





# La phraséologie

- Prononciation des nombres
- Indicatif d'appel en fréquence
- Déroulement chronologique d'un vol
- Collationnement des pilotes

# Prononciation des nombres

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs  
A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

“

La transmission des nombres en langue française comporte de très nombreuses différences par rapport aux recommandations de l'OACI issues de l'annexe 10, volume II (Télécommunications aéronautiques).

## 1. La Prononciation

Certains nombres et certains chiffres ne se prononcent pas de façon usuelle:

- **0** se prononce "zéro" en français et "zero" en anglais, à ne pas confondre avec la lettre "O" ;
- **1** se prononce "unité" en français quand il est dit tout seul à la place de "un" (OACI) ;
- **3** : en anglais se prononce "tri" et pas "three" ;
- **9** : en anglais se prononce "niner", en accentuant la 2ème syllabe qui comporte un R à la fin ;
- **100** : en anglais se prononce "heunne-dred" ;
- **1000** : se prononce en anglais "touzande" et pas "thousand" ;
- La « **virgule** » dans les nombres décimaux se prononce "décimal" en français et en anglais.

## 2. Règles

### 2.1 Règle générale

Un nombre est transmis par énonciation de chacun des chiffres qui le composent.

“

FR : 1240 : Unité / Deux / Quatre / Zéro  
EN : 1240 : One / Two / Four / Zero

Cette règle est vraie pour la phraséologie anglaise et française où toutes les valeurs numériques peuvent être énoncées chiffre par chiffre dans tous les cas

## 2.2 Règle particulière en langue française

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

“

45 = Quarante cinq  
210 = Deux cent dix  
1012 = Mille douze  
1217 = douze dix-sept  
5643 = Cinquante-six quarante-trois

Note : Cette règle est spécifique à la réglementation française et ne vient pas de la réglementation OACI.

Dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante et/ou en cas d'ambiguïté, il est impératif d'utiliser la règle générale de transmission chiffre par chiffre et ne pas énoncer les chiffres comme dans la vie courante.

## 2.3 Redoublement des chiffres

On ne doit pas utiliser les termes « double » ou « triple »  
777 ne se dit pas « Triple Sept » mais « sept-sept-sept » ou « sept cent soixante dix sept »

## 3. Transmission des valeurs selon leur typologie

## 3.1 La Piste

Lors de la transmission de la piste, le chiffre zéro doit être énoncé avant la valeur de la piste si cette valeur est inférieure à dix.

En phraséologie française, le numéro de piste peut être énoncé comme dans la vie courante si cette valeur est supérieure ou égal à dix.

“

Piste 05

FR : Piste « zéro cinq »

EN : Runway « zero five »

“

Piste 12

FR : Piste « douze » ou Piste « unité deux »

EN : Runway « one two »

## 3.2 Un cap / Radial / Relèvement

Lors de la transmission d'un cap (relèvement, radial) inférieur à 100, on énonce systématique le chiffre zéro avant la valeur.

En phraséologie française, le cap peut être énoncé comme dans la vie courante.

“

Cap 060

FR : Cap « zéro soixante » ou cap « zéro six zéro »

EN : Heading « zero six zero »

## 3.3 Un niveau de vol

Lors de la transmission d'un niveau de vol inférieur à 100, on n'énonce jamais le chiffre zéro avant la valeur.

En phraséologie française, le niveau de vol peut être énoncé comme dans la vie courante.

“

Niveau 060

FR : Niveau « soixante » ou Niveau « six zéro »

## 3.4 Une altitude / Une hauteur / Une visibilité / Une RVR

En langue française, lors de la transmission d'une altitude, hauteur, visibilité et RVR, le nombre de milliers est énoncé suivi du mot « mille », et le nombre de centaines suivi du mot « cent »

“

12500 = « Douze mille cinq cents »

12000 = « Douze mille »

6200 = « Six mille deux cents »

300 = « Trois cents »

En langue anglaise, lors de la transmission d'une altitude, hauteur, visibilité et RVR, chaque chiffre du nombre de milliers est énoncé suivi du mot « thousand » ou le chiffre du nombre de centaines suivi du mot « hundred ».

“

12500 = « One two thousand five hundred »

12000 = « One two thousand »

6200 = « Six thousand two hundred »

300 = « Three hundred »

## 4. L'heure

Lors de la transmission de l'heure, s'il n'y a pas de risque de confusion, seules les minutes sont transmises.

En phraséologie française, l'heure peut être énoncée comme dans la vie courante.

“

10H55 = « Cinquante cinq »

“

10H55 = « Five five »

## 5. Le code horaire

Lorsque le contrôleur utilise le code horaire, les nombres 10, 11 et 12 sont transmis comme dans la vie courante, c'est-à-dire sans énoncer séparément chacun des chiffres qui les composent.

“

Traffic à vos 11h :

FR : « Onze heures »

EN : « Eleven o'clock »

## 6. Les fréquences

### 6.1 En français

Le contrôleur ou le pilote :

- Énonce le nombre formé par les trois premiers chiffres (énoncés comme dans la vie courante) ;
- Énonce le mot « décimale » qui est le séparateur décimal ;
- Énonce le nombre formé par les trois derniers chiffres, sauf lorsque les deux derniers chiffres sont des zéros, auquel cas ces deux zéros sont omis ;
- Ne prononce pas le mot « Méga Hertz ».

