MANUEL DE PHRASÉOLOGIE

ÉDITION 2022

MANUEL D'INFORMATION POUR
L'UTILISATION DE LA PHRASÉOLOGIE
LORSQU'UN SERVICE AFIS EST RENDU

Do you speak eforsair ?*

VOTRE SOLUTION POUR UNE MEILLEURE GESTION DES OPÉRATIONS

Digitalisez vos opérations et supprimez le papier

Optimisez la communication entre les services

Accédez aux informations qui comptent, KPI et statistiques plus rapidement

Suivez la disponibilité, les tâches planifiées et les anomalies liées à vos équipements et véhicules

Gérez la Prévention du Risque Animalier (PRA)

PLUS DE 50% DES AÉROPORTS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ONT CHOISI EFORSAIR

WWW.EFORSAIR.NET

*Parlez-vous EFORSAIR ?

Direction éditoriale :
Olivier SCIARA

Collège éditorial :

Frédéric BOISARD, Carl DANIEL, Léo MERME,
Jean-François AULAS, Quoc VIET NGUYEN,
Jean-François DELTOUR, Florian BEAUFILS,
Valérie CLAUDON, Olivier DUPONT, Florence FOUQUET,
Carl DANIEL, Jocelyne RAHARINOA et Nathalie VALETTE.

Conception graphique :
Justine TORRES

Impression et façonnage :
1001 Copies (31)

Contact UAF & FA
Tel 01 40 65 98 68
contact@uaf.aeroport.fr
https://www.aeroport.fr/

Édition :
Novembre 2022

MANUEL DE PHRASÉOLOGIE

MANUEL D'INFORMATION POUR
L'UTILISATION DE LA PHRASÉOLOGIE
LORSQU'UN SERVICE AFIS EST RENDU

ÉDITO

Dès août 2017, au moment où la Direction générale de l'aviation civile annonçait sa volonté de mettre à jour le manuel de phraséologie des contrôleurs aériens en supprimant les éléments relatifs aux expressions conventionnelles destinées aux services AFIS, l'UAF avait proposé d'élaborer un manuel spécifique AFIS.

Une démarche collaborative avec les aérodromes concernés avait alors été initiée. Elle a abouti, en mai 2019, à la publication de la première version du manuel de phraséologie AFIS. Ce manuel a été par la suite promu par la DGAC et présenté comme ouvrage de référence sur le site du ministère des transports.

En novembre 2021, l'AESA introduisait une réglementation sur la phraséologie AFIS pour toute l'Europe. En 2023, la France publiera un arrêté relatif aux expressions conventionnelles en français à utiliser par les services AFIS.

Dès lors, la mise à jour du manuel de 2019 devenait nécessaire afin d'y intégrer les évolutions réglementaires récentes. Le résultat de ce travail commun illustre une nouvelle fois l'utilité et la force du collectif représenté par les aéroports d'aviation générale et d'affaires de l'UAF & FA.

Nous ne pouvons qu'encourager toutes les initiatives qui visent à apporter des solutions concrètes aux besoins singuliers de ces aéroports et à tous les aérodromes quelles que soient leur taille et leur spécialité.

Enfin, il convient de rappeler que les agents des services d'information de vol participent activement sur les aéroports français et francophones à la sécurité des vols. La sécurité aérienne doit rester l'ADN de notre secteur d'activité dans le contexte actuel difficile du transport aérien.

Nous souhaitons à tous une bonne utilisation de ce manuel.

Thomas JUIN
Président de l'Union des Aéroports Français & Francophones Associés

AVANT-PROPOS

Ce manuel est un document d'information uniquement. Il ne constitue pas un manuel de référence, il n'a pas de valeur juridique. Néanmoins son contenu a été élaboré avec l'aide de la DGAC.

Son objectif est de synthétiser la phraséologie qui peut être utilisée lorsqu'un service AFIS est rendu aux usagers évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale.

Les exemples présentés dans ce document sont en conformité avec :

- les procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale issues du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 (dit « SERA A et B » (SERA pour *Standardized European Rules of the Air*), et de l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012.
- règlement d'exécution (UE) 2016/1185 de la Commission du 20 juillet 2016 (dit « SERA C »). L'annexe à la décision de l'AESA 2016-023-R/AMC1 SERA.14001.
- l'arrêté modifiant plusieurs arrêtés établissant des règles propres à la circulation aérienne générale à paraitre en 2023.

Et, en application des simplifications nationales acceptées par la DSAC, issues de la circulaire AIC France A 07/22 datée du 17 mars 2022 (mise en œuvre du GRF).

Les exemples correspondent à une phraséologie appliquée aux situations les plus courantes. Cette phraséologie pourra être adaptée si les circonstances l'exigent, car il est impossible de donner des exemples portant sur toutes les situations concevables.

L'utilisation systématique d'une phraséologie adaptée dans les situations les plus courantes développe des automatismes garants d'une bonne compréhension des messages radiotéléphoniques et, par suite, d'une gestion plus sûre des aéronefs en vol comme au sol.

Les références aux textes de l'AESA sont indiqués au début de chaque parties (FRA. APPENDICE 6... signifie la référence correspondant à l'expression en langue française de l'arrêté national). Les mots entre parenthèses signifient, soit que des indications précises, comme le niveau, l'emplacement ou l'heure, etc., doivent être ajoutées pour compléter l'expression, soit qu'une expression alternative peut être utilisée. Les expressions entre crochets sont des mots facultatifs ou des renseignements supplémentaires qu'il peut être nécessaire d'ajouter dans certains cas.

.

A la date de publication du manuel, la nouvelle version de l'arrêté n'a pas encore été publiée, mais son entrée en vigueur est le 1 décembre 2022.

SOMMAIRE

CHAPITRE 1
GÉNÉRALITÉS

1A – Introduction • **P14**

1B – Textes réglementaires • **P15**

1C – Clés de lecture • **P16**

1C1 – Nombres • **P16**

1C2 – Références • **P16**

1C3 - Lettres et mots • **P17**

1C4 – Aides de radionavigation • **P17**

1D – Énonciation de certains sigles usuels • **P18 - P19**

1E – Transmission des nombres • **P20 - 21**

1F – Transmission des fréquences • **P22**

1G – Indicatifs d'appel • **P22 - 23**

1H – Bonnes pratiques • **P23 - 24 - 25**

CHAPITRE 2
COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE

2A – Emploi • **P28**

2B – Actions • **P28**

2C – Phraséologie de base • **P29**

CHAPITRE 3
DÉROULEMENT DU VOL

3A – Départ • **P32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37**

3B – Arrivée • **P38 - 39 - 40 - 41 - 42 - 43**

3C – Identification et transit • **P44 - 45 - 46 - 47**

3D – Renseignements sur le trafic et manœuvres d'évitements • **P48 - 49**

3E – Compte rendu de position • **P50**

3F – Relayer une clairance, une instruction ou une information • **P51**

3G – Véhicules/personnes sur l'aire de mouvement • **P52 - 53 - 54 - 55**

CHAPITRE 4
FRÉQUENCES

4A – Énonciation des fréquences transmission • **P58**

4B – Espace de 8,33 Khz des canaux et UHF • **P58 - 59**

CHAPITRE 5
SERVICE D'INFORMATION DE VOL

5A – Conditions météorologiques • **P62 - 63 - 64**

5B – Renseignements obligatoires transmis • **P65**

5C – État de fonctionnement des aides visuelles ou non visuelles, ou GNSS • **P66 - 67**

5D – Autres renseignements • **P68**

5E – Vols VFR - Conditions météorologiques sur la route • **P69**

5F - Demande d'information météorogiques et GRF • **P69 - 70 - 71 - 72 - 73**

5G – Expressions conventionnelles utilisées avec l'imagerie radar • **P74 - 75 - 76 - 77**

5H - Air traffic flow management (ATFM) • **P78 - 79**

CHAPITRE 6
ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES

6A – Hélicoptères • **P82**

6B – Activité de voltige • **82**

6C – Activité de parachutage en VFR • **P84**

6D – Activité de planeur • **P85 - 86 - 87**

CHAPITRE 7
SITUATIONS PARTICULIÈRES

7A – Turbulence • **P90**

7B – Péril aviaire • **P91**

7C – Déneigement – conditions de freinage • **P91**

CHAPITRE 8
URGENCES ET PANNES-INCIDENTS

8A – Piste occupée • **P94**

8B – Interruption des communications radiotéléphoniques • **P95**

8C – Pannes – Incidents de communication • **P96 - 97**

8D – Problème de train d'atterrissage • **P97**

8E – Carburant • **P98**

8F – Descente d'urgence • **P99**

8G - Alertes altitudes et relief • **P99**

CHAPITRE 9
GLOSSAIRE

9A – Glossaire • **P102 - 103**

01

GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE 01

1A
INTRODUCTION

L'utilisation d'une phraséologie adaptée lors des communications radiotéléphoniques entre les agents des organismes de la circulation aérienne et les pilotes est essentielle à l'écoulement rapide du trafic aérien.

La présente phraséologie doit être utilisée en complément des expressions conventionnelles.

On ne doit avoir recours au langage clair que lorsque la phraséologie normalisée ne convient pas à la transmission voulue.

1B

TEXTES RÉGLEMENTAIRES

Lorsqu'il est fait référence à des textes réglementaires, ces derniers sont, bien entendu, en vigueur à la seule date de parution du présent manuel. Ces références devront donc, si nécessaire, être actualisées.

Les sigles utilisés sont les suivants :

ED	Decision Executive Director Decision
SERA	Standardised European Rules of the Air
FRA	Identification de l'application nationale, article de l'arrêté du 11/12/2014 relatif à la mise en œuvre de SERA
IR ADR	Implementing Rules - Aerodromes
AMC	Acceptable Means of Compliance
Altmoc	Alternate Means of Compliance
GM	Guidance material
RCA3	Règles de la Circulation Aérienne

1C

CLÉS DE LECTURE

Communication d'un pilote.

Communication d'un agent AFIS.

Communication d'un agent coordonnant le tractage, ou un autre véhicule côté piste.

Communication avec un opérateur de treuillage.

L'expression en italique est l'expression en langue anglaise.

1C1

NOMBRES

Tous les nombres sont, par convention, à lire comme dans les exemples suivants :

1	**Unité**	*One*
1 2	**Unité deux**	*One two*
12	**Douze**	*Twelve*

Lorsqu'un nombre représentant une fréquence comporte une virgule, cette dernière s'énonce décimale/decimal.

1C2

RÉFÉRENCES

§ 1.4.6

La référence indiquée en rouge (ex § 1.4.2) correspond au paragraphe idoine du texte de l'AESA (Decision ED 2021/014) et de l'annexe à l'arrêté établissant des règles propres à la circulation aérienne générale (FRA.APPENDICE 6 EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES).

Les 2 textes réglementaires ont la même référence. La décision de l'AESA est la référence pour l'expression en langue anglaise, et la version française est celle de l'arrêté.

1C3

LETTRES ET MOTS

Des lettres majuscules et espacées par un tiret bas sont à épeler alphabétiquement :
I_L_S se dit i, l, s - *i, l, s*

Des lettres majuscules distinctes sont à épeler selon le code d'épellation figurant dans l'annexe à l'arrêté relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale :
A B se dit alpha bravo - *alpha bravo*

Une suite de lettres majuscules se lit comme le mot ainsi formé :
MERLU se dit merlu - *merlu*

1C4

AIDES DE RADIONAVIGATION

Lorsqu'un nom en langage clair a été attribué à une aide de radionavigation, c'est ce nom qu'il faut utiliser. Cette aide est présentée sous la forme d'une suite de lettres majuscules, entre guillemets.

EXEMPLE : "MTL" se dit : **Montélimar -** *Montélimar*
Note : il s'agit ici du VOR de Montélimar Ancône.
Note : En cas de difficulté de compréhension, l'indicatif de l'aide radio est épelé comme lorsqu'un nom en langage clair n'a pas été attribué

En l'absence de nom en langage clair, une aide de radionavigation est présentée sous la forme d'une suite de lettres majuscules.

Dans ce cas, le nom de l'aide radio doit être épelé selon le code d'épellation figurant dans l'annexe à l'arrêté relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale.

EXEMPLE : B L M se dit : **Bravo Lima Mike -** *Bravo Lima Mike*
Note : il s'agit ici d'un VOR/DME auquel un nom en langage clair n'a pas été attribué.

