

# **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 aérodromes.

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

<b>Chapitre 1 - GÉNÉRALITÉS</b>	<b>13</b>
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
<b>Chapitre 2 – COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE</b>	<b>27</b>

<b>Chapitre 3 - DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN VOL</b>	<b>31</b>
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 aérodrome AFIS	118
G.5. Arrivée d'un vol IFR contrôlé vers un aérodrome 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 Aérodromes.

## 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 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 35</u>	douze trente-cinq	<i>twelve thirty-five</i>
<u>7 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 USUEL

	Énonciation Française	Énonciation Anglaise
ACAS	A_CAS	A_CAS
ACC	A_C_C	A_C_C
AFIS	A_FIS	A_FIS
APP	Approche	Approach
ATFM	A_T_F_M	A_T_F_M
ATIS	A_TIS	A_TIS
ATS	A_T_S	A_T_S
CAVOK	CAV_O_Kay	CAV_O_Kay
Cb	Ci_Bi/Cumulonimbus/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	Expected approach time
HF	H_F	H_F
IFR	I_F_R	I_F_R
ILS	I_L_S	I_L_S
IMC	I_M_C	I_M_C
LVP	L_V_P	Low visibility procedures
MSAW	prononciation anglaise	M_SAW
NDB	N_D_B	N_D_B
NM	Nautiques	Miles
NOTAM	NOTAM	NOTAM

## 1 - D - ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUEL

	Énonciation Française	Énonciation Anglaise
QFE	Q_F_E	Q_F_E
QFU	Q_F_U/Piste en service	<i>Runway in use</i>
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	<i>Tower</i>
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.

ÉLÉMENT	FRANÇAIS	ANGLAIS
Altitude	150 pieds : <b>cent cinquante</b> 455 pieds : <b>quatre cent cinquante-cinq</b> 3500 pieds : <b>trois mille cinq cents</b> 12000 pieds : <b>douze mille</b>	150 feet : <b>one five zero</b> 455 feet : <b>four five five</b> 3500 feet : <b>three thousand five hundred</b> 12000 feet : <b>one two thousand</b>
Calage altimétrique	QNH 1022 : <b>mille vingt-deux</b>	QNH 1022 : <b>one zero two two</b>
Cap absolu	cap 180 : <b>cent quatre-vingts</b> cap 100 : <b>cent</b>	<i>heading 180 : one eight zero</i> <i>heading 100 : one hundred</i>
Cap relatif	tournez à droite 15 degrés : <b>quinze</b> tournez à droite 10 degrés : <b>dix</b>	<i>turn right 15 degrees : one five</i> <i>turn right 10 degrees : one zero</i>
Code horaire	trafic 11 heures : <b>onze heures</b>	<i>traffic 11 o'clock : eleven o'clock</i>
Code transpondeur	transpondeur 3254 : <b>trente-deux, cinquante-quatre</b>	<i>squawk 3254 : three two five four</i>

# 1 - E - TRANSMISSION DES NOMBRES

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





## **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<sup>1</sup> ;
  - Atterrissage ;
  - Option<sup>2</sup> ;
  - 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

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

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

# 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**

## E XPRESSIONS

✈ Demandons paramètres pour le départ  
*Requesting departure information*

⌚ Il est 10 heures 22  
Time 1 0 2 2

✈ Demandons heure exacte  
*Requesting time check*

⌚ Niveau de transition 5 0  
Transition level 5 0

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

## E XEMPLE

✈ Saint-Ex Prévول, 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 1 6, point de rosée 1 4, Q\_N\_H 1 0 2 0, Q\_F\_E 1 0 0 9, niveau de transition 5 0, il est 10 heures 22.  
✈ Piste 36 droite, Q\_N\_H 1 0 2 0, Citron Air 32 45.

✈ Saint-Ex Delivery, Citron Air 3 2 4 5, requesting departure information.  
⌚ Citron Air 3 2 4 5, runway 3 6 right, wind 2 4 0 degrees 1 0 knots, visibility 5 kilometres, temperature 1 6, dew point 1 4, Q\_N\_H 1 0 2 0, Q\_F\_E 1 0 0 9, transition level 5 0, time 1 0 2 2.  
✈ Runway 3 6 right, Q\_N\_H 1 0 2 0, Citron Air 3 2 4 5.

### 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 15 0 5*

⌚ Prévoyez envol 10 10  
*Expect airborne time 10 10*

## E

## XEMPLE n°1

✈ Mérignac 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 Mérignac Sol 121, 9.

✈ Mérignac 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 Mérignac Ground 1 2 1, 9.

### 3 - A - PRÉVOL

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

E

### EXEMPLE 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 32 45, requesting start-up.

⌚ Citron Air 32 45, expect start-up time 18 10 due inbound traffic.

## 3 - B - CIRCULATION AU SOL

### 3 - B1 - REPOUSSAGE

#### E 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*

#### E XEMPLE

 Mérignac Sol, Citron Air 32 45, demandons repoussage.

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

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

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

### 3 - B - CIRCULATION AU SOL

#### 3 - B2a - ROULAGE

## E 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

## E 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 27 via B Z.
  - ✈ Airbus in sight, giving way, taxiing holding point runway 27 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 rappelez 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 24 and report ready.
  - ✈ Taxiing holding area 24 and will report ready, F B X.

## 3 - B - CIRCULATION AU SOL

### 3 - B3 - MAINTIEN DE POSITION

## E XPRESSIONS

#### a) Cas général

ⓘ Maintenez position  
Hold position

⚡ Maintenons position  
Holding position

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

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

## E XEMPLE

ⓘ 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 32 45, hold position before next intersection to give way to the  
Airbus 321.

⚡ Holding position before next intersection, Citron Air 32 45.

#### 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

⌚ 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

## E 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

E

EXAMPLE

 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

## EXAMPLE 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 2 7 from taxiway S 3 and wait.



Lining up runway 2 7 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 7.

✈ Citron Air 32 45, nous alignons piste 26 droite, voie W 9, numéro deux derrière un Boeing 737 intersection W 7.

⌚ 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 7.

✈ Citron Air 3 2 4 5, lining up runway 2 6 right, taxiway W 9, number tow behind a Boeing Z 3 Z intersection W 7.

## 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 7, numéro un devant un Boeing 737 au seuil de piste.

✈ Citron Air 32 45, nous alignons piste 26 droite, intersection W 7, numéro un devant un Boeing 737 au seuil de piste.

⌚ Citron Air 50 32, un Airbus 3 20 au départ devant vous, intersection W 7.

✈ Citron Air 50 32, Airbus 3 20 en vue.

⌚ Citron Air 3 2 4 5, line-up runway 2 6 right, intersection W 7, number one before a Boeing Z 3 Z at threshold

✈ Citron Air 3 2 4 5, lining up runway 2 6 right, intersection W 7, number one before a Boeing Z 3 Z at threshold.

⌚ Citron Air 5 0 3 2, Airbus 3 2 0 departing before you, intersection W 7.

✈ Citron Air 5 0 3 2, Airbus 3 2 0 in sight.

