "ATN" approved.*

✈ *Direct "ATN", Citron Air 3 2 4 5.*

✈ **Marseille, Citron Air 32 45, demandons 30 degrés droite pendant 15 nautiques pour évitement météo.**

 **Citron Air 32 45, 30 degrés droite pendant 15 nautiques approuvé.**

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

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


Refus du contrôleur

✈ **Marseille, Citron Air 32 45, demandons niveau 2 6 0, cause turbulence.**

 **Citron Air 32 45, négatif, maintenez niveau 2 8 0, trafic opposé, croisement dans 3 minutes.**

✈ **Maintenons niveau 2 8 0, Citron Air 32 45.**

✈ *Marseille, Citron Air 3 2 4 5, requesting level 2 6 0 due turbulence.*

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

✈ *Maintaining level 2 8 0, Citron Air 3 2 4 5.*

3 - F - CROISIÈRE

3 - F8 - PASSAGE D'UN VOL IFR CONTRÔLÉ DANS UN ESPACE AÉRIEN NON CONTRÔLÉ À LA DEMANDE DU PILOTE

E MPLOI

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

C ONDITIONS 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.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- 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 environnement non radar, il demande l'heure estimée au point d'entrée dans l'espace aérien contrôlé.

P I L O T E

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


HRASÉOLOGIE DE BASE


 Bordeaux, Citron Air 32 45, passons "LMG" niveau 1 1 0, demandons direct "MEN".

 Citron Air 32 45, vous allez quitter temporairement l'espace aérien contrôlé, présentez vous à "MEN", niveau 1 1 0.

 Roger, "MEN" niveau 1 1 0, Citron Air 32 45.

 Bordeaux, Citron Air 3 2 4 5, crossing "LMG" level 1 1 0, requesting direct "MEN".

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

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

3 - F - CROISIÈRE

3 - F9 - CLAIRANCE INITIALE DÉLIVRÉE À UN IFR EN VOL

E MPLOI

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

C ONDITIONS D'UTILISATION

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

A CTIONS


CONTRÔLEUR

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


P I L O T E


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


HRASÉOLOGIE DE BASE

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

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


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

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

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

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

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

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

3 - F - CROISIÈRE

3 - F10a - 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

C O N T R Ô L E U R

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


P I L O T E

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

HRASÉOLOGIE DE BASE


Espace de classe E ou G.

✈ *Marseille, F B X, annulons I F R, heure estimée d'arrivée Montpellier 15 55.*

 *F B X, I F R annulé à 15 40, vous êtes maintenant V F R avec plan de vol, Montpellier 15 55, transpondeur 70 0 2, information de vol disponible sur 124, 5.*

✈ *Transpondeur 70 0 2, 124, 5, F B X, au revoir.*

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

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

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

3 - F - CROISIÈRE

3 - F10b - ANNULATION IFR EN VOL


- 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.

HRASÉOLOGIE DE BASE

Espace de classe C ou D

✈ *Marseille, F B X, annulons I F R, heure estimée d'arrivée Montpellier 15 55.*


 *F B X, I F R annulé à 15 40, vous êtes maintenant V F R avec plan de vol, Montpellier 15 55, transpondeur 70 0 2, quelles sont vos intentions ?*

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

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

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

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

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

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

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

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

3 - F - CROISIÈRE

3 - F11 - CLÔTURE DU PLAN DE VOL PENDANT LE VOL

E MPLOI

- Clôture du plan de vol VFR pendant le vol.

C ONDITIONS D'UTILISATION

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

A CTIONS

CONTRÔLEUR

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


P I L O T E

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

HRASÉOLOGIE DE BASE

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

 F B X, plan de vol clôturé.

 Marseille, F B X, crossing "STP", closing flight plan.

 F B X, flight plan closed.

3 - G - DESCENTE

3 - G1a - CLAIRANCE DE DESCENTE

E MPLOI

- Utilisée pour délivrer une clairance de descente.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Selon le cas, le début de la clairance de descente est exécuté :
 - sans délai,
 - à l'initiative du pilote.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

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

P I L O T E


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

HRASÉOLOGIE DE BASE

La descente est exécutée sans délai

 Citron Air 32 45, descendez niveau 2 5 0.


 Descendons niveau 2 5 0, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, descend level 2 5 0.


 Descending level 2 5 0, Citron Air 3 2 4 5.

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

 Citron Air 32 45, quand vous êtes prêt, descendez niveau 2 5 0.


 Quand prêts, descendrons niveau 2 5 0, Citron Air 32 45.

puis

 Paris, Citron Air 32 45, libérons niveau 3 1 0 en descente niveau 2 5 0.

 Citron Air 32 45, roger.

 Citron Air 3 2 4 5, when ready, descend level 2 5 0.

 Will descend level 2 5 0 when ready, Citron Air 3 2 4 5

puis

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

 Citron Air 3 2 4 5, roger.

3 - G - DESCENTE

3 - G1b - CLAIRANCE DE DESCENTE

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

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE



Citron Air 32 45, descendez niveau 5 0, expédiez à travers niveau 7 0.



Descendons niveau 5 0, expédions à travers niveau 7 0, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, descend level 5 0, expedite until passing level 7 0.



Descending level 5 0, expediting until passing level 7 0, Citron Air 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE

3 - G2a - CLAIRANCE DE ROUTE INCLUANT UNE STAR

E MPLOI

- Clairance de route incluant une STAR.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Les informations de niveaux et de vitesses définies dans une STAR ont uniquement pour but de permettre au pilote de prévoir un profil de descente probable.

A CTIONS


CONTRÔLEUR


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

P I L O T E

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


HRASÉOLOGIE DE BASE

 Paris, bonjour, Citron Air 32 45, niveau 2 6 0, direct TERNI.

 Citron Air 32 45, bonjour, identifié radar , direct TERNI,
puis arrivée Chartres 1 W.

 Direct TERNI, puis arrivée Chartres 1 W, Citron Air 32 45.

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

 Citron Air 3 2 4 5, good morning, radar identified, direct TERNI,
then Chartres 1 W arrival.

 Direct TERNI, then Chartres 1 W arrival, Citron Air 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE

3 - G2b - CLAIRANCE DE ROUTE INCLUANT UNE STAR

- Afin de raccourcir la trajectoire, le contrôleur donne une clairance pour rejoindre la STAR à un point défini sur celle-ci.

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE



Citron Air 32 45, direct MASSU pour intercepter arrivée Chartres 1 W.



Direct MASSU, arrivée Chartres 1 W, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, direct MASSU to intercept Chartres 1 W arrival.



Direct MASSU, Chartres 1 W arrival, Citron Air 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE

3 - G3a - 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

C O N T R Ô L E U R

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

P I L O T E

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

PHRASÉOLOGIE DE BASE



Citron Air 32 45, vitesse 280 nœuds pour séquençement.



280 nœuds, Citron Air 32 45.



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



2 8 0 knots, Citron Air 3 2 4 5.



Citron Air 32 45, mach 72 pour séquençement.



Mach 72, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, mach 7 2 for sequencing.



Mach 7 2, Citron Air 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE

3 - G3b - UTILISATION DES VITESSES

- Vitesses spécifiques utilisées en contrôle d'approche.

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE



Citron Air 32 45, réduisez vitesse mini en lisse.



Réduisons 220 nœuds, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, reduce minimum clean speed.



Reducing 2 2 0 knots, Citron Air 3 2 4 5.



Citron Air 32 45, réduisez vitesse mini d'approche.



Réduisons 135 nœuds, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, reduce minimum approach speed.




Reducing 1 3 5 knots, Citron Air 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE

3 - G3c - UTILISATION DES VITESSES

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


PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

 Citron Air 32 45, quelle est votre vitesse ?

 300 nœuds, Citron Air 32 45.

 Citron Air 32 45, réduisez 280 nœuds pour séquençement.

 Réduisons 280 nœuds, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, say speed.

 300 knots, Citron Air 3 2 4 5.


 Citron Air 3 2 4 5, reduce 2 8 0 knots for sequencing.


 Reducing 2 8 0 knots, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 32 45, quel est votre nombre de mach ?

 Mach 76, Citron Air 32 45.


 Citron Air 32 45, augmentez mach 78 pour séquençement.

 Augmentons mach 78, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, say mach number.

 Mach 7 6, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 3 2 4 5, increase mach 7 8 for sequencing.

 Increasing mach 7 8, Citron Air 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE

3 - G3d - UTILISATION DES VITESSES

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

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

 Citron Air 32 45, descendez niveau 1 6 0, vitesse inférieure à 270 nœuds.

 Descendons niveau 1 6 0, vitesse inférieure à 270 nœuds, Citron Air 32 45.


 Citron Air 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, Citron Air 3 2 4 5.


 Citron Air 32 45, descendez niveau 1 6 0, vitesse supérieure à 270 nœuds.


 Descendons niveau 1 6 0, vitesse supérieure à 270 nœuds, Citron Air 32 45.


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

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

 Citron Air 32 45, descendez niveau 6 0, maintenez 300 nœuds jusqu'au passage du niveau 1 2 0.


 Descendons niveau 6 0, maintenons 300 nœuds jusqu'au passage du niveau 1 2 0, Citron Air 32 45.

 Citron Air 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, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 32 45, maintenez 280 nœuds jusqu'à "SAU".

 Maintenons 280 nœuds jusqu'à "SAU", Citron Air 32 45.

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

 Maintaining 2 8 0 knots until crossing "SAU", Citron Air 3 2 4 5.



3 - G - DESCENTE

3 - G3e - UTILISATION DES VITESSES

E XPRESSIONS



Réduisez 250 nœuds
Reduce 2 5 0 knots



Réduisons 250 nœuds
Reducing 2 5 0 knots



Maintenez 250 nœuds
Maintain 2 5 0 knots



Maintenons 250 nœuds
Maintaining 2 5 0 knots



Augmentez vitesse à 250 nœuds
Increase 2 5 0 knots



Augmentons vitesse à 250 nœuds
Increasing 2 5 0 knots



Vitesse 220 nœuds
Speed 2 2 0 knots



220 nœuds
2 2 0 knots



Vitesse libre
No speed restriction

E XEMPLE



Citron Air 32 45, vitesse 270 nœuds pour séquençement.



270 nœuds, Citron Air 32 45.

puis



Citron Air 32 45, vitesse libre.



Roger, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, speed 2 7 0 knots for sequencing.



2 7 0 knots, Citron Air 3 2 4 5.

puis



Citron Air 3 2 4 5, no speed restriction.



Roger, Citron Air 3 2 4 5.

3 - G - DESCENTE

3 - G4 - PASSAGE D'UN VOL CONTRÔLÉ DANS UN ESPACE AÉRIEN NON CONTRÔLÉ VERS UN AÉRODROME AFIS

E MPLOI

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

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

C ONDITIONS D'UTILISATION

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

A CTIONS


CONTRÔLEUR

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

P I L O T E

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

HRASÉOLOGIE DE BASE

 Citron Air 32 45, descendez niveau 8 0, espace aérien non contrôlé en dessous, rappelez libérant niveau 8 0.


 Descendons niveau 8 0, Citron Air 32 45.

puis

 Marseille, Citron Air 32 45, libérons niveau 8 0 en descente.


 Citron Air 32 45, service du contrôle terminé, contactez le Puy Information 118, 0.

 Le Puy 118, 0, Citron Air 32 45, au revoir.

 Citron Air 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, Citron Air 3 2 4 5.

puis

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

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

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

3 - G - DESCENTE

3 - G5a - ARRIVÉE D'UN VOL IFR CONTRÔLÉ VERS UN AÉRODROME EN EANC SUR LEQUEL AUCUN ORGANISME DE LA CIRCULATION AÉRIENNE N'EST EN FONCTIONNEMENT

E MPLOI

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

C ONDITIONS D'UTILISATION

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

A CTIONS


CONTRÔLEUR

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

P I L O T E

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


P HRASÉOLOGIE DE BASE


 Citron Air 32 45, descendez niveau 6 0, espace aérien non contrôlé en dessous, rappelez libérant niveau 6 0.


 Descendons niveau 6 0, Citron Air 32 45.

puis


 Marseille, Citron Air 32 45, libérons niveau 6 0, en descente, heure estimée d'arrivée Le Castellet 10 45.


 Citron Air 32 45, Le Castellet 10 45, service du contrôle terminé, rappelez quittant la fréquence.

 Citron Air 3 2 4 5, descend level 6 0, you are going to leave controlled airspace below, report leaving level 6 0.

 Descending level 6 0, Citron Air 3 2 4 5.

puis

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


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

3 - G - DESCENTE

3 - G5b - ARRIVÉE D'UN VOL IFR CONTRÔLÉ VERS UN AÉRODROME EN EANC SUR LEQUEL AUCUN ORGANISME DE LA CIRCULATION AÉRIENNE N'EST EN FONCTIONNEMENT

- Le contrôleur peut rappeler au pilote ses obligations en matière de clôture de plan de vol.


PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

 Citron Air 32 45, descendez niveau 6 0, espace aérien non contrôlé en dessous, rappelez libérant niveau 6 0.


 Descendons niveau 6 0, Citron Air 32 45.

puis


 Marseille, Citron Air 32 45, libérons niveau 6 0, en descente, heure estimée d'arrivée Le Castellet 10 45.

 Citron Air 32 45, Le Castellet 10 45, service du contrôle terminé, rappelez quittant la fréquence.

puis


 Marseille, Citron Air 32 45, quittons la fréquence, au revoir.


 Citron Air 32 45, n'oubliez pas de clôturer votre plan de vol, au revoir.

 Citron Air 3 2 4 5, descend level 6 0, you are going to leave controlled airspace below, report leaving level 6 0.


 Descending level 6 0, Citron Air 3 2 4 5.


puis

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

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

puis

 Marseille, Citron Air 3 2 4 5, leaving frequency, good day.

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



3 - H - ATTENTES

3 - H1 - GÉNÉRALITÉS

XPRESSIONS

Circuit d'attente

Holding pattern



Pas de délai prévu

No delay expected



cause trafic

due traffic



cause météo

due weather



Nouvelle H_A_P 55

Revised expected approach time 5 5



H_A_P 55

Expected approach time 5 5



Délai indéterminé

Delay not determined



Attendez à vue verticale N

Hold visual over N



Attendons verticale N

Holding over N



Commencez l'approche à 28

Commence approach at time 2 8



Commencerons approche à 28

Will commence approach at time 2 8



Rappelez TALAR branche

de rapprochement

Report TALAR inbound track



Rappelez TALAR branche

d'éloignement

Report TALAR outbound track

3 - H - ATTENTE

3 - H2a - ATTENTE

EMPLOI

- Clairance délivrée lorsqu'un aéronef doit attendre.

