



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES ARMÉES



INSTRUCTION

N° 950/DSAÉ/DIRCAM

RELATIVE

A LA PHRASEOLOGIE DE LA CIRCULATION AERIENNE MILITAIRE DU TEMPS DE PAIX

*La présente instruction entre en vigueur à compter du 1^{er} août 2013.
Elle annule et remplace l'instruction 950/DIRCAM du 20/01/2004.*

A Villacoublay, le 23 JUL. 2013




Le Colonel Erik Chatelus
Directeur adjoint de la circulation aérienne militaire

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	I
APPROBATION DU DOCUMENT.....	I
DIFFUSION DU DOCUMENT	I
SUIVI DES MODIFICATIFS.....	II
ENREGISTREMENT DES MODIFICATIFS.....	I
PREAMBULE	I
TEXTES DE REFERENCE.....	I
TITRE I EXPRESSIONS USUELLES	TI-1
TITRE II PRINCIPES GENERAUX.....	TII-1
II.1 Principes de base	TII-2
II.2 Techniques de transmission	TII-3
II.3 Ordre de priorité des messages.....	TII-3
II.4 Transmission des lettres	TII-8
II.5 Transmission des chiffres et des nombres	TII-9
II.6 Indicateurs d'appel.....	TII-12
II.7 Collationnement et accusé réception	TII-14
II.8 Qualité des transmissions	TII-16
II.9 Correction et répétition.....	TII-18
II.10 Fin des communications.....	TII-18
II.11 Clé de lecture.....	TII-18
TITRE III EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES SANS MOYEN DE SURVEILLANCE ATS.....	TIII-1
III.1 Généralités.....	TIII-2
III.2 Contrôle d'aérodrome	TIII-10
III.3 Contrôle d'approche.....	TIII-30
TITRE IV EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES AVEC MOYEN DE SURVEILLANCE ATS	TIV-1
IV.1 Expressions conventionnelles générales avec des moyens de surveillance ATS	TIV-2
IV.2 En route	TIV-9
IV.3 Contrôle d'approche.....	TIV-14
TITRE V TRANSFERTS	TV-1
V.1 Transferts entre organismes CAM	TV-2
V.2 Transferts particuliers.....	TV-3
V.3 Expressions liées aux transferts.....	TV-4
TITRE VI COORDINATIONS.....	TVI-1
VI.1 Coordination tactique	TVI-2
VI.2 Coordination tactique étendue	TVI-3
TITRE VII SITUATIONS PARTICULIERES.....	TVII-1
VII.1 Assistance.....	TVII-2
VII.2 Voltige.....	TVII-2
VII.3 Tir.....	TVII-3
TITRE VIII RAVITAILLEMENT EN VOL	TVIII-1
VIII.1 Phraséologie associée au contrôle du ravitailleur.....	TVIII-2
VIII.2 Phraséologie associée au ravitaillement	TVIII-2
TITRE IX PANNES ET INCIDENTS.....	TIX-1
IX.1 Panne radar.....	TIX-2
IX.2 Panne radio.....	TIX-3
IX.3 Panne transpondeur	TIX-4

IX.4	Pannes avion.....	TIX-5
IX.5	Ejection	TIX-7
TITRE X MESURES ACTIVES DE SURETE AERIENNE AVEC DES CHASSEURS.....		TX-1
X.1	Prise en compte	TX-2
X.2	Mesures de renseignement/investigation.....	TX-3
X.3	Mesures de contrainte.....	TX-6
X.4	Tir de destruction/engagement	TX-8
X.5	Halte au feu	TX-8
X.6	Procédure discrète	TX-8
X.7	Changement de méthode de contrôle	TX-9
X.8	Fin d'une MASA réelle, passage en entraînement	TX-9
X.9	Assistance en vol.....	TX-9
TITRE XI MESURES ACTIVES DE SURETE AERIENNE AVEC DES HELICOPTERES		TXI-1
XI.1	Prise en compte	TXI-2
XI.2	Mesures de renseignement	TXI-3
XI.3	Mesures d'interrogation	TXI-3
XI.4	Mesures de contrainte.....	TXI-4
XI.5	Mesures de destruction.....	TXI-5
XI.6 :	Missions de combat.....	TXI-6
XI.7 :	SAR.....	TXI-6
APPENDICE I LEXIQUE ANGLAIS / FRANCAIS.....		1
APPENDICE II LEXIQUE FRANÇAIS / ANGLAIS.....		1

APPROBATION DU DOCUMENT

	Nom et qualité	Visa
Auteur	LTN Benoit SAMIEZ Officier rédacteur	
Vérificateur	Lcl Bruno VALLOS Sous-directeur réglementation	
Approbateur	Col Erik Chatelus Directeur adjoint de la circulation aérienne militaire	

DIFFUSION DU DOCUMENT

Dans un souci d'économie, de préservation de l'environnement et de réactivité, la présente instruction n'est distribuée que sous forme électronique disponible :

- sur le site Internet de la DIRCAM à l'adresse : <http://www.dircam.dsae.defense.gouv.fr/> ;
- sur Intradef à l'adresse : <http://www.portail-dircam.intradef.gouv.fr/> ;
- sur le cédérom DIRCAM distribué aux abonnés de la documentation DIRCAM

SUIVI DES MODIFICATIFS

Numéro	Date	Objet du changement	Pages affectées par la modification
V 1.0	20 janvier 2004	Version initiale	Toutes
V 2.0	01 août 2013	Nouvelle version	Toutes
V 2.1	01 janvier 2013	Amendement n°1	TI-6 ; TI-7 ; TIII-10 ; TIV-19 ; TIV-20 ; APP1-17 ; APPII-5
V 2.2	01 septembre 2014	Amendement n°2 Messages d'urgence	TII-5 ; APPI-14 ; APPII-20
V 2.3	13 novembre 2014	Amendement n°3 Ajout des abréviations relatives au BIV centralisé	APPI-5 ; APPII-6
V 2.4	01 août 2017	Amendement n°4	Pages I : approbation du document, suivi des modificatifs, préambule, textes de référence ; Page II.8 : transmission des lettres ; Pages IV-30, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 40 : expressions conventionnelles avec moyen de surveillance ATS.
V 2.5	01 décembre 2017	Amendement n°5	Sommaire Approbation Diffusion du document Suivi des modificatifs Enregistrement des modificatifs Préambule Textes de référence Titre I Titre II Titre III Titre IV

PREAMBULE

La présente instruction a pour but de définir les expressions conventionnelles applicables par les organismes rendant les services de la CAM et par les usagers de la CAM en temps de paix.

Ces procédures sont établies en conformité avec le document de l'OACI intitulé DOC 4444 « Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien », le règlement européen et suppléments nationaux n°923/2012 modifié (« SERA »), l'AATCP-2 de l'OTAN, adaptées pour les besoins de la défense.

Les procédures de radiotéléphonie pour les missions de Défense aérienne ne sont pas mentionnées dans cette instruction. Elles font l'objet de documents particuliers.

TEXTES DE REFERENCE

- Annexe 10 OACI, Volume II ;
- DOC 4444 ;
- DOC 9432 : manuel de radiotéléphonie ;
- Règlement européen et suppléments nationaux n°923/2012 modifié (« SERA ») ;
- Arrêté du 20 juillet 2016 fixant les règles et services de la CAM et ses annexes (RCAM) ;
- Arrêté du 20 juillet 2016 fixant les procédures applicables aux organismes rendant les services de la circulation aérienne militaire et aux usagers de la circulation aérienne militaire ;
- AATCP-2 NATO Radiotelephony Phraseology (RTF).

