

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 Prévues (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 roule 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 roule point d'attente 23 et rappelle 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 36 left

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

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

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 :

Rapidair 3245, A_T_R en finale,

A_T_R en vue, Rapidair 3245.

Rapidair 3245, derrière A_T_R en finale, alignez-vous et attendez piste 33 droite derrière.

Derrière A_T_R en finale, je m'aligne et attends piste 33 droite derrière, Rapidair 3245.

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

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

Airbus 320 en vue, Rapidair 3245.

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

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

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

Les pilotes collationnent les clairances 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 clearance 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 Clearance de départ

- Phraséologie employée pour délivrer une clearance 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 séquençage, 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 étudiés 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 enchaînement 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 acceptation 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.

Revision #10

Created 22 February 2025 23:47:31 by Liam Iveton

Updated 7 May 2025 17:40:29 by Liam Iveton