### **3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE**

#### **3 - C3 - ALIGNEMENT CONDITIONNEL**

## **E**MPLOI

- Utilisé pour délivrer une clairance avec mentions conditionnelles

## **C**ONDITI~~N~~S D'UTILISATION

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

## **A**C~~T~~I~~N~~S

### **CONTRÔLEUR**

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

### **P I L O T E**

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

# P

## 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 32 45, A\_T\_R on final, report in sight.**
-  **A\_T\_R in sight, Citron Air 32 45.**
-  **Citron Air 32 45, behind A\_T\_R on final, line up runway 33 right and wait behind**
-  **Behind A\_T\_R on final, will line up runway 33 right and wait, Citron Air 32 45.**

- 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 32 45, A 320 departing from threshold, report in sight.**
-  **A 320 in sight, Citron Air 32 45.**
-  **Citron Air 32 45, behind A 320 departing, line up runway 33 right and wait behind.**
-  **Behind A 320 departing, will line up runway 33 right and wait, Citron Air 32 45.**

## 3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

### 3 - C4 - AUTORISATION DE DÉCOLLAGE

## E XPRESSIONS

⌚ Autorisé décollage piste 27, vent  
280 degrés 10 noeuds

*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 noeuds

*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 05 gauche, autorisé décollage immédiat,  
vent 060 degrés 10 noeuds.

✈ Nous alignons piste 05 gauche et autorisé décollage, Citron Air 32 45.

⌚ Citron Air 32 45, say if ready for immediate departure.

✈ Affirm, Citron Air 32 45.

⌚ Citron Air 32 45, line up runway 05 left, cleared for immediate take-off,  
wind 060 degrees, 10 knots.

✈ Lining up runway 05 left and cleared for take-off, Citron Air 32 45.

### 3 - C - ALIGNEMENT - DÉCOLLAGE

#### 3 - C5a - SITUATIONS PARTICULIÈRES

## E X P R E S S I O N S

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 dégagéz 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 32 45.

☺ Citron Air 32 45, after passing 2500 feet on runway track, direct "ATN".

✈ After passing 2500 feet on runway track, direct "ATN", Citron Air 32 45.

### **3 - D - DÉPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

---

#### **E**MPLOI

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

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

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

#### **A**CCTIONS

**CONTRÔLEUR**

**P I L O T E**

- Il délivre une clairance conforme aux publications.

# 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

## E XPRESSIONS

⌚ Montez niveau 110  
*Climb level 110*

✈ Montons niveau 110  
*Climbing level 110*

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

⌚ Montez niveau 90,  
expédez à travers niveau 60  
*Climb level 90,  
expedite until passing level 60*

✈ Montons niveau 90,  
expéditions à travers niveau 60  
*Climbing level 90,  
expediting until passing level 60*

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

⌚ Montez niveau 290, initialement  
*Climb level 290, initially*

✈ Demandons niveau 330  
*Requesting level 330*

✈ Montons niveau 290  
*Climbing level 290*

### 3 - E - MONTÉE

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

## E EMPLOI

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

## C CONDITIONS D'UTILISATION

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

## ACTIONS

### CONTRÔLEUR

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

### PILOTE

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

# P

## PHRASEOLOGIE 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.

# P

# PHRASEOLOGIE 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.

# P

# PHRASEOLOGIE 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

## E XPRESSIONS

⌚ 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*

## E X P R E S S I O N S

⌚ 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'Etat  
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

## E 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.

## C 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.

### PILOTE

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

# PHRASEOLOGIE 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**".

# P

# PHRASEOLOGIE 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.

# P

# PHRASEOLOGIE 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**

## **E**MPLOI

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

## **A**CCTIONS

### **CONTRÔLEUR**

- Il décrit la nouvelle route.

### **P I L O T E**

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

## PHRASÉOLOGIE DE BASE

## Modification à l'initiative du contrôle

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

- Smiley face icon: Citron Air 3245, route amendment, "LCA", GUERE, "LMG", due military activity.  
Airplane icon: "LCA", GUERE, "LMG", Citron Air 3245.

## 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 3245, requesting route amendment via "SPR", "EPL".

🎧 Citron Air 3245, stand by.  
puis

🎧 Citron Air 3245, negative for route amendment, due flow control.

✈ Roger, Citron Air 3245

### **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.

# P

# PHRASEOLOGIE 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 T.

✈ Tournons à gauche direct "CGC", puis "NTS", M T, 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 T.

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

## 3 - F - CROISIÈRE

### 3 - F3 - ROUTES PARALLÈLES OFFSET

#### E EMPLOI

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

#### C CONDITIONS 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 rejoiante 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.

#### ACTIONS

##### CONTRÔLEUR

- 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.

##### PILOTE

- 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)

# P

# PHRASEOLOGIE 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

## E XPRESSIONS

✈ MERLU à 12, niveau 100,  
"AJO" estimé à 42  
*MERLU time 12, level 100,  
"AJO" estimated time 42*

- ⌚ Omettez comptes rendus de position jusqu'à...  
*Omit position reports until...*
- ⌚ Reprenez comptes rendus de position  
*Resume position reports*
- ⌚ Rappelez "AJO"  
*Report "AJO"*
- ⌚ Rappelez 45 D\_M\_E vers "AJO"  
*Report 45 D\_M\_E inbound "AJO"*
- ⌚ Rappelez passant radiale 240  
"STP"  
*Report passing "STP" radial 240*
- ⌚ Quelle est votre distance D\_M\_E de "AJO" ?  
*Say D\_M\_E distance from "AJO"*
- ⌚ Rappelez travers aérodrome de Castelnau-dary  
*Report abeam Castelnau-dary airfield*

## E EMPLOI

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

## C CONDITIONS D'UTILISATION

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

## ACTIONS

### CONTRÔLEUR

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

### PILOTE

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

• RDA Chap 1 Déf., SCA § 3.3.1c, § 4.2.2b, RCA3 § 3.6, § 3.7

# P

## PHRASEOLOGIE 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.

---

## **E**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 précédent  
*Traffic preceding*

⌚ Trafic derrière  
*Traffic behind*

⌚ Trafic suivant  
*Traffic following*

---

## E 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*

---

## **E**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*

## E

## EXEMPLES

⌚ **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 EMPLOI

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

## C CONDITIONS D'UTILISATION

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

## ACTIONS

### CONTRÔLEUR

- 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.

• RCA 3 § 3.8.4

# P

## PHRASEOLOGIE 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.

# P

# PHRASEOLOGIE 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

## E EMPLOI

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

## ACTIONS

### CONTRÔLEUR

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

### PILOTE

- Il est souhaitable qu'il explicite sa demande.

# P

# PHRASEOLOGIE 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 évitemen<sup>t</sup> météo.

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

✈ Marseille, Citron Air 3 2 4 5, requesting 30 degrees right for next 15 miles to avoid weather.

⌚ Citron Air 3 2 4 5, 30 degrees right for next 15 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**CIONS

### **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.

# P

# PHRASEOLOGIE 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 EMPLOI

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

## C CONDITIONS D'UTILISATION

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

## ACTIONS

### CONTRÔLEUR

- 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.

### PILOTE

- 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.

# P

## PHRASEOLOGIE 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

## E EMPLOI

- Poursuite d'un vol IFR en VFR.