1D

ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS

SIGLE	ÉNONCIATION FRANÇAISE	ÉNONCIATION ANGLAISE
ACAS	**A_CAS**	*A_CAS*
ACC	**A_C_C**	*A_C_C*
AFIS	**A_FIS**	*A_FIS*
APP	**Approche**	*Approach*
ATFM	**A_T_F_M**	*A_T_F_M*
ATS	**A_T_S**	*A_T_S*
CAVOK	**CAV_O_Kay**	*CAV_O_Kay*
CB	**Ci_Bi/Cumulonimbus/Cunimb**	*C_B*
CDO	**C_D_O**	*C_D_O*
CTOT	**C_TOT/C_T_O_T**	*C_TOT/C_T_O_T*
DME	**D_M_E**	*D_M_E*
ELT	**prononciation anglaise**	*E_L_T*
FIR	**FIR**	*F_I_R*
HAP	**H_A_P**	*Expected Approach Time*
HF	**H_F**	*H_F*
IFR	**I_F_R**	*I_F_R*
ILS	**I_L_S**	*I_L_S*
IMC	**I_M_C**	*I_M_C*
LVP	**L_V_P**	*Low Visibility Procedures*
MSAW	**prononciation anglaise**	*M_Saw*
NDB	**N_D_B**	*N_D_B*

SIGLE	ÉNONCIATION FRANÇAISE	ÉNONCIATION ANGLAISE
NM	**Nautiques**	*Miles*
NOTAM	**Notam**	*Notam*
QFE	**Q_F_E**	*Q_F_E*
QFU	**Q_F_U/Piste en service**	*Runway in use*
QNH	**Q_N_H**	*Q_N_H*
RNAV	**R_Nav**	*R_Nav*
RVR	**R_V_R**	*R_V_R*
RVSM	**R_V_S_M**	*R_V_S_M*
SIV	**S_I_V**	*Flight Information Service*
SSR	**S_S_R**	*S_S_R*
TCAS	**T_Cas**	*T_Cas*
TMA	**T_M_A**	*T_M_A*
TWR	**Tour**	*Tower*
UHF	**U_H_F**	*U_F_F*
UIR	**U_I_R**	*U_I_R*
UTC	**U_T_C**	*U_T_C*
VFR	**V_F_R**	*V_F_R*
VHF	**V_H_F**	*V_H_F*
VMC	**V_M_C**	*V_M_C*
VOR	**Vor/V_O_R**	*V_O_R*
VPT	**V_P_T**	*V_P_T*

1E
TRANSMISSION DES NOMBRES

Les exemples ci-dessous sont conformes à la règle FRA.14035. Cette règle est une mesure dérogatoire à la règle SERA.14035 du règlement européen, demandée par la France et qui permet d'énoncer les nombres de la manière suivante.

« En langue française, un nombre peut être transmis comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres. »

« Dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante ou en cas d'ambiguïté, la règle générale s'applique (SERA.14035). »

Comme prescrit par la règle SERA.14035, dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante et/ou en cas d'ambiguïté, les nombres sont transmis par énonciation de chacun des chiffres qui les composent sauf pour les multiples de cent, de mille et pour le code horaire. Toutefois, pour les transpondeurs, les caps et calages altimétriques, les multiples de 100 doivent être énoncés.

ÉLÉMENT	FRANÇAIS	ANGLAIS
ALTITUDE	**150 pieds : cent cinquante** **455 pieds : quatre cent cinquante-cinq** **3500 pieds : trois mille cinq cents** **12000 pieds : douze mille**	*150 feet : one five zero* *455 feet : four five five* *3500 feet : three thousand five hundred* *12000 feet : one two thousand*
CALAGE ALTIMÉTRIQUE	**QNH 1022 : mille vingt-deux**	*QNH 1022 : one zero two two*
CODE HORAIRE	**trafic 11 heures : onze heures**	*traffic 11 o'clock : eleven o'clock*
CODE TRANSPONDEUR	**transpondeur 3254 : trente-deux, cinquante-quatre**	*squawk 3254 : three two five four*

DISTANCE	**45 NM : quarante-cinq** **850 mètres : huit cent cinquante** **100 m : cent** **1000 m : mille**	*45 NM : four five* *850 metres : eight five zero* *100 m : one hundred* *1000 m : one thousand*
HEURE	**10h55 : cinquante-cinq** **ou dix cinquante-cinq**	*10h55 : five five* *one zero five five*
NIVEAU DE VOL(1)	**niveau 100 : cent** **niveau 180 : cent quatre-vingts** **niveau 240 : deux quarante** **ou deux cent quarante**	*Flight level 100 : one hundred* *Flight level 180 : one eight zero* *Flight level 240 : two four zero*
HAUTEUR/ALTITUDE	**1000 mètres/pieds : mille**	*1000 meter/feet : one thousand*
PISTE	**piste 15 : quinze** **piste 05 : zéro cinq**	*runway 15 : one five* *runway 05 : zero five*
RADIALE	**radiale 182 : cent** **quatre-vingt-deux**	*radial 182 : one eight two*
TEMPÉRATURE	**0°C : zéro** **18°C : dix-huit** **- 15°C : moins quinze**	*0°C : zero* *18°C : one eight* *- 15°C : minus one five*
VENT	**180/10 : cent quatre-vingts** **degrés, dix nœuds**	*180/10 : one eight zero degrees,* *one zero knots*
VITESSE	**vitesse 250 nœuds : deux cent** **cinquante** **vitesse 200 nœuds : deux cents** **Mach 0.84 : quatre-vingt-quatre** **Mach 1.05 : unité décimale zéro** **cinq**	*speed 250 knots : two five zero* *speed 200 knots : two hundred* *Mach 0.84 : eight four* *Mach 1.05 : one decimal zero* *five*
VITESSE VERTICALE	**taux 1500 pieds/min : mille cinq** **cents**	*rate 1500 feet/min : one* *thousand five hundred*

(1) Dans des circonstances où des précisions sont nécessaires, le mot « ALTITUDE » ou « HAUTEUR » peut être ajouté, par exemple « DESCENDEZ ALTITUDE DEUX MILLE PIEDS ». (§ 1.1.1 FRA.APPENDICE 6 expressions conventionnelles).

1F

TRANSMISSION DES FRÉQUENCES

Les exemples ci-dessous sont conformes aux règles du règlement d'exécution SERA 14035 (a) (1) (i) (Transmission des nombres).

CANAL *CHANEL*	ÉNONCIATION FRANÇAISE	TRANSMITTED AS
118.000 *1 1 8, 0*	**unité unité huit décimale zéro**	*one one eight decimal zero*
118.005 *1 1 8, 0 0 5*	**unité unité huit décimale zéro zéro cinq**	*one one eight decimal zero zero five*
118.010 *1 1 8, 0 1 0*	**unité unité huit décimale zéro unité zéro**	*one one eight decimal zero one zero*
118.025 *1 1 8, 0 2 5*	**unité unité huit décimale zéro deux cinq**	*one one eight decimal zero two five*
118.050 *1 1 8, 0 5 0*	**unité unité huit décimale zéro cinq zéro**	*one one eight decimal zero five zero*
118.100 *1 1 8, 1*	**unité unité huit décimale unité**	*one one eight decimal one*

1G

INDICATIFS D'APPEL

Préfixe aux indicatifs

Le nom du fabricant d'avion ou du modèle d'avion peut être utilisé comme un préfixe de radiotéléphonie au type (a) d'indicatif.

EXEMPLES D'INDICATIFS COMPLETS ET ABRÉGÉS.
Les exemples illustrent l'application du GM1 SERA.14050.

	TYPE A			TYPE B	TYPE C
INDICATIF COMPLET	**N57826**	***CESSNA FABCD**	***CITATION FABCD**	**VARIG PVMA**	**SCANDINAVIAN 937**
INDICATIF ABRÉGÉ	**N26 ou N826**	**CESSNA CD ou CESSNA BCD**	**CITATION CD ou CITATION BCD**	**VARIG MA ou VARIG VMA**	**(pas de forme abrégée)**

Un indicatif d'appel abrégé n'est utilisable qu'après un échange radiotéléphonique utilisant l'indicatif d'appel complet. *Les exemples illustrent l'application de GM1 SERA.14050.

1H

BONNES PRATIQUES

Bien que non adossées à des textes de portée réglementaire, certaines bonnes pratiques méritent d'être mentionnées dans ce manuel.

TECHNIQUES DE TRANSMISSION :
Pour assurer une réception claire et satisfaisante des messages, il convient de respecter les principes ci-après :

1. vérifier et respecter la portée opérationnelle publiée de la fréquence à contacter;
2. avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre pour éviter toute interférence avec une autre station ;
3. formuler des messages brefs et concis ;
4. prononcer chaque mot clairement et distinctement ;
5. maintenir une cadence régulière et adaptée au contexte ;
6. réduire la cadence d'élocution afin de permettre, le cas échéant, la transcription d'un message ;
7. maintenir le ton de la voix à un niveau constant.

ELÉMENT NON STANDARD :
Mettre l'accent, en le répétant, sur tout élément non standard d'un message pour garantir sa bonne compréhension.

EXEMPLE :

Rapidair 3 2 4 5, voltige verticale aérodrome, je répète, voltige en cours verticale aérodrome	*Rapidair 3 2 4 5, aerobatics overhead the airfield,I say again aerobatics in progress overhead the airfield*

TRANSMISSION D'UNE FRÉQUENCE :
Ne pas délivrer dans une même phrase une fréquence et d'autres éléments (par exemple un niveau).

EXEMPLE :

Rapidair 3 2 4 5, rappelez passant 2000 ft **Rappellerons passant 2000 ft, Rapidair 3 2 4 5**	*Rapidair 3 2 4 5, report passing 2000 ft* *Will report passing 2000 ft, Rapidair 3 2 4 5*
Puis	*Puis*
Rapidair 3 2 4 5, contactez Paris 1 3 3 décimale 3 7 5	*Rapidair 3 2 4 5, contact Paris 1 3 3 decimal 3 7 5*

CONFUSION D'INDICATIFS D'APPEL :

Au premier contact d'un aéronef dont l'indicatif prête à confusion avec celui d'un autre aéronef déjà sur la fréquence, informer les pilotes d'un risque de confusion d'indicatifs. Prononcer les indicatifs d'appel lentement et distinctement.

EXEMPLE :

Rapidair 3 2 4 5, attention, indicatif Orange Air 3 2 4 5, également sur la fréquence	*Rapidair 3 2 4 5, caution, callsign Orange Air 3 2 4 5 also on frequency*

TRANSMISSIONS SIMULTANÉES :

Si après avoir délivré une information, des transmissions simultanées sont suspectées, l'agent AFIS demande aux pilotes supposés de retransmettre leurs messages et s'assure qu'aucun pilote n'a pris en compte un message qui ne lui était pas destiné.

02 COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE

CHAPITRE 02

2A
EMPLOI

Le collationnement par le pilote consiste à répéter tout ou partie d'un message afin que l'agent AFIS qui relaie la clairance du contrôle puisse vérifier que le message a été correctement reçu.

2B
ACTIONS

Parmi les paramètres fournis par un AFIS, un pilote collationne à minima les paramètres suivants :

Piste en service, visibilité, calages altimétriques

Les éléments suivants d'une clairance émise par le contrôle et retransmise par un AFIS sont répétés par le pilote :

- Fréquence ;
- Code transpondeur ;
- Calage altimétrique ;
- Cap ;
- Niveau ;
- Vitesse ;
- Taux d'évolution dans le plan vertical ;
- Indicatif du SID ou de la STAR ;
- Départ omnidirectionnel ;
- Procédure d'approche ;

Par ailleurs :

- Une heure calculée de décollage (CTOT) est collationnée par le pilote ;

LE SERVICE D'INFORMATION DE VOL (AFIS)
Il vérifie le collationnement,
et si nécessaire, corrige les éléments

LE PILOTE
Il collationne les clairances

2C

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Le collationnement est correct :

Rapidair 3 2 4 5, QNH 1 0 1 6 — *Rapidair 3 2 4 5, QNH 1 0 1 6*

QNH 1 0 1 6. Rapidair 3 2 4 5 — *QNH 1 0 1 6. Rapidair 3 2 4 5*

Le collationnement est incorrect :

Rapidair 32 45, contactez Paris 1 3 2, 0 — *Rapidair 3 2 4 5, contact Paris 1 3 2, 0*

Paris 1 3 3, 0 Rapidair 32 45 — *Paris 1 3 3, 0 Rapidair 3 2 4 5,*

Négatif, Rapidair 32 45, Paris 1 3 2, 0 — *Negative, Rapidair 3 2 4 5 Paris 1 3 2, 0*

Paris 1 3 2, 0 Rapidair 32 45, au revoir — *Paris 1 3 2, 0 Rapidair 3 2 4 5, good day*

Le collationnement est incorrect ou absent :

Rapidair 3 2 4 5, transpondeur 5 4 2 3 — *Rapidair 3 2 4 5, squawk 5 4 2 3*

Roger — *Roger*

Rapidair 3 2 4 5, collationner — *Rapidair 3 2 4 5, read back*

Transpondeur 5 4 2 3, Rapidair 3 2 4 5 — *Squawking 5 4 2 3, Rapidair 3 2 4 5*

03 DÉROULEMENT DU VOL

CHAPITRE 03

3A
DÉPART

§ 1.4.6

À la demande d'un aéronef au départ pour l'heure, ou pour obtenir des informations lorsqu' un ATIS n'est pas disponible.