“

130.275 = « Cent trente décimal deux cent soixante-quinze » ou « Unité trois zéro décimal deux sept cinq »

126.150 = « Cent vingt six décimal cent cinquante » ou « Unité deux six décimal unité cinq zéro »

118.100 = « Cent dix huit décimal unité » ou « Unité unité huit décimal zéro »

125.000 = « Cent vingt cinq décimal zéro » ou « Unité deux cinq décimal zéro »

### 6.2 En anglais

Le contrôleur ou le pilote :

- Énonce séparément les trois premiers chiffres ;
- Énonce le mot « décimal » qui est le séparateur décimal ;
- Énonce séparément les trois derniers chiffres, sauf lorsque les deux derniers chiffres sont des zéros, auquel cas ces deux chiffres ne se prononcent pas ;

- Ne prononce pas le mot « Méga Hertz ».

“

130.275 = « One three zero decimal two seven five »

126.150 = « One two six decimal one five zero »

118.100 = « One one eight decimal one »

125.000 = « One two five decimal zero »

## 7. Le QNH

“

QNH 1035 :

FR : QNH « mille trente cinq » ou « Unité zéro trois cinq »

EN : QNH « One zero three five »

## 8. Le transpondeur

En phraséologie française uniquement, le transpondeur peut être énoncé par groupe de 2 chiffres.

“

Transpondeur 7035

FR : Transpondeur « sept mille trente cinq » ou « Soixante-dix trente cinq » ou « sept zero trois cinq »

EN : Squawk « seven zero three five »

## 9. Le vent

### 9.1 En français

La direction et la force du vent peuvent être énoncés comme dans la vie courante et arrondis à la dizaine la plus proche

“

100° 11KT = « Cent degrés onze noeuds »  
097° 10KT = « Cent degrés dix noeuds »  
050° 6G25KT = « Zéro cinquante degrés six noeuds rafales vingt-cinq »

## 9.2 En anglais

La direction et la force du vent sont énoncés chiffre par chiffre sauf cas particuliers.





Cas particulier : la force de vent vaut 10KT. Alors, le chiffre « ten » est utilisable (gain de temps radio).

“

100° 11KT = « One zero zero degrees one one knots »  
097° 10KT = « One zero zero degrees ten knots »  
050° 6G25KT = « Zero five zero degrees six knots gusting two five »



# Indicatif d'appel en fréquence

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs  
A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

---

Le **callsign** (ou *indicatif d'appel* en français) est la désignation d'une station (aéronef ou station de contrôle) émettant en fréquence. Ce callsign est unique pour chaque station.

## 1. Indicatif d'appel d'une station de contrôle

### 1.1 Composition de l'indicatif d'appel

Les stations de contrôle au sol de la navigation aérienne et d'information de vol sont identifiées par :

- **le nom de l'emplacement** (Lille, Lognes, De Gaulle, etc.)
- **un suffixe désignant la position** (Prévol, Sol, Tour, Départ, Approche, Contrôle)

Lors du premier contact avec un aéronef en fréquence, l'indicatif d'appel de la station de contrôle comprend au minimum le nom de l'emplacement.

Le nom à annoncer en fréquence est indiqué en gras sur l'en-tête d'une VAC :

APPROCHE A VUE  
Visual approach

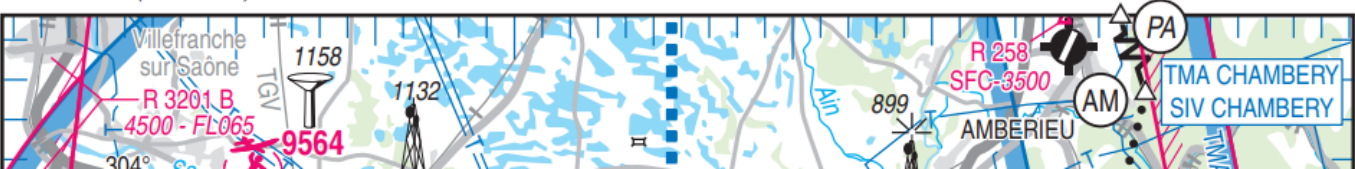
Ouvert à la CAP  
Public air traffic  
03 OCT 24

LYON SAINT EXUPERY  
AD 2 LFLL APP 01

	<b>ALT AD : 821 (30 hPa)</b> LAT : 45 43 32 N LONG : 005 04 52 E	<b>LFLL</b> VAR : 2°E (2020)
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------	---------------------------------

FIS : LYON Information 135.200 (1) - 135.525 (2)  
ATIS 126.180  
APP : LYON Approche/Approach 131.315 - 120.230 - 136.075 - 132.000 (s)  
TWR : 120.450  
GND (SOL) : 121.830  
DELIVERY (PREVOL) : 121.655