## C CONDITIONS D'UTILISATION

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

## ACTIONS

### CONTRÔLEUR

- 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.

### PILOTE

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

# P

# PHRASEOLOGIE 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 15 55.
- ⌚ F B X, I\_F\_R cancelled at 15 40, you are now V\_F\_R with flight plan, Montpellier 15 55, squawk 70 0 2, flight information available on 124, 5.
- ✈ Squawking 70 0 2, 124, 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.

# P

# PHRASEOLOGIE 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 15 55

⌚ F B X, I\_F\_R cancelled at 15 40, you are now V\_F\_R with flight plan, Montpellier 15 55, squawk 70 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 EMPLOI

- Clôture du plan de vol VFR pendant le vol.

## C CONDITIONS D'UTILISATION

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

## ACTIONS

### CONTRÔLEUR

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

### PILOTE

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

# PHRASEOLOGIE 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 EMPLOI

- Utilisée pour délivrer une clairance de descente.

## C CONDITIONS D'UTILISATION

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

## ACTIONS

### CONTRÔLEUR

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

### PILOTE

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

# P

## PHRASEOLOGIE 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.

# P

# PHRASEOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- ⌚ Citron Air 32 45, descendez niveau 5 0, expédez 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 EMPLOI

- Clairance de route incluant une STAR.

## C CONDITIONS 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.

## ACTIONS

### CONTRÔLEUR

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

### PILOTE

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

# P

## PHRASEOLOGIE 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.

# P

# PHRASEOLOGIE 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

## E EMPLOI

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

## C CONDITIONS D'UTILISATION

- Applicable à toutes les phases du vol.

## ACTIONS

### CONTRÔLEUR

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

### PILOTE

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

# P

## PHRASEOLOGIE DE BASE



Citron Air 32 45, vitesse 280 nœuds pour séquencement.



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 séquencement.



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.

# P

## PHRASEOLOGIE 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 220 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 135 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.

# P

# PHRASEOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

⌚ Citron Air 32 45, quelle est votre vitesse ?

✈ 300 noeuds, Citron Air 32 45.

⌚ Citron Air 32 45, réduisez 280 noeuds pour séquencement.

✈ Réduisons 280 noeuds, 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 séquencement.

✈ Augmentons mach 78, Citron Air 32 45.

⌚ Citron Air 3 2 4 5, say mach number.

✈ Mach 76, Citron Air 3 2 4 5.

⌚ Citron Air 3 2 4 5, increase mach 78 for sequencing.

✈ Increasing mach 78, 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.

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

# P

## PHRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

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

⚡ Descendons niveau 1 6 0, vitesse inférieure à 270 noeuds, 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 noeuds.

⚡ Descendons niveau 1 6 0, vitesse supérieure à 270 noeuds, 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 noeuds jusqu'au passage du niveau 1 2 0.

⚡ Descendons niveau 6 0, maintenons 300 noeuds 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 noeuds jusqu'à "SAU".

⚡ Maintenons 280 noeuds 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 250 knots

✈ Réduisons 250 nœuds  
Reducing 250 knots

⌚ Maintenez 250 nœuds  
Maintain 250 knots

✈ Maintenons 250 nœuds  
Maintaining 250 knots

⌚ Augmentez vitesse à 250 nœuds  
Increase 250 knots

✈ Augmentons vitesse à 250 nœuds  
Increasing 250 knots

⌚ Vitesse 220 nœuds  
Speed 220 knots

✈ 220 nœuds  
220 knots

⌚ Vitesse libre  
No speed restriction

## E XEMPLE

⌚ Citron Air 32 45, vitesse 270 nœuds pour séquencement.

✈ 270 nœuds, Citron Air 32 45.

puis

⌚ Citron Air 32 45, vitesse libre.

✈ Roger, Citron Air 32 45.

⌚ Citron Air 32 45, speed 270 knots for sequencing.

✈ 270 knots, Citron Air 32 45.

puis

⌚ Citron Air 32 45, no speed restriction.

✈ Roger, Citron Air 32 45.

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

## **A**CIONS

### **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.

# P

## PHRASEOLOGIE 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 EMPLOI

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

## C CONDITIONS D'UTILISATION

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

## ACTIONS

### 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.

### PILOTE

- 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

## PHRASEOLOGIE 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 32 45, descend level 6 0, you are going to leave controlled airspace below, report leaving level 6 0.
- ✈ Descending level 6 0, Citron Air 32 45.  
puis
- ✈ Marseille, Citron Air 32 45, leaving level 6 0 descending, estimated time of arrival Le Castellet 10 45.
- ⌚ Citron Air 32 45, Le Castellet 10 45, 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.

# P

# PHRASEOLOGIE 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

## E 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 55*

 H\_A\_P 55  
*Expected approach time 55*

 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 28*

 Commencerons approche à 28  
*Will commence approach at time 28*

 Rappelez TALAR branche  
de rapprochement  
*Report TALAR inbound track*

 Rappelez TALAR branche  
d'éloignement  
*Report TALAR outbound track*

## 3 - H - ATTENTE

### 3 - H2a - ATTENTE

#### **E**MPLOI

- Clairance délivrée lorsqu'un aéronef doit attendre.

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

- Il existe une procédure publiée ou approuvée.

#### **A**CIONS

##### **CONTRÔLEUR**

- 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.

# PHRASEOLOGIE 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

## E XPRESSIONS

✈ 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**

## **E**MPLOI

- Clairance délivrée lorsqu'un aéronef doit être retardé.

## **C**ONDITIONS D'UTILISATION

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

## **A**CCTIONS

### **CONTRÔLEUR**

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

### **P I L O T E**

# P

## PHRASEOLOGIE 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 32 45, say if able to reduce speed to cross "ALG" at 10 30 or later ?

✈ Affirm, Citron Air 32 45.

⌚ Citron Air 32 45, reduce speed to cross "ALG" at 10 30 or later.

✈ Reducing to cross "ALG" at 10 30 or later, Citron Air 32 45.

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

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

⌚ Citron Air 32 45, make a 360 by the left, for delaying action.

✈ Making a 360 by the left, Citron Air 32 45.

⌚ 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 32 45, 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 32 45.



## E XPRESSIONS

⌚ Autorisé approche I\_L\_S piste 23  
Cleared I\_L\_S approach runway 2 3

✈ Autorisé approche I\_L\_S 23  
Cleared I\_L\_S approach runway 2 3

⌚ Autorisé approche directe  
Cleared *straight-in* approach

✈ Demandons approche directe  
*Requesting straight-in approach*

⌚ Rappelez virage de procédure  
*Report procedure turn*

✈ Autorisé approche directe  
Cleared *straight-in* approach

⌚ 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*

## E XEMPLE

⌚ 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 32 45, I\_L\_S approach 2 3 not available due localizer failure,  
V\_O\_R approach runway 2 3 in use.

✈ V\_O\_R approach runway 2 3 in use, Citron Air 32 45.

### 3 - I - APPROCHE

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

## EMPLOI

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

## ACTIONS

### CONTRÔLEUR

- Il délivre la clairance d'approche indirecte.

### PILOTE

- 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.