Bourges Information bonjour, F B X. demande heure exacte

Bourges Information, good morning, F B X request time check

F B X bonjour, heure (heure)

F B X good morning (time)

§ 1.4.12

Pour demander l'heure de départ :

F B X, Rappelez après l'envol

F B X report airborne

ou

or

F B X, [L'] envol à (heure)

FBX Airborne (time)

EXEMPLE : départ VFR

§ 1.4.6

Bourges Information bonjour, F B X

Bourges Information, good morning, F B X

F B X bonjour, Bourges Information, j'écoute.

F B X, good morning, Bourges Information, pass your message.

F B X, P_A 28, parking club, V F R sans plan de vol, destination Limoges, demandons paramètres pour le départ.

F B X, P_A 2 8, club apron, V_F_R without flight plan, destination Limoges, requesting departure information.

F B X, piste 24, vent 230 degrés 10 nœuds, Q_N_H 1 0 1 2, température 1 8, portée visuelle de piste (ou RVR) 1500 mètres. Heure 14. Rappeler pour rouler

F B X, runway 2 4, wind 2 3 0 degrees 1 0 knots, Q_N_H 1 0 1 2, temperature 1 8, visibility (or RVR) 1500 m, time 14. Report to taxi

Roger, piste 24, Q_N_H 1 0 1 2, F B X.

Roger, runway 2 4, Q_N_H 1 0 1 2, F B X.

Note : Si des observations multiples de la visibilité et de la RVR sont disponibles, les valeurs qu'il faudrait utiliser pour le décollage sont celles qui correspondent à la zone de roulement à l'atterrissage/ zone d'extrémité d'arrêt de la piste.

PUIS

Bourges Information, F B X, point d'attente piste 24.

Bourges Information, F B X, taxiing holding point runway 2 4.

F B X, rappelez point d'attente piste 24, Cessna 172 au roulage de la piste 24 vers le parking club, assurez votre séparation.

F B X, report holding point runway 2 4, Cessna 1 7 2 taxiing from runway 2 4 to club apron, maintain own separation.

Roger, F B X

Roger, F B X

PUIS

Bourges Information, F B X, point d'attente piste 24, prêt au départ.

Bourges Information, F B X, holding point runway 2 4, ready for departure.

F B X, D_R 400 en finale, vos intentions.

F B X, D_R 400 on final, your intentions.

F B X, D_R 400 en finale, vos intentions.

Roger, D_R 400 in sight, holding short of runway 2 4, F B X.

PUIS

Bourges Information, F B X, nous alignons piste 24.

Bourges Information, F B X, lining up runway 2 4.

F B X, Rappelez aligné prêt piste 24.

F B X, report line up runway 24.

Décollons piste 24, F B X.

Taking off runway 2 4, F B X.

F B X, Vent 260 degrés 10 nœuds, rappelez quittant la fréquence

F B X, Roger, wind 2 6 0 degrees 1 0 knots, report leaving frequency

PUIS

Bourges Information, F B X, sortie de circuit, quittons la fréquence.

Bourges Information, F B X, leaving circuit and frequency.

F B X, roger, au revoir.

F B X, roger, good day

EXEMPLE : départ IFR

Bourges Information, bonjour, Citron Air 32 45

Bourges Information, good morning, Citron Air 3 2 4 5

Citron Air 32 45, bonjour Bourges Information, j'écoute

Citron Air 3 2 4 5, good morning Bourges Information, pass your message

Citron Air 32 45, Cessna 421, parking tour, I_F_R destination Limoges, demandons paramètres pour le départ et mise en route

Citron Air 3 2 4 5, Cessna 4 2 1, tower apron, I_F_R departure, destination Limoges, requesting departure information and start-up

Citron Air 32 45, piste 24, vent 230 degrés 10 nœuds, visibilité 8 kilomètres, nuages peu 2000 pieds, épars 3500 pieds, température 1 8, Q_N_H 1 0 1 2, il est 26, je vous rappelle pour la mise en route

Citron Air 3 2 4 5, runway 2 4, wind 2 3 0 degrees 1 0 knots, visibility 8 kilometres, clouds few 2000 feet, scattered 3500 feet, temperature 1 8,Q_N_H 1 0 1 2, time check 2 6, call you back for start-up

Roger, piste 24, Q_N_H 1 0 1 2, Citron Air 32 45

Roger, runway 2 4, Q_N_H 1 0 1 2, Citron Air 3 2 4 5

PUIS

Citron Air 32 45, mise en route approuvée par A_C_C. Rappeler pour rouler

Citron Air 3 2 4 5, start-up approved by A_C_C Report to taxi

Roger, Citron Air 32 45

Roger, Citron Air 3 2 4 5

§ 1.4.1 et 1.4.2

Pour identifier un aéronef ou accuser réception par un moyen visuel :

EXPRESSION FRANÇAISE	EXPRESSION ANGLAISE
Allumez vos phares.	*Show landing lights.*
Accusez reception en manoeuvrant les ailerons (ou la direction)	*Acknowledge by moving ailerons (or rudder)*
Accusez reception en balançant les ailes	*Acknowledge by rocking wings*
Accusez reception en faisant des appels de phares	*Acknowledge by flashing landing lights.*

§ 1.4.9

Pour une traversée de piste :

Citron Air 3 2 4 5, demande traversée de piste (numéro)	*Citron Air 3 2 4 5, request cross runway (number)*

Si l'aéronef qui traverse la piste ne peut être vu de la tour de contrôle (par exemple la nuit, par mauvaise visibilité), l'instruction devrait être accompagnée d'une demande au pilote de rappeler lorsqu'il a dégagé la piste, comme indiqué ci-dessous :

Citron Air 3 2 4 5, rappeler piste (numéro) dégagée	*Citron Air 3 2 4 5 report runway (number) vacated*

Note.– Sur demande, le pilote annoncera « PISTE DÉGAGÉE » lorsque l'aéronef aura entièrement franchi le point d'attente avant piste.

Citron Air 3 2 4 5, piste dégagée	*Citron Air 3 2 4 5, runway vacated*

SUITE 1 DÉPART IFR

Bourges Information, Citron Air 32 45, roulons point d'attente piste 24

Bourges Information, Citron Air 3 2 45, taxiing holding point runway 2 4

Citron Air 32 45, roger, rappelez prêt à copier la clairance

Citron Air 3 2 4 5, roger, report ready to copy clearance

Prêt à copier, Citron Air 32 45

Ready to copy, Citron Air 3 2 4 5

Citron Air 32 45, clairance A_C_C, début du service du contrôle en pénétrant la G 28, «CTX» niveau 9 0, transpondeur 47 33, Bordeaux 127, 67

Citron Air 3 2 4 5, A_C_C clearance, control service provided entering G 2 8, «CTX» level 9 0, squawk 4 7 3 3, Bordeaux 1 2 7, 6 7

Roger, «CTX» niveau 9 0, transpondeur 47 33, Bordeaux 127,67, Citron Air 32 45

Roger, «CTX» level 9 0 squawk 4 7 3 3, Bordeaux 1 2 7, 6 7, Citron Air 3 2 4 5

Citron Air 32 45, correct. Rappeler point d'attente piste 24

Citron Air 3 2 4 5, correct. Report holding point runway 24

PUIS

Bourges Information, Citron Air 3 2 4 5, point d'attente piste 2 4, prêt au départ

Bourges Information, Citron Air 3 2 4 5, holding point runway 2 4, ready for departure

Citron Air 3 2 4 5, vent 2 6 0 degrés 1 0 nœuds

Citron Air 3 2 4 5, wind 2 6 0 degrees 1 0 knots

Nous alignons et décollons piste 2 4, Citron Air 3 2 4 5.

Lining up and taking off runway 2 4, Citron Air 3 2 4 5

Citron Air 3 2 4 5, rappelez passant 1 000ft en montée

Citron Air 3 2 4 5, report passing 1000 ft

Roger, Citron Air 3 2 4 5

Roger, Citron Air 3 2 4 5

SUITE 2 DÉPART IFR

Bourges Information, Citron Air 32 45, sortie de circuit, contactons Bordeaux 127, 67, Citron Air 32 45 passons 1000ft en montée

Bourges Information, Citron Air 32 45, leaving circuit, contacting Bordeaux 1 2 7, 6 7, Citron Air 3 2 4 5, passing 1000ft

Citron Air 32 45, transpondeur sur IDENT, avec Bordeaux 127,67

Citron 3 2 4 5 sqawk in IDENT, contact Bordeaux 1 2 7,6 7 good day

Message aprés envol :

Citron 3 2 4 5, rappeler après l'envol

Citron 3 2 4 5, report airborne

or

or

Citron 3 2 4 5, [l'] envol à (heure)

Citron 3 2 4 5, airborne (time)

3B
ARRIVÉE

§ 1.4.13

Lorsque qu'un aéronef entre dans le circuit de l'aérodrome et questionne la tour, cas général :

Orange Air 9 8 7 (type d'aéronef), position dans le circuit (par exemple vent arrière ou en final)

Orange Air 9 8 7, position in circuit, (e.g. downwind/final)

Orange Air 9 8 7, trafic (détails) [(informations supplémentaires au besoin)]

Orange Air 9 8 7, traffic (details) [additional information if required]

PUIS

Orange Air 9 8 7, rappeler (position dans le circuit).

Orange Air 9 8 7, report (position in circuit)

Lorsque des informations ATIS sont disponibles :

Never information, Orange Air 9 8 7, à 20 kilomètres, niveau 30 (niveau) Information (identification ATIS) pour atterrissage

Orange Air 9 8 7, at 20 kilometers, level 30 information (ATIS identification) for landing.

Orange Air 9 8 7 circuit [(sens du circuit)] piste (numéro) vent [de surface] (direction et vitesse) (unité) [température [MOINS] (nombre)] QNH (ou QFE) (nombre)] [(unité)] [trafic (détails)]

Orange Air 9 8 7 [(direction of circuit)] runway (number) [surface] wind (direction and speed) (units) [temperature [minus] (number)] QNH (or QFE) (number) [units)] [traffic (detail)]

Information relative à l'approche :

Orange Air 9 8 7, rappeler base (ou final ou longue final)

Orange Air 9 8 7, report base (or final, or long final)

Note : Le compte rendu « LONGUE FINALE » est communiqué lorsqu'un aéronef vire pour exécuter l'approche finale à plus de 7 km (4 NM) du point d'atterrissage ou lorsqu'un aéronef en approche directe est à 15 km (8 NM) du point d'atterrissage. Dans les deux cas, un compte rendu « FINALE » doit être fait à 7 km (4 NM) du point d'atterrissage.

EXEMPLE : arrivée VFR

Bourges Information, bonjour, F B X	*Bourges Information, good morning, F B X*
F B X, bonjour, Bourges Information, j'écoute	*F B X, good morning, Bourges Information, pass your message*
F B G B X, P_A 28, V_F_R avec plan de vol, de Limoges à Bourges estimé à 12	*F B G B X, P_A 2 8, V_F_R with flight plan, from Limoges destination Bourges estimated time 1 2*
F B X, piste 24 en service, vent 350 degrés 10 nœuds, Q_N_H 1015, rappelez. En vue de l'aérodrome	*F B X runway in use 2 4, wind 3 5 0 degrees 1 0 knots, Q_N_H 1 0 1 5, report. airfield in sight*
Q_N_H 1015, rappellerons en vue de l'aérodrome , F B X	*Q_N_H 1 0 1 5, will report, airfield in sight, F B X*
PUIS	
Bourges Information, F B X, en vue de l'aérodrome	*Bourges Information, F B X airfield in sight*
F B X, parachutage en cours, rappelez vent arrière piste 24	*F B X, parachuting in progress, report downwind runway 2 4*
Parachutage en cours, rappellerons vent arrière piste 24. F B X	*Parachuting in progress, will report downwind runway 2 4, F B X*
PUIS	
Bourges Information, F B X, vent arrière piste 2 4	*Bourges Information, F B X, downwind runway 2 4*
F B X, un D_R 4 0 0 remonte la piste, rappelez finale piste 2 4	*F B X, D_R 4 0 0 backtracking runway, report final runway 2 4*
D_R 400 en vue, rappellerons finale piste 2 4, F B X	*D_R 4 0 0 in sight, will report final runway 2 4, F B X*

PUIS

Bourges Information, F B X, finale piste 2 4

Bourges Information, F B X, final runway 2 4,

F B X, piste engagée par D_R 4 0 0, assurez votre séparation. Quelles sont vos intentions ?