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

TITRE I
EXPRESSIONS USUELLES

FRANÇAIS	ANGLAIS	SIGNIFICATION
ACCUSEZ RÉCEPTION	ACKNOWLEDGE	<i>Faites-moi savoir si vous avez reçu et compris ce message</i>
AFFIRME	AFFIRM	<i>Oui</i>
ANNULEZ	CANCEL	<i>Annulez l'autorisation transmise précédemment</i>
APPROUVÉ	APPROVED	<i>Permission accordée pour la mesure proposée</i>
ATTENDEZ	STAND BY	<i>Attendez que je vous rappelle</i>
AUTORISÉ	CLEARED	<i>Autorisé à poursuivre dans les conditions spécifiées Lorsque cette expression est utilisée dans la circulation d'aérodrome, elle l'est uniquement pour le décollage, l'atterrissage, le toucher et l'option.</i>
BREAK BREAK	BREAK BREAK	<i>Séparation entre messages transmis à différents aéronefs dans un environnement très encombré n'appelant pas d'A/R.</i>
COLLATIONNEZ	READ BACK	<i>Répétez-moi tout ce message, ou la partie spécifiée, exactement comme vous l'avez reçu.</i>
COMMENT RECEVEZ-VOUS ?	HOW DO YOU READ ?	<i>Quelle est la lisibilité de ma transmission ?</i>

FRANÇAIS	ANGLAIS	SIGNIFICATION
CONFIRMEZ	CONFIRM	<i>Je demande une confirmation de (l'autorisation, l'instruction, la mesure, l'information)</i>
CONTACTEZ	CONTACT	<i>Entrez en communication avec...</i>
CORRECT	CORRECT	<i>Vrai » ou « Exact.</i>
CORRECTION	CORRECTION	<i>Une erreur a été commise dans cette transmission (ou le message indiqué). Le texte correct est...</i>
DEMANDE/DEMANDONS	REQUEST/REQUESTING	<i>J'aimerais savoir... » ou « Je désire obtenir...</i>
IGNOREZ	DISREGARD	<i>Ne tenez pas compte de ce message.</i>
IMPOSSIBLE	UNABLE TO	<i>Je ne peux pas acquiescer à votre demande ou me conformer à votre instruction ou autorisation.</i>
INDIQUEZ	SAY	<i>Donnez-moi l'information suivante...</i>
ETES-VOUS PRET ?	ARE YOU READY ?	<i>Je demande si le pilote est prêt pour exécuter une manœuvre</i>
EN FONCTION	ACCORDINGLY	<i>Pour ajouter une condition à une instruction</i>
J'ECOUTE	PASS YOUR MESSAGE	

FRANÇAIS	ANGLAIS	SIGNIFICATION
JE RÉPÈTE	I SAY AGAIN	<i>Je répète pour être plus clair ou pour insister.</i>
MAINTENEZ	MAINTAIN/HOLD	
NÉGATIF	NEGATIVE	<i>Non » ou « permission refusée » ou « cela n'est pas exact » ou « impossible ».</i>
OVER	OVER	<i>La transmission est terminée et j'attends une réponse.</i>
PARLEZ PLUS LENTEMENT	SPEAK SLOWER	<i>Réduisez votre cadence d'élocution.</i>
PASSANT	PASSING	<i>Pour un niveau, altitude, hauteur ou une radiale.</i>
PASSANT	CROSSING	<i>Pour une balise, un point significatif.</i>
POUVEZ-VOUS ?	ARE YOU ABLE TO?	<i>Demande préalable à une manœuvre hors procédure normale</i>
RAPPELEZ	REPORT	<i>Communiquez avec moi quand vous serez dans la situation suivante...</i>
RÉAUTORISÉ	RE-CLEARED	<i>Une modification a été apportée à votre dernière autorisation et cette nouvelle autorisation annule et remplace tout ou partie de la précédente.</i>
REPÉTEZ	SAY AGAIN	<i>Je demande de répéter</i>
RÉPONDEZ	OVER	<i>Ma transmission est terminée et j'attends une réponse de vous.</i>
ROGER	ROGER	<i>J'ai reçu en entier votre dernière transmission.</i>

FRANÇAIS	ANGLAIS	SIGNIFICATION
STABLE	STEADY	<i>Pour un cap.</i>
STABLE	LEVELLED	<i>Pour un niveau, altitude, hauteur.</i>
TERMINÉ	OUT	<i>Cet échange de messages est terminé et je n'attends pas de réponse.</i>
VEILLEZ	MONITOR	<i>Écoutez sur (fréquence).</i>
VÉRIFIEZ	CHECK	<i>Vérifiez système ou procédure.</i>
WILCO	WILCO	<i>Votre message a été compris et sera exécuté. (Abréviation de l'anglais « will comply ».)</i>

ENONCIATION DE CERTAINES ABREVIATIONS

A B C se prononce Alpha Bravo Charlie.

A_B_C se prononce A B C.

ABREVIATION	FRANCAIS	ANGLAIS
ACC	A_C_C	A_C_C
AFIS	A_FIS	A_FIS
APP	Approche	<i>Approach</i>
ATFM	A_T_F_M	A_T_F_M
ATIS	A_TIS	A_TIS
AWY	Prononciation anglaise	<i>AIRWAY</i>
BKN	Prononciation anglaise	<i><u>BROKEN</u></i>
CAVOK	CAV_O_Kay	CAV_O_Kay
Cb	Ci Bi / Cumulonimbus / Cunimb	C_B
CCR	C_C_R	

ABREVIATION	FRANCAIS	ANGLAIS
CBA	C_B_A	<i>C_B_A</i>
CTOT	C TOT / C T O T	<i>C T O T / C T O T</i>
CTR	C_T_R	<i>C_T_R</i>
CPDLC	C_P_D_L_C	<i>C_P_D_L_C</i>
DME	D_M_E	<i>D_M_E</i>
ELT	Prononciation anglaise	<i>E_L_T</i>
FEW	Prononciation anglaise	<i>FEW</i>
FIR	FIR	
GNSS	G_N_S_S	<i>G_N_S_S</i>
HAP	H_A_P	<i>EXPECTED APPROACH TIME</i>
HF	H_F	<i>H_F</i>
HPMA	H_P_M_A	<i>H_P_M_A</i>
IFR	I_F_R	<i>I_F_R</i>
ILS	I_L_S	<i>I_L_S</i>
IMC	I_M_C	<i>I_M_C</i>
INS GNSS	I_N_S_G_N_S_S	<i>I_N_S_G_N_S_S</i>
LNAV	L_NAV	<i>L_NAV</i>
LVP	L_V_P	<i>L_V_P</i>
MSAW	Prononciation anglaise	<i>M SAW</i>
NDB	N_D_B	<i>N_D_B</i>
NM	Nautiques	<i>Miles</i>
NOTAM	NOTAM	<i>NOTAM</i>
OVC	OVERCAST	<i>OVERCAST</i>
PAR	P_A_R	<i>P_A_R</i>
POB	P_O_B	<i>P_O_B</i>
QFE	QFE	<i>QFE</i>
QNH	QNH	<i>QNH</i>
RVR	R_V_R	<i>R_V_R</i>
RVSM	R_V_S_M	<i>R_V_S_M</i>
SAR	SAR	<i>SAR</i>

ABREVIATION	FRANCAIS	ANGLAIS
SBAS	S_BAS	<i>S_BAS</i>
SCT	SCATTERED	<i>SCATTERED</i>
SIV	S_I_V	
SKC	SKY CLEAR	<i>SKY CLEAR</i>
SNOWTAM	SNOWTAM	<i>SNOWTAM</i>
SSR	S_S_R	<i>S_S_R</i>
TACAN	TACAN	<i>TACAN</i>
TCAS	Prononciation anglaise	<i>T_CAS</i>
TMA	T_M_A	<i>T_M_A</i>
TSA	T_S_A	<i>T_S_A</i>
TWR	TOUR	<i>TOWER</i>
UHF	U_H_F	<i>U_H_F</i>
UIR	U_I_R	<i>U_I_R</i>
UIC	U_I_C	<i>U_I_C</i>
UTC	U_T_C	<i>U_T_C</i>
VFR	V_F_R	<i>V_F_R</i>
VHF	V_H_F	<i>V_H_F</i>
VMC	V_M_C	<i>V_M_C</i>
VNAV	V_NAV	<i>V_NAV</i>
VOR	V_O_R	<i>V_O_R</i>
Z	ZULU	<i>ZULU</i>

TITRE II

PRINCIPES GENERAUX

Les procédures décrites au présent chapitre sont applicables par les prestataires de services et les usagers de la circulation aérienne militaire. Elles complètent, pour les besoins spécifiques de la CAM, les dispositions du règlement européen et suppléments nationaux n°923/2012 modifié (« SERA »).