CONDITIONS D'UTILISATION

- Il existe une procédure publiée ou approuvée.

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

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

P I L O T E

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

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Attente en route


 Citron Air 32 45, attendez à TANKO, niveau 3 3 0, cause panne radar à Barcelone, informations ultérieures à 10 50.

 Attendrons à TANKO, niveau 3 3 0, Citron Air 32 45.

puis

 Citron Air 32 45, passez PAPAS à 10 55, quittez TANKO en fonction.

 Quitterons TANKO pour passer PAPAS à 10 55, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, hold at TANKO, level 3 3 0, due radar failure at Barcelona, further information at 1 0 5 0.


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

puis

 Citron Air 3 2 4 5, cross PAPAS at 1 0 5 5, depart TANKO accordingly.


 Will depart TANKO to cross PAPAS at 1 0 5 5, Citron Air 3 2 4 5.

Attente éloignée

 Citron Air 32 45, attendez à OKRIX, H_A_P MELUN, je répète MELUN, 13 45.

 Attendons à OKRIX, H_A_P MELUN 13 45, Citron Air 32 45.


 Citron Air 3 2 4 5, hold at OKRIX, expected approach time MELUN, I say again MELUN, 1 3 4 5.


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

Attente à l'arrivée

 Citron Air 32 45, descendez niveau 1 1 0, attendez à TALAR, H_A_P 35.

 Descendons niveau 1 1 0, attendrons à TALAR, H_A_P 35, Citron Air 32 45.

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

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

3 - H - ATTENTE

3 - H2b - ATTENTE




✈ Demandons instructions d'attente
Requesting holding instructions

a) Attente basée sur un VOR :


 Citron Air 32 45, attendez à "NIZ", niveau 1 1 0, rapprochement 1 6 9 degrés, virages à gauche, éloignement 1 minute, vitesse 220 nœuds.

✈ Attendons à "NIZ", niveau 1 1 0, rapprochement 1 6 9 degrés, virages à gauche, éloignement 1 minute, vitesse 220 nœuds, Citron Air 32 45.


 Citron Air 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, Citron Air 3 2 4 5.

b) Attente basée sur un point VOR/DME :

 Citron Air 32 45, attendez radiale 1 8 3 "NIZ" à 22 D_M_E, niveau 100, rapprochement 0 0 3 degrés, virages à gauche, éloignement limité à 27 D_M_E, vitesse 220 nœuds.

✈ Attendons radial 1 8 3 "NIZ" à 22 D_M_E, niveau 100, rapprochement 0 0 3 degrés, virages à gauche, éloignement limité à 27 D_M_E, vitesse 220 nœuds, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, hold on "NIZ" 1 8 3 radial, at 2 2 D_M_E, level 100, inbound track 0 0 3 degrees, left-hand pattern, limiting outbound distance 2 7 D_M_E, speed 2 2 0 knots.

✈ Holding on "NIZ" 1 8 3 radial at 2 2 D_M_E, level 100, inbound track 0 0 3 degrees, left-hand pattern, limiting outbound distance 2 7 D_M_E, speed 2 2 0 knots, Citron Air 3 2 4 5.

3 - H - ATTENTES

3 - H2c - ATTENTE

c) Attente basée sur une intersection de radials VOR :



Citron Air 32 45, attendez à l'intersection du radial 1 8 8 "CNM" et du radial 0 8 6 "LUC", niveau 100, rapprochement 0 8 6 degrés, virages à gauche, éloignement 1 minute, vitesse 220 nœuds.



Attendons à l'intersection du radial 1 8 8 "CNM" et du radial 0 8 6 "LUC", niveau 100, rapprochement 0 8 6 degrés, virages à gauche, éloignement 1 minute, vitesse 220 nœuds, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, hold at intersection of radial 1 8 8 "CNM" and "LUC" 0 8 6 radial, level 100, inbound track 0 8 6 degrees, left-hand pattern, outbound time 1 minute, speed 2 2 0 knots.



Holding at intersection of "CNM" 1 8 8 radial and "LUC" 0 8 6 radial, level 100, inbound track 0 8 6 degrees, left-hand pattern, outbound time 1 minute, speed 2 2 0 knots, Citron Air 3 2 4 5.

3 - H - ATTENTE

3 - H3 - 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

C O N T R Ô L E U R

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

P I L O T E


PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Citron Air 32 45, pouvez-vous réduire la vitesse pour passer "ALG" à 10 30 ou après ?


✈ Affirme, Citron Air 32 45.

 Citron Air 32 45, réduisez la vitesse pour passer "ALG" à 10 30 ou après.

✈ Réduisons pour passer "ALG" à 10 30 ou après, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, say if able to reduce speed to cross "ALG" at 1 0 3 0 or later ?


✈ Affirm, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 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, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 32 45, faites un 360 à gauche, pour retardement.


✈ Faisons un 360 à gauche, Citron Air 32 45.

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

✈ Making a 3 60 by the left, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 32 45, attendez à "STP", virage à droite, éloignement 1 minute 30, niveau 3 5 0.

✈ Attendons à "STP", virage à droite, éloignement 1 minute 30, niveau 3 5 0, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, hold at "STP", right turn, outbound time 1 minute 30 seconds, level 3 5 0.

✈ Holding at "STP", right turn, outbound time 1 minute 30 seconds, level 3 5 0, Citron Air 3 2 4 5.



EXPRESSIONS



Autorisé approche I_L_S piste 23
Cleared I_L_S approach runway 23



Autorisé approche I_L_S 23
Cleared I_L_S approach runway 23



Demandons approche directe
Requesting straight-in approach



Autorisé approche directe
Cleared straight-in approach



Autorisé approche directe
Cleared straight-in approach



Rappelez virage de procédure
Report procedure turn



Connaissez-vous la procédure
d'approche ?
Are you familiar with the approach
procedure ?



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

EXEMPLE



Citron Air 32 45, approche I_L_S 23 impossible cause panne localizer,
approche VOR piste 23 en vigueur.



Approche VOR piste 23 en vigueur, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, I_L_S approach 23 not available due localizer failure,
V_O_R approach runway 23 in use.



V_O_R approach runway 23 in use, Citron Air 3 2 4 5.

3 - I - APPROCHE

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

E MPLOI

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

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il délivre la clairance d'approche indirecte.

P I L O T E

- Il signale qu'il quitte l'axe radiobalisé.
- ou
- Il signale qu'il effectue la procédure d'approche interrompue de la procédure d'approche directe.

HRASÉOLOGIE DE BASE

 Citron Air 32 45, autorisé approche I_L_S piste 33, pour M_V_L piste 15.


 Autorisé approche I_L_S piste 33, pour M_V_L piste 15, Citron Air 32 45.

puis, au moment opportun


 Citron Air 32 45, rappelez à l'ouverture.

 Rappellerons à l'ouverture, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, cleared I_L_S approach runway 3 3, then circling runway 1 5.

 Cleared I_L_S approach runway 3 3, then circling runway 1 5, Citron Air 3 2 4 5.

puis, au moment opportun

 Citron Air 3 2 4 5, report breaking

 Will report breaking, Citron Air 3 2 4 5.

3 - I - APPROCHE

3 - I3 - APPROCHE INDIRECTE MVI (Manœuvre à Vue Imposée)

EMPLOI

- À l'issue d'une procédure d'approche indirecte aux instruments, des manœuvres à vue, selon un cheminement imposé, sont nécessaires pour rejoindre l'axe d'atterrissage. Procédure d'approche ne répondant pas aux spécifications de l'approche directe.

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

- Il délivre la clairance d'approche indirecte.

P I L O T E

- Il signale qu'il quitte l'axe radiobalisé au point de divergence de la procédure MVI.

ou

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

HRASÉOLOGIE DE BASE

 Citron Air 32 45, autorisé approche I_L_S piste 33, pour M_V_I piste 15.


 Autorisé approche I_L_S piste 33, pour M_V_I piste 15, Citron Air 32 45.

puis, au moment opportun


 Citron Air 32 45, rappelez à l'ouverture droite.

 Rappellerons à l'ouverture droite, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, cleared I_L_S approach runway 3 3, then circling with prescribed tracks runway 1 5.

 Cleared I_L_S approach runway 3 3, then circling with prescribed tracks runway 1 5, Citron Air 3 2 4 5.

puis, au moment opportun

 Citron Air 3 2 4 5, report breaking right.

 Will report breaking right, Citron Air 3 2 4 5.

3 - I - APPROCHE

3 - I4a - CLAIRANCE D'APPROCHE A 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, 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.
- De nuit, le plafond n'est pas inférieur à l'altitude minimale de secteur ou, le cas échéant, de la trajectoire de ralliement empruntée.

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

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

P I L O T E


- Il voit l'aérodrome.
- Il garde le contact visuel avec le sol.
- Il juge que la visibilité et le plafond permettent une approche à vue et estime l'atterrissage possible.
- Il respecte les éventuelles consignes particulières en vigueur sur l'aérodrome et les restrictions d'évolution vers la piste.


• RCA3 § 4.3.3


HRASÉOLOGIE DE BASE

Clairance délivrée sur demande du pilote :

 De Gaulle, Citron Air 32 45, demandons approche à vue piste 0 8 droite.

 Citron Air 32 45, autorisé approche à vue piste 0 8 droite.

 De Gaulle, Citron Air 3 2 4 5, requesting visual approach runway 0 8 right.

 Citron Air 3 2 4 5, cleared visual approach runway 0 8 right.

Clairance délivrée sur proposition du contrôleur :

 Citron Air 32 45, acceptez-vous approche à vue piste 10 ?

 Affirme, Citron Air 32 45.

 Citron Air 32 45, autorisé approche à vue piste 10.

 Autorisé approche à vue piste 10, Citron Air 32 45.

ou

 Négatif, Citron Air 32 45.

 Citron Air 32 45, autorisé approche I_L_S piste 10.

 Autorisé approche I_L_S piste 10, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, do you accept visual approach runway 1 0 ?


 Affirm, Citron Air 3 2 4 5


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

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

ou

 Negative, Citron Air 3 2 4 5.

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

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

3 - I - APPROCHE

3 - I4b - CLAIRANCE D'APPROCHE A VUE

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

Une séparation est maintenue jusqu'à ce que le pilote voit l'aéronef qui précède. Lorsque l'instruction de suivre l'aéronef précédent est délivrée, il incombe au pilote d'assurer sa séparation en tenant compte de la turbulence de sillage.

- Le contrôleur maintient une séparation jusqu'à ce que le pilote de l'aéronef qui suit, signale qu'il voit l'aéronef qui le précède. Il émet, si nécessaire, une mise en garde sur la possibilité de turbulences de sillage.
- Le pilote demande, si nécessaire, une séparation supplémentaire.

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

HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

Sur demande du pilote

✈ Citron Air 32 45, demandons approche à vue piste 10.

👤 Citron Air 32 45, avez-vous visuel sur trafic précédent ?

✈ Affirme, Citron Air 32 45.

👤 Citron Air 32 45, autorisé approche à vue piste 10, assurez votre séparation avec Fokker 70 devant vous.

✈ Citron Air 3 2 4 5, requesting visual approach runway 1 0.

👤 Citron Air 32 45, have you visual contact on preceeding traffic ?

✈ Affirm, Citron Air 3 2 4 5.

👤 Citron Air 3 2 4 5, cleared visual approach runway 1 0, maintain own separation from preceeding Fokker 70.

Sur demande du contrôleur

👤 Citron Air 32 45, acceptez-vous approche à vue piste 10 derrière A 320 ?

✈ Affirme, Citron Air 32 45.

👤 Citron Air 32 45, autorisé approche à vue piste 10, assurez votre séparation avec A 320 devant vous.

✈ Autorisé approche à vue piste 10 derrière A 320, Citron Air 32 45.

👤 Citron Air 3 2 4 5, do you accept visual approach runway 1 0 behind Airbus 3 2 0 ?

✈ Affirm, Citron Air 3 2 4 5.

👤 Citron Air 3 2 4 5, cleared visual approach runway 1 0, maintain own separation from preceeding Airbus 3 2 0.

✈ Cleared visual approach runway 1 0 behind Airbus 3 2 0.

👤 Citron Air 32 45, attention, turbulence de sillage possible.

✈ Reçu, Citron Air 32 45.

👤 Citron Air 3 2 4 5, caution, wake turbulence possibility.

✈ Roger, Citron Air 3 2 4 5.

3 - I - APPROCHE

3 - 15 - CLAIRANCE D'APPROCHE GNSS

EMPLOI

- La clairance d'approche GNSS est demandée par le pilote : l'utilisation d'une telle procédure dépend notamment d'informations relatives aux signaux GPS disponibles uniquement à bord des aéronefs.

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

- Il guide l'aéronef ou demande au pilote de procéder à un "direct to" vers le début de l'approche GNSS.

P I L O T E

- Il s'assure que les informations lui permettant d'effectuer l'approche GNSS sont disponibles tout au long de la procédure.

HRASÉOLOGIE DE BASE

 **Lille approche, Citron Air 32 45, demandons approche G_N_S_S piste 0 8.**


 **Citron Air 32 45, autorisé approche G_N_S_S piste 0 8.**

 **Lille approach, Citron Air 3 2 4 5, requesting G_N_S_S approach runway 0 8.**

 **Citron Air 3 2 4 5, cleared G_N_S_S approach runway 0 8.**

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

 **Lille approche, Citron Air 32 45, approche G_N_S_S piste 0 8 impossible cause équipement.**

 **Lille approach, Citron Air 3 2 4 5, unable G_N_S_S approach runway 0 8 due equipment.**

3 - J - CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

3 - J1a - ARRIVÉE - INTÉGRATION DANS LE CIRCUIT

XPRESSIONS



Attendez à vue cinq minutes verticale
S A
Hold visual five minutes over S A



Attendons verticale S A
Holding over S A



Entrez vent arrière piste 0 4
Join downwind runway 0 4



Entrez vent arrière main gauche
piste 15 gauche
*Join left-hand downwind runway 1 5
left*



Entrerons vent arrière main gauche
piste 15 gauche
*Will join left-hand downwind
runway 1 5 left*



Exécutez approche directe piste 15
gauche, rappelez longue finale
*Make straight-in approach runway
1 5 left, report long final*



Exécutons approche directe piste 15
gauche
*Making straight-in approach
runway 1 5 left*



Entrez base main droite piste 33
droite
*Join right-hand base runway 3 3
right*



Entrerons base main droite piste 33
droite
*Will join right-hand base runway 3 3
right*

En l'absence d'ATIS sur l'aérodrome, avant de délivrer la clairance d'entrée dans le circuit d'aérodrome, le contrôleur doit fournir, dans cet ordre, la piste en service, la direction et la vitesse du vent à la surface, le QNH et le QFE.