VDF  
ILS/DME RWY 35 L - SAN 110.75  
ILS/DME RWY 35 R - LSN 111.5  
ILS/DME RWY 17 L - LSS 109.1



Exemple à Lyon

1.2 Suffixes

Suffixe IVAO	Désignation en français	Désignation en anglais	Rôle
DEL	Prévol	Delivery	Délivrance de la clairance de mise en route <u>IFR</u>
GND	Sol	Ground	Gestion du sol et délivrance des clairances de départ VFR
TWR	Tour	Tower	Gestion de la (ou des) piste(s) et de la CTR
FIS_TWR	Information	Information	Agent <u>AFIS</u> assurant l'information de vol autour d'un aéroport
DEP	Départ	Departure	Gestion des départs IFR
APP	Approche	Approach	Gestion des arrivées IFR
CTR	Contrôle	Control	Contrôle des appareils en phase de croisière
FSS	Information	Information	Rend le service d'information de vol et d'alerte

Les positions FSS ne sont pas ouvrables en France (hors événement). Le service d'information de vol VFR peut être assuré par le contrôleur Approche (APP) associé à la TMA en question

Bien qu'utilisées dans certains pays limitrophes à la France, les désignations "Radar" et "Centre" ne sont pas employées pour les positions de contrôle françaises

## 2. Indicatif d'appel d'un aéronef

### 2.1 Indicatif d'appel complet

L'indicatif d'appel des aéronefs appartient à un des types suivants (réglementation SERA.14050) :

- Type a : Caractères correspondant aux marques d'immatriculation de l'aéronef
- Type b : Indicatif téléphonique de l'exploitant de l'aéronef suivi des quatre derniers caractères des marques d'immatriculation de l'aéronef
- Type c : Indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef suivi de l'identification du vol

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

#### *Exemples d'indicatif d'appel*

Type a : FGHKD, N51795, CESSNA FABCD

Type b : Air France GRHV

Type c : Ryanair 70DZ

### 2.2 Indicatif d'appel abrégé

Les indicatifs d'appel radiotéléphonique des aéronefs peuvent être abrégés :

- Type A : Premier caractère de l'immatriculation et au moins les deux derniers caractères de l'indicatif d'appel
- Type B : Indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef suivi d'au moins les deux derniers caractères de l'indicatif d'appel
- Type C : Pas de forme abrégée

Type d'indicatif	Indicatif complet	Forme abrégé
Type A	FGHKD	F-KD
Type A	N51795	N-95 ou N-795
Type A	CESSNA FABCD	CESSNA CD ou CESSNA BCD
Type B	Air France GRHV	Air France HV ou Air France RHV

Type d'indicatif	Indicatif complet	Forme abrégé
Type C	Volotea 1428	Pas de forme abrégée
Type C	Ryanair 70DZ	Pas de forme abrégée

L'utilisation d'un indicatif d'appel abrégé n'est possible qu'à **partir du moment où une communication satisfaisante a été établie et à condition qu'il n'existe pas de confusion possible.**

L'aéronef ne peut utiliser son indicatif d'appel abrégé qu'à partir du moment où la station de contrôle s'est adressée à lui de cette manière

### 3. Code OACI

Chaque compagnie aérienne se voit attribuer **un code à trois lettres** attribué par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Ce code est unique et réservé à une seule compagnie. Ce code est utilisé dans l'indicatif d'appel d'un aéronef de type c, notamment dans le remplissage du plan de vol.

*Exemples de codes OACI*

**AFR** : Air France - **TVF** : Transavia France - **BAW** : British Airways

**L'indicatif d'appel d'un avion peut différer du nom de la compagnie**

Par exemple, le trigramme THT associé à la compagnie Air Tahiti Nui se dit "Tahiti Airlines" en fréquence

Sur le réseau IVAO, chaque compagnie virtuelle se voit également attribuer un trigramme de trois chiffres par le département Flight Operations.

### 4. Code IATA





L'Association du Transport Aérien International (IATA) attribue **un code à deux caractères** pour chaque compagnie aérienne dans le monde. Ce code est unique et réservé à une seule compagnie. Ce code associé à un nombre de quatre chiffres maximum sert à composer le numéro du vol.

*Exemples de codes IATA :*

**AF** : Air France - **TO** : Transavia France - **BA** : British Airways

Le code IATA n'est employé que par les agences de voyage et sur les billets d'avion des passagers. **Il n'est pas utilisé par les services de contrôle aérien**

# Déroulement chronologique d'un vol

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs  
A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

---

## 1. Introduction

Le manuel de phraséologie à l'usage de la circulation aérienne générale (*chapitre 5 - déroulement chronologique d'un vol - page 37*) décrit la phraséologie utilisée pour délivrer les clairances.



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



**Rapidair 3245, mise en route approuvée, C\_TOT 1 2 5 0, départ Sauveterre 3 A, niveau 1 1 0, transpondeur 2 3 2 0.**



**Roger, mise en route approuvée, C\_TOT 1 2 5 0, Sauveterre 3 A, niveau 1 1 0, transpondeur 2 3 2 0, Rapidair 3245.**



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

Cette fiche liste le contenu intéressant la majorité des communications de base en y ajoutant des remarques et explications sur l'emploi de la phraséologie.

## 2. Le collationnement

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.