F B X, runway engaged by D_R 4 0 0, maintain own separation. Say intentions

D_R 4 0 0 en vue, remettrons les gaz piste 2 4, F B X

D_R 4 0 0 in sight, will go around runway 2 4, F B X

LE DR 400 DÉGAGE LA PISTE AVANT QUE FBX AIT EFFECTUÉ LA REMISE DE GAZ

F B X, Bourges Information, piste dégagée par le D_R 4 0 0

F B X, Bourges Information, runway vacated by D_R 4 0 0

Roger, atterrissons piste 2 4, F B X

Roger, landing runway 2 4, F B X

F B X, vent 260 degrés 10 nœuds, rappelez piste dégagée

F B X, wind 2 6 0 degrees 1 0 knots, report runway vacated

Roger, F B X

Roger, F B X

PUIS

Bourges Information, F B X, piste dégagée

Bourges Information, F B X, runway vacated

F B X, rappelez parking

F B X, report apron

PUIS

Bourges Information, F B X, au parking, quittons la fréquence

Bourges Information, F B X, apron, leaving frequency

F B X, au revoir

F B X, good day

EXEMPLE : arrivée IFR

Les premières communications entre les stations d'aéronefs et la station au sol ont été établies.

Auxerre Information, Citron Air 32 45, passons A G O en finale I_L_S piste 1 8	*Auxerre Information, Citron Air 3 2 4 5, crossing A G O on final I_L_S runway 1 8*
Citron Air 32 45, rappelez Outer Marker	*Citron Air 3 2 4 5, report Outer Marker*
Roger, Citron Air 32 45	*Roger, Citron Air 3 2 4 5*

AUTRE EXEMPLE :

Auxerre Information, F B X, vent arrière piste 18	*Auxerre Information, F B X, downwind runway 1 8*
F B X, Cessna 4 2 1, I_F_R en finale I_L_S piste 18, rappeler en vue	*F B X, Cessna 4 2 1, I_F_R on final I_L_S runway 1 8, treport in sight*
Roger, F B X	*Roger, F B X*
Citron Air 32 45, un P_A 28 en vent arrière	*Citron Air 3 2 4 5, P_A 2 8 on downwind*
Roger, Citron Air 3 2 4 5	*Roger, Citron Air 32 45*

PUIS

Auxerre Information, F B X, Cessna en vue, tournons en base, derrière	*Auxerre Information, F B X, Cessna in sight, turning base, behind*
F B X, rappelez finale piste 18	*F B X, report final runway 1 8*
Roger, piste 18, F B X	*Roger, runway 1 8, F B X*

PUIS

Auxerre Information, Citron Air 32 45, passons Outer Marker, finale piste 18	*Auxerre Information, Citron Air 3 2 4 5, crossing Outer Marker, final runway 1 8*
Citron Air 32 45, vent calme, rappelez piste dégagée	*Citron Air 3 2 4 5, wind calm, report runway vacated*
Atterrissons piste 18, Citron Air 32 45	*Landing runway 1 8, Citron Air 3 2 4 5*

PUIS

Auxerre Information, Citron Air 32 45 piste dégagée	*Auxerre Information, Citron Air 3 2 4 5, runway vacated*
Citron Air 32 45, rappelez parking	*Citron Air 3 2 4 5, report apron*
Roger, Citron Air 32 45	*Roger, Citron Air 3 2 4 5*

PUIS

Auxerre Information, Citron Air 32 45, au parking, quittons la fréquence	*Auxerre Information, Citron Air 3 2 4 5, apron, leaving frequency*
Citron Air 32 45, au revoir	*Citron Air 3 2 4 5, good day*

Pour indiquer une place de parking à un aéronef :

(...).Votre poste (ou porte) (désignation)	*Your stand (or gate) (designation)*

§ 1.4.20

3C
IDENTIFICATION ET TRANSIT

§ 2.1.1

Pour identifier un aéronef :

EXPRESSION FRANÇAISE	EXPRESSION ANGLAISE
Indiquez votre cap [et niveau [de vol] (ou altitude)]	*Report heading [and flight level (or altitude)]*
Transmettez pour identification et indiquez votre cap	*Transmit for identification and report heading;*
Contact radar [position]	*Radar contact [position]*
Identifié [position]	*Identified [position]*
Non identifié [(raison)]	*Not identified [raison]*

§ 2.1.2

Renseignement sur la position :

EXPRESSION FRANÇAISE	EXPRESSION ANGLAISE
Position (distance) (direction) de (point significatif) (ou verticale de ou travers de (point significatif)	*Position (distance) (direction) of (significant point) (or over or abeam (significant point))*

Un aéronef contacte la tour pour un transit

EXEMPLE : sans autre trafic

Bourges information, bonjour, F B X	*Bourges information, good morning, F B X*
F B X, bonjour, Bourges information, j'écoute	*F B X, good morning, Bourges information, pass your message*
F B G B X, P_A 28, en provenance de Nevers à destination de Amboise, à 2000 ft, 6 minutes de vos installations, pour un transit par la verticale	*F B G B X, P_A_2 8, from Nevers, destination Amboise, at 2000 ft, 6 minutes inbound, to transit overhead your airfield*
F B X, pas de trafic connu à vous signaler, QNH 1 0 2 6, rappelez verticale, piste 12 en service	*F B X, no trafic reported, QNH 1 0 2 6, report overhead, runway 1 2 in use*
QNH 1 0 2 6, rappellerons verticale F B X	*QNH 1 0 2 6, will report overhead F B X*
PUIS	
Bourges information, F B X, verticale	*Bourges information, F B X, overhead*
F B X, rappelez quittant la fréquence	*F B X, report when leaving frequency*
rappellerons en quittant la fréquence, F B X	*will report when leaving frequency, F B X*
PUIS	
Bourges information, F B X, en sortie, quittons la fréquence	*Bourges information, F B X, outbound, leaving frequency*
F B X, info de vol disponible avec Seine Info sur 123,450, au revoir	*BX, roger, flight information service available with Seine Info on 1 2 3, 4 5 0, good bye*
123,450 F B X, au revoir	*1 2 3 ,4 5 0, F B X, good bye*

EXEMPLE : avec présence d'autre trafic

Bourges information, bonjour, F B X	*Bourges information, good morning, F B X*
F B X, bonjour Bourges information, j'écoute	*F B X, good morning Bourges information, pass your message*
F B G B X , P_A 28, en provenance de Nevers à destination de Amboise, à 2000 ft, 6 minutes de vos installations, pour un transit par la verticale	*F B G B X, P_A 2 8, from Nevers , destination Amboise, at 2000 ft, 6 minutes inbound, to transit overhead your airfield*
F B X, activité voltige en cours verticale aerodrome, QNH 1 0 2 6, rappelez en vue	*F B X, aerobatics in progress overhead the airfield, QNH 1 0 2 6, report field in sight*
QNH 1 0 2 6, activité voltige verticale, rappellerons en vue F B X	*QNH 1 0 2 6, aerobatics overhead, will report field in sight, F B X*

PUIS

Bourges information, F B X, en vue	*Bourges information, F B X, airfield in sight*
F B X, activité voltige verticale, assurez votre séparation et rappelez travers des installations	*FBX, aerobatics overhead, report cross airfield*
Voltige verticale, assurons notre séparation, rappellerons en quittant la fréquence, F B X	*Maintaining own separation, will report when leaving frequency, F B X*

PUIS

Bourges information, F B X, travers installations puis rappel en sortie

Bourges information, F B X, cross airfield then call outbound, leaving frequency

F B X, reçu, info de vol disponible avec Seine Info sur 123, 450 au revoir

F B X, roger, flight information service available with Seine Info on 1 2 3, 4 5 0 good bye

F B X, 123, 450 au revoir

F B X, 1 2 3, 4 5 0 good bye

3D

RENSEIGNEMENT SUR LE TRAFIC ET MANŒUVRES D'ÉVITEMENT

§ 1.1.7

Pour communiquer des renseignements sur le trafic, à un aéronef :

F B X, trafic (information)	*F B X traffic (information)*
F B X , je surveille	*F B X ,looking out*
ou	
F B X , trafic en vue	*F B X ,traffic in sight*
ou	
F B X, pas de contact visuel (raison)	*F B X ,negative contact*

L'Agent AFIS informe l'aéronef qu'il n'y a pas de trafic connu :

F B X, pas de trafic connu	*F B X no reported traffic*

Pour accuser réception de renseignements sur le trafic :

F B X, trafic [additionnel] se dirigeant (direction) (type d'aéronef) (niveau) estimé (ou verticale de) (point significatif) à (heure)	*F B X [additional] traffic (direction) bound (type of aircraft) (level) estimated (or over) (significant point) at (time)*
ou	
F B X, traffic ballon(s) libres non habiltés(s) (catégorie) vertical [ou estimés(s) vertical] (lieu) à (heure signalé(s) (niveau(x)) [ou niveau continu] se déplaçant (direction) (autres renseignements utiles, s'il y a lieu)	*F B X traffic is (classification) unmanned free ballon(s) was [or estimated] over (place) at (time) reported level(s)) [or level unknown] moving (direction) (other pertinent information, if any)*

Pour communiquer des renseignements sur un trafic proche à un aéronef :

F B X, TRAFIC A (nombre) HEURES (distance) (direction du vol) [tous autres renseignements utiles] :	*TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) [any other pertinent information]:*
Inconnu	*Unknow*
Lent	*Slow moving*
Rapide	*Fast moving*
Convergent	*Closing*
En sens opposé (ou dans le même sens)	*Opposite (or same) direction*
En dépassement	*Overtaking*
Croisant de gauche à droite (ou de droite à gauche)	*Crossing left to right (or right to left)*

Si ces renseignements sont connus :

Type aéronef	*Aircraft type*
Niveau)	*Level*
En montée (ou descente)	*Climbing (or descending)*
Dégagé du trafic (instructions appropriées)	*Clear of traffic (appropriate instruction)*

3E

COMPTE RENDU DE POSITION

Ce chapitre traite des demandes à faire à un aéronef sur sa position,

§ 1.1.10 & 2.1.7

Cas général :

F B X, rappeler passant (point significatif)	*Report passing (significant point)*
F B X, rappeler (distance) milles (GNSS ou DME) avant (ou aprés) (nom du DME) (ou point significatif)	*Report (distance) miles (GNSS or DME) from (name of DME station) (or significant point)*
F B X, (distance) milles (GNSS ou DME) avant (ou aprés) (nom du DME) (ou point significatif)	*(distance) miles (GNSS or DME) from (name of DME station) (or significant point)*

ou

F B X, rappeler passant radiale (trois chiffres) VOR (nom du VOR)	*report passing (three digits) radial (name of VOR)*

Pour demander un compte rendu à une distance ou un endroit précis :

F B X, indiquer distance (GNSS ou DME) avant ou après (point significatif) ou (nom du DME)	*report (GNSS or DME) distance from (significant point) or (name of DME station)*
F B X, (distance) milles (GNSS ou DME) avant (ou après) (nom du DME) (ou point significatif)	*F B X, (distance) miles (GNSS or DME) from (name of DME station) (or significant point)*

3F

RELAYER UNE CLAIRANCE, UNE INSTRUCTION OU UNE INFORMATION

§ 1.2.10

Cas général :

F B X, (organisme ATC) autorise (ou demande) (ou informe) (détails de la clairance, de l'instruction ou de l'information)	*F B X, (ATC unit) clears (or instructs) (or informs) (details of the clearance, instructions, or information)*

Pour une confirmation, ou non du collationnement de l'autorisation, ou de l'instruction :

F B X, , Correct (ou négatif) je répète (organisme ATC) autorise (ou demande (détails de l'autorisation, information ou instruction)	*F B X, [That is] correct (or negative) [I say again (ATC unit) clears (or instructs) (details of the clearance or the instruction)]*

3G

VÉHICULES/PERSONNES SUR L'AIRE DE MOUVEMENT

EXEMPLE : circulation sur l'aire de manœuvre sans engager les pistes

Bourges information, bonjour, véhicule de piste

Bourges information, good morning, ground vehicle

Véhicule de piste, bonjour, Bourges information, j'écoute

Ground vehicle, good morning, Bourges information, pass your message

Véhicule de piste, à la station carburant pour rouler au hangar n°3

Ground vehicle at the fuel station, to taxi to hangar n°3

Véhicule de piste, roulez pour le hangar n°3 pas de trafic à vous signaler

Ground vehicle, taxi to hangar n°3 not traffic reported

Je roule pour le hangar n°3 et rappellerai atteignant, véhicule de piste

Taxiing to hangar n°3, and will report reaching, ground vehicle

PUIS

Bourges information, arrivons au hangar n°3, pour quitter la fréquence, véhicule de piste