# P

## PHRASEOLOGIE 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)

## E 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

### CONTRÔLEUR

- Il délivre la clairance d'approche indirecte.

### PILOTE

- 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.

# P

## PHRASEOLOGIE 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

## E 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.

## C 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

### CONTRÔLEUR

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

### PILOTE

- 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

# P

## PHRASEOLOGIE 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 ?

✈ Affirmé, 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.

# P

# PHRASEOLOGIE 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 32 45, requesting visual approach runway 10.
  - ⌚ Citron Air 32 45, have you visual contact on preceding traffic ?
  - ✈ Affirm, Citron Air 32 45.
  - ⌚ Citron Air 32 45, cleared visual approach runway 10, maintain own separation from preceding 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 32 45, do you accept visual approach runway 10 behind Airbus 320 ?
  - ✈ Affirm, Citron Air 32 45.
  - ⌚ Citron Air 32 45, cleared visual approach runway 10, maintain own separation from preceding Airbus 320.
  - ✈ Cleared visual approach runway 10 behind Airbus 320.

- ⌚ Citron Air 32 45, attention, turbulence de sillage possible.
  - ✈ Reçu, Citron Air 32 45.
- 
- ⌚ Citron Air 32 45, caution, wake turbulence possibility.
  - ✈ Roger, Citron Air 32 45.

### 3 - I - APPROCHE

#### 3 - I5 - 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

### CONTRÔLEUR

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

### PILOTE

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

# P

## PHRASEOLOGIE 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 32 45, requesting G\_N\_S\_S approach runway 0 8.

⌚ Citron Air 32 45, 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 32 45, unable G\_N\_S\_S approach runway 0 8 due equipment.

### 3 - J - CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

#### 3 - J1a - ARRIVÉE - INTÉGRATION DANS LE CIRCUIT

## E 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 15 left*

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

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

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

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

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

En l'absence d'ATIS sur l'aérodrome, avant de délivrer la clairance d'entrée dans le circuit d'aérodrome, le contrôleur doit fournir, dans cet ordre, la piste en service, la direction et la vitesse du vent à la surface, le QNH 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 3 3 right, report downwind.

→ Will report right-hand downwind runway 3 3 right, F B X.

## 3 - J - CIRCUIT D'AÉRODROME CONTRÔLÉ

### 3 - J2a - DANS LE CIRCUIT

## E 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

## E XEMPLE

- ✈ Blagnac Tour, F B X, vent arrière main droite piste 33 droite.
  - ⌚ F B X, numéro trois, trafic précédent, 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 172 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

## E XPRESSIONS

ⓘ Rappelez quittant la fréquence  
*Report leaving frequency*

✈ Sortie de circuit,  
quittons la fréquence  
*Leaving circuit and frequency*

## 3 - K - ATTERRISSAGE

### 3 - K1 - ATTERRISSAGE

## E XPRESSIONS

 Autorisé atterrissage piste 33 droite, vent 350 degrés 10 noeuds  
*Cleared to land runway 33 right, wind 350 degrees 10 knots*

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

 Seuil décalé  
*Displaced threshold*

 Piste en dur  
*Paved runway*

 Piste en herbe  
*Grass strip*

## 3 - K - ATTERRISSEMENT

### 3 - K2 – CLAIRANCE ANTICIPÉE D'ATTERRISSEMENT

#### E EMPLOI

- La clairance anticipée d'atterrissement 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 CONDITIONS D'UTILISATION

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

#### ACTIONS

##### 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'atterrissement, sauf si le pilote a signalé l'avoir en vue.

##### PILOTE

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

# P

## PHRASEOLOGIE DE BASE

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

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

⌚ Citron Air 3245, 3 miles behind an Airbus 320, wind 250 degrees 12 knots, runway 26 left, cleared to land.

✈ Runway 26 left, cleared to land, Citron Air 3245.



## 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 3 3 right.*  
✈ *Going around, will report right-hand downwind runway 3 3 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 **T L B**.

✈ **En cas d'approche interrompue, monterons 4000 pieds dans l'axe de piste puis tournerons à droite direct **T L B**, Citron Air 32 45.**

⌚ **Citron Air 3 2 4 5**, in case of missed approach, climb 4000 feet on runway heading then turn right direct **T L B**.

✈ **In case of missed approach, will climb 4000 feet on runway heading then will turn right direct **T L B**, Citron Air 3 2 4 5.**

### 3 - K - ATTERRISSAGE

#### 3 - K4a - APRÈS ATTERRISSAGE

## E XPRESSIONS

ⓘ Rappelez piste dégagée  
*Report runway vacated*

✈ Vitesse contrôlée  
*Speed under control*

ⓘ Dégagez première à gauche  
*Vacate first left*

✈ Première à gauche  
*First left*

ⓘ Dégagement grande vitesse  
*High-speed turn-off*

ⓘ Dégagez rapidement la piste  
*Expedite vacating runway*

ⓘ Remontez piste  
*Backtrack runway*

✈ Remontons piste  
*Backtracking runway*

ⓘ 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

## EXEMPLES

⌚ 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 32 45, cleared to land runway 33 right, wind 350 degrees 10 knots, expedite vacating if possible.

✈ Cleared to land runway 33 right, Citron Air 32 45.

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

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

⌚ Citron Air 32 45, make a 180, backtrack runway then vacate first left.

✈ Backtracking runway then first left, Citron Air 32 45.

## 3 - K - ATERRISSAGE

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

#### E MPLOI

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

#### C ONDITIONS D'UTILISATION

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

#### A CTIONS

##### CONTRÔLEUR

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

##### P I L O T E

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

# P

## PHRASEOLOGIE 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 contacte-  
rons 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

## EXPRESSIONS

ⓘ 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

#### E 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.



Demandons option

*Requesting option*



Autorisé option piste 28  
*Cleared option runway 28*

## 3 - K - ATERRISSAGE

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

#### E EMPLOI

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

#### C CONDITIONS D'UTILISATION

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

#### ACTIONS

##### CONTRÔLEUR

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

##### PILOTE

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

# P

# PHRASEOLOGIE 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)

#### E 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.

#### C ONDITIONS D'UTILISATION

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

#### A CTIONS

##### CONTRÔLEUR

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

##### P I L O T E

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

# P

## PHRASEOLOGIE 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 32 45, R\_V\_R runway 27, touchdown 400 metres.**

 **R\_V\_R runway 27, touchdown 400 metres, Citron Air 32 45.**

*puis*

 **Citron Air 32 45, report 4 nautical miles final.**

 **Will report 4 nautical miles final, Citron Air 32 45.**

*puis*

 **Runway vacated, Citron Air 32 45.**

 **Citron Air 32 45, roger.**

### **3 - 1b - PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ (LVP)**

---

# P

# PHRASEOLOGIE 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)**

---

# P

# PHRASEOLOGIE 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

# P

## PHRASEOLOGIE 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 54 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

## E XPRESSIONS

✈ Arrivée V\_F\_R spécial.  
*Special V\_F\_R arrival.*

⌚ Attendez à vue 10 minutes verticale E  
*Hold visual 10 minutes over E*

✈ Attendons verticale E  
*Holding over E*

## E XEMPLE

✈ Montpellier Tour, F B X, demandons arrivée V\_F\_R spécial.  
⌚ F B X, arrivée V\_F\_R spécial N A 1, 1000 pieds, transpondeur 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, squawking 54 20, report N.  
✈ Special V\_F\_R arrival N A 1, 1000 feet, squawking 54 20, will report N,  
F B X.

### 3 - M - VFR SPÉCIAL

#### 3 - M3a - TRANSIT

## E XPRESSIONS

✈ Transit V\_F\_R spécial  
*Special V\_F\_R transit*

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

## E 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.

## E XPRESSIONS

b) Le transit s'effectue hors itinéraire publié.

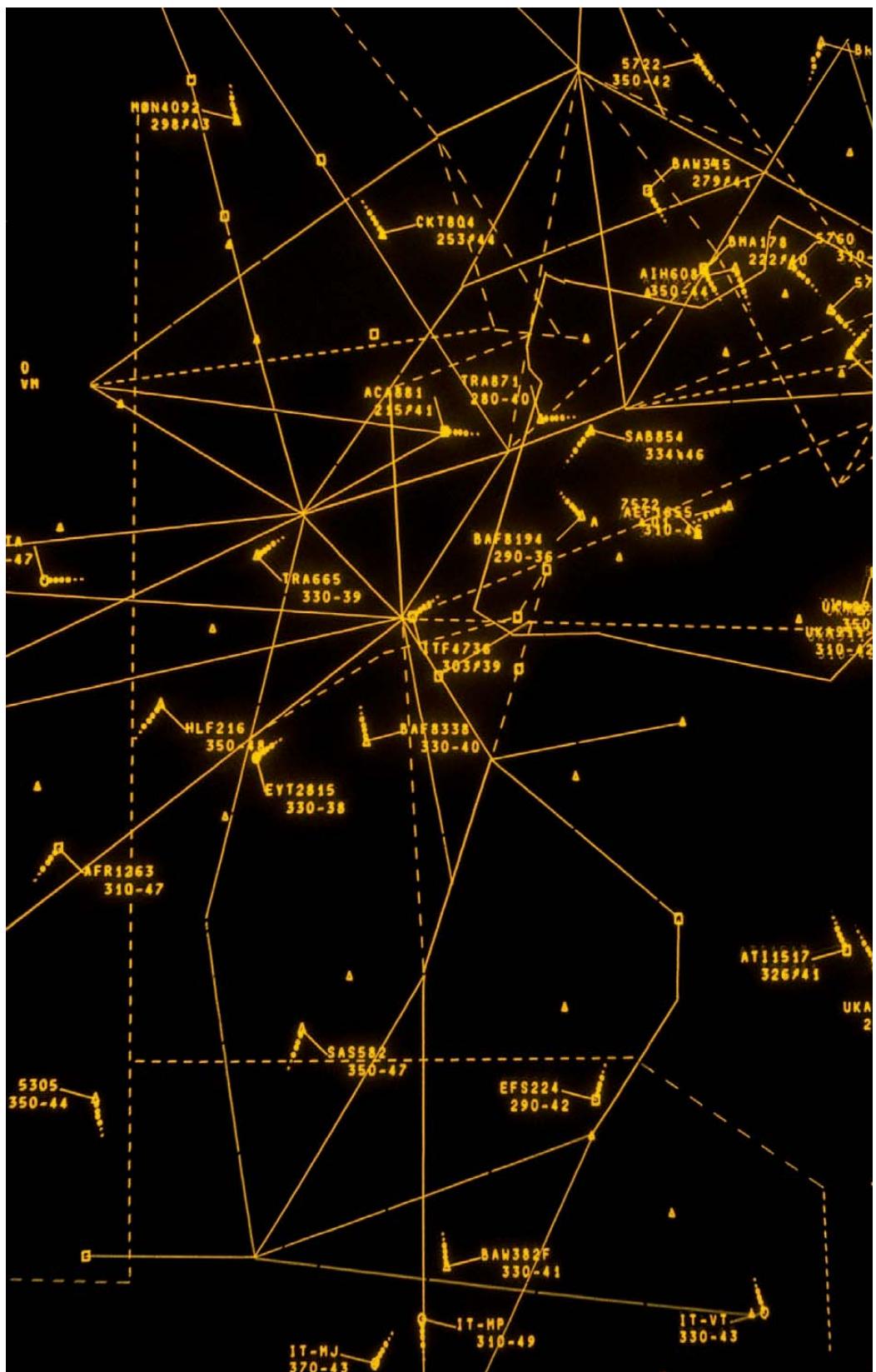
## E XEMPLE

- ✈ 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,appelez 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

---

### EXPRESSIONS

 **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

### E XPRESSIONS

⌚ Etes-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

#### CONTRÔLEUR

- Il vérifie la cohérence de l'information reçue.

#### PILOTE

- 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 ( $\pm 300$  pieds). Le contrôleur le signifie au pilote.

# P

# PHRASÉOLOGIE 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.



### EXPRESSIONS

 Je ne reçois pas votre transpondeur  
*Squawk not received*

 Passez sur le second ensemble  
*Switch to second set*

 Transpondeur standby  
*Squawk standby*

 Pas de transpondeur  
*Negative transponder*

### EMPLOI

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

### ACTIONS

#### CONTRÔLEUR

- 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.

#### PILOTE

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

# P

## PHRASEOLOGIE 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.

# P

# PHRASEOLOGIE 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.

# P

# PHRASEOLOGIE 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

#### CONTRÔLEUR

- Il utilise les expressions "stoppez/stop" et "poursuivez/turn further".

#### PILOTE

- Il exécute la clairance.

# P

## PHRASEOLOGIE 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.

### E XPRESSIONS

#### a) Identification

⌚ Pour identification, tournez à gauche 30 degrés  
*For identification, turn left 30 degrees*

✈ Tournons à gauche 30 degrés, nouveau cap 3 3 0  
*Turning left 30 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 28*

⌚ Distance du toucher des roues, 15 nautiques  
*Distance from touchdown, 15 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 15 miles*

### EXPRESSIONS

 Établi I\_L\_S 28  
*Established I\_L\_S 28*

 Établi localizer 28  
*Established localizer 28*

 Établi glide 28  
*Established glide path 28*

 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*

### E XPRESSIONS

#### c) Changement de cap

 Prenez cap <u>3 1 0</u> <i>Fly heading 3 1 0</i>	 Prenons cap <u>3 1 0</u> <i>Flying heading 3 1 0</i>
 Tournez à gauche cap <u>3 1 0</u> <i>Turn left heading 3 1 0</i>	 Tournons à gauche cap <u>3 1 0</u> <i>Turning left heading 3 1 0</i>
 Continuez cap actuel <i>Continue present heading</i>	 Continuons cap <u>3 1 0</u> <i>Continuing heading 3 1 0</i>
 Stoppez le virage cap <u>0 9 0</u> <i>Stop turn heading 0 9 0</i>	 Stoppons le virage cap <u>0 9 0</u> <i>Stopping turn heading 0 9 0</i>
 Poursuivez le virage cap <u>3 4 0</u> <i>Turn further heading 3 4 0</i>	 Poursuivons le virage cap <u>3 4 0</u> <i>Turning further heading 3 4 0</i>
 Quittez MERLU cap <u>3 1 0</u> <i>Depart MERLU heading 3 1 0</i>	 Quitterons MERLU cap <u>3 1 0</u> <i>Will depart MERLU heading 3 1 0</i>

