

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](#).

Revision #1

Created 10 July 2025 17:34:47 by Ronan Biron

Updated 10 July 2025 17:42:04 by Ronan Biron