Bourges information, arriving hangar n°3, to leave frequency, ground vehicle

Véhicule de piste, vous pouvez quitter la fréquence, au revoir

Ground vehicle, you can leave frequency, good bye

Je quitte la fréquence, véhicule de piste, au revoir

Leaving frequency, ground vehicle, good bye

EXEMPLE : circulation sur l'aire de manœuvre sans engager les pistes

Bourges information, bonjour, véhicule de piste	*Bourges information, good morning, ground vehicle,*
Véhicule de piste, bonjour, Bourges information, j'écoute	*Ground vehicle, good morning, Bourges information, pass your message*
Véhicule de piste, au parking, pour rouler au hangar vol à voile	*Ground vehicle at the apron below tower, to taxi to glider hangar*
Véhicule de piste, roulez pour le point d'attente C et maintenez	*Ground vehicle, taxi to holding point C and maintain*
Je roule pour le point d'attente C et maintient, véhicule de piste	*Taxiing to holding point C and maintaining, ground vehicle*

PUIS

Véhicule de piste, au point d'attente C pour traverser les pistes	*Ground vehicle at holding point C, to cross the runways*
Véhicule de piste, traversez, rappelez pistes dégagées	*Ground vehicle, cross and report runways vacated*
Je traverse les pistes, rappellerai pistes dégagées, véhicule de piste	*Crossing and will report runways vacated, ground vehicle*

PUIS

Véhicule de piste, pistes dégagées, pour rouler au hangar vol à voile

Ground vehicle runways vacated, to taxi to glider hangar

Véhicule de piste, roulez pour le hangar vol à voile, rappelez atteignant

Ground vehicle, taxi to glider hangar, report reaching

Je roule pour le hangar vol à voile, rappellerai atteignant, véhicule de piste

Taxiing to glider hangar, will report reaching , ground vehicle

PUIS

Bourges information, arrivons au hangar vol à voile, pour quitter la fréquence, véhicule de piste

Bourges information, arriving glider hangar, to leave frequency, ground vehicle

Véhicule de piste, vous pouvez quitter la fréquence, au revoir

Ground vehicle, you can leave frequency, good bye

Je quitte la fréquence, véhicule de piste, au revoir

Leaving frequency, ground vehicle, good bye

EXEMPLE : priorité de passage

Véhicule Meteo-France, Bourges information, maintenez position et laissez le passage à un avion qui dégage la piste par le taxiway B

Met Office vehicle, Bourges information, maintain position and give way to a plane vacating runway via taxiway B

Maintenons position et laissons le passage à l'avion qui dégage la piste par le taxiway B, Véhicule Meteo-France

Maintaining position and giving way to a plane vacating runway via taxiway B, Met Office vehicle

PUIS

Véhicule Météo-France, Bourges information, vous pouvez reprendre le roulage

Met Office vehicle, Bourges information, you can resume taxiing

Reprenons le roulage, Véhicule Météo-France

Resuming taxiing, Met Office vehicle

04 FRÉQUENCES

CHAPITRE 04

4A
ÉNONCIATION DES FRÉQUENCES TRANSMISSION

EXEMPLE : cas général

Rapidair 3 2 4 5, contactez Reims 1 3 4, 0 5 0 — *Rapidair 3 2 4 5, contact Reims 1 3 4, 0 5 0*

Reims 1 3 4, 0 5 0, Rapidair 3 2 4 5 — *Reims 1 3 4, 0 5 0, Rapidair 3 2 4 5*

4B
ESPACE DE 8,33 KHZ DES CANAUX ET UHF

§ 1.1.5

Pour demander une capacité 8,33 Khz (réponse positive ou négative) :

Rapidair 3 2 4 5,. confirmez 8 33 — *Rapidair 3 2 4 5, Confirm 8 point 33*

Rapidair 3 2 4 5, affirme 8 33 — *Rapidair 3 2 4 5, Affirm 8 point 33*

ou

Rapidair 3 2 4 5 , négatif, 8 33 — *Rapidair 3 2 4 5, negative, 8 point 33*

Pour demander capacité UHF (réponse positive ou négative) :

Rapidair 3 2 4 5,. confirmez U_H_F — *Rapidair 3 2 4 5, Confirm U_H_F*

Rapidair 3 2 4 5 , affirme U_H_F, — *Rapidair 3 2 4 5, affirm U_H_F,*

ou

Rapidair 3 2 4 5 , négatif, U_H_F, — *Rapidair 3 2 4 5, Negative, U_H_F,*

Pour demander si l'aéronef a reçu une exemption en ce qui concerne l'espacement de 8,33 Khz, (réponse positive ou négative) :

Rapidair 3 2 4 5,. confirmez exemption 8 33	*Rapidair 3 2 4 5, Confirm exemption 8 33*
Rapidair 3 2 4 5, affirme exemption 8 33	*Rapidair 3 2 4 5, affirm exemption 8 33*
ou	
Rapidair 3 2 4 5,. négatif exemption 8 33	*Rapidair 3 2 4 5, negative, 8 point 33 exempted,*

05 SERVICE D'INFORMATION DE VOL

CHAPITRE 05

Ce chapitre contient des exemples de phraséologie pour transmettre des renseignements aux pilotes dans le cadre du service d'information de vol.

5A
CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

§ 1.1.8

Pour fournir des informations météorologiques actuelles, vent, visibilité et portée visuelle de piste.

Vent :

Rapidair 3 2 4 5, vent [de surface] 120 degrés 30 noeuds (ou km/h)	*Rapidair 3 2 4 5, [surface] wind 1 2 0 degrees 3 0 knots (or km/h)*

Vent en altitude :

(AFIS) Rapidair 3 2 4 5, vent au (niveau)(nombre) degrés (nombre) kilomètres/heure (ou noeuds)	*Rapidair 3 2 4 5, wind at (level) (number) degrees (number) kilometres per hour (or knowts)*

Note : le vent est toujours donné en indiquant la direction et la vitesse moyenne, ainsi que les variations significatives de celui-ci.

Visibilité :

Rapidair 3 2 4 5, visibilité 500 mètres (direction)	*Rapidair 3 2 4 5, visibility 5 0 0 meters (direction)*

Portée visuelle de piste (RVR) :

Rapidair 3 2 4 5, portée visuelle de piste (ou RVR) [piste] 0 3, 1000 mètres

Rapidair 3 2 4 5, runway visual range (or RVR) [runway] 0 3 1 0 0 0 meters

Ou, si l'information n'est pas disponible

Rapidair 3 2 4 5, portée visuelle de piste (ou RVR) piste 0 3, non disponible

Rapidair 3 2 4 5, runway visual range (or RVR) runway 0 3 not available (or not reported)

Note : en cas d'observations multiples de portée visuelle de piste (RVR), dans ce cas 3 positions sur la piste (si la RVR n'est pas disponible pour l'une ou l'autre des positions, il en sera fait mention à l'endroit approprié).

Rapidair 3 2 4 5, portée visuelle de piste (ou RVR) [piste 0 3] (première position) 400 mètres, (deuxième position) 1000 mètres, zone de roulement à l'atterissage (ou d'extrémité d'arrêt de piste) 1500 mètres

Rapidair 3 2 4 5, runway visual range (or RVR) runway 0 3 (fisrt position) 400 meters, second position) 1000 meters, roll out (third position) 1500 meters

---

Note 1 : les observations multiples de la RVR correspondent toujours à la zone de toucher des roues, au point médian et à la zone de roulement à l'atterrissage/ d'extrémité d'arrêt de la piste.

Noe 2 : Quand la RVR est communiquée pour trois positions, l'indication des positions peut être omise à condition que les valeurs soient données dans l'ordre suivant : zone de toucher des roues, point médian et zone de roulement à l'atterrissage/ d'extrémité d'arrêt de la piste.

---

§ 1.4.13 & 1.4.19

Turbulence de sillage :

ATTENTION TURBULENCE DE SILLAGE [DUE A L'ARRIVEE (ou AU DEPART) (type d'aéronef)] [autres renseignements selon les besoins] / CAUTION	*Caution wake turbulence [from arriving (or Departing) (type of aircraft)] [additional information as required]*

§ 1.1.8

Autres conditions météorologiques à indiquer :

(...) Temps présent (détails)	*(...) Present weather (details)*
[...] Cloud (amount, [(type)] and height of base) (units) (or sky clean)	*[...] Cloud (amount, [(type)] and height of base) (units) (or sky clean)*
(...) CAVOK (qui signifie Cloud and Visibility OK)	*(...) CAVOK*

Note : CAVOK doit être prononcé CAV-O-KAY.

(...) Température [moins] (nombre) (et/ ou point de rosée [moins] (nombre))	*(...) Temperature [minus] (number) (and/or dewpoint [minus] (number))*
(...) QNH (nombre) [(unité)]	*(...) QNH (number) [units]*
(...) QFE (nombre) [unité]	*(...) QFE (number) [(units)]*
(...) (type d'aéronef) a signalé givrage (ou turbulence) (intensité) [dans les nuages] (région) (heure)	*(...) (aircraft type) reported (description) icing (or turbulence) in cloud] (area) (time)*
(...) Quelles sont les conditions de vol?	*(...) Report flight conditions*

Renseignements destinés à un pilote étant passé du vol IFR au vol VFR, mais là où, le vol dans les conditions météorologiques de vol à vue ne peut se poursuivre :

(...) Contions météorologiques de vol aux instruments signalées (ou prévues) au voisinage de (emplacement)	*(...) Instrument meteorological conditions reported (or forecast) in the vicinity of (location)*

5B

RENSEIGNEMENTS OBLIGATOIREMENT TRANSMIS

Renseignements SIGMET portant sur une partie de la route correspondant à une heure de vol de l'aéronef, à communiquer sur l'initiative de l'organisme au sol.

Rapidair 3 2 4 5, renseignement SIGMET, givrage modéré à fort entre niveau 9 0 et niveau 1 3 0 sur votre route.	*Rapidair 3 2 4 5, SIGMET report, moderate to severe icing between level 9 0 and level 1 3 0 on your route.*
ou	
Rapidair 3 2 4 5, un pilote signale du givrage modéré à fort entre niveau 9 0 et niveau 1 3 0 sur votre route;	*Rapidair 3 2 4 5, pilot reports moderate to severe icing between level 9 0 and level 1 3 0 on your route.*

Renseignements concernant la présence de cendres volcaniques avec SIGMET en cours, sans fermeture d'espace décidée.

Rapidair 3 2 4 5, renseignement SIGMET, nuages de cendres volcaniques entre niveau 200 et niveau 3 5 0 sur votre route, pas de restrictions particulières	*Rapidair 3 2 4 5, SIGMET report, volcanic ash cloud between level 2 0 0 and level 3 5 0 on your route, no specific A T C restrictions*

Renseignements concernant la présence de cendres volcaniques sans SIGMET en cours :

Rapidair 3 2 4 5, pas de SIGMET de nuage de cendres volcaniques en cours dans la FIR de Brest	*Rapidair 3 2 4 5, no volcanic ash cloud SIGMET valid in Brest Flight Information Region*

5C

ÉTAT DE FONCTIONNEMENT DES AIDES VISUELLES OU NON VISUELLES, OU GNSS

L'agent AFIS indique à l'aéronef une défaillance d'un système

EXEMPLE AVEC LE VOR

Rapidair 3 2 4 5, V_O_R «PTV» en panne	*Rapidair 3 2 4 5, «PTV» V_O_R unserviceable*

§ 1.1.12

Autres cas (les expressions en lettres capitales doivent être utilisées) :

EXPRESSION FRANÇAISE	EXPRESSION ANGLAISE
(préciser aide visuelle ou non visuelle) PISTE (numéro) (description de l'anomalie)	*(specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency)*
BALISAGE LUMINEUX (type) (défaillance)	*(type) LIGHTING (unserviceability)*
GBAS/ SBAS/ MLS/ ILS CATEGORIE (catégorie) (état de fonctionnement)	*GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state)*
BALISAGE LUMINEUX VOIE DE CIRCULATION (ou TAXIWAY) (description de l'anomalie) ;	*TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)*
(type d'indicateur visuel de pente d'approche) PISTE (numéro) (description de l'anomalie).	*(type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency).*

État de fonctionnement des moyens satellitaires (GNSS)

Rapidair 3 2 4 5, GNSS signale non fiable (ou GNSS peut ne pas être disponible [cause brouillage])	*Rapidair 3 2 4 5, GNSS reported unliable (or GNSS my not be available [due to interference])*
1. Dans un rayon de (rayon) de (lieu) [entre (niveaux)]	*1. in the vicinity of (location) (radius) between (levels)]*
ou	
2. Dans la zone de (description) (ou dans la FIR (nom)) [entre (niveaux)]	*2. In the aera of (description) (or in (name) FIR) [between (levels)]*
Rapidair 3 2 4 5, GNSS non disponible cause (par exemple perte de RAIM ou alarme RAIM)]	*Rapidair 3 2 4 5, Basic GNSS (or SBAS, or GBAS) unavailable for (specify operation) [from (time) to (time) (or until further notice)]*
ou	
Rapidair 3 2 4 5, GBAS (ou SBAS) non disponible	*Rapidair 3 2 4 5, GBAS (or SBAS) unavailable*
ou	
Rapidair 3 2 4 5, confirmer navigation GNSS	*Rapidair 3 2 4 5, Confirm GNSS navigation*
ou	
Rapidair 3 2 4 5, affirme navigation GNSS	*Rapidair 3 2 4 5, affirm GNSS navigation*

5D
AUTRES RENSEIGNEMENTS

Renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et notamment de l'état de fonctionnement des installations, des aides à l'atterrissage et des services connexes, de l'état de l'aire de manœuvre quand ses caractéristiques sont modifiées en particulier par la présence de neige, de verglas ou d'une épaisseur significative d'eau et renseignements sur la présence d'oiseaux sur un aérodrome et au voisinage de celui-ci.