3 - J - CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

3 - J1b - ARRIVÉE - INTÉGRATION DANS LE CIRCUIT

E XEMPLE

✈ Blagnac Tour, bonjour, F B X.

🎧 F B X, bonjour, j'écoute.

✈ F B G B X, P_A 28, V_F_R d'Albi à Blagnac pour un toucher, Agen ensuite, 1500 pieds, E à 10 0 5, information I reçue, demandons intégration.

🎧 F B X, roger, rappelez E.

✈ Rappellerons E, F B X.

puis

✈ Blagnac Tour, F B X, passons E.

🎧 F B X, entrez vent arrière main droite piste 33 droite, rappelez vent arrière.

✈ Rappellerons vent arrière main droite piste 33 droite, F B X.

✈ Blagnac Tower, good morning, F B X.

🎧 F B X, good morning, pass your message.

✈ F B G B X, P_A 28, V_F_R from Albi to Blagnac for touch and go, Agen next, 1500 feet, E time 1 0 0 5, with information I. Requesting joining instructions.

🎧 F B X, roger, report E.

✈ Will report E, F B X.

puis

✈ Blagnac Tower, F B X, crossing E.







🎧 F B X, join right-hand downwind runway 33 right, report downwind.






✈ Will report right-hand downwind runway 33 right, F B X.

3 - J - CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

3 - J2a - DANS LE CIRCUIT

XPRESSIONS

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

-  Continuez approche, A_T_R
dégageant la piste
*Continue approach, A_T_R
vacating runway*
-  Continuez approche Boeing 737 au
départ
*Continue approach Boeing 737
departing*
-  Circuit court
Short circuit
-  Faites un 360 à droite
Make a 360 by the right
-  Allongez vent arrière
Extend downwind

3 - J - CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

3 - J2b - DANS LE CIRCUIT

XEMPLE

✈ **Blagnac Tour, F B X, vent arrière main droite piste 33 droite.**

 **F B X, numéro trois, trafic précédant, Cessna 172, en base, rappelez base main droite piste 33 droite.**

✈ **Rappellerons base main droite piste 33 droite, trafic en vue, F B X.**


puis

✈ **Blagnac Tour, F B X, base main droite piste 33 droite.**

 **F B X, rappelez finale piste 33 droite.**

✈ **Rappellerons finale piste 33 droite, F B X.**


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

 *F B X, number three, traffic preceding, Cessna 1 7 2 on base, report right-hand base runway 3 3 right.*

✈ *Will report right-hand base runway 3 3 right, traffic in sight, F B X.*

puis

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

 *F B X, report final runway 3 3 right.*

✈ *Will report final runway 3 3 right, F B X.*

3 - J - CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

3 - J3 - CLÔTURE DES COMMUNICATIONS EN SORTIE DE CIRCUIT

XPRESSIONS



Rappelez quittant la fréquence
Report leaving frequency



Sortie de circuit,
quittons la fréquence
Leaving circuit and frequency

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K1 - ATERRISSAGE

XPRESSIONS



Autorisé atterrissage piste 33
droite, vent 350 degrés 10 nœuds
*Cleared to land runway 3 3 right,
wind 3 5 0 degrees 1 0 knots*



Autorisé atterrissage piste 33 droite
Cleared to land runway 3 3 right



Seuil décalé
Displaced threshold



Piste en dur
Paved runway



Piste en herbe
Grass strip

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K2 – CLAIRANCE ANTICIPÉE D'ATERRISSAGE

E MPLOI

- La clairance anticipée d'atterrissage est délivrée au pilote d'un aéronef n°2 lorsque le contrôleur est raisonnablement sûr que la séparation avec l'aéronef qui le précède sera respectée au moment où celui-ci franchira le seuil de piste.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Toutes les règles de séparation sont respectées (règles générales, séparations en raison de la turbulence de sillage et éventuelle réduction des séparations).
- L'autorisation d'atterrissage n'est pas délivrée avant que l'aéronef précédent ait franchi le seuil de piste, sauf cas particulier nécessitant une étude de sécurité.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

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

P I L O T E


- Il informe le contrôleur de toute variation significative de sa vitesse.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Citron Air 32 45, 3 nautiques derrière un Airbus 320, vent 250 degrés 12 nœuds, piste 26 gauche, autorisé à l'atterrissage.

 Piste 26 gauche, autorisé à l'atterrissage, Citron Air 32 45.

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

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



3 - K - ATERRISSAGE

3 - K3 - REMISE DE GAZ - INTERRUPTION D'APPROCHE

E XPRESSIONS



Remettez les gaz
Go around



Remettons les gaz
Going around



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



En cas d'approche interrompue
In case of missed approach

E XEMPLES



F B X, remettez les gaz, rappelez vent arrière main droite piste 33 droite.



Remettons les gaz, rappellerons vent arrière main droite piste 33 droite, F B X.



F B X, go around, report right-hand downwind runway 33 right.



Going around, will report right-hand downwind runway 33 right, F B X.



Citron Air 32 45, en cas d'approche interrompue, montez 4000 pieds dans l'axe de piste puis tournez à droite direct I L B.



En cas d'approche interrompue, monterons 4000 pieds dans l'axe de piste puis tournerons à droite direct I L B, Citron Air 32 45.



Citron Air 32 45, in case of missed approach, climb 4000 feet on runway heading then turn right direct I L B.



In case of missed approach, will climb 4000 feet on runway heading then will turn right direct I L B, Citron Air 32 45.

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K4a - APRÈS ATERRISSAGE

XPRESSIONS



Rappelez piste dégagée
Report runway vacated



Vitesse contrôlée
Speed under control



Dégagez première à gauche
Vacate first left



Première à gauche
First left



Dégagement grande vitesse
High-speed turn-off



Dégagez rapidement la piste
Expedite vacating runway



Remontez piste
Backtrack runway



Remontons piste
Backtracking runway



Maintenez point d'arrêt S2
Maintain holding point S2



Maintenons point d'arrêt S2
Maintaining holding point S2



Piste occupée
Runway occupied



Piste dégagée
Runway vacated



Roulez aérogare 2 poste E Z
Taxi terminal 2 stand E Z



Roulons aérogare 2 poste E Z
Taxiing terminal 2 stand E Z



Roulez parking aviation générale
Taxi general aviation apron



Roulons parking aviation générale
Taxiing general aviation apron



Un 180 sur la raquette
A 180 on the turn-around pad


3 - K - ATERRISSAGE


3 - K4b - APRÈS ATERRISSAGE

E XEMPLES

 Citron Air 32 45, autorisé atterrissage piste 33 droite, vent 350 degrés 10 noeuds, dégagement rapide si possible.


 Autorisé atterrissage piste 33 droite, Citron Air 32 45.

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

 Cleared to land runway 3 3 right, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 32 45, faites un 180, remontez piste puis dégagez première à gauche.

 Remontons piste puis première à gauche, Citron Air 32 45.

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

 Backtracking runway then first left, Citron Air 3 2 4 5.

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K 5 – TRAVERSÉE D'UNE PISTE RESERVÉE AU DÉCOLLAGE

EMPLOI

- Traversée d'une piste de décollage par un aéronef à l'arrivée pour rejoindre l'aire de trafic.

CONDITIONS D'UTILISATION

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

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

- Il délivre à chaque aéronef une clairance de traversée de piste.

P I L O T E

- En fonction de la clairance délivrée, il maintient avant la piste ou il la traverse.
- Il collationne la clairance.


PHRASÉOLOGIE DE BASE


Avec attente :


 Citron Air 32 45, maintenez avant piste 18 droite sur voie B Z.


 **Maintenons avant piste 18 droite, sur voie B Z, Citron Air 32 45.**

puis


 Citron Air 32 45, traversez piste 18 droite, et après la traversée contactez Saint-Ex sol 121, 82.


 **Traversons piste 18 droite, et après la traversée contacterons Saint-Ex sol 121, 82, Citron Air 32 45.**

 Citron Air 3 2 4 5, hold short of runway 1 8 right, on taxiway B Z.


 **Holding short of runway 1 8 right, on taxiway B Z, Citron Air 3 2 4 5.**


puis


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


 **Crossing runway 1 8 right and after crossing will contact Saint-Ex Ground 1 2 1, 8 2, Citron Air 3 2 4 5.**

Sans attente :

 Citron Air 32 45, poursuivez le roulage, traversez piste 18 droite et après traversée, contactez Saint-Ex sol 121, 82.

 **Poursuivons roulage, traversons piste 18 droite, et après traversée contacterons Saint-Ex sol 121, 82, Citron Air 32 45.**

 Citron Air 3 2 4 5, keep taxiing, cross runway 1 8 right and after crossing contact Saint Ex ground 1 2 1, 8 2.

 **Crossing runway 1 8 right and after crossing will contact Saint-Ex ground 1 2 1, 8 2, Citron Air 3 2 4 5.**

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K6a - MANŒUVRES PARTICULIÈRES

XPRESSIONS



Faites un atterrissage complet
Make full stop



Atterrissage complet
Full stop landing



Autorisé toucher piste 28
Cleared touch and go runway 28



Demandons toucher.
Requesting touch and go



Circuit basse hauteur approuvé
Low circuit approved



Demandons circuit basse hauteur
Requesting low circuit



Exercice d'encadrement approuvé.
Practice forced landing approved



Demandons exercice d'encadrement
Requesting practice forced landing



Exercice d'autorotation approuvé
Practice autorotation approved



Demandons exercice d'autorotation
Requesting practice autorotation



Autorisé passage bas
Cleared low pass



Demandons passage bas
Requesting low pass

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K6b - MANŒUVRES PARTICULIÈRES

XPRESSIONS

L'expression ci-dessous permet de laisser au pilote, lorsque le trafic le permet, le choix de la manœuvre à effectuer : remise de gaz, toucher ou atterrissage complet.



Autorisé option piste 28
Cleared option runway 2 8



Demandons option
Requesting option

3 - K - ATERRISSAGE

3 - K7 - CLÔTURE DU PLAN DE VOL À L'ARRIVÉE

E MPLOI

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

C ONDITIONS D'UTILISATION

- En cas de doute sur les possibilités d'acheminement du compte rendu d'arrivée, le pilote doit transmettre par radio juste avant l'atterrissage, un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée à un organisme de la circulation aérienne.
- Le compte rendu d'arrivée doit comporter les éléments suivants :
 - identification d'aéronef,
 - terrains de départ et arrivée,
 - heure d'arrivée.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il transmet le compte rendu d'arrivée aux organismes concernés.

P I L O T E

- Juste avant l'atterrissage, il transmet son compte rendu d'arrivée.

HRASÉOLOGIE DE BASE

Le vol est connu de l'organisme :


 **Marseille, F B X, heure estimée d'arrivée 15 55, clôturons 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 15 55, clôturons plan de vol.**

 **F B G B X, plan de vol clôturé.**

 *Marseille, good morning, F B X.*

 *F B X, good morning, Marseille, pass your message.*

 *F B G B X, V F R from Geneva to Le Castellet, estimated time of arrival 1 5 5 5, closing flight plan.*

 *F B G B X, flight plan closed.*

3 - La - PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)

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

- Il met en vigueur les procédures LVP en appliquant les consignes locales, dès que les seuils déterminés pour l'aérodrome sont atteints.

P I L O T E

- Il applique les consignes de son manuel d'exploitation relatives aux procédures LVP.
- Il doit appeler de lui-même dès dégagement de la piste ou en remise de gaz.

- Arrêté du 25 août 1997 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)
- Arrêté (RTA : 1 MNAG-49) et instruction (RTA : 1 MNAG-73) du 20 mars 1998 relatifs à l'utilisation des minimums opérationnels Avion en aviation générale
- Arrêté (RTA : 3 MNTA-191) et instruction (RTA : 3 MNTA-223) du 20 mars 1998 relatifs à l'utilisation des minimums opérationnels Avion en transport aérien public
- circulaire n° 3737 du 23 décembre 1998 ayant pour objet l'application de la réglementation relative à l'utilisation des minimums opérationnels (RCA 3 TA 021)

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Cas où une seule RVR est disponible sur l'aérodrome et où l'expression
Vérifiez vos minima/*check your minima* a déjà été diffusée sur l'ATIS :

 Citron Air 32 45, R_V_R piste 27, toucher 400 mètres.

 R_V_R piste 27, toucher 400 mètres, Citron Air 32 45.

puis

 Citron Air 32 45, rappelez 4 nautiques finale.


 Rappellerons 4 nautiques finale, Citron Air 32 45.

puis

 Piste dégagée Citron Air 32 45.


 Citron Air 32 45, roger.

 Citron Air 3 2 4 5, R_V_R runway 27, touchdown 4 0 0 metres.


 R_V_R runway 27, touchdown 4 0 0 metres, Citron Air 3 2 4 5.

puis

 Citron Air 3 2 4 5, report 4 nautical miles final.

 Will report 4 nautical miles final, Citron Air 3 2 4 5.

puis

 Runway vacated, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 3 2 4 5, roger.


3 - Lb - PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)

HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

Cas où plusieurs RVR sont disponibles sur l'aérodrome et où l'expression *Vérifiez vos minima/Check your minima* a déjà été diffusée sur l'ATIS :

 Citron Air 32 45, R_V_R piste 27, toucher 400 mètres, mi-piste 300 mètres, extrémité 200 mètres.

✈ R_V_R piste 27, toucher 400 mètres, mi-piste 300 mètres, extrémité 200 mètres, Citron Air 32 45.


 Citron Air 3 2 4 5, R_V_R runway 2 Z, touchdown 400 metres, mid-point 300 metres, stop-end 200 metres.

✈ R_V_R runway 2 Z, touchdown 400 metres, mid-point 300 metres, stop-end 200 metres, Citron Air 3 2 4 5.

Cas d'une mesure manquante lorsque plusieurs RVR sont disponibles sur l'aérodrome :

 Citron Air 32 45, R_V_R piste 27, toucher 400 mètres, mi-piste manquant, extrémité 200 mètres, vérifiez vos minima.