Elles reprennent en partie les dispositions des stanag 3817 - *Phraséologie standard de radiotéléphonie à utiliser pour le contrôle de la circulation aérienne* et 7012 – *Procédures radiotéléphoniques minimales au départ d'un aérodrome*.

Ces procédures sont conformes chaque fois que possible aux dispositions du Volume II de l'Annexe 10 et du DOC 4444 de l'OACI. Les manuels de radiotéléphonie de l'OACI (Doc 9432) et de formation à la phraséologie de la DGAC donnent des exemples d'application de ces expressions conventionnelles.

Des expressions applicables à certaines procédures sont décrites dans des documents particuliers. C'est le cas notamment :

- pour la Marine Nationale : APP2 - VOL1 (Domaine aéronautique) et APP1 (Domaine tactique) ;
- pour la Direction Générale de l'Armement : consignes spécifiques permanentes.

II.1 PRINCIPES DE BASE

II.1.1 Procédure

Les pilotes et le personnel au sol doivent respecter les procédures de radiotéléphonie et utiliser les expressions conventionnelles lorsque celle-ci existent et sont décrites dans le présent document.

Dans le cas d'une formation ou patrouille, le pilote leader doit annoncer le nombre et type d'aéronefs lors du premier contact radio avec un organisme de la circulation aérienne.

Des communications entre pilotes peuvent avoir lieu sur la fréquence d'un organisme de la circulation aérienne après accord du contrôleur ou sur demande de celui-ci.

Lorsqu'un contrôleur ou un pilote communique par voix, la réponse doit se faire par voix. Lorsqu'un contrôleur ou un pilote communique par liaison de données, la réponse doit se faire par liaison de données.

II.1.2 Langues utilisées

Dans les espaces aériens exploités par l'administration française, les langues utilisées sont la langue française et la langue anglaise.

Les échanges radiotéléphoniques en circulation aérienne militaire se font en langue anglaise. Le passage en langue française est autorisé lorsque le pilote ou le contrôleur estime que la sécurité des vols est engagée ou sur demande du pilote.

II.1.3 Temps utilisés

Le contrôleur utilise l'impératif présent, le futur pouvant être utilisé dans certains cas.

Le pilote utilise :

- a) en français le présent de l'indicatif, à la première personne du singulier ou du pluriel ;
- b) en anglais, le présent simple ou la forme progressive abrégée (forme en ING) ou le futur dans certains cas.

En règle générale, les pronoms personnels ne sont pas utilisés.

Par commodité, dans ce document, les verbes ne sont conjugués qu'à la première personne du singulier du présent de l'indicatif, en français (présent simple en anglais).

II.1.4 Maintien de l'écoute

Si les règles de l'air applicables à l'intérieur de l'espace dans lequel il évolue imposent l'écoute permanente, un pilote ne peut quitter, même momentanément, l'écoute sans avoir obtenu l'accord du contrôleur.

Si l'écoute permanente n'est pas exigée et s'il a échangé des communications avec le contrôleur, un pilote ne peut quitter l'écoute qu'après en avoir informé le contrôleur.

II.2 TECHNIQUES DE TRANSMISSION

Afin d'assurer la bonne compréhension des messages émis, les principes suivant doivent être respectés :

- a) vérifier et respecter la portée opérationnelle de la fréquence à contacter ;
- b) avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre pour éviter toute interférence avec une autre station ;
- c) sauf indication contraire, chaque message commence par « indicatif de l'appelé, indicatif de l'appelant » ;
- d) formuler des messages brefs et concis ;
- e) prononcer chaque mot clairement et distinctement ;
- f) maintenir une cadence régulière et adaptée au contexte, et si besoin réduire la cadence d'élocution ;
- g) maintenir le ton et la voix à un niveau constant.
- h) sauf pour des raisons de sécurité immédiate, aucun message n'est transmis à un pilote pendant le décollage, la dernière partie de l'approche finale et le roulage à l'atterrissage tant que la vitesse n'est pas contrôlée.

II.3 ORDRE DE PRIORITE DES MESSAGES

II.3.1 Priorités

Les messages doivent être transmis selon l'ordre de priorité suivant :

- a) message de détresse ;

- b) message d'urgence ;
- c) message du contrôle de la circulation aérienne ;
- d) message d'information de vol ;
- e) message entre exploitants d'aéronefs et pilotes.

II.3.2 Messages de détresse

Quelle que soit la langue utilisée, les messages de détresse sont précédés de l'expression **MAYDAY. MAYDAY est répété de préférence 3 fois et suivi si possible :**

- a) du nom de la station à laquelle est adressé le message ;
- b) de l'indicatif d'appel de l'aéronef ;
- c) de la nature du cas de détresse ;
- d) de la position, le niveau et le cap ;
- e) des intentions du commandant de bord.

La fréquence à utiliser est 121.5.MHz ou 243 MHz ou toute autre fréquence jugée opportune.

La station au sol à laquelle s'adresse le commandant de bord d'un aéronef en détresse :

- f) accuse immédiatement réception : **MAYDAY ROGER / MAYDAY ROGER.**

Le pilote de l'aéronef en détresse peut imposer le silence : **ARRETEZ TOUTES TRANSMISSIONS MAYDAY / STOP TRANSMITTING MAYDAY.**

- g) prend la direction des communications ou en transfère la responsabilité de façon précise et claire en avisant le pilote de l'aéronef en détresse en cas de transfert ;
- h) prend immédiatement des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient transmis, le cas échéant :
 - 1) au CCS concerné ;
 - 2) à l'organisme de la circulation aérienne intéressé ;
 - 3) à l'exploitant d'aéronef, dans la mesure du possible.
- i) demande, s'il y a lieu, aux autres stations au sol de ne pas transférer, sauf nécessité absolue, de trafic sur la fréquence utilisée pour la communication de détresse ;

Les communications de détresse ont une priorité absolue sur toutes les autres communications.

Les stations qui en ont connaissance s'abstiennent d'émettre sur la fréquence utilisée sauf si :

- j) l'état de détresse est annulé ou les communications de détresse ont cessé ;
- k) tout le trafic de détresse a été transféré sur d'autres fréquences ;
- l) la station qui dirige les communications en donne l'autorisation ;
- m) elles prêtent elles-mêmes assistance.

Toute station qui a connaissance d'un trafic de détresse et qui ne peut pas elle-même porter secours à l'aéronef en détresse continue néanmoins d'écouter les communications jusqu'à ce qu'elle ait la certitude qu'un secours est assuré.

Message de fin de détresse : **TRAFIC DE DETRESSE TERMINE / DISTRESS TRAFFIC TERMINATED.**

II.3.3 Messages d'urgence

Quelle que soit la langue utilisée, les messages d'urgence sont précédés de l'expression **PANNE PANNE / PAN PAN** répétée de préférence 3 fois et suivie si possible de :

- a) du nom de la station à laquelle est adressé le message ;
- b) de l'indicatif d'appel de l'aéronef ;
- c) de la nature du cas de d'urgence ;
- d) de la position, le niveau et le cap ;
- e) des intentions du commandant de bord ;
- f) de tous autres renseignements utiles ;
- g) de la station au sol à laquelle s'adresse le commandant de bord d'un aéronef en situation d'urgence.