Rapidair 3 2 4 5, activité aviaire au seuil piste 0 5

Rapidair 3 2 4 5, bird hazard threshold runway 0 5

Renseignements sur l'activité des zones dangereuses et réglementées.

Rapidair 3 2 4 5, R 1 6 2 active

Rapidair 3 2 4 5, restricted area 1 6 2 active

Cholet Information, Rapidair 3 2 4 5, est-ce que la R 1 4 9 est active ?

Cholet Information, Rapidair 3 2 4 5, is restricted area 1 4 9 active?

Rapidair 3 2 4 5, affirme

Rapidair 3 2 4 5, affirm

Renseignements sur l'absence d'inspection de piste :

Rapidair 3 2 4 5, inspection de piste 0 5 non effectuée

Rapidair 3 2 4 5, runway inspection 0 5 not conducted

5E

VOLS VFR - CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES SUR LA ROUTE

Pour les vols VFR, sur demande du pilote, renseignements disponibles sur les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions risquent de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue.

Citron Air 32 45, pour information, cunimb signalés dans la région de Montauban

Citron Air 3 2 4 5, for information, C_Bs reported in the vicinity of Montauban

Citron Air 32 45, pour information, report pilote, conditions météorologiques défavorables au voisinage de Montauban

Citron Air 3 2 4 5, for information, pilot report, adverse weather conditions in the vicinity of Montauban

5F

DEMANDE D'INFORMATION MÉTÉOROLOGIQUES ET GRF

Renseignements sur les conditions météorologiques observées ou prévues sur les aérodromes de départ, de destination ou de dégagement.

Toulouse, Rapidair 3 2 4 5, demandons la météo de Pau.

Toulouse, Rapidair 3 2 4 5, requesting Pau present weather.

Rapidair 3 2 4 5, stand by

Rapidair 3 2 4 5, stand by

GLOBAL REPORTING FORMAT (GRF)

La transmission du RCR relève du service d'information de vol. À ce titre, elle n'est pas prioritaire par rapport à la transmission d'informations permettant d'assurer l'anti-collision. Si le taux d'occupation de fréquence est fort, l'agent AFIS peut transmettre uniquement le RCC (Runway Condition Code).

Le RCR (Runway Condition Code) complet doit toujours être disponible afin de pourvoir le transmettre sur demande du pilote.

Dans l'objectif de limiter l'encombrement de la fréquence, l'ATS n'est pas tenu de répéter le RCR dans les situations suivantes :

- ATIS à jour,
- trafic local ou en tour de piste
  (sauf suite à un changement de situation),
- RCC 6/6/6 - piste sèche (sauf suite à un changement de situation).

En cas de piste entièrement mouillée (RCC 5/5/5) et en l'absence d'autre contaminant, l'ATS indique le RCC 5/5/5 ou la mention « piste mouillée / runway wet ».

Concernant la nature, le pourcentage de couverture ou l'épaisseur du contaminant, si les trois tiers de piste ont la même valeur, l'ATS peut ne la transmettre qu'une seule fois.

Si l'usager est dans l'impossibilité de comprendre ou d'interpréter le RCR, en particulier le RCC, le contrôleur, ou l'agent AFIS peut lui transmettre la nature, la profondeur et le pourcentage de couverture du contaminant. Le descriptif des contaminants est disponible dans la matrice RCAM (Runway Condition Assessment Matrix, ci-dessous).

Un AltMOC prenant en compte les simplifications en français a ete redige par la DSNA, afin de simplifier, egalement, les expressions en langue anglaises.

En cas d'indisponibilité temporaire du RCR, une information devra être communiqué sur la fréquence.

Dans le cadre de l'information de vol, et en vue de fournir toute information utile pour l'exécution sûre et efficace des vols, l'agent AFIS peut communiquer aux équipages :

ses propres observations immédiates, lorsque les conditions de visibilité et la configuration de l'aérodrome le permettent,

- les observations des pilotes,
- les reports éventuels sur l'efficacité de freinage (AIREP),
- l'obsolescence d'un RCR en cours.

Enfin, l'AFIS et l'APP (contrôle d'approche) doivent se coordonner pour la transmission du RCR à toute arrivée sur un terrain AFIS bénéficiant en amont d'un service d'approche (à ajouter dans le protocole avec la DSNA, s'il existe).

CAS DE MISE EN DOUTE DU RCR PAR LE SERVICE AFIS

Dans ce cas, l'agent AFIS doit se coordonner avec les personnes désignées comme inspecteur et peut se baser sur les éléments suivants :

- les messages d'observation météo (METAR, MAA...),
- les observations visuelles possibles depuis la tour de contrôle,
- la matrice RCAM qui permet de rattacher un RCC avec un descriptif d'état de piste (exemple : un RCC 6 est associé à une piste sèche),
- les AIREP sur demande ATS ou spontanément reportés par les équipages.

§ 1.1.11 modifié par ALtMOC

Dans le tableau ci-dessous, les expressions à utiliser sont écrites en lettres capitales :

EXPRESSION FRANÇAISE	EXPRESSION ANGLAISE
a) [(lieu)] PISTE (numéro) ÉTAT DE SURFACE [CODE (numéro à trois chiffres)] ou RCC; (numéro à trois chiffres)	*a) [(location) RUNWAY (number) CONDITION [CODE (three-digit number) or RCC (tree-digit number)];*
Si nécessaire suivi par :	*followed as necessary by:*
1. PUBLIÉ LE (date et heure UTC);	*1. ISSUED AT (date and time UTC);*
2. SÈCHE, ou GLACE MOUILLÉE, ou EAU SUR NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE SÈCHE, ou NEIGE SÈCHE SUR GLACE, ou NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE, ou GLACE, ou NEIGE FONDANTE, ou EAU STAGNANTE, ou NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE MOUILLÉE, ou NEIGE SÈCHE SUR NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE MOUILLÉE SUR NEIGE COMPACTÉE, ou MOUILLÉE, ou MOUILLÉE GLISSANTE, ou GELÉE [description non communiquée] ;	*2. DRY, or WET ICE, or WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, or DRY SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF ICE, or WET SNOW ON TOP OF ICE, or ICE, or SLUSH, or STANDING WATER, or COMPACTED SNOW, or WET SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET, or SLIPPERY WET, or FROST;*
3. ([PROFONDEUR] (profondeur du dépôt) MILLIMÈTRES ou [PROFONDEUR NON COMMUNIQUÉE)] ;	*3. ([DEPTH] (depth of deposit) MILLIMETRES or [DEPTH NOT REPORTED]);*
4. ([COUVERTURE] (nombre) POURCENTAGE ou COUVERTURE NON COMMUNIQUÉE] ;	*4. ([DEPTH] (depth of deposit) MILLIMETRES or [DEPTH NOT REPORTED]);*
5. LARGUEUR DISPONIBLE (nombre) METRES;	*5. AVAILABLE WIDTH (number) METRES;*
6. LONGUEUR REDUITE À (nombre) METRES;	*6. LENGTH REDUCED TO (number) METRES;*
7. CHASSE-NEIGE BASSE ;	*7. DRIFTING SNOW;*
8. SABLE NON ADHÉRENT ;	*8. LOOSE SAND;*
9. TRAITÉE CHIMIQUEMENT ;	*9. CHEMICALLY TREATED;*
10. CONGÈRE (nombre) MÈTRES [À GAUCHE, ou À DROITE ou DES DEUX CÔTÉS] [DE ou À PARTIR DE] L'AXE ;	*10. SNOWBANK (number) METRES [LEFT, or RIGHT or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRE LINE;*
11.VOIE DE CIRCULATION (ou TAXIWAY) (identification de la voie de circulation) CONGÈRE (nombre) MÈTRES [À GAUCHE, ou À DROITE ou DES DEUX CÔTÉS] [DE ou À PARTIR DE] L'AXE ;	*11. TAXIWAY (identification of taxiway) SNOWBANK (number) METRES [LEFT, or RIGHT or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRE LINE;*
12. CONGÈRES ADJACENTES ;	*12. ADJACENT SNOWBANKS;*

13. VOIE DE CIRCULATION (identification de la voie de circulation) FAIBLE ;	*13. TAXIWAY (identification of taxiway) POOR;*
14. AIRE DE TRAFIC (identification de l'aire de trafic) FAIBLE ;	*14. APRON (identification of apron) POOR;*
15. Observations en langage clair.	*15. Plain-language remarks*
b) [(lieu)] ÉTAT DE SURFACE PISTE (numéro) NON ACTUALISÉ ;	*b) [(location)] RUNWAY CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT;*
c) SURFACE D'ATTERRISSAGE (état)	*c) LANDING SURFACE (condition);*
d) ATTENTION TRAVAUX DE CONSTRUCTION (emplacement) ;	*d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location);*
e) ATTENTION (préciser les raisons) A DROITE (ou A GAUCHE) (ou DES DEUX COTES) DE LA PISTE [numéro] ;	*e) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [(number)];*
f) ATTENTION TRAVAUX EN COURS (ou OBSTACLES) (position et tous conseils utiles) ;	*f) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice)*
g) [EFFICACITÉ DU FREINAGE] SIGNALÉE PAR (type d'aéronef) À (heure) BONNE (ou BONNE À MOYENNE, ou MOYENNE, ou MOYENNE À FAIBLE, ou FAIBLE) ;	*g) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR);*
h) VOIE DE CIRCULATION (ou TAXIWAY) (identification de la voie de circulation) MOUILLÉE [ou EAU STAGNANTE, ou DÉNEIGÉE (longueur et largeur, le cas échéant) ou CHIMIQUEMENT TRAITÉE, ou COUVERTE DE PLAQUES DE NEIGE SÈCHE (ou NEIGE MOUILLÉE, ou NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE FONDANTE, ou NEIGE FONDANTE GELÉE, ou GLACE, ou GLACE MOUILLÉE, ou GLACE RECOUVERTE DE NEIGE, ou GLACE ET NEIGE, ou CONGÈRES, ou ORNIÈRES ET ARÊTES GELÉES ou SABLE MEUBLE)] ;	*h) TAXIWAY (identification of taxiway) WET [or STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or CHEMICALLY TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES or LOOSE SAND)];*
i) (indicatif d'appel de l'organisme ATS) OBSERVE (renseignements météorologiques) ;	*i) (ATS unit call sign) OBSERVES (weather information);*
j) UN PILOTE SIGNALE (renseignements météorologiques)	*j) PILOT REPORTS (weather information).*

5G
EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES UTILISÉES AVEC L'IMAGERIE RADAR

§ 2.3.1

Les expressions conventionnelles suivantes sont à utiliser lors de l'exploitation de l'imagerie secondaire de surveillance (SSR) et de l'ADS-B uniquement.