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

- Fréquence ;
- Code transpondeur ;

- Calage altimétrique ;
- Route ATS ;
- Cap ;
- Niveau de vol ;
- Vitesse ;
- Taux d'évolution dans le plan vertical (i.e. vitesse verticale) ;
- Indicatif du SID ou de la STAR ;
- Départ omnidirectionnel ;
- Procédure d'approche ;
- Maintien de position sur un taxiway ;
- Heure d'Approche Prévue (HAP) ;
- Identification de la piste (i.e. numéro) ;
- Maintien avant piste ;
- Entrée sur la piste (i.e. identification de la voie de circulation (intersection ou seuil) à partir de laquelle l'aéronef s'aligne) ;
- Atterrissage ;
- Option (i.e. 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) ;
- Décollage ;
- Traversée ;
- Remontée ;
- Conditions si clairance conditionnelle ;
- Niveau de transition.

Par ailleurs :

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

## 3. Prévol

### 3.1 Généralités

- Expression utilisée afin d'obtenir les paramètres relative à l'aérodrome lorsque l'ATIS ne peut les fournir (e.g. sur des aérodromes avec agent AFIS où aucun ATIS n'est disponible, sur des aérodromes contrôlés sans ATIS).

Demande paramètres pour le départ  
*Request departure information*

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

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

**Piste 3 6 droite, Q\_N\_H 1 0 2 0, Rapidair 3245.**

## 3.2 Mise en route

- Expression utilisée pour demander la mise en route IFR (i.e activation du plan de vol IFR). La demande de mise en route IFR s'effectue au poste de stationnement, avant le repoussage.

“

Demande mise en route  
*Request start-up*

- Approbation de la mise en route

“

Mise en route approuvée  
*Start-up approved*

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

Rapidair 3245, mise en route approuvée, départ OBLOC 6 A, niveau 7 0, transpondeur 2 3 2 0.

**Roger, mise en route approuvée, OBLOC 6 A, niveau 7 0, transpondeur 2 3 2 0, Rapidair 3245.**

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

- Lorsque du retard est prévu

“

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



## 4. Circulation au sol

### 4.1 Repoussage

- Expression utilisée pour demander le repoussage d'un poste de stationnement en vue de se positionner sur une voie de circulation pour le roulage

“

Demande repoussage  
*Request pushback*

- Approbation du repoussage ; la direction du repoussage peut être précisée (e.g. "face au nord") afin d'orienter l'avion de manière à lui donner une clairance de roulage stratégique

“

Repoussage approuvé  
*Pushback approved*

- Lorsqu'un autre aéronef est autorisé au repoussage à proximité ou qu'un autre aéronef gêne ou interfèrera à court terme la trajectoire de repoussage

“

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

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

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

### 4.2 Roulage

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

- Expression utilisée pour demander le roulage du point de parking vers le point d'attente

“

Demande roulage  
*Request taxi*

- Clairance de roulage via des voies de circulation (taxiways) spécifiques

“

Roulez point d'attente piste 2 7 via A 3  
*Taxi holding point runway 2 7 via A 3*

VOL IFR

**Rapidair 3245, demande roulage.**

Rapidair 3245, laissez passer l'Airbus d'Air France venant de votre droite, roulez point d'attente piste 2 7 via B 7.

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

VOL VFR

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

F B X, Chavenay tour, bonjour,

**F B G B X, T\_B 1 0, parking club, demande consignes de roulage pour vol à destination de Guéret, information B.**

F B G B X, roulez point d'attente 23 et rappelez prêt.

**Je roulez point d'attente 23 et rappelez prêt, F B X.**

- Guidage au sol pour les avions apparaissant en difficulté ou se signalant en difficulté pour circuler au sol

“

Tournez deuxième gauche  
*Turn second left*

- Ajustement de la vitesse de roulage d'un avion

“

Roulez avec précaution  
*Taxi with caution*

“

Ralentissez  
*Taxi slower*

“

Expédiez le roulage  
*Expedite taxi*

- Attribution du poste de stationnement

“

Roulez poste XX  
*Taxi stand XX*

- Remontée de piste

“

Remontez piste 27  
*Backtrack runway 27*

## 4.3 Maintien de position

- Expression utilisée pour faire maintenir la position d'un aéronef sur sa position actuelle

“

Maintenez position  
*Hold position*

- Expression utilisée pour faire maintenir la position d'un aéronef à un endroit spécifique (le plus souvent avant l'intersection entre deux voies de circulation)

“

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

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

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

- Pour faire maintenir la position d'un aéronef avant une piste

Pour le maintien de position avant une piste, le mot "position/position" ne doit pas figurer dans le message.

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

“

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

“

Maintenez avant point d'attente piste 27 gauche  
*Hold short of holding point runway 2 7 left*

## 4.4 Traversée de piste

- Expression pour demander la traversée d'une piste.

“

Demande traversée de piste 36 gauche  
*Request cross runway 3 6 left*

- Clairance pour la traversée de piste

“

Traversez rapidement piste 36 gauche  
*Expedite crossing runway 3 6 left*

Rapidair 3245, traversez rapidement piste 36 gauche, trafic Airbus 3 5 0, 4 nautiques en finale, rappelez piste dégagée.

