

Mes premières clairances

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

1. Définition

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 de vol ou d'alerte.

2. Contraintes des claires

2.1 Contraintes pour les contrôleurs

Les claires sont données dans le but d'éviter les collisions entre aéronefs ainsi que d'accélérer et ordonner la circulation aérienne.

Sur un aéroport, les claires sont délivrées en fonction de la présence des véhicules, aéronefs et autres obstacles fixes ou mobiles se trouvant sur l'aire de manœuvre.

2.2 Contraintes pour les pilotes

Le pilote doit se conformer aux claires données. Cependant, s'il ne peut pas s'y conformer pour des raisons techniques ou de sécurité, le contrôleur doit en être informé au plus tôt.

Les clairances ont pour but unique d'**assurer le service du contrôle de la circulation aérienne**. Elles ne peuvent pas servir de prétexte à un pilote commandant de bord pour enfreindre un règlement quelconque établi. Si une clairance n'est pas jugée satisfaisante par le pilote **commandant de bord**, celui-ci **peut demander une modification** de cette clairance, demande à laquelle il sera, dans la mesure du possible, donné suite. Il s'agit d'une négociation entre le contrôleur et le pilote.

3. Clairances ordinaires pour un contrôleur d'aérodrome

La tour de contrôle d'aérodrome transmet des clairances et des renseignements aux aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome afin de :

- **Prévenir les collisions** entre :
 - les aéronefs en vol dans le circuit d'aérodrome ;
 - les aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre ;
 - les aéronefs en train d'atterrir ou de décoller ;
 - les aéronefs et les véhicules évoluant sur l'aire de manœuvre ;
 - les aéronefs sur l'aire de manœuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire ;
- **Assurer l'acheminement sûr, ordonné et efficace des vols.**

3.1 Clairance de départ

Le fait de remplir 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 délivrée au plus tard avant le décollage et comporte les éléments suivants :

- Vol IFR :
 - Départ Standard (SID) ou omnidirectionnel ;
 - (Piste en service) ;
 - (Niveau ou Altitude Initiale) ;
 - Code Transpondeur (SSR).

“

Air France 23 MJ, mise en route approuvée pour Lille, départ ANG 1N, piste 21, niveau 60, transpondeur 25 63

“

Air France 23 MJ, mise en route approuvée pour Nantes, départ omnidirectionnel piste 21, passant 1000ft direct CNA, niveau 140, transpondeur 45 51

- Vol VFR en classe C avec incompatibilité de trajectoire avec les IFR :
 - Piste en Service ;
 - Point de sortie ou Itinéraire de sortie ;
 - Niveau ou Altitude initiale ;
 - Code Transpondeur.

“

F G_T_P_T, transpondeur 70 35, sortie W 1000ft, roulez point d'attente piste 03 via Bravo

- Vol VFR spécial :
 - Piste en Service ;
 - Point de sortie ou Itinéraire de sortie ;
 - Niveau ou Altitude initiale ;
 - Code Transpondeur.

Pour les vols VFR, qui n'entrent pas dans ces catégories, seulement les renseignements utiles déterminés par le contrôleur sont donnés au pilote.

[Voir article plus détaillé sur les clairances de départ.](#)

3.2 Clairances de mouvement au sol

Quand un avion part du parking pour se diriger vers la piste, ou quand il sort de la piste après atterrissage pour rejoindre le parking, il doit demander au contrôle une clairance de roulage.

C'est une garantie qu'il pourra rejoindre le point qu'il veut atteindre sans se retrouver bloqué. Le champ de vision du pilote d'un aéronef qui circule au sol est réduit. Il importe donc que le contrôleur d'aérodrome donne à l'aéronef des clairances concises et des renseignements suffisants pour l'aider à suivre ou à choisir la bonne voie de circulation, et à éviter une collision avec d'autres aéronefs et des véhicules.

En cas d'un seul taxiway de dégagement, le contrôleur doit veiller à ne pas bloquer les accès aux parkings aux aéronefs à l'atterrissage avec un avion en attente sur cet unique taxiway.

En général, un avion ne peut pas faire marche arrière ni faire demi-tour (sauf monomoteurs), et les voies de circulation (taxiways) d'un aéroport sont prévues pour faire passer un seul avion à la fois. Donc si deux avions sont en face à face sur une voie de circulation, ils sont bloqués, et il faut soit les pousser, soit les tracter jusqu'à l'intersection précédente pour en faire passer un, puis l'autre. La délivrance d'une clairance de roulage doit garantir que l'avion ne se retrouvera pas dans une telle situation.