La station au sol à laquelle s'adresse le commandant de bord d'un aéronef en situation d'urgence :

- h) accuse immédiatement réception : **PANNE PANNE ROGER / PAN PAN ROGER ;**
- i) prend la direction des communications ou en transfère la responsabilité de façon précise et claire en avisant le pilote de l'aéronef en détresse en cas de transfert ;
- j) prend immédiatement des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient transmis :
 - 1) au CCS concerné ;
 - 2) à l'organisme de la circulation aérienne intéressé ;
 - 3) à l'exploitant d'aéronef, dans la mesure du possible.
- k) demande, s'il y a lieu, aux autres stations au sol de ne pas transférer, sauf nécessité absolue, de trafic sur la fréquence utilisée pour la communication de d'urgence ;
- l) les communications d'urgence ont priorité sur toutes les autres communications à l'exception des communications de détresse. Toutes les stations prennent soin de ne pas brouiller la transmission des messages d'urgence ;
- m) pour les messages de transport sanitaire les messages de détresse sont précédés de l'expression **PANNE PANNE MEDICAL / PAN PAN MEDICAL**. Un message annonçant un transport sanitaire comprend le signal radiotéléphonique d'urgence **PANNE PANNE MEDICAL/PAN PAN MEDICAL**, prononcé dans toutes les

- n) langues comme les mots français « PANNE PANNE MEDICAL », répété de préférence trois fois ; puis, dans l'ordre :
- 1) le nom de la station à laquelle le message est adressé ;
 - 2) l'indicatif d'appel ou tout autre moyen reconnu d'identification des transports sanitaires ;
 - 3) la position des transports sanitaires ;
 - 4) les nombre et type de transport sanitaire ;
 - 5) la durée estimée du déplacement ou heures estimées de départ et d'arrivée, selon le cas ;
 - 6) tout autre renseignement tel que le niveau de vol, les fréquences veillées, les langues utilisées, les modes et codes transpondeur de bord radar secondaire.

II.3.4 Messages de la circulation aérienne

Il s'agit de messages :

- a) de clairance ;
- b) de régulation de trafic ;
- c) de compte rendu de position ;
- d) relatifs à la mission en cours.

II.3.5 Messages d'information de vol

Messages relatifs à la fourniture du service d'information de vol.

II.3.6 Messages entre exploitants d'aéronefs et pilotes

Messages concernant l'exploitation de l'aéronef.

II.3.7 Messages de notification d'événement ATM

Pour notifier un événement ATM, le pilote dispose des trois choix suivants sur son formulaire de compte-rendu « ASR » (Air traffic Safety event Report) : AIRPROX - PROCEDURE – INSTALLATIONS :

- a) « AIRPROX » : (Indicatif) DEPOSE AIRPROX ;
(*callsign*) **FILING AIRPROX** ;
- b) Date et heure (UTC) de l'événement ;
- c) Position Cap et route ;

Concernant l'aéronef de référence (plaignant):

- d) vitesse vraie ;
- e) niveau et calage altimétrique ;
- f) aéronef en montée ou en descente (palier, montée ou descente) ;

g) manœuvres d'évitement : OUI ou NON.

Concernant l'autre aéronef :

h) type et Indicatif d'appel / immatriculation (*si connus*) ;

i) description de l'aéronef (nombre de moteurs, ailes, marques, couleurs, autres renseignements) ;

j) aéronef en montée ou en descente (palier, montée ou descente) ;

k) manœuvres d'évitement : OUI ou NON.

Valeurs estimées de séparation :

l) séparation horizontale minimale ;

m) séparation verticale minimale.

Renseignements complémentaires :

o) aéroport de premier atterrissage/destination ;

p) « PROCEDURE » ou « INSTALLATIONS »

II.4 TRANSMISSION DES LETTRES

LETTRE	MOT	PRONONCIATION
A	Alpha	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRA VO</u>
C	Charlie	<u>CHAR LI</u>
D	Delta	<u>DEL</u> TAH
E	Echo	<u>ÈK</u> O
F	Foxtrot	<u>FOX</u> TROTT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TÈLL</u>
I	India	<u>IN</u> DI AH
J	Juliet	<u>DJOU LI ÈTT</u>
K	Kilo	<u>KI</u> LO
L	Lima	<u>LI</u> MAH
M	Mike	<u>MAÏK</u>
N	November	NO <u>VÈMM BER</u>
O	Oscar	<u>OSS</u> KAR
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KÉ <u>BÈK</u>
R	Roméo	<u>RO</u> MI O
S	Sierra	SEE <u>ÈR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NI FORM ou <u>OU</u> NI FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAR
W	Whiskey	<u>OUISS</u> KI
X	X-ray	<u>ÈKSS</u> <u>RÉ</u>
Y	Yankee	<u>YANG</u> KI
Z	Zulu	<u>ZOU</u> LOU

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 : MONTELMAR / MONTELMAR.

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

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.

II.5 TRANSMISSION DES CHIFFRES ET DES NOMBRES

II.5.1 Règle générale

Un nombre est transmis par énonciation de chacun des chiffres qui le composent.

CHIFFRE OU NOMBRE	PRONONCIATION
0	ZIRO / ZÉRO
1	OUANN / UNITÉ
2	TOU / DEUX
3	TRI / TROIS
4	FO-eur / QUATRE
5	FA-ÏF / CINQ
6	SIKS / SIX
7	SÉV'N / SEPT
8	EÏT / HUIT
9	NAÏ-neu / NEUF
10	TÉEN / DIX
Décimal	DÉ-SI-MAL / DÉCIMALE
100	HUN-dred / CENT
1000	TAOU-ZEND / MILLE

Exemple : QNH : 976 neuf sept six ; *QNH : 9 7 6 nine seven six*

Cependant en langue française, un nombre peut être transmis comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres. Mais, dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante et/ou en cas d'ambiguïté, la règle générale s'applique.

II.5.2 Prononciation des nombres en fonction de l'élément à transmettre

Exemples :

ELEMENT	FRANCAIS	ANGLAIS
Fréquences	<p><u>Fréquences VHF:</u> <i>Les trois premiers chiffres sont énoncés suivi de « décimale/decimal » et des trois derniers chiffres. Lorsque les deux derniers sont des zéros, ils peuvent être omis.</i> <i>En français, le mot décimal peut être omis.</i> Fréquence 134.055 25 kHz (5 chiffres) : cent trente-quatre zéro cinquante cinq Fréquence 134.050 cent trente-quatre décimal zéro cinquante Fréquence 134.500 cent trente-quatre cinq</p> <p><u>Fréquences UHF :</u> ANNONCE DU MOT UNIFORM/UNIFORM FREQUENCY PUIS <i>les trois premiers chiffres sont énoncés suivi de « décimale » et des deux chiffres suivants.</i> <i>Si aucune confusion n'est possible « uniform », « uniform frequency » et décimale peuvent être omis. De même si le cinquième chiffre est un zéro, celui-ci peut être omis. S'il n'y a aucune ambiguïté le mot décimal peut être omis.</i></p> <p>257.800 : deux cent cinquante-sept (décimale) huit</p>	<p><i>one three four decimal zero five five</i></p> <p><i>one three four decimal zero five zero</i> <i>one three four zero five</i> <i>one three four decimal five</i></p> <p><i>Two five seven decimal eight</i></p>
Altitude ou Hauteur	<p>150 pieds : cent cinquante pieds 455 pieds : quatre cent cinquante-cinq pieds 3500 pieds : trois mille cinq cents pieds 12000 pieds : douze mille pieds 10000 pieds : dix mille pieds</p>	<p><u>1 5 0</u> feet : <i>one five zero feet</i> <u>4 5 5</u> feet : <i>four five five feet</i> 3500 feet: <i>three thousand five hundred feet</i> <u>1 2 000</u> feet: <i>one two thousand feet</i> 10000 feet: <i>ten thousand feet</i></p>
Calage altimétrique	<p>QNH 1022 : mille vingt-deux QNH 1000 : mille Mentionner l'unité est facultatif.</p>	<p>QNH <u>1 0 2 2</u> : <i>one zero two two</i> QNH 1000: <i>one thousand</i></p>
Cap absolu	<p>cap 180 : cent quatre vingt cap 100 : cent cap 060 : zéro six zéro points cardinaux : nord ; sud ; est ; ouest</p>	<p>heading <u>1 8 0</u> : <i>one eight zero</i> heading <u>1 0 0</u> : <i>one zero zero</i> heading <u>0 6 0</u>: <i>zero six zero</i> cardinal point: <i>north; south; east; west</i></p>

*le chiffre des heures peut être omis si aucune ambiguïté n'est possible.