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

## 5. Alignement - Décollage

### 5.1 Généralités

“

Rappelez prêt au départ  
*Report when ready for departure*

“

Êtes-vous prêt pour un départ immédiat ?  
*Are you ready for immediate departure?*

“

Êtes-vous prêt pour un départ dans moins de 2 minutes ?  
*Are you ready for departure within 2 minutes?*

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

- Départ depuis une bretelle intermédiaire avec demande de distance restante disponible initiée par le pilote. Il est donc nécessaire de connaître les TORA depuis les différentes intersections (cf. MANEX / AIP)

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

## 5.2 Instruction concernant l'axe de piste

- L'aéronef est encore au sol :

“

[Après départ] continuez au cap de la piste.  
*[After departure] continue runway track*

“

[Après départ] restez dans l'axe de la piste jusqu'au (niveau ou point significatif/instructions).  
*[After departure] track extended centre line to*

- L'aéronef a décollé :

“

continuez au cap de la piste  
*continue runway heading*

“

continuez dans l'axe de la piste  
*Runway track*

“

montez tout droit  
*climb straight ahead*

## 5.3 Alignement

- Alignement avec attente. Cette phraséologie est utilisée lorsque la zone d'alignement est libre mais que la piste n'est pas encore dégagée et/ou qu'il n'est pas encore opportun d'autoriser un aéronef au décollage (séparation avec un autre aéronef, turbulence de sillage...).

Rapidair 3245, alignez-vous piste 33 gauche et attendez, finale en cours piste parallèle.

**Je m'aligne piste 33 gauche et attends, Rapidair 3245.**

- Alignement avec plusieurs voies de circulation. Cette phraséologie est utilisée pour lever le doute sur la position de l'aéronef avant l'alignement. **Le contrôleur délivre la clairance d'alignement en précisant le point d'attente ou la voie de circulation en cas d'alignement à partir d'une bretelle intermédiaire.**

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

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

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

**Négatif, je suis à intersection A6, Rapidair 3245.**

Rapidair 3 2 4 5, maintenez avant point d'attente A6, je vous rappelle.

- Mutli alignement : l'avion au seuil de piste s'aligne derrière un autre avion, aligné depuis une voie intermédiaire.

Rapidair 3245, alignez-vous et attendez piste 26 droite, intersection T 10, numéro 2 au départ.

**Je m'aligne piste 26 droite, intersection T 10, numéro 2 au départ Rapidair 3245.**

- Alignement conditionnel

La clairance d'alignement conditionnel est utilisée pour délivrer une clairance avec mentions conditionnelles. Elle ne peut s'utiliser qu'en respectant les conditions suivantes :

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

Le contrôleur demande au pilote de rappeler en vue de l'aéronef (ou du véhicule). Lorsque le pilote signale avoir l'aéronef (ou le véhicule) en vue, le contrôleur délivre la clairance d'alignement conditionnel en suivant cet ordre : condition précise ; clairance ; rappel abrégé de la condition.

Un aéronef est au point d'attente et un aéronef est en finale :

Rapidaïr 3245, A\_T\_R en finale,

**A\_T\_R en vue, Rapidaïr 3245.**

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

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

Un aéronef est à un point d'attente intermédiaire et un aéronef est au départ du seuil de piste :

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

**Airbus 320 en vue, Rapidaïr 3245.**

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

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

## 5.4 Autorisation de décollage

- Expression utilisée pour autoriser le décollage d'un avion qui est déjà aligné sur la piste. Le vent est toujours fourni à la fin de la clairance.

“

Piste 27, autorisé décollage, vent 280 degrés 10 nœuds

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

- Expression utilisée pour autoriser le décollage d'un avion qui n'est pas encore aligné sur la piste. Le vent est toujours fourni à la fin de la clairance.

“

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

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

Les pilotes collationnent les clairsances de décollage par "je décolle"/"taking-off". Les expressions propres aux délivrances de clairance "autorisé au décollage" sont réservées à l'ATC

- L'aéronef a reçu une autorisation de décollage. **Il est toujours à l'arrêt** sur la piste et le contrôleur veut annuler la clairance de décollage (e.g. une incursion de piste est en cours).

“



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

- L'aéronef a reçu une autorisation de décollage. **Il a débuté sa course au décollage** et le contrôleur veut annuler la clairance de décollage (e.g une incursion de piste est en cours).

“

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

## 6. Départs

### 6.1 Clairance de départ

- Phraséologie employée pour délivrer une clairance de départ à un vol IFR. Elle s'utilise lorsque des contraintes de niveau et/ou de vitesse sont publiées sur des points du SID, et sont à respecter par l'équipage, sauf indication contraire du contrôleur.

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

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

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

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

Le contrôleur anticipe le retour sur le SID.

Rapidair 3245, tournez à gauche cap 0 60 cause trafic, montez niveau 140, prévoyez de rejoindre  
**Je tourne à gauche cap 0 60, monte niveau 140, prévois de rejoindre SID, Rapidair 3245**

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

Rapidair 3245, procédez direct KELUD, rejoignez SID, montez via SID niveau 180.  
**Direct KELUD, je rejoins SID, monte via SID niveau 180, Rapidair 3245.**

- Un contrôleur peut également annuler une ou plusieurs restriction(s) de niveau et/ou de vitesse sur la procédure qu'un aéronef est en train de suivre.

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

“  
Montez via SID niveau 140, annulez restriction de niveau à KELUD.  
*Climb via SID level 1 4 0, cancel level restriction at KELUD.*

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

“  
Montez via SID niveau 140, annulez restrictions de vitesse.  
*Climb via SID level 1 4 0, cancel speed restrictions.*

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

“  
Montez sans restriction niveau 140.  
*Climb level 1 4 0 unrestricted.*

## 6.2 Clairance de départ omnidirectionnel

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

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

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

## 6.3 Départ à vue

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

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

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

Le départ à vue est exécuté dans les conditions suivantes :

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

Le contrôleur propose un départ à vue au pilote.