Pour demander les possibilités de l'équipement SSR et bord :

F B X, indiquez possibilités transpondeur	*Advise transponder capability*
F B X, transpondeur (selon les indications du plan de vol)	*Transponder (as shown in the flight plan)*
ou	
F B X, pas de transpondeur	*F B X, negative transponder.*

§ 2.3.2

Pour donner les possibilités de l'équipement ADS-B :

F B X, indiquez possibilites ads-b	*Advise ads-b capability*
F B X emetteur ads-b (liaison de données)	*F B X ads-b transmitter (data link)*
ou	
F B X, recepteur ads-b (liaison de données)	*F B X, ads-receiver (data link)*
ou	
F B X, negatif ads-b	*F B X, negative ads-b transmitter*

§ 2.3.3

Pour demander des instructions au sujet du réglage du transpondeur :

F B X, pour le depart transpondeur (code)	*FBX, for departure squawk (code)*
ou	
F B X, transpondeur (code)	*F B X, squawk (code)*

§ 2.3.4

Pour demander au pilote de recycler le mode, et le code qui lui ont assignés :

F B X, recycler transpondeur ([mode], code)	*F B X, reset squawk [(mode)] (code)*
F B X, je recycle (mode) (code)	*F B X, resetting [(mode)] (code)*

§ 2.3.5

Pour demander au pilote de recycler l'identification de l'aéronef :

F B X, entrez de nouveau indicatif plan de vol	*F B X, re-enter [ads-b or mode s] aircraft identification*

§ 2.3.6

Pour demander au pilote de confirmer le code affiché sur le transpondeur de l'aéronef :

F B X, confirmer transpondeur (code)	*F B X, confirm squawk (code)*
F B X, transpondeur(code)	*F B X, squawking (code)*

§ 2.3.7

Pour demander d'actionner le dispositif identification (IDENT) :

F B X, transpondeur [(code)] [et] ident	*F B X, squawk [(code)] [and] ident*
ou	
F B X, transpondeur basse (ou faible)	*F B X, squawk low*
ou	
F B X, transpondeur normal	*F B X, squawk normal*
ou	
F B X, transmettez identification ads-b	*F B X, transmit ads-b ident*

§ 2.3.8

Pour demander de suspendre momentanément l'utilisation du transpondeur :

F B X, transpondeur standby	*F B X, stanby squawk*

§ 2.3.9

Pour demander l'émission du code des cas d'urgence :

F B X, transpondeur mayday [code sept-sept-zeo-zero]	*F B X, squawk mayday (code sept-sept-zeo-zero)*

§ 2.3.10

Pour demander d'arrêter le transpondeur et/ou l'émetteur ADS-B :

F B X, arrêtez transpondeur [transmettez ads-b seulement]	*F B X, stop squawk [transmit ads-b only]*
ou	
F B X, arrêtez transmission ads-b [transpondeur (code) seulement]	*F B X, stop ads-b transmission [squawk (code) only]*

Note : Le transpondeur mode S et l'ADS-B ne pourront peut-être pas fonctionner de façon indépendante dans tous les aéronefs (p. ex. lorsque l'ADS-B est assurée uniquement au moyen de squitters longs 1 090 MHz émis par le transpondeur). En pareil cas, des aéronefs pourraient ne pas être en mesure de donner suite à des instructions de l'ATC concernant le fonctionnement de l'ADS-B.

§ 2.3.11

Pour demander la transmission de l'altitude-pression :

F B X, transpondeur [mode] charlie — *F B X, squawk charlie*

ou

F B X, transmettez altitude ads-b — *F B X, transmit ads-b altitude*

§ 2.3.12

Pour demander la vérification du calage altimétrique et la confirmation de niveau :

F B X, vérifiez calage altimétrique et confirmez (niveau) — *F B X, check altimeter setting and confirm (level)*

§ 2.3.13

Pour demander d'arrêté la transmission de l'altitude pression en raison d'un fonctionnement défectueux :

F B X, arrêtez transpondeur [mode] charlie indication erronée — *F B X, stop squawk charlie wrong indication*

ou

F B X, arrêtez transmission altitude ads-b [(indication erronée, ou raison) — *F B X, stop ads-b altitude transmission [(wrong indication, or reason)]*

§ 2.3.14

Pour demander la vérification d'un :

F B X, confirmez (niveau) — *F B X, confirm (level)*

5H
AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

§ 6.1

Pour attribuer une heure calculée de décollage (CTOT) résultant d'un Message d'Allocation de Créneau (SAM). :

F B X, créneau (heure) *F B X, slot (time)*

Pour transmettre un changement de CTOT résultant d'un Message de Révision de Créneau (SRM) :

F B X, créneau révise (heure) *F B X, revised slot (time)*

Pour transmettre une annulation du CTOT résultant d'un Message d'Annulation de Créneau Slot (SLC) :

F B X, créneau annulé, rappelez prêt *F B X, slot cancelled,report ready*

Pour transmettre une suspension de vol jusqu'à nouvel ordre (résultant d'un Message de Suspension de Vol (FLS) :

F B X, vol suspendu jusqu'à nouvel ordre, cause (raison)	*F B X, flight suspended until further notice, due (reason)*

Pour transmettre une suspension de vol résultant d'un Message de De-Suspension (DES) :

F B X, suspension annulée, rappelez prêt	*F B X, suspension cancelled, report ready*

06 ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES

CHAPITRE 06

6A
HÉLICOPTÈRES

EXPRESSIONS

Roulage ou Translation

Se déplacer en roulage	*Ground taxi*
Faire une translation / Translater	*Air Taxi*
Faire une translation latérale	*Make a slide step*

Décollage

Décollage vertical	*Lift-off*

Atterrissage

Faire un stationnaire	*Make a stationnary flight*

6B
ACTIVITÉ DE VOLTIGE

EMPLOI

Ce chapitre traite de la phraséologie utilisée dans le cadre d'exécution de manœuvre de voltige (l'accord préalable de l'autorité aéronautique locale est nécessaire pour se livrer à des exercices de voltige).

PHRASÉOLOGIE DE BASE

EXEMPLE

Blois info bonjour, F-H C S A, extra 330 au parking pour des évolutions voltige vertical terrain, demande les paramètres	*Blois info good morning , F-H C S A, extra 3 3 0 on parking for aerobatics over airfield, requesting departure information*
F-H C S A, bonjour, Piste 12 en service vent 140° 5Kts, QNH 10 22, rappelez point d'attente C	*F-H C S A, bonjour, Runway 1 2 in use Wind 1 4 0° 5 Kts, QNH 1 0 2 2, report holding point C*
Blois Info, piste 12 en service, QNH 10 22, on rappelle point d'attente C F-S A	*Blois Info, Runway 1 2 in use, QNH 1 0 2 2, will report holding point C F-S A*
Blois info en C prêt F-S A	*Blois info, holding point C ready F-S A*
F-S A rappelez aligné prêt piste 12. Vent 130° 8Kts rappelez début d'évolution	*Wind 130° 8Kts report start of aerobatics*
Reçu F-S A (puis le pilote annonce le début d'évolution)	*Roger F-S A ((puis le pilote annonce le début d'évolution)*
F-SA rappelez fin d'évolution (+ annonce sur la fréquence de l'activité à tous les trafics)	*F-S A report end of aerobatics*

6C
ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR

EXEMPLE : parachutage en VFR sur un aérodrome AFIS

Conditions d'utilisation

- Le pilote de l'avion largueur gère lui-même son largage et assure l'information aux autres usagers sur la ou les fréquences appropriées.
- Si nécessaire, l'organisme AFIS fait une information de trafic au titre de l'information de vol à l'avion largueur et informe les trafics en circuit de piste du largage des parachutistes.

Afin d'assurer la sécurité des parachutistes, comme celle des aéronefs se trouvant à proximité de l'aérodrome AFIS, le pilote largueur informe le service AFIS du largage avant de le réaliser.

La Roche Information, F B X, à 1 minute du largage	*La Roche Information, F B X, 1 minute before dropping*
F B X, reçu rappelez fin de largage	*F B X, roger, report dropping completed*
La Roche Information, F B X, fin du largage, rejoins la vent arrière 28	*La Roche Information, F B X, dropping completed, joining downwind 28*
F B X, rappelez en vent arrière 28	*F B X, report downwind 28*
Rappellerai en vent arrière 28, F B X	*Will report downwind 28, F B X*

6D

ACTIVITÉ DE PLANEUR

Description des aspects spécifiques au vol planeur
Ce chapitre traite des aspects spécifiques au vol planeur. Le vol planeur présente de profondes différences opérationnelles par rapport au vol moteur parmi lesquelles les notions suivantes constituent la base de la phraséologie proposée :

Spirale : lorsque le pilote exploite une ascendance dans un espace géographique réduit (3 NM MAX). La technique utilisée (thermique, dynamique, onde) et la trajectoire (ronds, huit, S) importent peu, du point de vue de l'AFIS, le planeur reste sur place et monte (dans le meilleur des cas).
Transit en Vol Plané Direct : utilisé par le pilote qui souhaite aller vite alors qu'il a une bonne réserve d'altitude. La trajectoire du planeur sera quasi systématiquement descendante.
Transit en Cheminement : utilisé par le pilote qui souhaite optimiser le vol et perdre le moins d'altitude possible sur le transit. La trajectoire s'inscrit dans une direction donnée mais il y aura des altérations modérées de cette direction générale pour voler dans les ascendances et éviter les descendances. La perte d'altitude sera modérée voire parfois nulle.

EXEMPLE : pour le transit

Cholet Information, F L M, verticale Maulévrier en spirale, transitons en vol plané vers Beaupréau plus haut que 2500 pieds	*Cholet Information, F L M, overhead Maulévrier circling, transiting towards Beaupréau, higher than 2500 pieds*
F L M piste 24, QNH 1012 rappelez en sortie pour quitter (+information de trafic si nécessaire)	*F L M runway 24, QNH 1012 report outbound when leaving frequency (+traffic information if necessary)*

Manœuvres spécifiques aux activités des planeurs sur l'aérodrome :

Pour le décollage, un contact entre le pilote du planeur, la personne en charge du treuil et le service d'information de vol est nécessaire. Dans ce cas tous les échanges sont faits sur 1 ou 2 fréquences suivant l'aérodrome concerné.

Exemple du treuillage du planeur pour le décollage (2 fréquences : une fréquence entre treuil et planeur et la fréquence AFIS)

EXEMPLE : du treuillage du planeur pour le décollage

(2 fréquences : une fréquence entre treuil et planeur et la fréquence AFIS)

MESSAGE PLANEUR / TREUIL : (fréquence entre treuil et planeur)

Le Treuil du planeur F-XX pour un treuillage imminent

F-XX de Treuil reçu

MESSAGE TREUIL / LE MANS INFO : (fréquence AFIS)

Le Mans Info du treuil, treuillage d'un planeur dans moins de 2 minutes évitez la verticale jusqu'à 2000'ASFC

Treuil, Le Mans Info, reçu rappelez treuillage immédiat

MESSAGE PLANEUR / TREUIL : (fréquence entre treuil et planeur)

Le Treuil du planeur F-XX, un ASK21 (type du planeur), 2 personnes à bord, tu peux tendre le câble côté tour (si 1er câble) ou le câble restant (second câble)

Reçu

MESSAGE TREUIL / LE MANS INFO : (fréquence AFIS)

Le Mans Info du treuil, treuillage immédiat du planeur F-XX avec 2 personnes à bord, évitez la verticale jusqu'à 2000'ASFC, je rappelle fin de treuillée

Treuil, Le Mans Info, reçu rappelez fin de treuillée

MESSAGE PLANEUR / TREUIL : (fréquence entre treuil et planeur)

F-XX du treuil, je tends le câble côté tour (si 1er câble) ou le câble restant (second câble)

Tendu

Tendu

Une fois la treuillée effectuée, le pilote du planeur à la verticale du terrain annonce sur la fréquence AFIS :

MESSAGE PLANEUR / TREUIL : (fréquence entre treuil et planeur)

Planeur F-XX sur la fréquence

Planeur F-XX de le Mans Info, reçu, pas de trafic connu, QNH 1026

QNH 1026, Planeur F-XX

MESSAGE TREUIL / LE MANS INFO : (fréquence AFIS)

Le Mans Info du treuil, fin de treuillée

Treuil, le Mans Info, reçu

Si danger : le pilote ou le starter peuvent à tout moment interrompre la treuillée par la procédure radio suivante :

STOP | TREUIL. | STOP | TREUIL. | STOP | TREUIL.

L'interruption de la treuillée peut également se faire par le largage du câble côté planeur ou le cisaillement du câble côté treuil.