ELEMENT	FRANCAIS	ANGLAIS
Cap relatif	tournez à droite 15 (quinze) degrés tournez à droite 10 (dix) degrés	turn right <u>1</u> <u>5</u> degrees : <i>one five</i> turn right <u>1</u> <u>0</u> degrees : <i>one zero</i>
Code horaire	trafic 11 heures : onze heures trafic 12 heures : douze heures /midi trafic 1 heure : une heure	traffic 11 o'clock : <i>eleven o'clock</i> traffic 12 o'clock : <i>twelve o'clock</i> traffic 1 o'clock : <i>one o'clock</i>
Code transpondeur	transpondeur <u>32</u> <u>54</u> : trente-deux, cinquante quatre	squawk <u>3</u> <u>2</u> <u>5</u> <u>4</u> : <i>three two five four</i>
Distance	45 NM : quarante-cinq 850 mètres : huit cent cinquante 100 m : cent 1000 m : mille 3500 m : trois mille cinq cents	<u>4</u> <u>5</u> NM : <i>four five</i> <u>8</u> <u>5</u> <u>0</u> metres : <i>eight five zero</i> 1 0 0 m : <i>one hundred</i> 1 0 0 0 m : <i>one thousand</i> 3 5 0 0 m : <i>tree thousand five hundred</i>
Heure*	10h55 : cinquante-cinq ou dix cinquante-cinq	<u>1</u> <u>0</u> h <u>5</u> <u>5</u> : <i>five five</i> ou <i>one zero five five</i>
Niveau de vol	niveau 100 : cent niveau 180 : cent quatre vingt niveau 240 : deux cent quarante niveau 60 : soixante	level 100 : <i>one hundred</i> level <u>1</u> <u>8</u> <u>0</u> : <i>one eight zero</i> level <u>2</u> <u>4</u> <u>0</u> : <i>two four zero</i> level <u>6</u> <u>0</u> : <i>six zero</i>
Piste	piste 15 : quinze piste <u>0</u> <u>5</u> : zéro cinq	runway <u>1</u> <u>5</u> : <i>one five</i> runway <u>0</u> <u>5</u> : <i>zero five</i>
Radiale	radiale 182 : cent quatre-vingt-deux	radial <u>1</u> <u>8</u> <u>2</u> : <i>one eight two</i>
Température	0°C : zéro (unité) 18°C : dix-huit - 15°C : moins quinze	0°C : <i>zero (unit)</i> <u>1</u> <u>8</u> °C : <i>one eight</i> - <u>1</u> <u>5</u> °C : <i>minus one five</i>
Vent	180/10 : cent quatre vingts degrés, dix Nœuds	<u>1</u> <u>8</u> <u>0</u> / <u>1</u> <u>0</u> : <i>one eight zero degrees, one zero Knots</i>
Vitesse	vitesse 250 nœuds : deux cent cinquante vitesse 200 nœuds : deux cents Mach 0. 8 4 : zéro point quatre-vingt-quatre / zéro quatre-vingt-quatre de mach Mach 1. 0 5 : un point zéro cinq	speed <u>2</u> <u>5</u> <u>0</u> knots : <i>two five zero</i> speed 200 knots : <i>two hundred</i> Mach <u>0</u> . <u>8</u> <u>4</u> : <i>Mach(zero) point height four</i> Mach <u>1</u> . <u>0</u> <u>5</u> : <i>one point zero five</i>
Vitesse verticale	taux 1500 pieds/min : mille cinq cents	rate 1500 feet/min : <i>one thousand five hundred</i>

I.6 INDICATIFS D'APPEL

II.6.1 Indicateurs d'appel des stations aéronautiques

Organisme	Suffixe d'appel	
	Français	Anglais
Centre de contrôle en route (de zone) CDC, CMCC	CONTROLE	<i>CONTROL</i>
Radar (en général)	RADAR	<i>RADAR</i>
Contrôle d'approche arrivées (RECUEIL)	ARRIVEE	<i>ARRIVAL</i>
Contrôle d'approche départs (MONTEE)	DEPART	<i>DEPARTURE</i>
Contrôle d'approche	APPROCHE	<i>APPROACH</i>
Contrôle d'aérodrome	TOUR	<i>TOWER</i>
Contrôle des mouvements au sol	SOL	<i>GROUND</i>
Contrôle régional/CCT/CCI	CONTROLE	<i>CONTROL</i>
Radar d'approche de précision	PRECISION	<i>PRECISION</i>
Station radiogoniométrique	GONIO	<i>HOMER</i>
Service d'information	INFORMATION/INFO	<i>INFORMATION</i>
Aire de trafic ou parking	TRAFIC ou PARKING	<i>APRON</i>
Opérations exploitant	OPERATIONS	<i>DISPATCH</i>
Centre de contrôle tactique (CDCM, SDA, organismes avancé et/ou mobile, terrestre ou embarqué)	Néant	<i>Néant</i>
CCER	ESSAIS	<i>TEST</i>
CCMAR	CONTROLE	<i>CONTROL</i>
Porte-aéronefs	AVIA, RECUEIL, FORME, FINALE	<i>DEPART, PLATE- RADAR, APPROACH, RADAR, FINAL</i>

Les stations au sol sont identifiées :

- par le nom de l'emplacement géographique ;
- un suffixe indiquant l'organisme ou le service rendu.

Le nom de l'emplacement et/ou le suffixe de la station peuvent être omis dès lors qu'une communication bilatérale directe satisfaisante a été établie et que l'intervalle entre les communications n'induit aucune ambiguïté d'identification, sauf dans le cadre du service d'information de vol où le suffixe « info » n'est jamais omis.

II.6.2 Indicateurs d'appel des aéronefs

Au premier contact radio entre un pilote et un contrôleur, l'indicateur complet de l'aéronef est utilisé.

- a) caractères correspondant aux marques d'immatriculation de l'aéronef.
exemple : **F-MJCD**
- b) indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi des marques d'immatriculation de l'aéronef.
exemple : **AIRLEC FGGVG**
- c) indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi de l'identification du vol.
exemple : **FAF 5008**
- d) code opérationnel suivi d'un nombre ou de lettres.
exemple : **LASCAR BLANC, CORIK GOLF, MARAUD 17**
- e) nom du constructeur ou du modèle de l'aéronef suivi des marques d'immatriculation de l'aéronef.
exemple : **Airbus FGGVZ**

Dès lors qu'une communication bilatérale directe satisfaisante est établie et qu'il n'existe pas de confusion possible avec l'indicateur d'appel d'un autre aéronef, le contrôleur peut utiliser l'indicateur d'appel abrégé de l'aéronef. Le pilote peut alors l'utiliser à son tour :

- a) le premier et au moins les deux derniers caractères des marques d'immatriculation de l'aéronef **F-CD** ;
- b) **AIRLEC VG** ;
- c) **5008** ;
- d) **BLANC, GOLF, 17** ;
- e) **Airbus VZ**.

NB : lors du 1er contact avec la tour de contrôle d'aérodrome ou l'organisme de contrôle d'approche, à l'arrivée ou au départ, un aéronef classé dans la catégorie gros porteur doit spécifier « **GROS PORTEUR / HEAVY** » immédiatement après son indicatif d'appel.

II.6.3 Appel général

Lorsqu'une station au sol désire transmettre des renseignements à tous, elle doit faire précéder le message de l'appel « **À TOUTES LES STATIONS/ALL STATIONS** ».

Lorsqu'un aéronef désire transmettre des renseignements aux aéronefs se trouvant dans le voisinage, il doit faire précéder le message de l'appel « **À TOUTES LES STATIONS/ALL STATIONS** ».

Aucune réponse à ces appels généraux n'est attendue, à moins qu'il ne soit ensuite demandé à chaque station d'accuser réception.

II.6.4 Changement d'indicatif

Pour des besoins de sécurité et de compréhension, le contrôleur peut demander temporairement un changement d'indicatif.

CHANGEZ VOTRE INDICATIF D'APPEL POUR (nouvel indicatif d'appel) [JUSQU'À NOUVEL AVIS] ;

CHANGE YOUR CALL SIGN TO (new call sign) [UNTIL FURTHER ADVICE] ;

REPRENEZ INDICATIF D'APPEL INDIQUÉ DANS VOTRE PLAN DE VOL (indicatif d'appel) [AU PASSAGE DE (point significatif)] ;

REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (call sign) [AT (significant point)] ;

II.6.5 Indicatifs des agents d'exploitation

Les indicatifs des agents d'exploitation, qui se déplacent à bord de véhicule ou à pieds, sont constitués d'un nom de code éventuellement suivi d'une couleur, d'une série de lettres ou de chiffres.

II.7 COLLATIONNEMENT ET ACCUSE RECEPTION

Le collationnement consiste à répéter tout ou partie d'un message afin que le contrôleur ou le pilote à l'origine de ce message vérifie qu'il a été correctement reçu.

II.7.1 Collationnement par un pilote

Un pilote collationne les clairances. Les éléments suivants d'une clairance sont collationnés par le pilote :

- a) fréquence ;
- b) code transpondeur ;
- c) calage altimétrique ;
- d) route ATS ;
- e) niveau ;
- f) cap ;
- g) vitesse ;
- h) taux d'évolution dans le plan vertical ;
- i) indicatif du SID ou de la STAR ou toute autre procédure ;
- j) maintien de position sur une voie de circulation ;
- k) heure d'approche prévue ;
- l) toute clairance relative à l'utilisation de la piste ;
- m) informations conditionnant une clairance ;
- n) une heure calculée de décollage (CTOT) ;

- o) lorsque le contrôleur utilise, dans le cadre du service d'information de vol, l'expression « **ALERTE RELIEF/TERRAIN ALERT** » cette expression est collationnée ;
- p) ordres particuliers à la conduite d'une mission ou d'une opération aérienne.

II.7.2 Collationnement par un contrôleur

Lorsqu'un contrôleur fournit les services de la circulation aérienne à l'aide d'un moyen de surveillance ATS, il a l'initiative de collationner les éléments contenus dans le message du pilote sur lesquels il s'appuie pour délivrer une clairance.

Sans moyens de surveillance ATS, il collationne les comptes rendus de position et autres messages de progression de vol qu'il reçoit.

II.7.3 Collationnement par un agent d'exploitation (véhicule)

Les éléments suivants sont répétés par l'agent d'exploitation :

- a) piste ;
- b) identification ;
- c) maintien avant piste ;
- d) la voie de circulation donnant accès à la piste ;
- e) traversée ;
- f) remontée.

Autres éléments sur demande du contrôleur.

II.7.4 Erreurs de collationnement

Si le collationnement d'une clairance par un pilote est incorrect, le contrôleur utilise l'expression **NEGATIF/NEGATIVE** et répète les éléments incompris.

II.7.5 Accusé réception

Toutes les stations doivent accuser réception des messages ne nécessitant pas un collationnement. Cet accusé réception comprend l'indicatif de la station (aéronef ou organisme) suivi du mot « **ROGER/ROGER** » en français comme en anglais ou l'indicatif seul. Un pilote n'accuse pas réception d'un message qui se termine par l'expression « **BREAK BREAK/BREAK BREAK** ».

II.7.6 Autorisations conditionnelles

Les mentions conditionnelles comme « **DERRIERE L'AVION QUI ATTERRIT/BEHIND LANDING AIRCRAFT** » ou « **APRES L'AVION AU DEPART/AFTER DEPARTING AIRCRAFT** », ne sont pas utilisées pour les mouvements concernant la ou les pistes en service, sauf lorsque le contrôleur et le pilote intéressés peuvent voir l'avion ou le véhicule en question. L'aéronef ou le véhicule causant la condition établie dans l'autorisation délivrée sera le premier aéronef ou véhicule à passer devant l'autre aéronef concerné. Dans tous les cas, une autorisation conditionnelle sera délivrée et comprendra, dans l'ordre, les éléments suivants :

- a) indicatif d'appel ;
- b) condition ;
- c) autorisation ;
- d) bref rappel de la condition.

L'aéronef auquel est adressé un message comprenant une condition devra collationner l'instruction délivrée et sa condition.

II.7.7 Autorisation suite à une coordination

Lorsque une autorisation est délivrée suite à une coordination et que celle-ci est valable jusqu'à l'obtention d'une nouvelle autorisation, le contrôleur utilise l'expression « **POUR COORDINATION/DUE TO COORDINATION** » suivie de l'autorisation.

II.8 QUALITE DES TRANSMISSIONS

II.8.1 Echelle de compréhension

Valeur Signification	Signification
1	Illisible / Unreadable
2	Lisible par instant / Readable now and then-Garbled
3	Difficilement lisible / Readable but with difficulty
4	Lisible / Readable
5	Parfaitement lisible / Perfectly readable

Pour indiquer le niveau de compréhension, une station pourra utiliser ou un chiffre de 1 à 5 ou sa signification :

JE VOUS REÇOIS [(1 à 5)] ou (ILLISIBLE/.../.../.../PARFAITEMENT LISIBLE)].
READING YOU [(1 to 5) or (UNREADABLE/.../.../.../PERFECTLY READABLE)].

La force du signal peut être qualifiée par les termes « faible/weak », « fort/loud ».

II.8.2 Doute sur l'identité

Quand une station A n'a pu identifier l'appelant B, elle utilisera ;

« STATION APPELANT [indicatif station A] [REPETEZ VOTRE INDICATIF] » / « STATION CALLING [station A] [SAY AGAIN YOUR CALLSIGN] »

pour désigner celui-ci dans les messages suivants jusqu'à ce que l'identification soit effective.

II.8.3 Essai radio

(indicatif station appelée A) (indicatif station appelant B), ESSAIRADIO (fréquence utilisée) ;

(station called A) (station calling B), RADIO CHECK (frequency used) ;
(indicatif station B), JE VOUS REÇOIS (chiffre ou...)
(callsign station B), READING YOU (number or ...).

Lorsqu'une station au sol émet des signaux d'essai ou de réglage, ces signaux ne doivent pas durer plus de 10 secondes et sont constitués par la transmission de chiffres.

II.9 CORRECTION ET REPETITION

A l'émission en cas d'erreur de transmission, le mot « **CORRECTION/CORRECTION** » est utilisé suivi de la version correcte.

A la réception s'il y a doute sur l'exactitude du message reçu, la répétition doit être demandée par l'expression « **REPETEZ/SAY AGAIN** ».

II.10 FIN DES COMMUNICATIONS

Les échanges radiotéléphoniques entre deux stations prennent fin :

- a) soit lorsque le pilote collationne correctement la fréquence lors du transfert de communication ;
- b) soit lorsque le pilote signale qu'il quitte la fréquence si le maintien des liaisons bilatérales n'est plus obligatoire ;
- c) soit à l'énoncé du terme « terminé/out » ;
- d) soit à l'énoncé du terme « au revoir ».

II.11 CLE DE LECTURE

Le symbole ➔ indique une communication d'un pilote.

Le symbole ☒ indique une communication d'un agent d'exploitation.

Le symbole ☞ indique une communication d'un organisme de la circulation aérienne.

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.

Les expressions en langue anglaise apparaissent en gras.

AT (number) METRES PER SECOND (or FEET PER MINUTE) [OR GREATER (or OR LESS)] ;

- a) **AT** en majuscule se prononce ;
- b) **(number)** en minuscule ne se prononce pas mais indique la nature de l'élément à transmettre ;
- c) **(or OR LESS)** entre parenthèses indique la nature et/ou d'un/des élément(s) à transmettre ;

- d) **[OR GREATER (or OR LESS)]** entre crochets indique que les éléments sont à transmettre si nécessaire ou dans certains cas ;
- e) dans tous les cas, la règle « minuscule/majuscule » s'applique.

Toutes les expressions conventionnelles sont utilisées conjointement avec les indicatifs d'appel (d'aéronef, de véhicule au sol, d'organisme du contrôle ou autre) appropriés. Toutefois, afin d'en faciliter la consultation, celles figurant ci-après présentent le texte d'un message complet sans indicatif d'appel. De plus, lorsque les circonstances sont différentes, les pilotes, le personnel des services de la CAM et les autres catégories de personnel au sol communiquent en langage clair, de façon aussi explicite et précise que possible.

Note : le terme « niveau » en minuscule est utilisé dans son acception générique et peut désigner un niveau de vol, une altitude ou une hauteur.

TITRE III

EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES SANS MOYEN DE SURVEILLANCE ATS

III.1 GENERALITES

La valeur du calage doit être transmise à la première mention d'une altitude ou hauteur faite à un aéronef, (QNH/QFE valeur). Dans les messages suivants, seule la mention du calage (QNH ou QFE) est transmise.

III.1.1 Expression de la position d'un aéronef dans le plan vertical

Pour exprimer un niveau de vol :

NIVEAU (ou NIVEAU DE VOL).
LEVEL (or FLIGHT LEVEL).

Pour exprimer une hauteur ou altitude :

(Nombre) PIEDS (QFE ou QNH).
(Number) FEET (QFE or QNH).

Pour maintenir/vérifier/confirmer un niveau :

🔊 MAINTENEZ/VÉRIFIEZ/CONFIRMEZ (niveau).
🔊 **MAINTAIN/CHECK/CONFIRM (level).**

Pour exprimer un changement de niveau :

➔ DEMANDE DESCENTE [À (heure)]- [niveau] ;
➔ **REQUEST DESCENT [AT (time)] - [(level)] ;**

🔊 MONTEZ/DESCENDEZ :
🔊 **CLIMB/DESCEND :**

- a) (niveau) ;
(level) ;
- b) POUR ATTEINDRE (niveau) À (ou AVANT) (heure ou point significatif) ;
TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant point) ;
- c) (niveau) RAPPELEZ LIBÉRANT (ou ATTEIGNANT, ou PASSANT) (niveau) ;
(level) REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING) (level) ;
- d) À (nombre) MÈTRES PAR SECONDE (ou PIEDS PAR MINUTE) [OU PLUS (ou OU MOINS)] ;
AT (number) METRES PER SECOND (or FEET PER MINUTE) [OR GREATER (or OR LESS)] ;

🔊 MONTEZ/DESCENDEZ (niveau) [INITIALEMENT] ;
🔊 **CLIMB/DESCEND (level) INITIALLY ;**

🔊 RAPPELEZ PASSANT (niveau) ;
🔊 **REPORT PASSING (level) ;**

🔊 AUGMENTEZ/DIMINUEZ TAUX DE MONTEE/DESCENTE ;
🔊 **INCREASE/REDUCE RATE OF CLIMB/DESCENT;**

🔊 EXPÉDIEZ LA MONTÉE (ou DESCENTE) [À TRAVERS (niveau)].
🔊 **EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)].**

Pour une montée/descente en utilisant les performances max de l'avion, hors évitement après demande ou accord du pilote :

☞ **AUTORISÉ MONTÉE/DESCENTE OPERATIONNELLE.**

☞ **CLEARED OPERATIONNAL CLIMB/DESCENT.**

Pour une montée/descente d'urgence :

➔ **DESCENTE D'URGENCE (intentions) ;**

➔ **EMERGENCY DESCENT (intentions) ;**

☞ **À TOUS LES AÉRONEFS DANS LE VOISINAGE DE [ou À] (point significatif ou lieu), DESCENTE D'URGENCE EN COURS DU (niveau) (suivi, au besoin, d'instructions ou d'autorisations précises, de renseignements sur le trafic, etc.).**

☞ **ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [or AT] (significant point or location) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.).**

Pour une montée/descente en régime économique :

☞ **AUTORISÉ MONTÉE/DESCENTE RÉGIME ÉCONOMIQUE.**

☞ **CLEARED ECONOMICAL CLIMB/DESCENT.**

Pour un transfert perdant, lorsque l'instruction ne peut être transmise par le contrôleur perdant :

☞ **DEMANDEZ CHANGEMENT DE NIVEAU (ou DE NIVEAU DE VOL ou D'ALTITUDE ou DE HAUTEUR) À (nom de l'organisme) [À (heure ou point significatif)] ;**

☞ **REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE or HEIGHT) CHANGE FROM (name of unit) [AT (time or significant point)] ;**

☞ **STOPPEZ MONTÉE (ou DESCENTE) (niveau) ;**

☞ **STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level) ;**

☞ **REPRENEZ LA DESCENTE/MONTÉE ;**

☞ **RESUME DESCENT/CLIMB ;**

☞ **QUAND VOUS ÊTES PRÊT, MONTEZ (ou DESCENDEZ) (niveau) ;**

☞ **WHEN READY, CLIMB (or DESCEND) (level) ;**

☞ **CONTINUEZ/POURSUIVEZ MONTÉE (ou DESCENTE) (niveau) ;**

☞ **CONTINUE CLIMB (or DESCEND) (niveau) ;**

☞ **PRÉVOYEZ MONTÉE (ou DESCENTE) À (heure ou point significatif) ;**

☞ **EXPECT CLIMB (or DESCEND) AT (time or significant point) ;**

☞ **APRÈS PASSAGE (point significatif) MONTEZ (ou DESCENDEZ) ;**

☞ **AFTER PASSING (significant point) CLIMB (or DESCEND) ;**

☞ **À (heure ou point significatif) MONTEZ (ou DESCENDEZ).**

☞ **AT (time or significant point) CLIMB (or DESCEND).**

Pour indiquer que l'aéronef doit monter ou descendre en assurant sa séparation et en restant en VMC :

- ☞ ASSUREZ VOTRE SÉPARATION EN VMC PLUS HAUT QUE (ou PLUS BAS QUE, ou) (niveau).
- ☞ **MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or) (level).**

Pour une manœuvre suite à un RA de l'ACAS :

- ➔ MONTÉE/DESCENTE TCAS TERMINÉE, DE RETOUR (niveau) ;
- ➔ **TCAS CLIMB/DESCENT COMPLETED, (level) RESUMED ;**
- ➔ CONFLIT TERMINÉ, REVENONS À (autorisation en vigueur) ;
- ➔ **CLEAR OF CONFLICT, (assigned clearance) RESUMED ;**

III.1.2 Expression de la position d'un aéronef dans le plan horizontal

- ☞ AUTORISÉ (ou PROCÉDEZ) JUSQU'À (point significatif) ;
- ☞ **CLEARED (or PROCEED) TO (significant point);**
- ☞ PROCHAIN COMPTE RENDU À (point significatif) ;
- ☞ **NEXT REPORT AT (significant point);**
- ☞ OMETTEZ COMPTES RENDUS DE POSITION [JUSQU'À (spécifier)] ;
- ☞ **OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)] ;**
- ☞ REPRENEZ COMPTES RENDUS DE POSITION ;
- ☞ **RESUME POSITION REPORTING ;**
- ☞ RAPPELEZ PASSANT (point significatif) ;
- ☞ **REPORT PASSING (significant point) ;**
- ☞ RAPPELEZ (distance) NAUTIQUES (GNSS ou DME) AVANT (ou APRÈS) (nom du DME) (ou point significatif) ;
- ☞ **REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM/INBOUND (or OUTBOUND) (name of DME station) (or significant point);**
- ➔ (distance) NAUTIQUES (GNSS ou DME) AVANT (ou APRÈS) (nom du DME) (ou point significatif) ;
- ➔ **(distance/range) MILES (GNSS or DME) FROM/INBOUND (or OUTBOUND) (name of DME station) (or significant point);**
- ☞ RAPPELEZ PASSANT RADIALE (trois chiffres) (nom du VOR/TACAN) ;
- ☞ **REPORT PASSING (name of VOR/TACAN) RADIAL (three digits);**
- ☞ INDIQUEZ DISTANCE (GNSS ou DME) AVANT ou APRÈS (point significatif) ou (nom du DME) ;
- ☞ **REPORT (GNSS or DME) DISTANCE (ou RANGE) FROM/INBOUND or OUTBOUND (significant point) or (name of DME station) ;**