✈ R_V_R piste 27, toucher 400 mètres, mi-piste manquant, extrémité 200 mètres, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, R_V_R runway 2 Z, touchdown 4 0 0 metres, mid-point missing, stop-end 2 0 0 metres, check your minima.

✈ R_V_R runway 2 Z, touchdown 4 0 0 metres, mid-point missing, stop-end 2 0 0 metres, Citron Air 3 2 4 5.

3 - Lc - PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)

HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

Cas où les renseignements LVP ne sont pas diffusés par l'ATIS.

Le contrôleur les transmet donc :



**Citron Air 32 45, procédures par faible visibilité en vigueur piste 27,
R_V_R 300 mètres, vérifiez vos minima.**



*Citron Air 3 2 4 5, low visibility procedures in force, runway 2 7,
R_V_R 3 0 0 metres, check your minima.*

3 - Ld - PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)


- Procédures LVP au décollage

HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

Avec radar sol


 Citron Air 32 45, R_V_R toucher 400 mètres, mi-piste 300 mètres, extrémité 600 mètres, autorisé décollage piste 23, vent calme.

 **Autorisé décollage piste 23, Citron Air 32 45.**


 Citron Air 3 2 4 5, R_V_R touch down 400 metres, mid-point 300 metres, stop-end 600 metres, cleared for take-off runway 2 3, wind calm.


 **Cleared for take-off runway 2 3, Citron Air 3 2 4 5.**

Sans radar sol

 Citron Air 32 45, R_V_R toucher 400 mètres, mi-piste 300 mètres, extrémité 600 mètres, autorisé décollage piste 23, vent calme, rappelez après envol.

 **Autorisé décollage piste 23, Citron Air 32 45.**

 Citron Air 3 2 4 5, R_V_R touch down 400 metres, mid-point 300 metres, stop-end 600 metres, cleared for take-off runway 2 3, wind calm, report airborne.

 **Cleared for take-off runway 2 3, Citron Air 3 2 4 5.**

3 - M - VFR SPÉCIAL

3 - M1 - DÉPART

E XPRESSIONS

✈ Départ V_F_R spécial
Special V_F_R departure

🎧 Prévoyez envol 10 20, trafic I_F_R
à l'arrivée
*Expect airborne time 1 0 2 0, I_F_R
traffic arriving*

🎧 Prévoyez 10 minutes de délai
Expect 1 0 minutes delay

E XEMPLES

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

🎧 F B X, départ V_F_R spécial S A 1, 1000 pieds, transpondeur 54 10, roulez point d'arrêt piste 36 gauche.

✈ Roulons point d'arrêt piste 36 gauche, S A 1, 1000 pieds, transpondeur 54 10, F B X.

✈ Saint-Ex Ground, F B X, requesting special V_F_R departure.

🎧 F B X special V_F_R departure S A 1, 1000 feet, squawk 5 4 1 0, taxi holding point runway 3 6 left.

✈ Taxiing holding point runway 3 6 left, S A 1, 1000 feet, squawking 5 4 1 0, F B X.

✈ Saint-Ex sol, F B X, demandons départ V_F_R spécial.

🎧 F B X, négatif, visibilité inférieure à 1500 mètres.

✈ Roger, F B X.

✈ Saint-Ex Ground, F B X, requesting special V_F_R departure.

🎧 F B X, negative, visibility less than 1500 metres.


✈ Roger, F B X.

3 - M - VFR SPÉCIAL

3 - M2 - ARRIVÉE

EXPRESSIONS

✈ Arrivée V_F_R spécial.
Special V_F_R arrival.

 Attendez à vue 10 minutes verticale E
Hold visual 1 0 minutes over E

✈ Attendons verticale E
Holding over E

EXEMPLE

✈ Montpellier Tour, F B X, demandons arrivée V_F_R spécial.

 F B X, arrivée V_F_R spécial N A 1, 1000 pieds, transpondeur 54 20, rappelez N.

✈ Arrivée V_F_R spécial N A 1, 1000 pieds, transpondeur 54 20,
rappellerons N, F B X.

✈ Montpellier Tower, F B X, requesting special V_F_R arrival.


 F B X, special V_F_R arrival N A 1, 1000 feet, squawk 5 4 2 0, report N.

✈ Special V_F_R arrival N A 1, 1000 feet, squawking 5 4 2 0, will report N,
F B X.

3 - M - VFR SPÉCIAL


3 - M3a - TRANSIT


XPRESSIONS

 Transit V_F_R spécial
Special V_F_R transit

a) Le transit s'effectue sur un (des) itinéraire (s) publié (s).


XEMPLE

 Blagnac Tour, F B X, demandons transit V_F_R spécial, 2000 pieds, de W à E via verticale aérodrome, W à 52.

 F B X, transitez V_F_R spécial, W A 1, verticale aérodrome, E A 1, 2000 pieds, rappelez W.

 Roger, transitons W A 1, verticale aérodrome, E A 1, 2000 pieds, rappellerons W, F B X.

 Blagnac Tower, F B X, requesting special V_F_R transit, 2000 feet, from W to E via over airfield, W time 52.

 F B X, transit special V_F_R, W A 1, over airfield, E A 1, 2000 feet, report W.


 Transiting W A 1, over airfield, E A 1, 2000 feet, will report W, F B X.

XPRESSIONS

b) Le transit s'effectue hors itinéraire publié.


XEMPLE

✈ Lille Tour, F B X, demandons transit V_F_R spécial, 1800 pieds, Hénin Armentières, Hénin à 52.

 F B X, transitez V_F_R spécial, 1800 pieds, Hénin Armentières direct, rappelez Hénin.

✈ Hénin Armentières, 1800 pieds, rappellerons Hénin, F B X.

✈ Lille Tower, F B X, requesting special V_F_R transit, 1800 feet, from Hénin to Armentières direct, Hénin time 52.

 F B X, transit special V_F_R, 1800 feet, Hénin Armentières, report Hénin.

✈ Hénin Armentières, 1800 feet, will report Hénin F B X.

CHAPITRE 4

FRÉQUENCES


4 - A - ÉNONCIATION DES FRÉQUENCES TRANSMISSION - CAS GÉNÉRAL



 Citron Air 32 45, contactez Reims 134 , 0 50.

 Reims 134 , 0 50, Citron Air 32 45.


 Citron Air 3 2 4 5, contact Reims 1 3 4 , 0 5 0.

 Reims 1 3 4 , 0 5 0, Citron Air 3 2 4 5.

- Arrêté du 27 juin 2000 modifié relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale § 6.2.9

4 - B - MODE A 8,33 KHZ D'ESPACEMENT


XPRESSIONS

 Êtes-vous équipé 8 33 ?
Say if 8 point 3 3 equipped


✈ Affirme 8 33
Affirm 8 point 3 3


✈ Négatif, 8 33
Negative, 8 point 3 3

✈ Négatif, exempté 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
Say 8 point 3 3 exemption status

 ...cause obligation 8 33
...due 8 point 3 3 requirement

 Confirmez U_H_F
Confirm U_H_F

CHAPITRE 5

EMPLOI DU RADAR

5 - Aa - UTILISATION DU TRANSPONDEUR

EMPLOI

- Utilisé pour assigner un code transpondeur.

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

- Il vérifie la cohérence de l'information reçue.

P I L O T E

- Il affiche le code assigné.

PHRASÉOLOGIE DE BASE



Citron Air 32 45, transpondeur 17 41.



Transpondeur 17 41, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, squawk 1 7 4 1.



Squawk 1 7 4 1, Citron Air 3 2 4 5.


5 - Ab - UTILISATION DU TRANSPONDEUR

- La fonction SPI peut être employée pour identification.
- 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 stopper le transpondeur.
- 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.

HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

 Citron Air 32 45, transpondeur ident.


 Transpondeur ident, Citron Air 32 45.


 Citron Air 3 2 4 5, squawk ident.


 Squawk ident, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 32 45, confirmez transpondeur 17 41.

 Transpondeur 17 41, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, confirm squawk 1 7 4 1.

 Squawk 1 7 4 1, Citron Air 3 2 4 5.


 Citron Air 32 45, confirmez calage altimétrique et indiquez votre niveau.

 Calage 1013, niveau 2 6 0, Citron Air 32 45.

Après vérification, si le décalage persiste

 Citron Air 32 45, stoppez mode C, indication erronée.

 Stoppons mode C, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, confirm altimetre setting and say level.

 Setting 1 0 1 3, level 2 6 0, Citron Air 3 2 4 5.

Après vérification, si le décalage persiste

 Citron Air 3 2 4 5, stop mode C, wrong indication.

 Stopping C mode, Citron Air 3 2 4 5.



5 - Ac - UTILISATION DU TRANSPONDEUR

XPRESSIONS

 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

5 - Ba - GUIDAGE RADAR

EMPLOI

- Utilisé pour fournir aux aéronefs des caps spécifiés permettant :
 - d'établir un minimum de séparation radar,
 - d'optimiser les trajectoires,
 - de réguler les flux,
 - de guider un aéronef vers un point à partir duquel le pilote peut exécuter lui-même l'approche finale,
 - de guider un aéronef vers un point où une approche à vue peut être effectuée.

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R


- Il informe le pilote de la raison de la manœuvre et, en fin de guidage, il lui indique qu'il doit reprendre la navigation par ses propres moyens vers un point notifié explicitement ou implicitement.

P I L O T E


- Il collationne le message en indiquant son nouveau cap.
- En fin de guidage, il reprend la navigation à son compte.

PHRASÉOLOGIE DE BASE


 Citron Air 32 45, tournez à gauche 20 degrés pour séparation.

 Tournons à gauche 20 degrés, nouveau cap 3 4 0, Citron Air 32 45.

Puis


 Citron Air 32 45, reprenez votre navigation, direct "DIN".

 Direct "DIN", Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, turn left 2 0 degrees for spacing.

 Turning left 2 0 degrees, new heading 3 4 0, Citron Air 3 2 4 5.


Puis

 Citron Air 3 2 4 5, resume own navigation direct "DIN".

 Direct "DIN", Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 32 45, tournez à gauche cap 0 7 0, interceptez I_L_S 0 4.

 Tournons à gauche cap 0 7 0, interceptons I_L_S 0 4, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, turn left heading 0 7 0, intercept I_L_S 0 4.


 Turning left heading 0 7 0, intercepting I_L_S 0 4, Citron Air 3 2 4 5.


5 - Bb - GUIDAGE RADAR


- Le contrôleur guide l'aéronef pour intercepter une STAR.


- Le contrôleur guide l'aéronef pour rejoindre un PDR ou une voie aérienne.

HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

 Citron Air 32 45, tournez à droite cap 0 5 0, jusqu'à intercepter radiale 3 6 0 "CHW", arrivée Chartres 1 W.

 Tournons à droite cap 0 5 0, intercepterons radiale 3 6 0 "CHW", arrivée Chartres 1 W, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, turn right heading 0 5 0, until you intercept "CHW" 3 6 0 radial, Chartres 1 W arrival.

 Turning right heading 0 5 0, will intercept "CHW" 3 6 0 radial, Chartres 1 W arrival, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 32 45, tournez à droite cap 0 5 0 jusqu'à intercepter la route B 2.

 Tournons à droite cap 0 5 0, intercepterons la route B 2, Citron Air 32 45.


 Citron Air 3 2 4 5, turn right heading 0 5 0 until you intercept airway B 2.

 Turning right heading 0 5 0, will intercept airway B 2, Citron Air 3 2 4 5.

5 - Bc - GUIDAGE RADAR

- Le contrôleur demande initialement au pilote quel est son cap.
- À la fin du guidage, le pilote demande une assistance radar pour reprendre sa navigation.

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

 Citron Air 32 45, quel est votre cap ?

✈ Cap 3 6 0, Citron Air 32 45.


 Roger, Citron Air 32 45, tournez à gauche cap 3 4 0 pour séparation.

✈ Tournons à gauche cap 3 4 0, Citron Air 32 45.

Puis

 Citron Air 32 45, reprenez votre navigation, direct "DIN".

✈ Direct "DIN", Citron Air 32 45.


 Citron Air 3 2 4 5, say heading.

✈ Heading 3 6 0, Citron Air 3 2 4 5.

 Roger, Citron Air 3 2 4 5, turn left heading 3 4 0 for spacing.

✈ Turning left heading 3 4 0, Citron Air 3 2 4 5.


Puis

 Citron Air 3 2 4 5, resume own navigation, direct "DIN".


✈ Direct "DIN", Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 32 45, reprenez votre navigation, direct BARLU.

✈ Direct BARLU, demandons route et distance, Citron Air 32 45.

 Citron Air 32 45, route 0 2 5, distance 124 nautiques.

✈ Route 0 2 5, distance 124 nautiques, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, resume own navigation, direct BARLU.

✈ Direct BARLU, requesting track and range, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 3 2 4 5, track 0 2 5, range 1 2 4 miles.

✈ Track 0 2 5, range 1 2 4 miles, Citron Air 3 2 4 5.

5 - C - MODIFICATION DE CAP

EMPLOI

- Clairance modifiant un cap.

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

- Il utilise les expressions "**s t o p p e z / s t o p**" et "**poursuivez/turn further**".

P I L O T E


- Il exécute la clairance.

HRASÉOLOGIE DE BASE

Le contrôleur limite l'altération de cap déjà engagée :

 Citron Air 32 45, stoppez le virage, cap 0 3 0.


 Stoppons le virage, cap 0 3 0, Citron Air 32 45.


 Citron Air 3 2 4 5, stop turn, heading 0 3 0.


 Stopping turn, heading 0 3 0, Citron Air 3 2 4 5.

Le contrôleur augmente l'altération de cap déjà engagée :

 Citron Air 32 45, poursuivez le virage, cap 0 7 0.

 Nouveau cap 0 7 0, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, turn further heading 0 7 0.

 New heading 0 7 0, Citron Air 3 2 4 5.

5 - Dα - VOCABULAIRE ASSOCIÉ À L'EMPLOI DU RADAR

XPRESSIONS

a) Identification



Pour identification, tournez à gauche 30 degrés
For identification, turn left 3 0 degrees



Tournons à gauche 30 degrés, nouveau cap 3 3 0
Turning left 3 0 degrees, new heading 3 3 0



Non identifié radar
Not radar identified

b) Fonction guidage en approche



Guidage I_L_S 28
Vectoring I_L_S 2 8



Distance du toucher des roues, 15 nautiques
Distance from touchdown, 1 5 miles



Vous allez intercepter le localizer à 8 nautiques du seuil
You will intercept localizer, 8 miles from threshold



Demandons interception du localizer à 15 nautiques
Requesting to intercept localizer at 1 5 miles


5 - Db - VOCABULAIRE ASSOCIÉ À L'EMPLOI DU RADAR


XPRESSIONS


✈ Établi I_L_S 28
Established I_L_S 2 8


✈ Établi localizer 28
Established localizer 2 8

✈ Établi glide 28
Established glide path 2 8

 Trafic, 11 heures, 3 nautiques, finale
piste parallèle, A_T_R
*Traffic, 11 o'clock, 3 miles, final
parallel runway, A_T_R*

 Maintenez 4000 pieds jusqu'au glide
*Maintain 4000 feet until glide path
interception*


 Ce cap vous fera croiser le localizer
*This heading will take you through
the localizer*

 Votre cap est bon
Heading is good


5 - Dc - VOCABULAIRE ASSOCIÉ À L'EMPLOI DU RADAR


XPRESSIONS


c) *Changement de cap*


 Prenez cap 3 1 0
Fly heading 3 1 0


 Prenons cap 3 1 0
Flying heading 3 1 0


 Tournez à gauche cap 3 1 0
Turn left heading 3 1 0


 Tournons à gauche cap 3 1 0
Turning left heading 3 1 0


 Continuez cap actuel
Continue present heading


 Continuons cap 3 1 0
Continuing heading 3 1 0

 Stoppez le virage cap 0 9 0
Stop turn heading 0 9 0

 Stoppons le virage cap 0 9 0
Stopping turn heading 0 9 0


 Poursuivez le virage cap 3 4 0
Turn further heading 3 4 0

 Poursuivons le virage cap 3 4 0
Turning further heading 3 4 0


 Quittez MERLU cap 3 1 0
Depart MERLU heading 3 1 0

 Quitterons MERLU cap 3 1 0
Will depart MERLU heading 3 1 0

d) *Raisons des instructions*


 Pour séquençement
For sequencing

 Pour retardement
For delaying action

 Pour séparation
For spacing

5 - Dd - VOCABULAIRE ASSOCIÉ À L'EMPLOI DU RADAR


XPRESSIONS

 Pour vent arrière
For downwind

 Pour base
For base

 Pour finale
For final

e) Fin du guidage radar

 Reprenez votre navigation
Resume own navigation

CHAPITRE 6

SERVICE D'INFORMATION DE VOL

6 - A - INFORMATION DE VOL

Ce chapitre contient des exemples de phraséologie pour transmettre des renseignements aux pilotes dans le cadre du service d'information de vol.

6 - A - INFORMATION DE VOL

6 - A1a - RENSEIGNEMENTS OBLIGATOIREMENT TRANSMIS

Renseignements SIGMET portant sur une partie de la route correspondant à une heure de vol de l'aéronef, à communiquer sur l'initiative de l'organisme au sol.



Citron Air 32 45, pour information, renseignement SIGMET, givrage modéré à fort entre niveau 9 0 et niveau 1 3 0 sur votre route.



Citron Air 3 2 4 5, for information, SIGMET report, moderate to severe icing between level 9 0 and level 1 3 0 on your route.



Citron Air 32 45, pour information, report pilote, givrage modéré à fort entre niveau 9 0 et niveau 1 3 0 sur votre route.



Citron Air 3 2 4 5, for information, pilot report, moderate to severe icing between level 9 0 and level 1 3 0 on your route.

6 - A - INFORMATION DE VOL

6 - A1b - RENSEIGNEMENTS OBLIGATOIREMENT TRANSMIS

Renseignements concernant toute activité volcanique pré-éruptive, toute éruption volcanique et la présence de nuages de cendres volcaniques.



Citron Air 32 45, pour information, éruption volcanique en cours au Piton de la Fournaise.



Citron Air 3 2 4 5, for information, volcano erupting at Piton de la Fournaise.

Renseignements concernant la libération dans l'atmosphère de matières radioactives ou de produits chimiques toxiques



Citron Air 32 45, pour information, émissions radioactives dans le secteur de Boucaville.



Citron Air 3 2 4 5, for information, radioactivity hazard in the vicinity of Boucaville.

6 - A - INFORMATION DE VOL

6 - A2 - ÉTAT DE FONCTIONNEMENT DES AIDES A LA NAVIGATION AÉRIENNE

Renseignements sur les modifications de l'état de fonctionnement des aides à la navigation devant être utilisées par l'aéronef.



Citron Air 32 45, pour information, V_O_R "PTV" en panne.



Citron Air 3 2 4 5, for information, "PTV" V_O_R unserviceable.

6 - A - INFORMATION DE VOL

6 - A3 - AUTRES RENSEIGNEMENTS

Renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et notamment de l'état de fonctionnement des installations, des aides à l'atterrissage et des services connexes, de l'état de l'aire de manœuvre quand ses caractéristiques sont modifiées en particulier par la présence de neige, de verglas ou d'une épaisseur significative d'eau et renseignements sur la présence d'oiseaux sur un aérodrome et au voisinage de celui-ci.



Citron Air 32 45, pour information, activité aviaire au seuil piste 0 5.



Citron Air 3 2 4 5, for information, bird hazard threshold runway 0 5.

Renseignements sur l'activité des zones dangereuses et réglementées.



Citron Air 32 45, pour information, R 162 active.



Citron Air 3 2 4 5, for information, restricted area 1 6 2 active.



Bordeaux, Citron Air 32 45, est-ce que la R 162 est active ?



Citron Air 32 45, affirme.



Bordeaux, Citron Air 3 2 4 5, is restricted area 1 6 2 active ?



Citron Air 3 2 4 5, affirm.

6 - A - INFORMATION DE VOL

6 - A4 - VOLS VFR - CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES SUR LA ROUTE

Pour les vols VFR, sur demande du pilote, renseignements disponibles sur les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions risquent de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue.



Citron Air 32 45, pour information, cumimb signalés dans la région de Montauban.



Citron Air 3 2 4 5, for information, C_Bs reported in the vicinity of Montauban.



Citron Air 32 45, pour information, report pilote, conditions météorologiques défavorables au voisinage de Montauban.



Citron Air 3 2 4 5, for information, pilot report, adverse weather conditions in the vicinity of Montauban.


6 - A - INFORMATION DE VOL


6 - A5 - RENSEIGNEMENTS TRANSMIS SUR DEMANDE DU PILOTE

Renseignements sur les conditions météorologiques observées ou prévues sur les aéroports de départ, de destination ou de dégagement.

 **Toulouse, Citron Air 32 45, demandons la météo de Pau.**

 **Citron Air 32 45, stand by.**

 **Toulouse, Citron Air 3 2 4 5, requesting Pau present weather.**


 **Citron Air 3 2 4 5, stand by.**

6 - A - INFORMATION DE VOL


6 - A6 - RISQUE DE COLLISION

Renseignements sur un aéronef dont la présence est connue et qui pourrait constituer un risque de collision pour l'aéronef informé dans les espaces C, D, E, F et G.

Sans emploi du radar.


 Citron Air 32 45, pour information, trafic convergent, route 1 8 0, estimant Montauban à 52, Cessna 172, même altitude.

 Roger, Citron Air 32 45.


 Citron Air 3 2 4 5, for information, closing traffic, track 1 8 0, estimating Montauban time 5 2, Cessna 1 7 2, same altitude.

 Roger, Citron Air 3 2 4 5.

Avec emploi du radar.

 Citron Air 32 45, pour information, trafic lent, non identifié, 1 heure, 8 nautiques, route nord-est, altitude inconnue.


 Roger, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, for information, slow moving traffic, not identified, 1 o'clock, 8 miles, routeing north-east, altitude unknown.


 Roger, Citron Air 3 2 4 5.

6 - A - INFORMATION DE VOL


6 - A7 a - RISQUE DE COLLISION, SUGGESTION DE MANŒUVRE

 Citron Air 32 45, pour information, trafic lent, non identifié, 1 heure, 8 nautiques, route nord-est, altitude inconnue.

 Trafic en vue, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, for information, slow moving traffic, not identified, 1 o'clock, 8 miles, routeing north-east, altitude unknown.


 Traffic in sight, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 32 45, pour information, trafic lent, non identifié, 1 heure, 8 nautiques, route nord-est, altitude inconnue.

 Pas visuel sur le trafic, demandons suggestion de manœuvre, Citron Air 32 45.

 Citron Air 32 45, je vous suggère de tourner à droite 20 degrés.

 Tournons à droite 20 degrés, nouveau cap 3 2 0, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, for information, slow moving traffic, not identified, 1 o'clock, 8 miles, routeing north-east, altitude unknown.


 Traffic not in sight, requesting suggestion for manœuvre, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 3 2 4 5, I suggest turn right 2 0 degrees.


 Turning right 2 0 degrees, new heading 3 2 0, Citron Air 3 2 4 5.

6 - A - INFORMATION DE VOL


6 - A7 b - RISQUE DE COLLISION, SUGGESTION DE MANŒUVRE

 Citron Air 32 45, pour information, trafic 2 heures, 12 nautiques, convergent, S_F 34, même niveau, assurez votre séparation.

 Trafic en vue, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, for information, traffic 2 o'clock, 1 2 miles, closing, S_F 3 4, same level, maintain own separation

 Traffic in sight, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 32 45, pour information, trafic 2 heures, 12 nautiques, convergent, S_F 34, même niveau, assurez votre séparation.


 Pas visuel sur le trafic, demandons suggestion de manœuvre, Citron Air 32 45.

 Citron Air 32 45, je vous suggère de monter niveau 7 0.


 Montons niveau 7 0, Citron Air 32 45.


puis

 Citron Air 32 45, trafic croisé.


 Citron Air 3 2 4 5, for information, traffic 2 o'clock, 1 2 miles, closing, S_F 3 4, same level, maintain own separation.

 Traffic not in sight, requesting suggestion for manœuvre, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 3 2 4 5, I suggest climb level 7 0.

 Climbing level 7 0, Citron Air 3 2 4 5.

puis

 Citron Air 3 2 4 5, clear of traffic



6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

6 - B1a - DÉPART VFR

E XEMPLE

✈ *Bourges Information, bonjour, F B X.*

🎧 *F B X, bonjour, Bourges Information, j'écoute.*

✈ *F B G B X, P_A 28, parking club, V_F_R sans plan de vol, destination Limoges, demandons paramètres pour le départ.*

🎧 *F B X, piste 24, vent 230 degrés 10 nœuds, visibilité 8 kilomètres, nuages peu 2000 pieds, épars 3500 pieds, température 18, Q_N_H 1012, Q_F_E 992, il est 26.*

✈ *Roger, piste 24, Q_N_H 1012, F B X.*

✈ *Bourges Information, good morning, F B X.*

🎧 *F B X, good morning, Bourges Information, pass your message.*

✈ *F B G B X, P_A 28, club apron, V_F_R without flight plan, destination Limoges, requesting departure information.*

🎧 *F B X, runway 24, wind 230 degrees 10 knots, visibility 8 kilometres, clouds few 2000 feet, scattered 3500 feet, temperature 18, Q_N_H 1012, Q_F_E 992, time check 26.*

✈ *Roger, runway 24, Q_N_H 1012, F B X.*

6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

6 - B1b - DÉPART VFR

puis

✈ **Bourges Information, F B X, roulons point d'arrêt piste 24.**

🎧 F B X, rappelez point d'arrêt, Cessna 172 au roulage de la piste 24 vers le parking club, assurez votre séparation.

✈ **Roger, F B X.**

✈ *Bourges Information, F B X, taxiing holding point runway 24.*

🎧 F B X, report holding point, Cessna 172 taxiing from runway 24 to club apron, maintain own separation.

✈ *Roger, F B X.*

puis

✈ **Bourges Information, F B X, point d'arrêt piste 24, prêt au départ.**

🎧 F B X, D_R 400 en finale, assurez votre séparation.

✈ **Roger, D_R 400 en vue, maintenons avant piste 24, F B X.**

✈ *Bourges Information, F B X, holding point runway 24, ready for departure.*

🎧 F B X, D_R 400 on final, maintain own separation.


✈ *Roger, D_R 400 in sight, holding short of runway 24, F B X.*

6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

6 - B1c - DÉPART VFR


puis


 Bourges Information, F B X, nous alignons piste 24.


 F B X, vent 260 degrés 10 nœuds.

 Décollons piste 24, F B X.

 F B X, roger, rappelez quittant la fréquence.

 Bourges Information, F B X, lining up runway 24.

 F B X, wind 260 degrees 10 knots.


 Taking off runway 24, F B X.

 F B X, roger, report leaving frequency.

puis

 Bourges Information, F B X, sortie de circuit, quittons la fréquence.

 F B X, roger, au revoir.


 Bourges Information, F B X, leaving circuit and frequency.

 F B X, roger, good day.

6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

6 - B2a - DÉPART IFR

XEMPLE

- ✈ **Bourges Information, bonjour, Citron Air 32 45.**
-  **Citron Air 32 45, bonjour, Bourges Information, j'écoute.**
- ✈ **Citron Air 32 45, Cessna 421, parking tour, I_F_R destination Limoges, demandons paramètres pour le départ et mise en route.**
-  **Citron Air 32 45, piste 24, vent 230 degrés 10 nœuds, visibilité 8 kilomètres, nuages peu 2000 pieds, épars 3500 pieds, température 1 8, Q_N_H 1 0 1 2, Q_F_E 9 9 2, il est 26, je vous rappelle pour la mise en route.**
- ✈ **Roger, piste 24, Q_N_H 1 0 1 2, Citron Air 32 45.**
-
- ✈ *Bourges Information, good morning, Citron Air 3 2 4 5.*
-  *Citron Air 3 2 4 5, good morning, Bourges Information, pass your message.*
- ✈ *Citron Air 3 2 4 5, Cessna 4 2 1, tower apron, I_F_R departure, destination Limoges, requesting departure information and start-up.*
-  *Citron Air 3 2 4 5, runway 2 4, wind 2 3 0 degrees 1 0 knots, visibility 8 kilometres, clouds few 2000 feet, scattered 3500 feet, temperature 1 8, Q_N_H 1 0 1 2, Q_F_E 9 9 2, time check 2 6, call you back for start-up.*
- ✈ *Roger, runway 2 4, Q_N_H 1 0 1 2, Citron Air 3 2 4 5.*

6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

6 - B2b - DÉPART IFR

puis

 Citron Air 32 45, mise en route approuvée par A_C_C.

 Roger, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, start-up approved by A_C_C.


 Roger, Citron Air 3 2 4 5.

puis

 Bourges Information, Citron Air 32 45, roulons point d'arrêt piste 24.


 Citron Air 32 45, roger, rappelez prêt à copier la clairance.


 Prêt à copier, Citron Air 32 45.

 Citron Air 32 45, clairance A_C_C, début du service du contrôle en pénétrant la G 28, "CTX" niveau 9 0, transpondeur 47 33, Bordeaux 127, 67.


 Roger, "CTX" niveau 9 0, transpondeur 47 33, Bordeaux 127, 67, Citron Air 32 45.


 Citron Air 32 45, correct.


 Bourges Information, Citron Air 3 2 4 5, taxiing holding point runway 2 4.

 Citron Air 3 2 4 5, roger, report ready to copy clearance.

 Ready to copy, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 3 2 4 5, A_C_C clearance, control service provided entering G 2 8, "CTX" level 9 0, squawk 4 7 3 3, Bordeaux 1 2 7, 6 7.

 Roger, "CTX" level 9 0, squawk 4 7 3 3, Bordeaux 1 2 7, 6 7, Citron Air 3 2 4 5.

 Citron Air 3 2 4 5, correct.

6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

6 - B2c - DÉPART IFR

puis

✈ **Bourges Information, Citron Air 32 45, point d'arrêt piste 24, prêt au départ.**

🎧 **Citron Air 32 45, vent 260 degrés 10 nœuds.**

✈ **Nous alignons et décollons piste 24, Citron Air 32 45.**

🎧 **Citron Air 32 45, rappelez quittant la fréquence.**

✈ **Roger, Citron Air 32 45.**

✈ *Bourges Information, Citron Air 3 2 4 5, holding point runway 2 4, ready for departure.*

🎧 *Citron Air 3 2 4 5, wind 2 6 0 degrees 1 0 knots.*

✈ *Lining up and taking off runway 2 4, Citron Air 3 2 4 5.*

🎧 *Citron Air 3 2 4 5, report leaving frequency.*

✈ *Roger, Citron Air 3 2 4 5.*

puis

✈ **Bourges Information, Citron Air 32 45, sortie de circuit, contactons Bordeaux 127, 67.**

🎧 **Citron Air 32 45, au revoir.**

✈ *Bourges Information, Citron Air 3 2 4 5, leaving circuit, contacting Bordeaux 1 2 7, 6 7.*

🎧 *Citron Air 3 2 4 5, good day.*

6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

6 - B3a - ARRIVÉE VFR

E XEMPLE

✈ *Bourges Information, bonjour, F B X.*

🎧 *F B X, bonjour, Bourges Information, j'écoute.*

✈ *F B G B X, P_A 28, V_F_R avec plan de vol, de Limoges à Bourges estimé à 12.*

🎧 *F B X, piste 24 en service, vent 350 degrés 10 nœuds, Q_N_H 1015, Q_F_E 996, rappelez vent arrière piste 24.*

✈ *Q_N_H 1015, rappellerons vent arrière piste 24, F B X.*

✈ *Bourges Information, good morning, F B X.*

🎧 *F B X, good morning, Bourges Information, pass your message.*

✈ *F B G B X, P_A 28, V_F_R with flight plan, from Limoges destination Bourges estimated time 12.*

🎧 *F B X, runway in use 24, wind 350 degrees 10 knots, Q_N_H 1015, Q_F_E 996, report downwind runway 24.*

✈ *Q_N_H 1015, will report downwind runway 24, F B X.*

puis

✈ *Bourges Information, F B X, vent arrière piste 24.*

🎧 *F B X, un D_R 400 remonte la piste, rappelez finale piste 24.*

✈ *D_R 400 en vue, rappellerons finale piste 24, F B X.*

✈ *Bourges Information, F B X, downwind runway 24.*

🎧 *F B X, D_R 400 backtracking runway, report final runway 24.*

✈ *D_R 400 in sight, will report final runway 24, F B X.*

6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

6 - B3b - ARRIVÉE VFR

puis

✈ **Bourges Information, F B X, finale piste 24.**

🎧 **F B X, piste occupée par D_R 400, assurez votre séparation. Quelles sont vos intentions ?**

✈ **D_R 400 en vue, remettrons les gaz piste 24, F B X.**

✈ *Bourges Information, F B X, final runway 24.*

🎧 *F B X, runway occupied by D_R 400, maintain own separation. Say intentions.*

✈ *D_R 400 in sight, will go around runway 24, F B X.*

Le DR 400 dégage la piste avant que F B X ait effectué la remise de gaz

🎧 **F B X, Bourges Information, piste dégagée par le D_R 400.**

✈ **Roger, atterrissons piste 24, F B X.**

🎧 **F B X, vent 260 degrés 10 nœuds, rappelez piste dégagée.**

✈ **Roger, F B X.**

🎧 *F B X, Bourges Information, runway vacated by D_R 400.*

✈ *Roger, landing runway 24, F B X.*

🎧 *F B X, wind 260 degrees 10 knots, report runway vacated.*

✈ *Roger, F B X.*


6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

6 - B3c - ARRIVÉE VFR

puis

 Bourges Information, F B X, piste dégagée.


 F B X, rappelez parking.


 Bourges Information, F B X, runway vacated.


 F B X, report apron.

puis

 Bourges Information, F B X, au parking, quittons la fréquence.

 F B X, au revoir.

 Bourges Information, F B X, apron, leaving frequency.

 F B X, good day.

6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

6 - B4a - ARRIVÉE IFR

XEMPLE

Les premières communications entre les stations d'aéronefs et la station au sol ont été établies.

✈ Auxerre Information, Citron Air 32 45, passons A G Q en finale I_L_S piste 18.

🎧 Citron Air 32 45, rappelez Outer Marker.

✈ Roger, Citron Air 32 45.

✈ Auxerre Information, Citron Air 3 2 4 5, crossing A G Q on final I_L_S runway 1 8.

🎧 Citron Air 3 2 4 5, report Outer Marker.

✈ Roger, Citron Air 3 2 4 5.

6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

6 - B4b - ARRIVÉE IFR

puis

✈ **Auxerre Information, F B X, vent arrière piste 18.**

🎧 **F B X, Cessna 421, I F R en finale I L S piste 18, le seuil dans 4 minutes, assurez votre séparation.**

✈ **Roger, F B X.**

🎧 **Citron Air 32 45, un P A 28 en vent arrière.**

✈ **Roger, Citron Air 32 45.**

✈ *Auxerre Information, F B X, downwind runway 1 8.*

🎧 *F B X, Cessna 4 2 1, I F R on final I L S runway 1 8, threshold in 4 minutes, maintain own separation.*

✈ *Roger, F B X.*

🎧 *Citron Air 3 2 4 5, P A 2 8 on downwind.*

✈ *Roger, Citron Air 3 2 4 5.*

puis

✈ **Auxerre Information, F B X, Cessna en vue, tournons en base, derrière.**

🎧 **F B X, rappelez finale piste 18.**

✈ **Roger, piste 18, F B X.**

✈ *Auxerre Information, F B X, Cessna in sight, turning base, behind.*

🎧 *F B X, report final runway 1 8.*

✈ *Roger, runway 1 8, F B X.*

6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

6 - B4c - ARRIVÉE IFR

puis

✈ **Auxerre Information, Citron Air 32 45, passons Outer Marker, finale piste 18.**

🎧 **Citron Air 32 45, vent calme, rappelez piste dégagée.**

✈ **Atterrissons piste 18, Citron Air 32 45.**

✈ **Auxerre Information, Citron Air 3 2 4 5, crossing Outer Marker, final runway 1 8.**

🎧 **Citron Air 3 2 4 5, wind calm, report runway vacated.**

✈ **Landing runway 1 8, Citron Air 3 2 4 5.**

puis

✈ **Auxerre Information, Citron Air 32 45 piste dégagée.**

🎧 **Citron Air 32 45, rappelez parking.**

✈ **Roger, Citron Air 32 45.**

✈ **Auxerre Information, Citron Air 3 2 4 5, runway vacated.**

🎧 **Citron Air 3 2 4 5, report apron.**


✈ **Roger, Citron Air 3 2 4 5.**


6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS


6 - B4d - ARRIVÉE IFR

puis

 *Auxerre Information, Citron Air 32 45, au parking, quittons la fréquence.*

 **Citron Air 32 45, au revoir.**

 *Auxerre Information, Citron Air 3 2 4 5, apron, leaving frequency.*

 *Citron Air 3 2 4 5, good day.*

6 - Ca - ATIS

Les émissions ATIS sont assurées conformément aux dispositions du règlement de la circulation aérienne (RCA/3 § 6.3) et selon les consignes d'exploitation précisées par l'instruction n°10120 du 16 mars 1993.

XEMPLE (1^{ère} partie)

- Bonjour, ici Mérignac
- Information F
- Enregistrée à 0 8 0 2 U_T_C
- Approche I_L_S piste 23
- Piste en service 23
- Piste mouillée, freinage bon
- Niveau de transition 5 0
- Piste 29 fermée cause travaux
- I_L_S 29 en maintenance
- Activité planeurs à Saucats du sol à 4500 pieds
- Vent 290 degrés 4 nœuds, maximum 10 nœuds
- Visibilité 9 kilomètres
- Nuages peu 1500 pieds, fragmenté 4600 pieds
- Température 1 0
- Point de rosée 9
- Q_N_H 1 0 2 2
- Q_F_E 1 0 1 6
- Tendance NOSIG
- Informez Mérignac dès le premier contact que vous avez reçu l'information F.

E XEMPLE (2ème partie)

- *Good morning, this is Mérignac*
- *Information E*
- *Recorded at 0 8 0 2 U_T_C*
- *I_L_S approach runway 2 3*
- *Runway in use 2 3*
- *Runway wet, braking action good*
- *Transition level 5 0*
- *Runway 2 2 closed due work in progress*
- *I_L_S 2 2 under maintenance*
- *Glider activity over Saucats 4500 feet and below*
- *Wind 2 2 0 degrees, 4 knots, maximum 1 0 knots*
- *Visibility 2 kilometres*
- *Clouds few 1500 feet, broken 4600 feet*
- *Temperature 1 0*
- *Dew point 2*
- *Q_N_H 1 0 2 2*
- *Q_F_E 1 0 1 6*
- *Trend NOSIG*
- *Inform Mérignac on initial contact you have received information E.*

XPRESSIONS

Conditions significatives à la surface de la piste :

Piste mouillée

Runway wet

Piste humide

Runway damp

Piste inondée

Runway flooded

Piste déneigée

Runway snow removed

Piste contaminée

Contaminated runway

Piste couverte de plaques de neige sèche

Runway covered with patches of dry snow

Piste traitée

Runway treated

Flaques d'eau

Water patches

Neige fondante

Slush

Neige tassée

Compacted snow

Neige mouillée

Wet snow

Neige fondante gelée

Frozen slush

Ornières et arêtes gelées

Frozen ruts and ridges

Glace recouverte de neige

Snow with ice underneath

Glace

Ice

Congères

Snow drifts

XPRESSIONS

Aides visuelles et radioélectriques - Présence d'oiseaux :

PAPI en panne

PAPI unserviceable

Balisage lumineux

Lighting

Balisage voie de circulation

Taxiway lighting

Pas de secours électrique

Secondary power supply not available

Péril aviaire

Bird hazard

Effaroucheur en panne

Bird scaring system unserviceable

Portée visuelle de piste (RVR) :

R_V_R disponible sur fréquences de
contrôle

R_V_R available on control frequencies

R_V_R inférieure à...

R_V_R less than...

Procédures L_V_P en vigueur, vérifiez
vos minimums

*Low visibility procedures in force,
check your minima*

Temps présent :

Pluie

Rain

Pluie forte

Heavy rain

Averse de pluie

Rain shower

Pluie se congelant

Freezing rain

Neige

Snow

Neige forte

Heavy snow

Tempête de neige

Snow storm

Brume

Mist

XPRESSIONS

Temps présents (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 cumulus

Ciel clair

Sky clear

Phénomènes météorologiques significatifs :

Turbulence

Turbulence

Cisaillement

Windshear

Givrage modéré

Moderate icing



CHAPITRE 7

ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES



7 - A - HÉLICOPTÈRES

Phraséologie spécifique aux hélicoptères.

XPRESSIONS

Roulage ou Translation :

Se déplacer en roulage

Ground taxi

Faire une translation / Translater

Manœuvre

Faire translation latérale

Manœuvre sideways

Décollage :

Décollage vertical

Lift-off

Atterrissage :

Faire un stationnaire

Perform stationary flight

7 - Ba - ACTIVITÉ DE VOLTIGE

EMPLOI

- Utilisée dans le cadre de l'exécution de manœuvres de voltige.
- L'accord préalable de l'autorité aéronautique locale est nécessaire pour se livrer à des exercices de voltige.

ACTIONS

C O N T R Ô L E U R

- Il s'assure de l'existence d'un axe ou secteur de voltige.
- Il vérifie la conformité de la demande du pilote par rapport aux caractéristiques de l'axe ou du secteur.

P I L O T E

- Il se conforme aux termes de l'accord préalable.


• Arrêté du 10 février 1958 portant réglementation de la voltige aérienne pour les aéronefs civils (RCA 1 TA PART 001)

HRASÉOLOGIE DE BASE

✈ *Montpellier, F B X, demandons voltige à Frontignan entre 3000 et 4000 pieds.*

 *F B X, transpondeur 70 4Z, rappelez prêt à évoluer.*

✈ *Transpondeur 70 4Z, prêts à évoluer, F B X.*

 *F B X, rappelez évolutions terminées.*

✈ *Rappellerons évolutions terminées, F B X.*

Puis


✈ *Montpellier, F B X, évolutions terminées.*

 *F B X, roger.*

✈ *Montpellier, F B X, requesting aerobatics over Frontignan between 3000 and 4000 feet.*

 *F B X, squawk Z 0 4 Z, report ready to perform aerobatics.*


✈ *Squawking Z 0 4 Z, ready to perform aerobatics, F B X.*

 *F B X, report aerobatics terminated.*

✈ *Will report aerobatics terminated, F B X.*

Puis

✈ *Montpellier, F B X, aerobatics terminated.*

 *F B X, roger.*

7 - Bb - ACTIVITÉ DE VOLTIGE

- Le contrôleur peut demander au pilote de différer son activité pour raison de trafic.

HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

✈ Montpellier, F B X, demandons voltige à Frontignan entre 3000 et 4000 pieds.

 F B X, transpondeur 70 47, prévoyez 5 minutes de délai, cause trafic.

✈ Transpondeur 70 47, délai 5 minutes, F B X.

✈ Montpellier, F B X, requesting aerobatics over Frontignan between 3000 and 4000 feet.

 F B X, squawk Z 0 4 Z, expect 5 minutes delay due traffic.

✈ Squawking Z 0 4 Z, 5 minutes delay, F B X.

7 - C - ENTRAÎNEMENT APPROCHE DE PRÉCISION


- Entraînement aux procédures d'approche de précision de catégorie II ou III et atterrissage automatiques.

HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

Le contrôleur accepte :

 De Gaulle, Citron Air 32 45, demandons approche catégorie 2 piste 27 pour entraînement.

 Citron Air 32 45, autorisé approche catégorie 2 piste 27 pour entraînement.


 De Gaulle, Citron Air 3 2 4 5, requesting approach category 2 runway 2 7 for training.

 Citron Air 3 2 4 5, cleared approach category 2 runway 2 7 for training.

 De Gaulle, Citron Air 32 45, demandons atterrissage automatique piste 27 pour entraînement.

 Citron Air 32 45, autorisé atterrissage automatique piste 27 pour entraînement.


 De Gaulle, Citron Air 3 2 4 5, requesting autoland runway 2 7 for training.


 Citron Air 3 2 4 5, cleared autoland runway 2 7 for training.

Le contrôleur refuse :

 De Gaulle, Citron Air 32 45, demandons approche catégorie 3 piste 27 pour entraînement.

 Citron Air 32 45, négatif cause trafic.

 De Gaulle, Citron Air 3 2 4 5, requesting approach category 3 runway 2 7 for training.

 Citron Air 3 2 4 5, negative due traffic.

CHAPITRE 8

SITUATIONS PARTICULIÈRES

8 - A - TURBULENCE DE SILLAGE - SOUFFLE RÉACTEUR

XPRESSIONS

a) Turbulence de sillage



Attention turbulence de sillage

Caution wake turbulence

b) Souffle réacteur



Attention souffle réacteurs

Caution jet blast

c) Souffle d'hélice



Attention souffle d'hélice

Caution slipstream


8 - B - PÉRIL AVIAIRE


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

EXEMPLE

 **F B X**, nombreux groupes de cigognes à proximité de Montélimar, route sud, signalés au niveau 50.


 **Roger, F B X.**


 **F B X**, numerous flocks of storks in the vicinity of Montelimar southbound, reported level 50.


 **Roger, F B X.**

8 - C - DÉNEIGEMENT - CONDITIONS DE FREINAGE


XPRESSIONS

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

-  Coefficients de frottement mesurés avec skiddomètre
piste 16, toucher 40, mi-piste 35, extrémité 32
*Friction coefficients measured with skiddometre
runway 1 6, touchdown 4 0, mid-point 3 5, stop-end 3 2*

-  Largeur de piste dégagée, 45 mètres ;
longueur de piste dégagée, 3900 mètres
*Runway width available after snow removal 4 5 metres ;
runway length available after snow removal 3900 metres*

L'estimation des conditions de freinage est transmise au pilote en langage clair.

-  Efficacité du freinage piste 16, 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 9

URGENCES ET PANNES-INCIDENTS

9 - A - URGENCES

9 - A1 - SYSTÈME EMBARQUÉ D'ANTI-COLLISION (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


C O N T R Ô L E U R

- Il s'efforce de fournir les informations sur le trafic aux aéronefs affectés par la manœuvre.
- Il n'est plus responsable de l'espacement de cet aéronef pendant l'exécution des manœuvres entreprises jusqu'au retour à la clairance délivrée.
- Il accuse réception des messages du pilote en utilisant l'expression **Roger**.

P I L O T E

- Il informe le contrôleur dès que possible de l'exécution d'une action (montée ou descente) ou de l'impossibilité d'exécuter une clairance, suite à un avis de résolution.
- Il informe le contrôleur qu'il est de retour au dernier niveau autorisé.

HRASÉOLOGIE DE BASE


 Reims, Citron Air 32 45, montée T_CAS.


 Citron Air 32 45, roger.

puis

 Reims, Citron Air 32 45, montée T_CAS terminée, de retour niveau 2 9 0.


 Citron Air 32 45, roger.

 Reims, Citron Air 3 2 4 5, T_CAS climb.

 Citron Air 3 2 4 5, roger.

puis

 Reims, Citron Air 3 2 4 5, T_CAS climb completed level 2 9 0 resumed.

 Citron Air 3 2 4 5, roger.

9 - A - URGENCES

9 - A2 - SYSTÈME SOL D'AVERTISSEMENT DE PROXIMITÉ DU RELIEF (MSAW)

E MPLOI

- Utilisé suite à une alarme au contrôleur par un système sol d'avertissement de proximité du relief, prévoyant un rapprochement dangereux entre un aéronef et le relief ou un obstacle artificiel.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Si l'aéronef n'est pas en guidage radar, 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 l'aéronef est en guidage radar, le contrôleur :
 - donne au pilote l'instruction de rejoindre immédiatement un niveau supérieur ou égal à l'altitude minimale de sécurité radar,
 - si nécessaire, donne au pilote un nouveau cap radar pour éviter le relief.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Si l'aéronef n'est pas en guidage radar, il avise immédiatement le pilote en utilisant l'expression **alerte relief/terrain alert**.

P I L O T E

- Il collationne le message d'alerte de proximité du relief.
- Dès que possible, il informe le contrôleur de l'éventuelle manœuvre entreprise.

HRASÉOLOGIE DE BASE

Sans guidage radar


 Citron Air 32 45, alerte relief, vérifiez votre altitude immédiatement.

 Alerte relief, Citron Air 32 45.


 Citron Air 3 2 4 5, terrain alert, check your altitude immediately.


 Terrain alert, Citron Air 3 2 4 5.

Avec guidage radar


 Citron Air 32 45, immédiatement, montez 5000 pieds Q_N_H, immédiatement, cause relief.

 Montons immédiatement 5000 pieds Q_N_H, Citron Air 32 45.


 Citron Air 3 2 4 5, immediately climb 5000 feet Q_N_H, immediately due terrain.


 Climbing immediately 5000 feet Q_N_H, Citron Air 3 2 4 5.

ou

 Citron Air 32 45, immédiatement, montez 5000 pieds Q_N_H, et tournez à droite cap 270, immédiatement, cause relief.

 Montons immédiatement 5000 pieds Q_N_H et tournons cap 270, Citron Air 32 45.

 Citron Air 3 2 4 5, immediately climb 5000 feet Q_N_H and turn right heading 2 7 0, immediately, due terrain.

 Climbing immediately 5000 feet Q_N_H and turning headin 2 7 0, Citron Air 3 2 4 5.

9 - A - URGENCES

9 - A3 - ACTION IMMÉDIATE

E MPLOI

- Utilisé par le contrôleur lorsqu'il estime que, sans une manœuvre exécutée sans délai, il existe un risque d'abordage imminent.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Utilisé lorsqu'une action immédiate s'impose pour des raisons de sécurité.

A CTIONS


CONTRÔLEUR


- Il utilise le terme "**immédiatement**/*immediately*" dans la mesure du possible en début et en fin de message.
- Le cas échéant, il informe le pilote de la fin du conflit.

P I L O T E

- Il agit sans délai.
- Il collationne le terme "**immédiatement**/*immediately*".

PHRASÉOLOGIE DE BASE

 Citron Air 32 45, immédiatement, tournez à droite cap 0 9 0, immédiatement, pour évitement.


 **Tournons immédiatement à droite cap 0 9 0, Citron Air 32 45.**

 Citron Air 32 45, trafic 11 heures, 5 nautiques.


puis

 Citron Air 32 45, trafic croisé, reprenez votre navigation direct "ATN".


 **Direct "ATN", Citron Air 32 45.**

 Citron Air 3 2 4 5, immediately, turn right heading 0 9 0, immediately, for avoiding action.

 **Turning right immediately, heading 0 9 0, Citron Air 3 2 4 5.**

 Citron Air 3 2 4 5, traffic 11 o'clock, 5 miles.

puis


 Citron Air 3 2 4 5, traffic no longer a factor, resume own navigation direct "ATN".

 **Direct "ATN", Citron Air 3 2 4 5.**

 Citron Air 32 45, immédiatement, montez niveau 2 1 0, immédiatement, pour évitement.

 **Montons immédiatement niveau 2 1 0, Citron Air 32 45.**

 Citron Air 32 45, trafic sens opposé, 8 nautiques.

 Citron Air 3 2 4 5, immediately, climb level 2 1 0, immediately, for avoiding action.

 **Climbing immediately level 2 1 0, Citron Air 3 2 4 5.**

 Citron Air 3 2 4 5, traffic opposite direction, 8 miles.

9 - B - PANNES - INCIDENTS

9 - B1a - 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).

PHRASÉOLOGIE DE BASE



Citron Air 32 45, Marseille, me recevez-vous ?

en cas de non réponse



Citron Air 32 45, Marseille, si vous me recevez, transpondeur ident.

en cas de réception du signal ident



Citron Air 32 45, Marseille, ident reçu, vous êtes en panne d'émission, transpondeur 76 0 0, accusez réception de tous mes messages par ident.



Citron Air 3 2 4 5, Marseille, do you read me ?

en cas de non réponse



Citron Air 3 2 4 5, Marseille, if you read me, squawk ident.

en cas de réception du signal ident



Citron Air 3 2 4 5, Marseille, ident received, you have a transmission failure, squawk Z 6 0 0, acknowledge all my messages by squawking ident.

9 - B - PANNES - INCIDENTS

9 - B1b - INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES


- Le contrôleur ne reçoit plus de messages du pilote mais le pilote reçoit les messages du contrôleur : le contrôleur effectue un transfert en fréquence.

- Le pilote ne reçoit plus de messages du contrôleur : le contrôleur tente d'établir une liaison radio par l'intermédiaire d'une autre station.

PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

 Citron Air 32 45, Marseille, veuillez Paris 133, 5, je répète 133, 5.

 Citron Air 3 2 4 5, Marseille, monitor Paris 1 3 3, 5, I say again 1 3 3, 5.

 Orange Air 56 72, êtes-vous prêt pour un relais radio ?


✈ Affirme, Orange Air 56 72.

 Orange Air 56 72, sur 126, 7, relayez au Citron Air 32 45, de contacter Paris 133, 5, puis revenez sur ma fréquence.

✈ Relayons, sur 126, 7, au Citron Air 32 45, de contacter Paris 133, 5, Orange Air 56 72.

si le message a pu être transmis


✈ Marseille, Orange Air 56 72, message transmis et reçu.

 Orange Air 56 72, relais terminé, merci.


si le message n'a pas pu être transmis

✈ Marseille, Orange Air 56 72, négatif contact.

 Orange Air 56 72, fin de relais, merci.

 Orange Air 5 6 7 2, say if ready for relay.

✈ Affirm, Orange Air 5 6 7 2.

 Orange Air 5 6 7 2, on frequency 1 2 6, 7, relay to Citron Air 3 2 4 5, should contact Paris 1 3 3, 5, then you revert this frequency.

✈ Relaying to Citron Air 3 2 4 5, on 1 2 6, 7, should contact Paris 1 3 3, 5, Orange Air 5 6 7 2.


si le message a pu être transmis

✈ Marseille, Orange Air 5 6 7 2, message transmitted and received.

 Orange Air 5 6 7 2, relay terminated, thank you.

si le message n'a pas pu être transmis

✈ Marseille, Orange Air 5 6 7 2, negative contact.

 Orange Air 5 6 7 2, stop relay, thank you.



9 - B - PANNES - INCIDENTS

9 - B1c - INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

XPRESSIONS

En circulation d'aérodrome



Allumez vos phares

Show landing lights



Accusez réception en balançant les ailes

Acknowledge by rocking wings



Accusez réception en faisant des appels de phares

Acknowledge by flashing your lights



Accusez réception en manœuvrant les ailerons

Acknowledge by moving ailerons

9 - B - PANNES - INCIDENTS

9 - B2 - PERTE DE L'IDENTIFICATION RADAR

E MPLOI

- En cas de perte d'identification radar.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- Utilisée dès la disparition des données radar primaire et/ou secondaire et avant la sortie de la zone de couverture radar.

A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il informe le pilote de la perte d'identification radar ou de la sortie de la couverture radar.
- Il notifie au pilote qu'il ne lui rend plus le service radar.

P I L O T E

- Il accuse réception.

PHRASÉOLOGIE DE BASE



Citron Air 32 45, identification radar perdue, fin de service radar rappelez "CMF".



Roger, rappellerons "CMF", Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, radar identification lost, radar service terminated, report "CMF".



Roger, will report "CMF", Citron Air 3 2 4 5.



Citron Air 32 45, vous allez sortir de la couverture radar, fin de service radar, rappelez KAMER.



Roger, rappellerons KAMER, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, you will shortly be leaving radar cover, radar service terminated, report KAMER.




Roger, will report KAMER, Citron Air 3 2 4 5.

9 - B - PANNES - INCIDENTS


9 - B3 - VIDANGE EN VOL

Dans le cadre du service d'information de vol, ce type de message est transmis à intervalle régulier en anglais puis en français.

XEMPLE

 *All stations, fuel dumping in progress, B 7 4 7, 1 0 miles south "BRY", northbound, level 8 0. Avoid flight within 5 miles if at this level. If within 5 miles, remain at least 1000 feet above or 2000 feet below. Break, break. À toutes stations, vidange en vol en cours, B 7 4 7, 10 nautiques sud de "BRY", route nord, niveau 8 0. Restez à plus de 5 nautiques si vous êtes au même niveau. Restez au moins 1000 pieds plus haut ou 2000 pieds plus bas si vous êtes à moins de 5 nautiques.*





La vidange en vol est terminée.

 *All stations, B 7 4 7 fuel dumping terminated. Break, break. À toutes stations, vidange en vol du B 747, terminée.*

9 - B - PANNES - INCIDENTS

9 - B4 - PROBLÈME DE TRAIN D'ATERRISSAGE

✈ Demandons passage bas pour
vérification de sortie de train
*Requesting low pass to check
landing gear down*

-  Le train semble sorti
Landing gear appears down
-  Le train semble rentré
Landing gear appears up
-  Vérifiez train sorti et verrouillé
Check landing gear down and locked
-  La roulette de nez semble sortie
Nose gear appears down

9 - B - PANNES - INCIDENTS

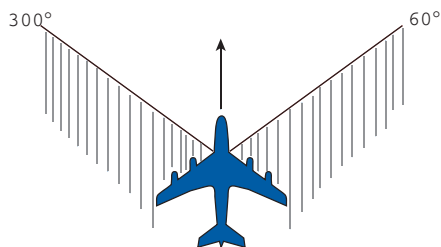
9 - B5 - RECONNAISSANCE À DISTANCE

E MPLOI

- Procédure utilisée pour notifier au pilote qu'il va faire l'objet d'une reconnaissance à distance par les autorités militaires.

C ONDITIONS D'UTILISATION

- L'interception d'un aéronef pour des impératifs de sûreté aérienne s'effectue sur ordre des autorités chargées de la défense aérienne après notification écrite au Chef de salle.
- L'interception d'un aéronef pour reconnaissance à distance est soumise aux normes suivantes :
 - distance minimale verticale, 1000 pieds,
 - distance minimale latérale, 1000 mètres,
 - zone d'interception (en grisé sur le schéma)



A CTIONS

CONTRÔLEUR

- Il notifie au pilote la décision des autorités militaires.
- Il ne fournit aucune explication complémentaire à la décision qu'il notifie.

P I L O T E

- Il accuse réception de la notification.

PHRASÉOLOGIE DE BASE



Citron Air 32 45, vous allez être intercepté pour identification visuelle par des aéronefs militaires.



Roger, Citron Air 32 45.



Citron Air 3 2 4 5, you are going to be intercepted for visual identification by military aircraft.



Roger, Citron Air 3 2 4 5.

CHAPITRE 10

DÉFINITIONS ET GLOSSAIRE

10 - A - DÉFINITIONS

Assistance radar : Utilisation du radar pour fournir aux aéronefs des renseignements sur leur position ou sur des écarts par rapport à leur route.

Circulation en surface : Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à l'exclusion des décollages et atterrissages, à la surface d'un aérodrome, ou encore, dans le cas d'un hélicoptère, déplacement en vol rasant au-dessus de la surface de l'aérodrome à une hauteur permettant d'utiliser l'effet de sol et à une vitesse correspondant à celle de la circulation au sol.

Clairance : Autorisation de contrôle de la circulation aérienne (ou clairance) accordée à un aéronef de manoeuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme du contrôle de la circulation aérienne.

Collationnement : répétition par la station réceptrice à l'intention de la station émettrice de tout ou partie d'un message reçu, de manière à permettre à cette dernière de vérifier l'exactitude de la teneur de l'information reçue.

Compte rendu en vol : Compte rendu émanant d'un aéronef en vol et établi selon les spécifications applicables aux comptes rendus de position, d'exploitation et/ou d'observations météorologiques.

Guidage radar : Utilisation du radar pour fournir aux aéronefs des caps spécifiés leur permettant de suivre la trajectoire désirée.

Identification radar : Opération qui consiste à établir une corrélation entre un plot radar déterminé et un aéronef déterminé.

Plot radar : Terme générique désignant l'indication visuelle sur un écran de visualisation radar sous forme non symbolique ou symbolique, de la position d'un aéronef obtenue par radar primaire ou secondaire.

Radar : Dispositif de radiodétection qui fournit des renseignements sur la distance, l'azimut ou l'altitude d'objets.

10 - A - DÉFINITIONS

Route ATS : Route destinée à canaliser la circulation aérienne pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne.

Note : L'expression route ATS est utilisée pour désigner à la fois les voies aériennes, les routes contrôlées et non contrôlées, les routes d'arrivée et de départ, etc...

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

Service d'alerte : Service assuré dans le but d'alerter les organismes appropriés lorsque les aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Service de la circulation aérienne (ATS) : Terme générique désignant à la fois le service du contrôle de la circulation aérienne, le service d'information de vol et le service d'alerte.

Service d'information de vol (FIS) : Service assuré dans le but de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

Service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) : Service d'information de vol pour la circulation d'aérodrome.

Service du contrôle de la circulation aérienne (ATC) : Service assuré dans le but de :

- 1) prévenir les collisions :
 - a) entre aéronefs en vol,
 - b) sur l'aire de manoeuvre, entre les aéronefs, et entre les aéronefs et les obstacles,
- 2) accélérer et ordonner la circulation aérienne.

Service mobile aéronautique : Service mobile entre stations aéronautiques et stations d'aéronef, ou entre stations d'aéronef, auquel les stations d'engin de sauvetage peuvent également participer ; les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées.

Station aéronautique : Station terrestre du service mobile aéronautique. Dans certains cas, une station aéronautique peut, par exemple, être placée à bord d'un navire ou d'une plateforme en mer.

Note : Dans le présent document, ce terme pourra être remplacé par "organisme de la circulation aérienne", "station au sol", "centre de contrôle", etc.

Station d'aéronef : Station mobile du service mobile aéronautique placée à bord d'un aéronef, autre qu'une station d'engin de sauvetage.

Note : Dans le présent document, ce terme pourra être remplacé par "équipage", "pilote", etc.

10 - A - DÉFINITIONS

Système embarqué d'anti-collision (ACAS) : Système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance, et indépendamment des systèmes au sol, renseigne le pilote sur la présence des aéronefs dotés d'un transpondeur de radar secondaire de surveillance qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef.

Système sol d'avertissement de proximité du relief (MSAW) : Système sol qui fournit une alarme au contrôleur quand il prévoit un rapprochement potentiellement dangereux entre un aéronef et le relief ou un obstacle artificiel.

Transmission sans accusé de réception : Transmission effectuée par une station à l'intention d'une autre station lorsque les circonstances ne permettent pas d'établir des communications bilatérales, mais qu'il est supposé que la station appelée est en mesure de recevoir le message.

10 - B - 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
- AFIS** : **A**erodrome **F**light **I**nformation **S**ervice,
service d'information de vol d'aérodrome
- APP** : **A**PProach control service,
centre de contrôle d'approche
- ATC** : **A**ir **T**raffic **C**ontrol,
contrôle de la circulation aérienne
- ATFM** : **A**ir **T**raffic **F**low **M**anagement,
régulation du débit
- ATIS** : **A**utomatic **T**erminal **I**nformation **S**ervice,
service automatique d'information de région terminale
- ATS** : **A**ir **T**raffic **S**ervice,
service de la circulation aérienne
- CTOT** : **C**alculated **T**ake-**O**ff **T**ime,
heure calculée de décollage
- ELT** : **E**mergency **L**ocator **T**ransmitter,
balise de détresse
- FIS** : **F**light **I**nformation **S**ervice,
service d'information de vol
- HAP** : **H**eure d'**A**pproche **P**révue
- HF** : **H**igh **F**requency, **H**aute **F**réquence
Bande de fréquences comprises entre 2800 kHz et 30 000 kHz
- MSAW** : **M**inimum **S**afe **A**ltitude **W**arning system,
système sol d'avertissement de proximité du relief
- SIV** : **S**ecteur d'**I**nformation de **V**ol
- T-CAS** : **T**raffic alert and **C**ollision **A**voidance **S**ystem
Système embarqué d'anti-abordage (voir ACAS)
- TWR** : **T**o**W**e**R**
tour de contrôle
- UHF** : **U**ltra **H**igh **F**requency, **U**ltra **H**aute **F**réquence
Bande de fréquences comprises entre 200 MHz et 3 000 MHz
- VHF** : **V**ery **H**igh **F**requency, très haute fréquence
Bande de fréquences comprises entre 30 000 kHz et 200 MHz.

CHAPITRE 11

PRINCIPALES DIFFÉRENCES AVEC L'OACI

11 - PRINCIPALES DIFFÉRENCES AVEC LES TEXTES OACI

AVERTISSEMENT

Les différences ci-après constituent les principales différences entre les expressions utilisées dans le présent manuel (cf. [Réf.Manuel](#)) et celles utilisées dans les textes OACI suivants :

- [Doc 4444](#) (PANS-RAC) : Procédures pour les services de la navigation aérienne – Règles de l'air et services de la circulation aérienne ;
- [Doc 9432](#) : Manuel de radiotéléphonie.
- Doc 7030 : Procédures complémentaires régionales

Les différences déjà signalées dans l'arrêté relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale ne sont pas rappelées ici.

The principal differences between the expressions used in the present manual (cf. [Ref. Manual](#)) and those in ICAO documents [Doc 4444](#) (PANS-RAC), [Doc 9432](#) and 7030 are notified below.

Differences which have already been notified in the "Arrêté relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale" are not recalled here.

11 - PRINCIPALES DIFFÉRENCES AVEC LES TEXTES OACI

11 - A - UTILISATION DE LA LANGUE FRANÇAISE

FRANCE <i>Ref. manuel</i>	COMMENTAIRES	OACI <i>Doc 4444 Doc 9432</i>
Demandons paramètres pour le départ <i>3A1</i>	En conformité avec le RCA2, § 4.2.2	Demande renseignements pour le départ <i>10.3.4.7 4.2.1</i>
Envol <i>3A2</i>	Envol est plus adapté que Départ .	Départ <i>10.3.4.7 4.2.2</i>
Point d’arrêt <i>3B2</i>	Conforme au RCA1 - Définitions	Point d’attente <i>10.3.4.8 4.2.3</i>
Maintenez position Maintenez avant <i>3B3</i>	Volonté d’utiliser un verbe unique par analogie avec l’utilisation du verbe Hold en langue anglaise	Maintenez position Attendez avant <i>10.3.4.9 4.2.3</i>
Tractage <i>3B5</i>	Le mot Tractage est plus usité.	Remorquage <i>10.3.4.6</i>
Stoppez le décollage, je répète, stoppez le décollage <i>3C5a</i>	Favorise une compréhension immédiate.	Décollage annulé, je répète, annulé <i>10.3.4.12</i>
Dégagez (la piste) <i>3C5a, 3L5a</i>		Évacuez (la piste) <i>10.3.4.12 4.5.10</i>
Continuez dans l’axe de piste <i>3C6</i>	Favorise une compréhension immédiate.	Continuez sur (orientation magnétique de la piste) <i>10.3.4.13</i>
RVSM impossible cause... <i>3E3</i>	Concision	RVSM impossible raison... <i>Doc 7030/4</i>
Changement de route (partie de route modifiée) <i>3F2a</i>	Favorise une compréhension immédiate	Réautorisé (partie de route modifiée), à (point significatif de la route originale) <i>10.3.2.1</i>
Trafic non identifié <i>3F5d</i>	Expression moins équivoque que Trafic inconnu (impropre).	Trafic inconnu <i>10.3.4.8 6.4.2</i>

11 - PRINCIPALES DIFFÉRENCES AVEC LES TEXTES OACI

11 - A - UTILISATION DE LA LANGUE FRANÇAISE

FRANCE <i>Réf. manuel</i>	COMMENTAIRES	OACI <i>Doc 4444 Doc 9432</i>
Vitesse libre <i>3G3e</i>	- Concision - Favorise une compréhension immédiate	Pas de restrictions [ATC] sur la vitesse <i>12.4.1.6 7.5.1</i>
Demandons Clairance VMC <i>3H</i>	Expression concise utilisée par le pilote pour demander au contrôleur une clairance VMC (cf. RCA1 - Définitions)	Nil <i>3.13</i>
HAP (heure) <i>3I1</i>	Utilisation d'un sigle par souci de concision	Heure d'approche prévue (heure) <i>12.3.3.4 7.3.1</i>
Faites un 360 à gauche / droite <i>3I3</i>	Concision	Faites un virage de 360 gauche / droite <i>12.4.1.5</i>
Autorisé approche MVI/MVL piste (numéro) <i>3J2</i>	- Les sigles MVI/MVL précisent le type de procédure - Concision	Autorisé approche indirecte piste (numéro) <i>OACI - Doc 9569 - Définitions</i>
Entrez (position dans le circuit) (numéro de la piste) <i>3K1a</i>	- Concision - Expression plus adaptée	Rejoignez (position dans le circuit) (numéro de la piste) <i>12.3.4.14</i>
Faites un atterrissage complet <i>3L7a</i>	- Expression plus adaptée	Faites immobilisation complète <i>12.3.4.17</i>
Autorisé toucher <i>3L7a</i>	Concision	Autorisé pour un posé - décollé <i>12.3.4.17 4.7.5</i>
Toucher mi-piste extrémité <i>3Mb</i>	Concision	Toucher des roues Milieu de piste Extrémité de piste <i>12.4.4.2.5.5 10.2</i>
Croiser (le localizer) <i>5Db</i>	Traverser est utilisé pour la traversée d'une piste (cf. 3B4)	Traverser (le radioalignement de piste) <i>12.4.2.3</i>
Vous allez sortir de la couverture radar <i>9B2</i>	- Expression plus adaptée - Précision	Allons bientôt perdre identification <i>12.4.1.10</i>

11 - PRINCIPALES DIFFÉRENCES AVEC LES TEXTES OACI

11 - B - UTILISATION DE LA LANGUE ANGLAISE

FRANCE <i>Ref. manual</i>	COMMENTS	OACI <i>Doc 4444 Doc 9432</i>
Continue on runway extended centre line <i>3C6</i>	Clarity	Continue (runway heading) <i>12.3.4.12</i>
Maintain... (holding point) <i>3B3</i>	Used on the ground to avoid confusion between "Hold short of" and "cross"	Hold short of... <i>12.3.4.8</i>
Route amendment (amended route portion) <i>3F2a</i>	To avoid ambiguity route (portion) to	Recleared (amended) (significant point of original route) <i>12.3.2.1</i>
Not identified <i>3F5d</i>	Clarity	Unknown <i>12.4.1.8 6.4.2</i>
Hold on (name of the VOR) radial <i>3I2b</i>	Concision radial (name) VOR	Hold on the (three digits) <i>12.3.3.3</i>
Make a three sixty by the left (or the right) <i>3I3</i>	To avoid ambiguity	Make a three sixty turn left (or right) <i>12.4.1.5</i>
For delaying action <i>3I3, 5Dc</i>	In the interest of concision	For en-route delay <i>12.3.2.7</i>
Stop mode Charlie, wrong indication <i>5Ab</i>	Clarity	Stop squawk Charlie wrong indication <i>12.4.3.12 6.5.1</i>
You will shortly be leaving radar cover <i>9B2</i>	- More appropriate - Clarity	Will shortly lose identification <i>12.4.1.10 6.2.2</i>

