





Les clairances

- Les clairances en en-route

Les clairances en en-route

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

1. Définitions, rappels et compléments

Une clairance est une autorisation délivrée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme du contrôle de la circulation aérienne dans le but de lui fournir le service du contrôle de la circulation aérienne.

Aucune clairance n'est délivrée dans le cadre des services d'information et d'alerte.

Les organismes du contrôle de la circulation aérienne doivent délivrer les clairances et renseignements nécessaires afin de prévenir les collisions entre les aéronefs placés sous leur contrôle et d'accélérer et ordonner la circulation aérienne.

2. Clairances spécifiques

2.1 Changement des règles de vol IFR à VFR

Si un aéronef souhaite passer d'un régime de vol IFR au régime VFR, il doit transmettre à l'organisme des services de la circulation aérienne un message dans lequel figure l'expression conventionnelle "Annule IFR" accompagnée, le cas échéant, des modifications à apporter au plan de vol en vigueur.

L'organisme des services de la circulation aérienne doit envoyer comme réponse un accusé de réception :

“

IFR annulé à... (heure)

L'aéronef poursuit alors son vol, avec plan de vol VFR.

L'organisme des services de la circulation aérienne qui a accusé réception de la poursuite en VFR d'un vol IFR en informe le plus tôt possible tous les organismes des services de la circulation aérienne concernés par la poursuite en VFR du vol considéré.

Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne est informé que l'aéronef trouvera vraisemblablement sur son itinéraire des conditions météorologiques de vol aux instruments, il doit aviser de cette situation l'aéronef en IFR voulant poursuivre son vol en VFR.

Aucune invitation à poursuivre en VFR un vol IFR ne peut être faite, ni directement, ni d'une façon sous-entendue par les organismes des services de la circulation aérienne.

2.2 Changement des règles de vol VFR à IFR

Sauf s'il bénéficie déjà du service de contrôle, l'aéronef qui a déposé un plan de vol prévoyant un changement de VFR à IFR doit, environ dix minutes avant le survol du point caractéristique où est prévu le changement de règles de vol, contacter la fréquence sur laquelle est assuré le service du contrôle aérien qui lui délivrera une clairance initiale dans un délai compatible avec les exigences du trafic.

Tout aéronef en vol VFR désirant poursuivre en vol IFR, doit communiquer un plan de vol IFR. Etant donné le caractère imprévisible d'une demande de changement de VFR à IFR, il ne lui est donné suite que dans la mesure où la densité de trafic et les mesures éventuelles de régulation du débit le permettent.

2.3 Limite de clairance

Un contrôleur peut associer une limite à la clairance qu'il délivre (avec les termes "clairance limite").

“

Descendez niveau 90, direct GONPO, clairance limite

Dans notre exemple, si le pilote ne reçoit pas de clairance complémentaire lorsqu'il atteint le point GONPO, il doit attendre :

- Conformément au circuit d'attente publié sur GONPO s'il y en a un ;
- Dans un circuit main droite orienté selon la route d'arrivée s'il n'y en a pas.

En recevant une clairance limite, ne continuez surtout pas la trajectoire avant d'avoir obtenu une nouvelle

Le contrôleur avait certainement une bonne raison de limiter sa clairance à GONPO. Si vous ne la respectez pas, vous pouvez perturber le trafic.

Si le contrôleur ne donne aucune limite à sa clairance, lorsqu'il atteint GONPO, le pilote doit :

- Attendre sur le point GONPO s'il sert de base au circuit d'attente associé à une procédure d'approche aux instruments ;
- Continuer son vol conformément au plan de vol dans les autres cas.

La limite de clairance est définie en spécifiant le point de compte-rendu, l'aérodrome ou la limite d'espace aérien contrôlé où cette clairance se termine.

2.4. Clairance de séparation à vue

Dans le but de s'affranchir de maintenir une séparation contraignante, le contrôleur peut dans des cas bien précis utiliser la clairance de séparation à vue.

Une clairance de séparation à vue est délivrée à un aéronef en vol contrôlé vis-à-vis d'un autre aéronef en vol contrôlé :

- En VMC, de jour ;
- Dans un espace aérien de classe D ou E, pendant la montée ou la descente ;
- Sous le FL 100 ou sous 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft ;
- Sur demande d'un pilote, y compris pour un aéronef au départ ou à l'arrivée ;
- Avec l'accord du pilote de l'autre aéronef.

Lorsqu'il a délivré une clairance de séparation à vue à un aéronef, un organisme de contrôle n'assure plus de séparation entre cet aéronef et l'autre aéronef concerné.

L'organisme des services de la circulation aérienne doit fournir l'information de trafic à cet aéronef.

L'organisme de contrôle de la circulation aérienne doit être prêt à délivrer une clairance complémentaire si l'aéronef signale qu'il rencontre des conditions météorologiques l'empêchant de poursuivre le vol en VMC jusqu'à sa limite de clairance.