





Clairance initiale de départ

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

1. Introduction

Un pilote **avant de commencer son vol ainsi que tout mouvement** sur un aéroport doit **contacter le contrôleur** responsable de la gestion de trafic de cet aéroport afin d'avoir une clairance de départ (le Sol ou la Tour dans le cas général).

Le contrôleur doit donner au premier contact une **clairance de départ** en fonction du plan de vol qui permet au pilote d'effectuer ou non son vol comme désiré.

Le fait que le pilote remplisse un **plan de vol constitue une demande de clairance**, particulièrement pour les vols IFR.

Cela facilite la délivrance de clairance car les contrôleurs connaissent les intentions des pilotes par l'intermédiaire des éléments du plan de vol.

Cette clairance est synonyme d'**autorisation de vol** ; cependant, le pilote a besoin de clairs supplémentaires pour se déplacer et décoller.

Le contrôleur qui délivre la clairance de départ doit respecter les points suivants :

- La **clairance de départ** doit être délivrée à l'aéronef **au plus tard avant le décollage** ;
- La **clairance** de départ tenant compte le cas échéant de la clairance en route doit être compatible avec le trafic géré par l'organisme assurant le contrôle d'approche.

En espace aérien contrôlé, les départs aux instruments peuvent être organisés suivant :

- Des **itinéraires** assortis de procédures correspondantes (moindre bruit, pente, niveau, vitesse, etc) ;
- Des **procédures** de départ **omnidirectionnelle** publiées et à l'initiative de l'organisme du **contrôle** de la circulation aérienne, des clairs pour évoluer en dehors des SID peuvent être délivrées ;

- Une pente de montée publiée pour assurer une séparation stratégique entre trajectoires, cette pente est désignée « pente ATS ».

2. Clairance de départ d'un vol IFR

La clairance de départ d'un vol IFR comporte ceux des éléments suivants qui sont nécessaires :

- La **piste** en service ;
- L'indication de **SID**, sinon la procédure de **départ omnidirectionnelle** avec la précision des virages après décollage, la route à suivre ou le premier point en route ;
- Le ou les niveaux à utiliser avant de continuer la montée vers le niveau de croisière assigné ;
- L'**heure de décollage** ;
- Sa **limite** ;
- La **fréquence suivante** ;
- Le **code transpondeur**.

La réglementation permet qu'une partie de ces renseignements puisse être omise si l'organisme de contrôle a l'assurance qu'ils sont connus de l'aéronef.

Donc, les clairances de départs peuvent être modifiées comme suit :

- La piste en service peut-être omise seulement quand le départ standard publié permet de déterminer sans aucun doute permis la piste au décollage et que le pilote en a bien conscience ;
- La procédure de départ IFR soit publiée (SID), soit omnidirectionnelle est toujours transmise ;
- Le niveau initial ne peut-être omis que si ce niveau initial est publié sur les cartes uniquement, que s'il est connu du pilote de l'aéronef et que l'approche n'a pas décidé d'un autre niveau autre que celui publié ;
- L'heure de décollage n'est transmise que si le pilote a pré-déposé un plan de vol sur la base IVAO ou que le pilote a réservé un vol dans le cas d'un événement spécifique ;
- La fréquence suivante est habituellement donnée dans un second message lors du transfert de l'appareil en France ;
- Le code transpondeur est toujours donné pour identifier un appareil avec les systèmes radar actuel.

Exemple de clairance complète :

“

Air France 3 2 4, mise en route approuvée pour Strasbourg en fonction de votre C_TOT 12 34, départ OKTET 7 A, piste 0 4 droite, niveau 140, transpondeur 45 21

Exemple de clairance avec départ omnidirectionnel :

“

Air France 3 2 4, mise en route approuvée pour Lyon, départ omnidirectionnel ANF, piste 28, niveau 80, transpondeur 45 21

Exemple de clairance partielle sans niveau initial (publiés sur les cartes) :

“

Air France 225, mise en route approuvée pour De Gaulle, départ LUGEN 1 S, transpondeur 72 34

Les CTOT sont détaillés dans une autre page.

3. Clairance de départ d'un vol VFR

3.1 Espace de classe C

En espace aérien de classe C en présence de vols IFR dont les trajectoires seraient incompatibles avec la sienne, la clairance de départ d'un vol VFR comporte ceux des éléments suivants qui sont nécessaires :

- La piste en service ;
- L'indication d'itinéraire normalisé de départ à vue, ou la route à suivre jusqu'à la sortie de l'espace contrôlé ;
- Le ou les niveaux/altitudes à utiliser ;
- L'heure de décollage (en cas d'attente) ;
- Le code transpondeur.

Valable aussi pour les espaces de classe B. Pas d'application en France en l'absence d'espace de ce type

Cette clairance doit être aussi faite, si autorisation de vol VFR sous clairance particulière en transit sur les trajectoires particulières publiées soumise à clairance en classe A

3.2 Espace de classe D ou E

Dans les autres espaces aériens (D et E), la clairance de départ VFR comporte les mêmes éléments. Le choix de la transmission des éléments est à la discrétion du contrôleur, il peut comprendre les points suivants :

- La piste en service ;
- L'indication d'itinéraire normalisé de départ à vue, ou la route à suivre jusqu'à la sortie de l'espace contrôlé ;
- Le ou les niveaux/altitudes à utiliser ;
- Le code transpondeur.

4. Clairance de départ d'un vol VFR spécial

En espace aérien de classe D, une clairance VFR spécial comporte les éléments suivants :

- L'indication d'itinéraire normalisé de départ à vue, ou la route à suivre jusqu'à la sortie de l'espace contrôlé ;
- Le ou les niveaux/altitudes à utiliser ;
- L'heure de décollage (en cas d'attente) ;
- Le code transpondeur.

Compte tenu du trafic et des conditions météorologiques, la clairance VFR spécial peut être dans certains cas retardée ou refusée. Elle doit être refusée lorsque la visibilité est inférieure à 1500 m (800 m pour les hélicoptères).