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

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

Le contrôleur fournit l'autorisation d'un départ à vue après demande du pilote.

Rapidair 3245, autorisé départ à vue piste 28, tournez à droite direct jusqu'à "MOU", niveau 8 0, maintenez référence visuelle jusqu'à altitude 3 500 pieds.

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

## 7. Montée

## 7.1 Clairance de montée

- Le contrôleur autorise la montée d'un avion jusqu'à une altitude/un niveau de vol donné.

“

Montez niveau 110

*Climb level 1 1 0*

- Le contrôleur indique que la manœuvre indiquée doit être exécutée le plus rapidement possible.

“

Montez niveau 9 0, expédiez la montée à travers niveau 60.

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

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

“

Montez niveau 290, initialement.

*Climb level 2 9 0, initially*

## 7.2 Contrainte de niveau

- Il peut être utile d'assigner une contrainte de niveau de vol sur un point donné afin d'assurer la séparation avec un autre aéronef ou de garder un aéronef dans un espace aérien donné (e.g ne pas faire voler un vol IFR en espace aérien non contrôlé). Le niveau sur lequel porte la contrainte est, de préférence, un niveau utilisable. De manière plus occasionnelle, la contrainte de niveau peut s'appliquer par rapport à un point que le contrôleur définit (e.g "26 D M E avant CRL") ou par rapport à une heure donnée ou une durée de temps.

“

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

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

“

Rapidair 3245, montez niveau 140, soyez stable avant "CIV".  
*Rapidair 3 2 4 5, climb level 1 4 0, be levelled before "CIV".*

“

Rapidair 3245, descendez niveau 180, passez "CMB" plus bas que niveau 200.  
*Rapidair 3245, descend level 1 8 0, cross "CMB" below level 200.*

- Pour les mêmes raisons, le contrôleur peut également assigner une vitesse verticale, une vitesse verticale minimale ou une vitesse verticale maximale afin de gérer l'évolution d'un avion dans le plan vertical.

“

Montez niveau 110, taux 1 500 pieds par minute maximum  
*Climb level 1 1 0, rate 1 500 feet per minute or less*

“

Descendez niveau 9 0, taux 1 500 pieds par minute minimum  
*Descend level 9 0, rate 1500 feet per minute or greater*

## 8. Croisière

### 8.1 Route directe

- Le contrôleur peut assigner un direct afin de raccourcir la trajectoire de vol d'un avion ou d'assurer la séparation.

“

Rapidair 3245, direct "LSA".  
*Rapidair 3 2 4 5, direct "LSA".*

- Le contrôleur peut assigner un enchainement de directs afin de raccourcir la trajectoire de vol d'un avion ou d'assurer la séparation.

“

Rapidair 3245, direct "LSA", puis "ATN"  
*Rapidair 3 2 4 5, direct "LSA", then "ATN".*

- Une nouvelle route peut être assignée à un avion, notamment après demande de modification de l'aérodrome de destination (e.g déroutement).

“

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

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

## 8.2 Information de trafic

L'information de trafic permet de fournir un renseignement à un pilote 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. Ce sujet est décrit dans une fiche dédiée.

# 9. Descente

## 9.1 Clairance de descente

Lors de la première clairance de descente à une altitude, le contrôleur précise la valeur du QNH. Dans le cas d'une descente comprise entre 2 000 et 2 999 ft, le terme "altitude/altitude" est précisé pour éviter toute confusion avec "de 1000 ft".

- La descente est exécutée sans délai.

“

Rapidair 3245, descendez niveau 250.

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

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

“

Rapidair 3245, quand prêt, descendez niveau 250.

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

- Le contrôleur indique un niveau intermédiaire qui doit être franchi le plus rapidement possible.

“

Rapidair 3245, descendez niveau 5 0, expédiez la descente à travers niveau 7 0.  
*Rapidair 3 2 4 5, descend level 5 0, expedite descent until passing level 7 0.*

## 9.2 Clairance de route incluant une STAR

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

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

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

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

“

Rapidair 3245, descendez via STAR niveau 180.

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

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

“

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

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

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

“

Rapidair 3245, tournez à gauche cap 170 cause trafic, descendez niveau 8 0, prévoyez de rejoindre STAR.

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

puis

“

Rapidair 3245, procédez direct KOLIV, rejoignez STAR et descendez via STAR 3 500 pieds Q\_N\_H 1 012.

*Rapidair 3 2 4 5, proceed direct KOLIV, rejoin STAR and descend via STAR 3 500 feet Q\_N\_H 1 0 1 2.*

- Le contrôleur peut annuler des restrictions de niveau et/ou vitesse.

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

“

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

*Descend via STAR level 8 0, cancel level restrictions.*

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

“

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

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

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

“

Descendez sans restriction niveau 8 0.

*Descend level 8 0 unrestricted.*

## 9.3 Utilisation des vitesses

L'assignation de vitesse permet d'assurer la séparation entre deux aéronefs et d'ordonner le flux de trafic.

Les modifications de vitesse sont exprimées en multiples de 0,01 **Mach** au dessus du FL 250, et de 10 kt de **vitesse indiquée** aux niveaux inférieurs au FL 250.