07 SITUATIONS PARTICULIERES

CHAPITRE 07

§ 1.4.19

7A
TURBULENCE

EXPRESSIONS À UTILISER

Turbulence de sillage

Attention turbulence de sillage	*Caution wake turbulence*

Souffle de réacteur

Attention souffle de réacteurs	*Caution jet blast*

Souffle d'hélice

Attention souffle d'hélice	*Caution slipstream*

7B
PÉRIL AVIAIRE

Les expressions suivantes sont employées par le pilote et l'agent AFIS

Groupe de ...	*Flock of ...*
Vol de ...	*Flock of ...*
Nombreux groupes de ...	*Numerous flocks of ...*
Gros et petits oiseaux	*Large and small birds*
Service lutte aviaire indisponible	*Birds scaring service not available*
Chien errant, renard	*Stray dog, fox*
Aux abords de la piste	*In the runway vicinity*

EXEMPLE

F B X, nombreux groupes de cigognes à proximité de Montélimar, route sud, signalés au niveau 7 0	*F B X, numerous flokcs of storks in the vicinity of Montelimar southbound, reported level 7 0*
Reçu, F B X	*Roger, F B X*

7C

DÉNEIGEMENT – CONDITIONS DE FREINAGE

Piste 1 6 en cours de déneigement	*Snow removal in progress runway 1 6*
Coefficients de frottement mesurés avec skiddomètre, piste 1 6, toucher 4 0, mi-piste 3 5, extrémité 3 2	*Friction coefficients measured with skiddometr, runway 1 6, touchdown 4 0, mid-point 3 5, stop-end 3 2*
Largeur de piste dégagée, 45 mètres; longueur de piste dégagée, 3900 mètres	*Runway width available after snow removal 4 5 meters ; runway length available after snow removal 3 9 0 0 meters*
L'ESTIMATION DES CONDITIONS DE FREINAGE EST TRANSMISE AU PILOTE EN LANGAGE CLAIR.	
Efficacité du freinage piste 1 6, toucher moyen-bon, mi-piste moyen, extrémité moyen-médiocre	*Braking action runway 1 6, touchdown medium to good, mid-point medium, stop-end medium to poor*

08 URGENCES ET PANNES-INCIDENTS

CHAPITRE 08

Avertissement : Conformément à la réglementation en vigeur, l'agent AFIS ne peut pas proposer de manœuvre d'évitement. C'est pourquoi il n'y pas de phraséologies spécifiques à cette situation prévue dans les règles de l'AESA, ainsi que dans la réglementation nationale.

Néanmoins, les services d'information de vol doivent signaler aux pilotes toute situation de danger potentiel, ces derniers restant responsables d'effectuer les manœuvres qu'ils jugeront nécessaires à la prévention des abordages.

8A
PISTE OCCUPÉE

§ 1.4.19

Ces informations portent sur l'utilisation effective de la piste, mais peuvent être donnés à un aéroneef durant n'importe quelle phase de vol, en particulier dans le circuit d'aérodrome et lors de la préparation du départ.

F-B X piste 0 1 occupée[ou bloquée] par un DR400 [rappeler intentions]	*F-B X runway 0 1 occupied (or blocked) by D_R 400,. [report intentions]*

8B

INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

EMPLOI : en cas d'interruption des communications radiotéléphoniques, afin de vérifier si le récepteur de bord fonctionne.

CONDITIONS D'UTILISATION : La procédure correspond à deux situations :
- Le pilote ne répond plus aux appels,
- Le pilote n'a pas établi de contact alors qu'il en avait l'obligation,

Orange Air 5 6 7 2, êtes-vous prêt pour un relais radio ?	*Orange Air 5 6 7 2, advise if ready for relay*
Affirme, Orange Air 5 6 7 2	*Affirm, Orange Air 5 6 7 2*
Orange Air 5 6 7 2, sur 1 2 6, 7, relayez au Rapidair 3 2 4 5, de contacter Paris 1 3 3, 5, puis revenez sur ma fréquence	*Orange Air 5 6 7 2, on frequency 1 2 6, 7, relay to Rapidair 3 2 4 5, should contact Paris 1 3 3, 5, then you revert this frequency*
Relayons, sur 1 2 6, 7 au Rapidair 3 2 4 5, de contacter Paris 1 3 3, 5 Orange Air 5 6 7 2	*Relaying to Rapidair 3 2 4 5, on 1 2 6, 7 should contact Paris 1 3 3, 5,Orange Air 5 6 7 2*

SI LE MESSAGE A PU ÊTRE TRANSMIS

Auxerre, Orange Air 5 6 7 2 message transmis et reçu	*Auxerre, Orange Air 5 6 7 2, message transmitted and received*
Orange Air 5 6 7 2, relais terminé, merci	*Orange Air 5 6 7 2, relay terminated, thank you*

SI LE MESSAGE N'A PAS PU ÊTRE TRANSMIS

Auxerre, Orange Air 5 6 7 2 négatif contact	*Auxerre, Orange Air 5 6 7 2, negative contact.*
Orange Air 5 6 7 2, fin de relais, merci	*Orange Air 5 6 7 2, stop relay, thank you*

8C
PANNES – INCIDENTS DE COMMUNICATION

§ 2.1.9

En cas de communications et interruption des communications :

EXPRESSION FRANÇAISE	EXPRESSION ANGLAISE
[EN CAS DE] PERTE DE CONTACT RADIO (instructions)	*[IF] RADIO CONTACT LOST (instructions)*
JE NE VOUS REÇOIS PAS (instructions)	*REPLY NOT RECEIVED (instructions)*
SI VOUS ME RECEVEZ [instructions de manœuvre ou TRANSPONDEUR (code ou IDENT)]	*IF YOU READ [SQUAWK (code) or IDENT)]*
(manœuvre, TRANSPONDEUR ou IDENT) OBSERVE. POSITION (position de l'aéronef) [(instructions)]	*(manoeuvre, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (position of aircraft) [(instructions)]*

§ 2.1.10

En cas de cessation du service radar ou du service ADS-B :

FIN DU SERVICE RADAR (ou DE L'IDENTIFICATION) [CAUSE (raison)] (instructions)	*RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instructions);*
JE VAIS BIENTOT PERDRE L'IDENTIFICATION (instructions ou renseignements appropriés)	*WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information)*
IDENTIFICATION PERDUE [raisons] (instructions)	*IDENTIFICATION LOST [reasons] (instructions).*

§ 2.1.11

En cas de détérioration de l'équipement radar :

RADAR SECONDAIRE HORS SERVICE (renseignements appropriés selon les besoins)	*SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)*
RADAR PRIMAIRE HORS SERVICE (renseignements appropriés selon les besoins)	*PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary)*
ADS-B HORS SERVICE (renseignements appropriés selon les besoins)	*ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).*

EXPRESSIONS

En circulation d'aérodrome

Allumez vos phares	*Show landing lights*
Accusez réception en balançant les ailes	*Acknowledge by rocking wings*
Accusez réception en faisant des appels de phare	*Acknowledge by flashing landing lights*
Accusez réception en manoeuvrant les ailerons	*Acknowledge by moving ailerons*

8D
PROBLÈME DE TRAIN D'ATTERRISSAGE

EXPRESSIONS

§ 1.4.19

Service d'information de vol

Le train [d'atterrisage] semble sorti	*Landing gear appears down*
La roue droite (ou gauche ou la roulette de nez) semble rentrée (ou sortie)	*Right (or left, or nose) wheel appears up (or down)*
Les roues sembles rentrées	*Wheels appear up*
La roue droite (ou gauche ou la roulette de nez) ne semble pas rentrée (ou sortie)	*Right (or left, or nose) wheel does not appear up (or down)*

Pilote

Demandons passage bas pour vérification de sortie de train	*Requesting low pass to check landing gear down*

8E

CARBURANT

EMPLOI : L'expression « MINIMUM FUEL » (carburant minimal), employée en langue anglaise et en langue française, est utilisée pour informer l'agent AFIS que l'ensemble des aérodromes où l'avion pouvait se poser a été réduit à l'aérodrome où il rend le service AFIS. Elle n'indique pas qu'il y a situation d'urgence mais qu'une telle situation est possible s'il y a un délai.

- L'expression « PANPAN » indique une situation d'urgence.
- L'expression « PANPAN médical » indique une situation de transport d'organe ou sanitaire.
- L'expression « MAYDAY » indique une situation d'urgence absolue.
- L'expression « Mayday Fuel » indique, elle, une situation de détresse.

Dès que l'agent AFIS a connaissance d'un appareil en situation d'urgence ou de détresse, ou en situation de « minimum fuel », il en informe les autres appareils en circulation d'aérodrome, afin que ceux-ci laissent la priorité à l'appareil en difficulté.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

PAS DE DÉLAI PRÉVU

Nevers information, Rapidair 3 2 4 5, minimum fuel.

Nevers Information, Rapidair 3 2 4 5, minimum fuel.

Rapidair 3 2 4 5, roger, pas de délai prévu

Rapidair 3 2 4 5, roger, no delay expected

DÉLAI PRÉVU

Cholet info, mosquito 87 minimum fuel

Cholet info, mosquito 8 7 minimum fuel

Mosquito 87, 3 appareils dans le circuit, rappelez vent arrière

Mosquito 87, 3 aircrafts in the circuit, report downwind

SITUATION DE DÉTRESSE OU D'URGENCE

À toutes les stations, de Bourges Information, un appareil de type PA 46, en situation d'urgence en arrivée par le Nord, prioritaire à l'atterrissage

To all stations, from Bourges Information, a PA46 reporting emergency arriving by the North, has priority for landing

8F

DESCENTE D'URGENCE

§ 1.2.5

Cholet info, mosquito 8 7
Descente d'urgence (intentions)

Cholet info, mosquito 8 7,
Emergency descent (intentions)

À tous les aéronefs dans le voisinage de [ou à] (point significatif ou lieu), descente d'urgence en cours (niveau) (suivi, au besoin, d'instructions ou de clairances précises, de renseignements sur le trafic, etc.)

Attention all aircraft in the vicinity [or at] (significant point or location) Emergency descent in progress from (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.).

8G

ALERTES ALTITUDES ET RELIEF

§ 4.1.1 & 4.1.2

Pour avertir un aéronef d'une altitude basse :

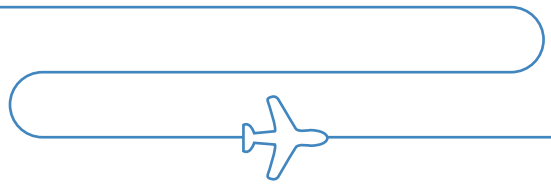
F B X, AVERTISSEMENT ALTITUDE BASSE, VERIFIEZ VOTRE ALTITUDE IMMEDIATEMENT, QNH (nombre) [(unité)]. [ALTITUDE MINIMALE DE VOL (altitude)]

F B X, LOW-ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number) [(units)]. [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)]

Pour avertir un aéronef d'un relief :

F B X, ALERTE RELIEF (suggestion de manœuvre du pilote, si possible)

(aircraft call sign) TERRAIN ALERT, (suggested pilot action, if possible)



09 GLOSSAIRE

CHAPITRE 09

9A
GLOSSAIRE

ACAS	**Systèmes embarqués d'anti-abordage (voir T-CAS)** *Airborne Collision Avoidance System*
ACC	**Centre de contrôle régional** *Area Control Center*
AFIS	**Service d'information de vol d'aérodrome** *Aerodrome Flight Information Service*
APP	**Service du contrôle d'approche** *APProach control service*
ATC	**Contrôle de la circulation aérienne** *Air Traffic Control,*
ATFM	**Régulation du débit** *Air Traffic Flow Management,*
ATIS	**Service automatique d'information de région terminale** *Automatic Terminal Information Service,*
ATS	**Service de la circulation aérienne** *Air Traffic Service,*
CTOT	**Heure calculée de décollage** *Calculated Take-Off Time,*
DES	**Message de De-suspension** *De-Supension Message*
ELT	**Balise de détresse** *Emergency Locator Transmitter,*
FLS	**Message de suspension de vol** *Flight Suspended Message*
FIS	**Service d'information de vol** *Flight Information Service,*

GRF	**Format de compte rendu mondial** *Global Reporting Format*
HF	**Bande de fréquences comprises entre 2800 kHz et 30 000 kHz** *High Frequency, Haute Fréquence*
RAIM	**Surveillance autonome de l'intégrité du récepteur** *Receiver Autonomous Integrity Monitoring*
RCC (ou RWYCC)	**Code d'état de la piste** *Runway Condition Code*
RCR	**Rapport sur l'état des pistes** *Runway Condition Report*
RCAM	**Runway Condition Assement Matrix**
SAM	**Message d'allocation de créneau** *Slot Allocation Message*
SLC	**Message d'annulation de créneau SLOT** *Slot Cancellation Message*
SIV	**Secteur d'Information de Vol**
SSR	**Radar secondaire de surveillance** *Secondary Surveillance Radar*
T-CAS	**Système embarqué d'anti-abordage (voir ACAS)** *Traffic alert and Collision Avoidance System*
TW	**Tour de contrôle** *ToWeR*
UHF	**Bande de fréquences comprises entre 200 MHz et 3 000 MHz** *Ultra High Frequency, Ultra Haute Fréquence*
VHF	**Bande de fréquences comprises entre 30 000 kHz et 200 MHz** *Very High Frequency, très haute fréquence*

UAF & FA

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS