

PHRASÉOLOGIE SO

- INDICATIFS D'APPEL DES AERONEFS D'ETAT
- LISTE D'INDICATIFS D'APPEL OPERATIONS SPECIALES
- PHRASEOLOGIE DES CLAIRANCES ET MISE EN ROUTE
- PHRASEOLOGIE EN CIRCULATION D'AERODROME
- PHRASEOLOGIE EN MONTÉE

INDICATIFS D'APPEL DES AERONEFS D'ETAT

1. Marques d'immatriculation

L'indicatif d'appel correspond aux marques d'immatriculation de l'aéronef, dont chaque caractère sera épélé en accord avec l'alphabet international de radiotéléphonie.

Exemple :

- L'appareil immatriculé « F-RAXE » sera appelé : Foxtrot Roméo Alpha X-ray Echo.

2. Indicateurs des exploitants

Il existe plusieurs indicateurs d'exploitants en vigueur au sein des armées françaises et des instances gouvernementales :

Armée / Mission	Code ICAO	Indicatif
Armée de l'Air et de l'Espace	FAF	French Air Force
Aviation Légère de l'Armée de Terre	FMY	French Army
Marine nationale	FNY	French Navy
Aéronefs en mission de transport pour l'AAE	CTM	COTAM
Gendarmerie nationale	FGN	France Gendarme
Douanes françaises	FDO	French Custom

L'indicateur d'exploitant est **toujours** prononcé en langue anglaise.

Exemple :

- L'indicatif « FAF6240 » se prononce en français : French Air Force Soixante Deux Quarante,
- L'indicatif « FNY1082 » se prononce en anglais : French Navy One Zero Eight Two.

3. Indicatif opérationnel

L'indicatif opérationnel se compose des éléments suivants :

L'indicatif d'escadron suivi de :

- Le numéro du pilote si l'aéronef est isolé,
- Une lettre (souvent utilisé par la Marine nationale dans ses missions de transport),
- Une couleur pour désigner l'ensemble de la formation d'une patrouille.

Dans une patrouille, chaque appareil est repéré par son numéro d'ordre à l'exception du leader (numéro 1) dont l'indicatif sera « Leader »

Quelques exemples d'indicatifs opérationnels :

- Un Rafale de l'Escadron de Chasse 3/30 de Mont-de-Marsan s'appellera : **ROGUES**,
- Les Alphajet de la Patrouille de France auront pour indicatif : **ATHOS**.

LISTE D'INDICATIFS D'APPEL OPERATIONS SPECIALES

Ce document regroupe la liste (non exhaustive), des indicatifs radio des aéronefs d'état et autres indicatifs utilisables lors des vols SO.

Les indicatifs sont classés en quatre catégories :

- Avions de combat
- Avions de transport / autre
- Hélicoptères
- Indicatifs autres et étrangers.

Chaque indicatif, est utilisé avec une suite de chiffres ou de lettres.

Ces éléments correspondent au numéro de mission, numéro du département, numéro de hiérarchie du

pilote dans son escadron, importance de la personnalité à bord, choix personnel du pilote, etc...

Voir le document « [indicatifs d'appel des aéronefs d'état](#) » pour plus d'informations sur la contexture, la prononciation, et les différents types d'indicatifs existants.

Ces indicatifs sont donnés à titre informatif seulement. La liste est non exhaustive, et peut comporter des erreurs d'attribution ou d'utilisation des chiffres/lettres.

PHRASEOLOGIE DES CLAIRANCES ET MISE EN ROUTE

1. Mise en route

Lors du premier contact avec le pilote (si celui-ci ne confirme pas l'information ATIS), le contrôleur rappellera

les paramètres et les informations essentielles du secteur (le terrain et son environnement) :

- La couverture nuageuse, et la visibilité,
- La direction du vent et sa vitesse (spécifier les rafales),
- La température environnante et son point de rosée,
- Le QNH et le QFE,
- Les phénomènes météorologiques significatifs (pluie, brouillard, CB, ...),
- La ou les pistes en service (conditions de la ou les pistes),
- Le type d'approche à prévoir si le contrôleur d'approche en spécifie une,
- La fréquence à contacter après l'envol (si celle-ci est transmise par l'ATC),
- Le niveau de transition,
- Les zones R et D actives.

Les éléments à collationner obligatoirement sont :

- QNH, QFE,
- La ou les pistes en service ainsi que ses conditions,
- La fréquence à contacter après l'envol (si celle-ci est transmise par l'ATC).

1.1 Mise en route aéronef conventionnel

Pour les départs en CAM I avec un plan de vol en dehors des espaces de l'aéroport, vers un CCT ou CMCC, alors la mise en route technique sera seulement accordée. La clairance de mise en route officielle viendra par la suite après l'accord des organismes de contrôle en charge du vol.

PIL :	Lorient Sol, LAZAIR14, demandons mise en route, information CHARLIE reçue.
ATC :	LAZAIR14, Lorient Sol, mise en route technique approuvée , QNH 1015, piste 25 au départ.
PIL :	Mise en route technique approuvée, QNH 1015, piste 25 au départ, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, Correct.

PIL :	Lorient Ground, LAZAIR14, requesting start-up, information CHARLIE received.
ATC :	LAZAIR14, Lorient Ground, technical start-up approved , QNH 1015, runway 25 for departure.
PIL :	Technical start-up approved, QNH 1015, runway 25 for departure, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, Correct.

Si le plan de vol publié reste dans la CTR, CTA, et TMA alors la mise en route avec départ sera donnée.

La fréquence après l’envol n’est pas à donner un trafic évoluant seulement dans la CTR.

PIL :	Lorient Sol, LAZAIR14, demandons mise en route, information CHARLIE reçue.
ATC :	LAZAIR14, Lorient Sol, mise en route approuvée , QNH 1015, piste 25 au départ.
PIL :	Mise en route approuvée, QNH 1015, piste 25 au départ, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, Correct.

PIL :	Lorient Ground, LAZAIR14, requesting start-up, information CHARLIE received.
ATC :	LAZAIR14, Lorient Ground, start-up approved , QNH 1015, runway 25 for departure.
PIL :	Start-up approved, QNH 1015, runway 25 for departure, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, Correct.

La mise en route doit être approuvée par le contrôleur. Il peut y avoir des exceptions. Cette règle est abordée dans l'article documentaire « Le plan de vol CAM », disponible dans la catégorie « Les plans de vol militaire ».

1.1 Mise en route chasseur

Un avion de chasse n'écoute jamais l'ATIS en vigueur sur un aéroport. Le contrôleur devra donc donner les conditions opérationnelles du secteur (couleur du terrain, QFE, piste en service, ...), au premier contact.

PIL :	Lorient Sol, LAZAIR14, demandons mise en route.
ATC :	LAZAIR14, Lorient Sol, mise en route approuvée , piste 25 au départ, Bleu, QFE 1003.
PIL :	Mise en route approuvée, piste 25 au départ, Bleu, QFE 1003, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, Correct.

PIL :	Lorient Ground, LAZAIR14, requesting start-up.
ATC :	LAZAIR14, Lorient Ground, start-up approved , runway 25 for departure, Blue, QFE1003.
PIL :	Start-up approved, runway 25 for departure, Blue, QFE1003, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, Correct.

Les conditions opérationnelles sont abordées dans l'article documentaire « La condition opérationnelle », disponible dans la catégorie « Circulation Aérienne Militaire ».

2. Clairances

Les autorisations de contrôle (ou clairances) sont délivrées dans le seul but d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne militaire en fonction :

- Du trafic connu et ou observé,
- Des conditions opérationnelles du terrain (couleur, péril animalier, état de la piste, ...),
- Des mesures de régulations.

En CAM, toutes les phases contrôlées d'un vol s'effectuent après l'obtention d'une clairance.

Les itinéraires normalisés de départ peuvent être établies lorsque cela est nécessaire pour faciliter :

- L'acheminement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne,
- La description de la route et des procédures à suivre dans les autorisations.

L'équipage de conduite répète au contrôleur les parties des clairsances et instructions qui intéressent la sécurité :

- Route à suivre (SID, STAR, itinéraires, ...),
- Autorisations et instructions relatives à l'utilisation d'une piste, maintien sur une voie de roulage,
- Piste en service, fréquence, calage altimétrique, code transpondeur, niveau, cap, taux d'évolution dans le plan vertical, vitesse, heure d'approche prévue ou de décollage, et les niveaux de transition,
- Ordres particuliers liés à la conduite d'une mission,
- Informations conditionnant une clairance,
- Lorsque que le contrôleur utilise, dans le cadre du service d'information de vol, l'expression « Alerte Relief / Terrain Alert ».

Le contrôleur écoute le collationnement pour s'assurer que l'équipage de conduite a bien reçu et compris l'autorisation ou l'instruction. Il intervient immédiatement pour corriger toutes erreurs.

2.1 Clairances CAM I

En CAM I, la grande majorité des départs se font sous guidage radar. Une coordination avec l'approche doit donc être nécessaire pour pouvoir insérer le trafic au départ dans le flux circulant autour de l'aéroport.

2.1.1 Départs publiés

ATC :	LAZAIR14, départ ARE 1W, piste 25, niveau de vol 75, transpondeur 0360.
PIL :	Départ ARE 1W, piste 25, niveau de vol 75, transpondeur 0360, LAZAIR14.

ATC :	LAZAIR14, Correct.
ATC :	LAZAIR14, ARE 1W departure, runway 25, flight level 75, squawk 0360.
PIL :	Departure ARE 1W, runway 25, flight level 75, squawk 0360, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, Correct.

2.1.2 Départs par guidage

ATC :	LAZAIR14, autorisé départ omnidirectionnel, piste 25, niveau de vol 75, passant 4000ft cap 220°, transpondeur 0360.
PIL :	Autorisé départ omnidirectionnel, piste 25, niveau de vol 75, passant 4000ft cap 220°, transpondeur 0360, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, Correct.

ATC :	LAZAIR14, cleared omnidirectional departure, runway 25, flight level 75, passing 4000ft heading 220°, squawk 0630.
PIL :	Cleared omnidirectional departure, runway 25, flight level 75, passing 4000ft heading 220°, squawk 0630, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, Correct.

La forme abrégée « autorisation » ou « clairance » peut être employée lorsque le contexte précise la nature de cette autorisation. Elle peut être suivie des mots « de circulation au sol », « de décollage », de « départ », « en route », « d'approche » ou d'atterrissage » pour indiquer la phase du vol à laquelle s'applique l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

2.1 Clairances CAM V

ATC :	LAZAIR14, départ NW, piste 25, altitude 1000ft, transpondeur 0304.
PIL :	Départ NW, piste 25, altitude 1000ft, transpondeur 0304, LAZAIR14.

ATC :	LAZAIR14, Correct.
ATC :	LAZAIR14, departure NW, runway 25, altitude 1000ft, squawk 0304.
PIL :	Departure NW, runway 25, altitude 1000ft, squawk 0304, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, Correct.

Une clairance en CAM V spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.

Sauf autorisation d'un organisme de la circulation aérienne, dite « clairance CAM V spécial », un aéronef en vol CAM V ne doit ni décoller, ni atterrir, ni pénétrer dans cet aéroport :

- Lorsque le plafond est inférieur à 1500ft,
- Lorsque la visibilité au sol est inférieure à 5 km.

La phraséologie spécifique pour la gestion des aéronefs en CAM V Spécial est abordée dans l'article documentaire « Phraséologie CAM V Spécial », disponible dans la catégorie « Phraséologie ».

PHRASEOLOGIE EN CIRCULATION D'AERODROME

Dans cette fiche, seules les instructions militaires qui diffèrent par rapport aux instructions civiles sont abordées.

Les clairances de départ en CAM sont transmises durant la phase de roulage vers la piste en service. L'article documentaire « Phraséologie des clairances et mise en route » est disponible dans la catégorie « Phraséologie ».

Le pilote militaire vous informera toujours quand sa vitesse est contrôlée et que la piste dégagée. Celui-ci sera donc prêt pour rouler vers le hangar de stationnement.

La phraséologie hélicoptère reste la même que celle utilisée par les contrôleurs civils le mot rouler est à remplacer par : « **translater / air taxi** ».

Le pilote quitte la fréquence en arrivant au parking, il n'est pas obligé de prévenir le contrôleur sol.

1. Circuits Aerodrome

La phraséologie ci-dessous est utilisée seulement pour les aéronefs types conventionnels. La phraséologie pour les aéronefs de combat est présentée dans l'article « phraséologie spécifique des circuits réacteurs ».

1.1. Entrée de zone

Le pilote doit contacter la Tour de contrôle avant de pénétrer dans la zone et transmettre les éléments suivants :

- Indicatif,
- Type d'appareil,
- Position,
- Nombre de personne à bord,
- Intentions.

La position et les intentions du pilote conditionnent l'entrée dans la zone.

Quant au contrôleur, celui-ci précisera :

- Le QFU en service,
- Le vent,
- Le QNH,
- Le QFE,
- Le point d'entrée et ou d'attente (point d'entrée adéquate dans la zone).

Le pilote doit collationner ces éléments puis se reporter sur le point d'entrée qui lui a été assigné.

Vertical sur le point d'entrée, le pilote contact l'ATC en demandant l'intégration. Les expressions d'intégration utilisées en fonction des situations sont identiques aux instructions civiles données par les agents de la circulation aérienne.

1.2. Circulation dans le circuit

Durant cette phase le pilote a besoin de connaître son numéro d'ordre dans le circuit, tout en confirmant la position de son train d'atterrissage.

PIL :	Vent arrière main gauche piste 25, train sorti et verrouillé, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, numéro 1, rappelez finale piste 25.
PIL :	Left hand downwind runway 25, gear down and locked, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, number 1, report final runway 25.