#### d) Raisons des instructions

-  Pour séquencement  
*For sequencing*
-  Pour retardement  
*For delaying action*
-  Pour séparation  
*For spacing*

### E 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'atterrissement 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 - VOL 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, cunimb 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 aérodromes 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 32 45, for information, closing traffic, track 1 8 0, estimating Montauban time 52, Cessna 172, same altitude.**

 **Roger, Citron Air 32 45.**

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 32 45, for information, slow moving traffic, not identified, 1 o'clock, 8 miles, routeing north-east, altitude unknown.**

 **Roger, Citron Air 32 45.**

## 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 20 degrees.



Turning right 20 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 3245, for information, traffic 2 o'clock, 1 2 miles, closing, S\_F 34, same level, maintain own separation*



*Traffic in sight, Citron Air 3245.*



**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 3245, for information, traffic 2 o'clock, 1 2 miles, closing, S\_F 34, same level, maintain own separation.*



*Traffic not in sight, requesting suggestion for manœuvre, Citron Air 3245.*



**Citron Air 32 45, I suggest climb level 7 0.**



**Climbing level 7 0, Citron Air 32 45.**

*puis*



**Citron Air 32 45, 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 noeuds, 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, E B X, roulons point d'arrêt piste 24.
- ⌚ E B X, rappelez point d'arrêt, Cessna 172 au roulage de la piste 24 vers le parking club, assurez votre séparation.
- ✈ Roger, E B X.
- ✈ Bourges Information, E B X, taxiing holding point runway 24.
- ⌚ E B X, report holding point, Cessna 172 taxiing from runway 24 to club apron, maintain own separation.
- ✈ Roger, E B X.

puis

- ✈ Bourges Information, E B X, point d'arrêt piste 24, prêt au départ.
- ⌚ E B X, D\_R 400 en finale, assurez votre séparation.
- ✈ Roger, D\_R 400 en vue, maintenons avant piste 24, E B X.
- ✈ Bourges Information, E B X, holding point runway 24, ready for departure.
- ⌚ E B X, D\_R 400 on final, maintain own separation.
- ✈ Roger, D\_R 400 in sight, holding short of runway 24, E 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 noeuds.

 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

#### E

#### EXAMPLE

- ✈ 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 noeuds, visibilité 8 kilomètres, nuages peu 2000 pieds, épars 3500 pieds, température 18, Q\_N\_H 1012, Q\_F\_E 992, il est 26, je vous rappelle pour la mise en route.
- ✈ Roger, piste 24, Q\_N\_H 1012, Citron Air 32 45.

- ✈ Bourges Information, good morning, Citron Air 32 45.
- ⌚ Citron Air 32 45, good morning, Bourges Information, pass your message.
- ✈ Citron Air 32 45, Cessna 421, tower apron, I\_F\_R departure, destination Limoges, requesting departure information and start-up.
- ⌚ Citron Air 32 45, 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, call you back for start-up.
- ✈ Roger, runway 24, Q\_N\_H 1012, Citron Air 32 45.

## 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 24.

⌚ 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 noeuds, 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, E B X, piste dégagée.

 E B X, rappelez parking.

 Bourges Information, E B X, runway vacated.

 E B X, report apron.

puis

 Bourges Information, E B X, au parking, quittons la fréquence.

 E B X, au revoir.

 Bourges Information, E B X, apron, leaving frequency.

 E B X, good day.

## 6 - B - PHRASÉOLOGIE AFIS

### 6 - B4a - ARRIVÉE IFR

#### E 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 O 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 O 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 421, I\_F\_R on final I\_L\_S runway 1 8, threshold in 4 minutes, maintain own separation.

✈ Roger, F B X.

⌚ Citron Air 32 45, P\_A 28 on downwind.

✈ Roger, Citron Air 32 45.

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 32 45, apron, leaving frequency.

 Citron Air 32 45, good day.

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.

### E

### EXAMPLE (1<sup>ère</sup> 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

## EXAMPLE (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 9 closed due work in progress*
- *I\_L\_S 2 9 under maintenance*
- *Glider activity over Saucats 4500 feet and below*
- *Wind 2 9 0 degrees, 4 knots, maximum 1 0 knots*
- *Visibility 9 kilometres*
- *Clouds few 1500 feet, broken 4600 feet*
- *Temperature 1 0*
- *Dew point 9*
- *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.*

## E XPRESSIONS

Conditions significatives à la surface de la piste :

Piste mouillée

*Runway wet*

Piste inondée

*Runway flooded*

Piste contaminée

*Contaminated runway*

Piste humide

*Runway damp*

Piste déneigée

*Runway snow removed*

Piste couverte de plaques de neige sèche

*Runway covered with patches of dry snow*

Piste traitée

*Runway treated*

Flaques d'eau

*Water patches*

Neige tassée

*Compacted snow*

Neige fondante gelée

*Frozen slush*

Glace recouverte de neige

*Snow with ice underneath*

Congères

*Snow drifts*

Neige fondante

*Slush*

Neige mouillée

*Wet snow*

Ornières et arêtes gelées

*Frozen ruts and ridges*

Glace

*Ice*

## E 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 aérien  
*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 minimaums  
*Low visibility procedures in force, check your minima*

Temps présent :

Pluie  
*Rain*

Pluie forte  
*Heavy rain*

Averse de pluie  
*Rain shower*

Pluie se congélat  
*Freezing rain*

Neige  
*Snow*

Neige forte  
*Heavy snow*

Tempête de neige  
*Snow storm*

Brume  
*Mist*

## E XPRESSIONS

Temps présents (suite)

Bruine	Bruine givrante
<i>Drizzle</i>	<i>Freezing drizzle</i>
Brouillard	Brouillard mince
<i>Fog</i>	<i>Shallow fog</i>
Brouillard par bancs	Brouillard givrant
<i>Fog patches</i>	<i>Freezing fog</i>
Fumée	Orage
<i>Smoke</i>	<i>Thunderstorm</i>
Grain	Grésil
<i>Squall</i>	<i>Light hail</i>
Grêle	Grêle forte
<i>Hail</i>	<i>Heavy hail</i>

Quantité de nuages bas et type (si cumulonimbus) :

Peu	Épars
<i>Few</i>	<i>Scattered</i>
Fragmenté	Couvert
<i>Broken</i>	<i>Overcast</i>
Cumulus bourgeonnant	Ciel clair
<i>Towering cumulus</i>	<i>Sky clear</i>

Phénomènes météorologiques significatifs :

Turbulence	Cisaillement
<i>Turbulence</i>	<i>Windshear</i>
Givrage modéré	
<i>Moderate icing</i>	





## **CHAPITRE 7**

# **ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES**



## 7 - A - HÉLICOPTÈRES

---

Phraséologie spécifique aux hélicoptères.