“

Air France 23 MJ, roulez point d'attente 35 via T5 et B

3.3 Clairances d'évolution sur la piste

3.3.1 Clairance d'alignement

Une clairance d'alignement peut être donnée par le contrôleur si la piste n'est pas encore dégagée mais va l'être dans un court laps de temps.

Si une clairance de décollage n'est pas associée à la clairance d'alignement, le contrôleur doit préciser au pilote d'attendre sur la piste.

Une clairance de remontée de piste peut être associée à la clairance d'alignement si le pilote a besoin d'une plus grande longueur de piste pour décoller par rapport à son emplacement. Un contrôleur ne peut pas refuser une demande de remontée de piste, mais peut délayer sa réalisation si besoin.

La délivrance des clairances d'atterrissage et décollage implique que la piste soit libre :

- Aucun autre aéronef n'a reçu au préalable une clairance d'atterrissage sur la piste ;
- Aucun autre aéronef n'a reçu au préalable une clairance de décollage sur la piste ;
- Aucun aéronef n'est et sera présent sur l'aire d'alignement sur la piste (en incluant la remontée de piste).

“

Air France 32 MJ, piste 23, intersection A, alignez-vous et attendez

“

Air France 32 MJ, remontez piste 02, alignez-vous et attendez, rappelez prêt

3.3.2 Clairance de traversée de piste

Un pilote ne peut faire traverser aucune piste à son aéronef sans avoir reçu de clairance au préalable.

La délivrance des clairances de traversée de piste implique que la piste soit libre à l'endroit de la traversée :

- Aucun autre aéronef n'a reçu au préalable une clairance d'atterrissage ou de décollage ;
- Aucun aéronef n'est et sera en mouvement sur la piste à l'intersection de la traversée.

“

Air France 32 MJ, traversez piste 23, rappelez piste dégagée

Le report « piste dégagée » est rarement utile. Le contrôleur doit essayer d'anticiper le roulage de l'aéronef afin d'éviter un arrêt inutile.

3.3.3 Clairance de décollage et atterrissage

La clairance de décollage est délivrée à un aéronef qui est prêt au départ pour l'autoriser à décoller de la piste d'un aérodrome.
La clairance d'atterrissage est délivrée à un aéronef qui est en finale pour l'autoriser à atterrir sur la piste d'un aérodrome.

La délivrance des clairances d'atterrissage et décollage implique que la piste soit libre :

- Aucun autre aéronef n'a reçu au préalable une clairance d'atterrissage ou de décollage ;
- Aucun autre aéronef n'est encore sur la piste pour un atterrissage ;
- Aucun autre aéronef n'est encore sur la piste devant l'appareil au décollage ;
- La route de l'avion immédiatement après l'envol est libre de tout trafic conflictuel pour un décollage ;
- La route de l'avion jusqu'au seuil de piste est libre de tout trafic conflictuel pour un atterrissage ;
- Aucun aéronef n'est stationné ou en mouvement sur la piste, ou en traversée de piste pour un atterrissage ;
- Aucun aéronef n'est stationné ou en mouvement sur la piste, ou en traversée de piste devant l'aéronef au décollage.

Ces remarques sont aussi valables pour les touchers de piste qui doivent être pris comme un atterrissage et décollage successifs.

“

Air France 34 MJ, piste 17 gauche, autorisé atterrissage, vent 120 degrés 6 nœuds

“

Air France 34 MJ, piste 17 droite, autorisé décollage, vent 120 degrés 6 nœuds

Règles générales de séparation sur piste :

- Il ne doit pas être délivré de clairance d'atterrissage ou de décollage à un aéronef tant que l'aéronef au départ qui le précède n'a pas franchi l'extrémité de la piste en service ou n'a pas amorcé un virage, ou tant que tous les aéronefs à l'arrivée qui le précèdent n'ont pas dégagé la piste en service.
- Un aéronef ne peut pas être autorisé à attendre à l'une des extrémités de la piste en service, y compris sur les raquettes, lorsqu'un autre aéronef est en train d'atterrir sur cette piste.

Ce que l'on peut faire avec des aéronefs sur la piste :

- Multi-alignement sur des intersections différentes ;
- Un alignement derrière un avion sur la piste après son atterrissage ;
- Un alignement sans remontée de piste pendant une remontée de piste pour deux aéronefs au décollage ;
- Une remontée de piste pour aéronef au décollage pendant une remontée de piste pour un aéronef ayant atterri ;
- Un alignement pendant une traversée de piste à une autre intersection ;
- Un alignement ou une traversée de piste pendant une remontée de piste n'ayant pas d'interférence.

Nous parlons d'aéronefs dans ces exemples, mais c'est aussi valable pour des véhicules de piste

Revision #14

Created 23 February 2025 22:21:36 by Liam Iveton

Updated 4 May 2025 09:27:43 by Robin Novakovic