Le FL 250 représente, en général, l'altitude de conversion (*i.e. l'altitude à laquelle un avion en montée passe d'une vitesse indiquée constante à un Mach constant ou l'altitude à laquelle un avion en descente passe d'un Mach constant à une vitesse indiquée constante*).

“



Rapidair 3245, vitesse 280 nœuds pour séquençement.  
*Rapidair 3 2 4 5, speed 2 8 0 knots for sequencing*

“

Rapidair 3245, mach décimale 7 2 pour séquençement.  
*Rapidair 3 2 4 5, mach decimal 7 2 for sequencing.*

- Au lieu d'une valeur de vitesse exacte, le contrôleur peut demander à un pilote de voler à une vitesse associée à une configuration. Le pilote collationne avec la valeur de la vitesse correspondante.

Vitesse minimale en lisse : vitesse minimale avec les dispositifs hypersustentateur (bec/volet) et le train d'atterrissage rentré

“

Rapidair 3245, réduisez vitesse minimale en lisse.  
*Rapidair 3 2 4 5, reduce minimum clean speed.*

Vitesse minimale d'approche : vitesse minimale d'approche possible avec l'avion configuré pour l'atterrissage

“

Rapidair 3245, réduisez vitesse minimale d'approche.  
*Rapidair 3245, reduce minimum approach speed*

## 10. Approche

### 10.1 Approche aux instruments

Une clairance d'approche doit être délivrée avant que l'avion évoluant en IFR passe l'IAF. Si ce n'est pas le cas, le pilote se mettra en attente sur l'IAF (sauf consignes particulières).

“

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

- Une approche aux instruments peut être suivie d'une manoeuvre à vue.

Rapidair 3245, autorisé approche I\_L\_S piste 3 3, suivie d'une M\_V\_L piste 1 5.

**Autorisé approche I\_L\_S piste 3 3 suivie d'une M\_V\_L piste 1 5, Rapidair 3245.**

## 10.2 Approche à vue

Lors d'une approche à vue, le contrôleur continue d'assurer la séparation applicable.

Le pilote doit pouvoir garder le contact visuel avec le sol ; signaler que les conditions météorologiques sont telles qu'il y a tout lieu de croire qu'une approche et un atterrissage à vue sont possibles ; respecte les éventuelles consignes particulières en vigueur sur l'aérodrome et les restrictions d'évolution vers la piste.

- Une clairance d'approche à vue peut être délivrée sur demande du pilote

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

Rapidair 3245, autorisé approche à vue piste 08 gauche.

- Une clairance d'approche à vue peut être délivrée sur acception du pilote après proposition du contrôleur

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

**Affirme, Rapidair 3245.**

Rapidair 3245, autorisé approche à vue piste 10.

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

- Dans le cas d'approche à vue successives, le contrôleur s'assure que le pilote suivant à visuel sur l'avion précédent

**Rapidair 3245, demande approche à vue piste 10**

Rapidair 3245, avez-vous visuel sur trafic précédent ?

**Affirme, Rapidair 3245.**

Rapidair 3245, autorisé approche à vue piste 10, assurez votre séparation avec Fokker 7 0 vous précédant.

## 11. Circuit d'aérodrome contrôlé

## 11.1 Arrivée - Intégration dans le circuit

- Lorsque le circuit est complet ou qu'il est nécessaire de faire attendre un aéronef sur un point caractéristique, la phraséologie suivante est utilisée.

“

Attendez à vue 5 minutes verticale S A  
*Hold visual 5 minutes over S A*

- Le contrôleur autorise un aéronef à intégrer le circuit d'aérodrome. Il précise alors le nom de la branche du circuit que l'aéronef doit rejoindre.

“

Entrez vent arrière piste 04  
*Join downwind runway 0 4*

Le contrôleur peut également utiliser les expressions "**approche semi-directe/direct approach**" pour indiquer l'étape de base ou "**approche directe/straight-in approach**" pour indiquer la finale.

“

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

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.

**Blagnac Tour, bonjour, F B X.**

F B X, bonjour, j'écoute.

**F B G B X, P\_A 28, V\_F\_R d'Albi à Blagnac pour un toucher (atterrissage/remise de gaz) , 1 500 pieds, estimé E à 0 5, information I.**

F B G B X, roger rappelez E.

**Je rappelle E, F B X**

puis

**Blagnac**                      **Tour,**                      **F**                      **B**                      **X,**  
F B X, entrez vent arrière main droite piste 33 droite, rappelez vent arrière.  
**Je rappelle vent arrière main droite piste 33 droite, F B X.**

## 11.2 Dans le circuit

- Lorsqu'un aéronef est dans le circuit, le contrôleur lui demande de rappeler dans une étape du circuit. Lorsque l'aéronef n'est pas seul dans le circuit, le contrôleur précise son numéro d'ordre afin que le pilote ait conscience qu'il doit acquérir le visuel sur un trafic précédent.

**Blagnac Tour, F B X, vent arrière main droite piste 33 droite.**  
F B X, numéro 3, suivez un Cessna 172, en base, rappelez base main droite piste 33 droite.  
**Numéro 3, trafic en vue, je rappelle base main droite piste 33 droite, F B X.**

## 12. Atterrissage et remise de gaz

- Le contrôleur autorise un avion à l'atterrissage.