### EXPRESSIONS

#### Roulage ou Translation :

Se déplacer en roulage

*Ground taxi*

Faire une translation / Translate

*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

#### CONTRÔLEUR

- 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.

#### PILOTE

- 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)

# P

## PHRASEOLOGIE DE BASE

✈ Montpellier, F B X, demandons voltige à Frontignan entre 3000 et 4000 pieds.

⌚ F B X, transpondeur 70 47, rappelez prêt à évoluer.

✈ Transpondeur 70 47, 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.

# P

## PHRASEOLOGIE 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 70 47, expect 5 minutes delay due traffic.

✈ Squawking 70 47, 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.

# P

# PHRASÉOLOGIE 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**

### **E**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.

### E XPRESSIONS

 Groupe de ...

*Flock of ...*

 Vol de ...

*Flock of ...*

 Nombreux groupes de ...

*Numerous flocks of ...*

 Gros et petits oiseaux

*Large and small birds*

 Service lutte aviaire indisponible

*Birds scaring service not available*

### E XEMPLE

 **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.***

### **E**XPRESSIONS

- ⌚ Piste 16 en cours de déneigement  
*Snow removal in progress runway 16*
- ⌚ Coefficients de frottement mesurés avec skiddomètre  
piste 16, toucher 40, mi-piste 35, extrémité 32  
*Friction coefficients measured with skiddometre  
runway 16, touchdown 40, mid-point 35, stop-end 32*
- ⌚ Largeur de piste dégagée, 45 mètres ;  
longueur de piste dégagée, 3900 mètres  
*Runway width available after snow removal 45 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 16, 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

##### CONTRÔLEUR

- 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**.

##### PILOTE

- 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.

# P

## PHRASEOLOGIE 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.

# P

## PHRASEOLOGIE DE BASE

Sans guidage radar

- ⌚ Citron Air 32 45, alerte relief, vérifiez votre altitude immédiatement.
- ✈ Alerte relief, Citron Air 32 45.

- ⌚ Citron Air 32 45, terrain alert, check your altitude immediately.
- ✈ Terrain alert, Citron Air 32 45.

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 32 45, immediately climb 5000 feet Q\_N\_H, immediately due terrain.

- ✈ Climbing immediately 5000 feet Q\_N\_H, Citron Air 32 45.

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 32 45, immediately climb 5000 feet Q\_N\_H and turn right heading 270, immediately, due terrain.

- ✈ Climbing immediately 5000 feet Q\_N\_H and turning headin 270, Citron Air 32 45.

## 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**".

# P

## PHRASEOLOGIE 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**

---

#### **E**MPLOI

- En cas d'interruption des communications radiotéléphoniques, afin de vérifier si le récepteur de bord fonctionne.

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

- La procédure correspond à trois situations :
  - le pilote ne répond plus aux appels,
  - le pilote n'a pas établi de contact alors qu'il en avait obligation,
  - le pilote a affiché le code transpondeur 7600 (panne radio).

# P

## PHRASEOLOGIE 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 7 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.

# P

## PHRASEOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

⌚ Citron Air 32 45, Marseille, veillez 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 56 72, say if ready for relay.

✈ Affirm, Orange Air 56 72.

⌚ Orange Air 56 72, on frequency 126, 7, relay to Citron Air 32 45, should contact Paris 133, 5, then you revert this frequency.

✈ Relaying to Citron Air 32 45, on 126, 7, should contact Paris 133, 5, Orange Air 56 72.

si le message a pu être transmis

✈ Marseille, Orange Air 56 72, message transmitted and received.

⌚ Orange Air 56 72, relay terminated, thank you.

si le message n'a pas pu être transmis

✈ Marseille, Orange Air 56 72, negative contact.

⌚ Orange Air 56 72, stop relay, thank you.



## 9 - B - PANNES - INCIDENTS

### 9 - B1c - INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

---

## E 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.

# P

## PHRASEOLOGIE 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.



#### EXAMPLE

 All stations, fuel dumping in progress, B 747, 10 miles south "BRY", northbound, level 80. 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 747, 10 nautiques sud de "BRY", route nord, niveau 80. 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 747 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

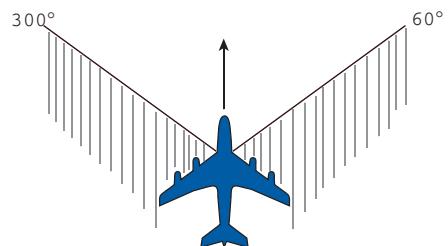
### 9 - B5 - RECONNAISSANCE À DISTANCE

#### E EMPLOI

- Procédure utilisée pour notifier au pilote qu'il va faire l'objet d'une reconnaissance à distance par les autorités militaires.

#### C CONDITIONS D'UTILISATION

- L'interception d'un aéronef pour des impératifs de sûreté aérienne s'effectue sur ordre des autorités chargées de la défense aérienne après notification écrite au Chef de salle.
- L'interception d'un aéronef pour reconnaissance à distance est soumise aux normes suivantes :
  - distance minimale verticale, 1000 pieds,
  - distance minimale latérale, 1000 mètres,
  - zone d'interception (en grisé sur le schéma)



#### ACTIONS

##### CONTRÔLEUR

- Il notifie au pilote la décision des autorités militaires.
- Il ne fournit aucune explication complémentaire à la décision qui il notifie.

##### PILOTE

- Il accuse réception de la notification.

• *Instruction 450/DIRCAM, RDA § 3.8*

# P

## PHRASEOLOGIE DE BASE



Citron Air 32 45, vous allez être intercepté pour identification visuelle par des aéronefs militaires.



Roger, Citron Air 32 45.



*Citron Air 32 45, you are going to be intercepted for visual identification by military aircraft.*



Roger, Citron Air 32 45.