Puis, . . .

ATC :	LAZAR14, vérifiez train sorti et verrouillé.
PIL :	Train sorti et verrouillé, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, autorisé atterrissage piste 25, vent XXX°/xxkt.
PIL :	Autorisé atterrissage piste 25, LAZAIR14.

ATC :	LAZAIR14, check gear down and locked.
PIL :	Gear down and locked, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, cleared to land runway 25, wind XXX°/xxkt.
PIL :	Cleared to land runway 25, LAZAIR14.

1.3. Mesure de régulation

En fonction de la charge de trafic dans le secteur, il est possible que vous soyez obligés de réguler certains aéronefs. Deux options se présentent à vous, faire attendre un ou plusieurs aéronefs sur différentes branches du circuit ou bien allonger la vent arrière.

 Vous trouverez la phraséologie de la circulation aérienne militaire en temps de paix (950) [ici](#).

PHRASEOLOGIE EN MONTÉE

1. Transfert

Le contrôle d'un aéronef au départ est transféré de la tour de contrôle d'aérodrome à l'organisme assurant le contrôle d'approche :

- Avant que l'aéronef quitte les abords de l'aérodrome,
- Avant que l'aéronef entre en conditions météorologiques de vol aux instruments,
- Lorsque l'aéronef se trouve à un point ou un niveau prescrit, selon ce qui est spécifié dans les lettres d'accord (LoA) ou les instructions de l'organisme des services de la CAM.

2. Identification et instructions de départ CAM I

1. Départs publiés

L'instruction pour continuer sur un départ normalisé reste la même que celle utilisée par les contrôleurs civils.

ATC :	LAZAIR14, Cazaux Approche, identifié radar, après avoir atteint 7000ft, direct NTS, montez niveau 185.
PIL :	Après avoir atteint 7000ft, direct NTS, montons niveau 185, LAZAIR14.

ATC :	LAZAIR14, Cazaux Approach, radar identified, after reaching 7000ft, direct NTS, climb flight level 185.
PIL :	After reaching 7000ft, direct NTS, climb flight level 185, LAZAIR14.

2. Départs par guidage

ATC :	LAZAIR14, Cazaux Approche, identifié radar, tournez à gauche, cap 120°, montez niveau 185.
PIL :	Tournons à gauche, cap 120°, montons niveau 185, LAZAIR14.

ATC :	LAZAIR14, Cazaux Approach, radar identified, turn left, heading 120°, climb flight level 185.
PIL :	Turn left, heading 120°, climb flight level 185, LAZAIR14.

Vous trouverez ci-dessous des instructions complémentaires :

- « **Maintenez axe de piste / maintain runway track** »,
- « **Virage à droite approuvé / right turn approved** ».

3. Transit et instruction de départ CAM V

L'aéronef au départ (et ou en transit) en CAM V, CAM V Spécial, et CAM Tango doit transmettre au service de contrôle lors des premiers échanges :

- L'altitude,
- La position (de, et vers),
- Le type de vol.

PIL :	Cazaux Approche, LAZAIR14, un hélicoptère, demande transit (CAM V, ou CAM V Spécial, CAM T), 1000ft, de O2 vers OS.
ATC :	LAZAIR14, transpondeur 0230, indiquez aéroport de départ et de destination, type d'appareil et nombre de personnes à bord.
PIL :	Une gazelle, décollé de Cazaux à destination de Dax, P_O_B 2, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, transitez (CAM V, ou CAM V Spécial, CAM T), 1500ft, QNH 1023, direct OS, rappelez OS.
PIL :	Direct OS, 1500ft, QNH 1023, rappellerons OS, LAZAIR14.
	(. . .)
PIL :	OS, LAZAIR14.

ATC :	LAZAIR14, transpondeur 0300, quittez zone et fréquence, QNH 1024.
PIL :	Cazaux Approach, LAZAIR14, an helicopter, request transit (CAM V, or CAM V Special, CAM T), 1000ft, from O2 to OS.
ATC :	LAZAIR14, squawk 0230, say airfields of departure and destination, type of aircraft and persons on board.
PIL :	A gazelle, from Cazaux to Dax, P_O_B 2, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, transit (CAM V, or CAM V Special, CAM T), 1500ft, QNH 1023, direct OS, report OS.
PIL :	Direct OS, 1500ft, QNH 1023, report OS, LAZAIR14.
	(. . .)
PIL :	OS, LAZAIR14.
ATC :	LAZAIR14, squawk 0300, leave area and frequency, QNH 1024.

Il est important de donner le QNH local aux aéronefs évoluant dans les TMAs et zones contrôlées, car dans une CTR, seulement le QFE est utilisé.