“

Piste 33 droite, autorisé atterrissage, vent 350 degrés 10 nœuds  
*Runway 33 right, cleared to land, wind 350 degrees 10 knots*

Les pilotes collationnent les clairances d'atterrissage par "j'atterris"/"landing". Les expressions propres aux délivrances de clairance "autorisé atterrissage" sont réservées à l'ATC

- Le contrôleur ordonne à un avion de remettre les gaz.

F B X, remettez les gaz, rappelez vent arrière main droite piste 33 droite.  
**Je remets les gaz et rappelle vent arrière main droite piste 33 droite, F B X.**

- Le contrôleur fournit une trajectoire spécifique dans l'éventualité d'une remise de gaz.

“

Rapidair 3245, en cas d'approche interrompue, montez 4 000 pieds dans l'axe de piste puis tournez à droite direct T L B.

*Rapidair 3 2 4 5, in case of missed approach, climb 4 000 feet on runway track then turn right direct T L B.*

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

“

Rapidair 3245, annulez approche cause F\_O\_D, maintenez 3 000 pieds, prévoyez guidage I\_L\_S piste 27.





*Rapidair 3 2 4 5, cancel approach due F\_O\_D, maintain 3 000 feet, expect vectoring I\_L\_S runway 2 7.*

## 13. Après atterrissage

- Sur certaines pistes avec peu de bretelles de dégagement, il peut être nécessaire de remonter la piste après l'atterrissage.

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

# Collationnement des pilotes

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs  
A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

## 1. Introduction

Le **collationnement** consiste, pour le **pilote**, à **répéter tout ou partie d'une clairance**, afin que le contrôleur, à l'origine de cette dernière, vérifie que le message a été correctement reçu (élimination d'erreurs dû à la qualité de la transmission).

Lorsqu'une clairance est retransmise à un aéronef par du personnel autre que celui qui a élaboré la clairance, celle-ci doit être retransmise dans les termes exacts du message reçu.

En anglais, collationner se dit "**Read back**".

## 2. Action

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

- Fréquence ;
- Code transpondeur ;
- Calage altimétrique ;
- Route ATS ;
- Cap ;
- Niveau de vol ;
- Vitesse ;
- Taux d'évolution dans le plan vertical (i.e. vitesse verticale) ;
- Indicatif du SID ou de la STAR ;
- Départ omnidirectionnel ;
- Procédure d'approche ;

- Maintien de position sur un taxiway ;
- Heure d'Approche Prévue (HAP) ;
- Identification de la piste (i.e. numéro) ;
- Maintien avant piste ;
- Entrée sur la piste (i.e. identification de la voie de circulation (intersection ou seuil) à partir de laquelle l'aéronef s'aligne ;
- Atterrissage ;
- Option (i.e. 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) ;
- Décollage ;
- Traversée ;
- Remontée ;
- Conditions si clairance conditionnelle ;
- Niveau de transition.

Par ailleurs :

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

En guise de règle retenez que :

- Toute valeur alphanumérique communiquée à un pilote doit être collationnée sauf les vents.
- Le vent, à l'atterrissage comme au décollage, ne sont pas collationnés par le pilote.
- Toutes les clairances y compris conditionnelles doivent être collationnées de manière non équivoque afin de s'assurer de leur compréhension et de leur exécution.

Dans la pratique, le manuel de radiotéléphonie précise que le contrôleur commence toutes ses transmissions par l'indicatif de l'aéronef, alors qu'à l'inverse, c'est avec cet indicatif que le pilote termine les siennes.

Le contrôleur doit écouter le collationnement afin de **s'assurer que la clairance ou l'instruction a été correctement collationnée** par le pilote. Si une erreur survient, il doit **immédiatement faire corriger l'erreur** détectée. Si le collationnement d'une instruction ou d'une clairance est **incorrect**, le contrôleur doit transmettre le mot « **Négatif** » suivi de l'instruction correcte.

**Air France 1226, descendez 4000 pieds, Q\_N\_H 1 0 1 8**  
 Descendons 4000 pieds Q\_N\_H 1 0 1 8, Air France 1226

**Air France 1226, négatif, descendez 4000 pieds, Q\_N\_H 1 0 1 8**

Descendons 4000 pieds Q\_N\_H 1 0 1 8, Air France 1226

### 3. Responsabilités des pilotes et des contrôleurs

Un **pilote DOIT TOUJOURS effectuer** les clairances **sans délai** qu'il a collationné au contrôleur.

Un **pilote DOIT TOUJOURS avertir** le contrôleur sans délai s'il ne peut pas se conformer à une instruction qu'il a reçue.

Un **contrôleur DOIT TOUJOURS vérifier** le collationnement du pilote et le corriger si nécessaire.

Cela signifie que la responsabilité du contrôleur est engagée si le pilote collationne une instruction ou une clairance erronée.

C'est aussi pour cette raison que l'ensemble des communications entre contrôleurs et pilotes est archivé pendant un certain temps en cas d'éventuelles investigations judiciaires.

Les termes "Bien reçu", "roger", "ok", "affirm", "wilco", "on va le faire" ne constituent pas un collationnement, car le contrôleur ne sait pas ce qu'a reçu le pilote (potentiellement une information erronée).