## **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 manœuvre, 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 plate-forme 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** : **Airborne Collision Avoidance System**,  
systèmes embarqués d'anti-abordage (voir T-CAS)
- ACC** : **Area Control Centre**,  
centre de contrôle régional
- AFIS** : **Aerodrome Flight Information Service**,  
service d'information de vol d'aérodrome
- APP** : **APProach control service**,  
centre de contrôle d'approche
- ATC** : **Air Traffic Control**,  
contrôle de la circulation aérienne
- ATFM** : **Air Traffic Flow Management**,  
régulation du débit
- ATIS** : **Automatic Terminal Information Service**,  
service automatique d'information de région terminale
- ATS** : **Air Traffic Service**,  
service de la circulation aérienne
- CTOT** : **Calculated Take-Off Time**,  
heure calculée de décollage
- ELT** : **Emergency Locator Transmitter**,  
balise de détresse
- FIS** : **Flight Information Service**,  
service d'information de vol
- HAP** : **Heure d'Approche Prévues**
- HF** : **High Frequency, Haute Fréquence**  
Bande de fréquences comprises entre 2800 kHz et 30 000 kHz
- MSAW** : **Minimum Safe Altitude Warning system**,  
système sol d'avertissement de proximité du relief
- SIV** : **Secteur d'Information de Vol**
- T-CAS** : **Traffic alert and Collision Avoidance System**  
Système embarqué d'anti-abordage (voir ACAS)
- TWR** : **ToWeR**  
tour de contrôle
- UHF** : **Ultra High Frequency, Ultra Haute Fréquence**  
Bande de fréquences comprises entre 200 MHz et 3 000 MHz
- VHF** : **Very High Frequency, 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 <small>Réf. manuel</small>	COMMENTAIRES	OACI <small>Doc 4444 Doc 9432</small>
<b>Demandons paramètres pour le départ</b> <small>3A1</small>	En conformité avec le RCA2, § 4.2.2	<b>Demande renseignements pour le départ</b> <small>10.3.4.7 4.2.1</small>
<b>Envol</b> <small>3A2</small>	<b>Envol</b> est plus adapté que <b>Départ</b> .	<b>Départ</b> <small>10.3.4.7 4.2.2</small>
<b>Point d'arrêt</b> <small>3B2</small>	Conforme au RCA1 - Définitions	<b>Point d'attente</b> <small>10.3.4.8 4.2.3</small>
<b>Maintenez position</b> <b>Maintenez avant</b> <small>3B3</small>	Volonté d'utiliser un verbe unique par analogie avec l'utilisation du verbe <b>Hold</b> en langue anglaise	<b>Maintenez position</b> <b>Attendez avant</b> <small>10.3.4.9 4.2.3</small>
<b>Tractage</b> <small>3B5</small>	Le mot <b>Tractage</b> est plus usité.	<b>Remorquage</b> <small>10.3.4.6</small>
<b>Stoppez le décollage, je répète, stoppez le décollage</b> <small>3C5a</small>	Favorise une compréhension immédiate.	<b>Décollage annulé, je répète, annulé</b> <small>10.3.4.12</small>
<b>Dégagez (la piste)</b> <small>3C5a, 3L5a</small>		<b>Évacuez (la piste)</b> <small>10.3.4.12 4.5.10</small>
<b>Continuez dans l'axe de piste</b> <small>3C6</small>	Favorise une compréhension immédiate.	<b>Continuez sur</b> (orientation magnétique de la piste) <small>10.3.4.13</small>
<b>RVSM impossible cause...</b> <small>3E3</small>	Concision	<b>RVSM impossible raison...</b> <small>Doc 7030/4</small>
<b>Changement de route</b> (partie de route modifiée) <small>3F2a</small>	Favorise une compréhension immédiate	<b>Réautorisé</b> (partie de route modifiée), à (point significatif de la route originale) <small>10.3.2.1</small>
<b>Trafic non identifié</b> <small>3F5d</small>	Expression moins équivoque que <b>Trafic inconnu</b> (impropre).	<b>Trafic inconnu</b> <small>10.3.4.8 6.4.2</small>

## 11 - PRINCIPALES DIFFÉRENCES AVEC LES TEXTES OACI

### 11 - A - UTILISATION DE LA LANGUE FRANÇAISE

FRANCE <small>Réf. manuel</small>	COMMENTAIRES	OACI <small>Doc 4444 Doc 9432</small>
<b>Vitesse libre</b> <small>3G3e</small>	- Concision - Favorise une compréhension immédiate	<b>Pas de restrictions</b> [ATC] sur la vitesse <small>12.4.1.6 7.5.1</small>
<b>Demandons Clairance VMC</b> <small>3H</small>	Expression concise utilisée par le pilote pour demander au contrôleur une clairance VMC (cf. RCA1- Définitions)	Nil <small>3.13</small>
<b>HAP (heure)</b> <small>3I1</small>	Utilisation d'un sigle par souci de concision	<b>Heure d'approche prévue (heure)</b> <small>12.3.3.4 7.3.1</small>
<b>Faites un 360 à gauche / droite</b> <small>3I3</small>	Concision	<b>Faites un virage de 360 gauche / droite</b> <small>12.4.1.5</small>
<b>Autorisé approche MVI/MVL piste (numéro)</b> <small>3J2</small>	- Les sigles MVI/MVL précisent le type de procédure - Concision	<b>Autorisé approche indirecte piste (numéro)</b> <small>OACI - Doc 9569 - Définitions</small>
<b>Entrez</b> (position dans le circuit) (numéro de la piste) <small>3K1a</small>	- Concision - Expression plus adaptée	<b>Rejoignez</b> (position dans le circuit) (numéro de la piste) <small>12.3.4.14</small>
<b>Faites un atterrissement complet</b> <small>3L7a</small>	- Expression plus adaptée	<b>Faites immobilisation complète</b> <small>12.3.4.17</small>
<b>Autorisé toucher</b> <small>3L7a</small>	Concision	<b>Autorisé pour un posé - décollé</b> <small>12.3.4.17 4.7.5</small>
<b>Toucher mi-piste extrémité</b> <small>3Mb</small>	Concision	<b>Toucher des roues</b> <b>Milieu de piste</b> <b>Extrémité de piste</b> <small>12.4.4.2.5.5 10.2</small>
<b>Croiser (le localizer)</b> <small>5Db</small>	Traverser est utilisé pour la traversée d'une piste (cf. 3B4)	<b>Traverser</b> (le radioalignement de piste) <small>12.4.2.3</small>
<b>Vous allez sortir de la couverture radar</b> <small>9B2</small>	- Expression plus adaptée - Précision	<b>Allons bientôt perdre identification</b> <small>12.4.1.10</small>

## 11 - PRINCIPALES DIFFÉRENCES AVEC LES TEXTES OACI

### 11 - B - UTILISATION DE LA LANGUE ANGLAISE

FRANCE <i>Ref. manual</i>	COMMENTS	OACI <i>Doc 4444</i> <i>Doc 9432</i>
<b>Continue on runway extended centre line</b> <i>3C6</i>	Clarity	<b>Continue (runway heading)</b> <i>12.3.4.12</i>
<b>Maintain... (holding point)</b> <i>3B3</i>	Used on the ground to avoid confusion between "Hold short of" and "cross"	<b>Hold short of...</b> <i>12.3.4.8</i>
<b>Route amendment</b> (amended route portion) <i>3F2a</i>	To avoid ambiguity route (portion) <b>to</b>	<b>Recleared (amended)</b> (significant point of original route) <i>12.3.2.1</i>
<b>Not identified</b> <i>3F5d</i>	Clarity	<b>Unknown</b> <i>12.4.1.8</i> <i>6.4.2</i>
<b>Hold on (name of the VOR) radial</b> <i>3I2b</i>	Concision <b>radial (name) VOR</b>	<b>Hold on the (three digits</b> <i>12.3.3.3</i>
<b>Make a three sixty by the left (or the right)</b> <i>3I3</i>	To avoid ambiguity	<b>Make a three sixty turn left (or right)</b> <i>12.4.1.5</i>
<b>For delaying action</b> <i>3I3, 5Dc</i>	In the interest of concision	<b>For en-route delay</b> <i>12.3.2.7</i>
<b>Stop mode Charlie, wrong indication</b> <i>5Ab</i>	Clarity	<b>Stop squawk Charlie wrong indication</b> <i>12.4.3.12</i> <i>6.5.1</i>
<b>You will shortly be leaving radar cover</b> <i>9B2</i>	- More appropriate - Clarity	<b>Will shortly lose identification</b> <i>12.4.1.10</i> <i>6.2.2</i>