➔ (distance) NAUTIQUES (GNSS ou DME) AVANT (ou APRÈS) (nom du DME) (ou point significatif) ;

➔ **(distance/range) MILES (GNSS or DME) FROM/INBOUND (or OUTBOUND) (name of DME station) (or significant point) ;**

📍 RAPPELEZ (point significatif) ;

📍 **REPORT (significant point) ;**

📍 RAPPELEZ VERTICALE (point significatif) ;

📍 **REPORT OVER/OVERHEAD (significant point) ;**

📍 RAPPELEZ TRAVERS (point significatif).

📍 **REPORT ABEAM (significant point).**

Compte rendu de position en CAM V :

➔ (nombre et type d'aéronefs) (indicatif) (position) (heure) [(niveau) PROCHAIN POINT DE REPORT (position) À (heure) PROCHAIN POINT SIGNIFICATIF (point significatif)].

➔ **(number and type of aircraft) (callsign) (position) (time) [NEXT REPORTING POINT (position) AT (time) NEXT SIGNIFICANT POINT (significant point)].**

III.1.3 Renseignements

III.1.3.1 Renseignements sur l'aérodrome

Travaux :

📍 (ATTENTION) TRAVAUX EN COURS (ou OBSTACLES) (position et tous conseils utiles).

📍 **(CAUTION) WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice).**

Freinage:

📍 ÉTAT DE LA PISTE À (heure d'observation) PISTE (numéro) (type de précipitation) JUSQU'À (épaisseur du dépôt) MILLIMÈTRES ;

📍 **RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES ;**

📍 FREINAGE BON (ou MOYEN-BON, ou MOYEN, ou MOYEN-MÉDIOCRE, ou MÉDIOCRE);

📍 **ESTIMATED SURFACE FRICTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR) ;**

📍 EFFICACITÉ DE FREINAGE SIGNALÉ PAR (type d'aéronef) À (heure) BON (ou MOYEN, ou MÉDIOCRE).

📍 **BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or POOR).**

Etat de la piste et voies de circulation :

☞ PISTE (ou VOIE DE CIRCULATION) (numéro) :

☞ **RUNWAY (or TAXIWAY) (number) :**

- | | |
|--|---|
| a) HUMIDE : | DAMP ; |
| b) MOUILLÉE : | WET ; |
| c) FLAQUES D'EAU : | WATER PATCHES ; |
| d) INONDÉE : | FLOODED ; |
| e) COUVERTE DE NEIGE MOUILLÉE : | COVERED WITH WET SNOW ; |
| f) NEIGE FONDANTE GELÉE : | FROZEN SLUSH ; |
| g) NEIGE FONDANTE : | SLUSH ; |
| h) GLACE ET NEIGE : | ICE AND SNOW ; |
| i) CONGÈRES : | SNOWDRIFTS ; |
| j) ORNIÈRES ET ARÊTES GELÉES : | FROZEN RUTS AND RIDGES ; |
| k) COUVERTE DE PLAQUES
DE NEIGE SÈCHE : | COVERED WITH PATCHES OF
DRY SNOW ; |

☞ SURFACE D'ATERRISSAGE/PISTE GLISSANTE ;

☞ **LANDING SURFACE / RUNWAY SLIPPERY ;**

☞ SURFACE D'ATERRISSAGE/PISTE ENNEIGÉE ;

☞ **LANDING SURFACE / RUNWAY SNOW COVERED ;**

☞ SURFACE D'ATERRISSAGE/PISTE VERGLACÉE ;

☞ **LANDING SURFACE / RUNWAY ICY ;**

☞ SURFACE D'ATERRISSAGE/PISTE DENEIGÉE ;

☞ **LANDING SURFACE / RUNWAY SNOW REMOVED ;**

III.1.3.2 Condition opérationnelle d'un terrain

☞ TERRAIN (ou nom de l'aérodrome) PISTE (numéro) (couleur) (suffixe) (raison du suffixe).

☞ **AIRFIELD (or name of airfield) RUNWAY (number) (color) (suffix) (reason of suffix).**

L'ordre de transmission des paramètres peut varier.

Le vent peut être communiqué sous la forme de composante de vent traversier (danger vent).

☞ DANGER VENT (A ou B ou C ou D).

☞ **HAZARD WIND (A or B or C or D).**

III.1.3.3 Etat de fonctionnement des aides visuelles et non visuelles

☞ (préciser aide visuelle ou non visuelle ou de radionavigation) PISTE (numéro)
(description de l'anomalie) ;

☞ **(specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency) ;**

a) OPERATIONNEL : **OPERATIONNAL ;**

b) HORS SERVICE : **UNSERVICEABLE/OUT OF ORDER ;**

c) EN MAINTENANCE : **ON MAINTENANCE ;**

☞ GNSS SIGNALÉ NON FIABLE (ou GNSS PEUT NE PAS ÊTRE DISPONIBLE
[CAUSE BROUILLAGE]) ;

☞ **GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE
TO INTERFERENCE]) ;**

☞ BALISAGE LUMINEUX VOIE DE CIRCULATION (description de l'anomalie).

☞ **TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency).**

III.1.3.4 RVSM

Pour évoluer en CAG dans un espace aérien à minimum de séparation verticale réduit (RVSM), les pilotes d'aéronefs non homologués RVSM signalent la non-homologation de leur aéronef dans les circonstances suivantes :

- a) au premier appel effectué avant l'entrée dans l'espace aérien RVSM et à chaque changement de fréquence ;
- b) dans toutes les demandes de changement de niveau ;
- c) dans tous les collationnements d'autorisation de niveau.

Lorsqu'ils reçoivent un message d'un aéronef indiquant que celui-ci n'est pas homologué pour le RVSM, les contrôleurs de la circulation aérienne en accusent expressément réception.

☞ CONFIRMEZ HOMOLOGUÉ RVSM ;

☞ **CONFIRM RVSM APPROVED ;**

→ AFFIRME RVSM ;

→ **AFFIRM RVSM ;**

→ NÉGATIF RVSM [(renseignements complémentaires, p. ex. aéronef d'État)] ;

→ **NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)] ;**

☞ IMPOSSIBLE AUTORISATION D'ENTRER ESPACE AÉRIEN RVSM,
MAINTENEZ [ou DESCENDEZ, ou MONTEZ] (niveau) ;

☞ **UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or
DESCEND, or CLIMB] (level) ;**

☞ IMPOSSIBLE RVSM CAUSE TURBULENCE ;

☞ **UNABLE RVSM DUE TURBULENCE ;**

→ IMPOSSIBLE RVSM CAUSE ÉQUIPEMENT ;

→ UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT ;

📞 RAPPELEZ QUAND VOUS POUVEZ REPRENDRE VOL RVSM ;

📞 REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM ;

📞 CONFIRMEZ QUE VOUS POUVEZ REPRENDRE VOL RVSM ;

📞 CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM ;

→ PRÊT À REPRENDRE VOL RVSM.

→ READY TO RESUME RVSM.

III.1.3.5 Espacement de 8.33 Mhz des canaux

📞 CONFIRMEZ HUIT TRENTE-TROIS ;

📞 CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE ;

→ AFFIRME (ou NEGATIF) HUIT TRENTE-TROIS ;

→ AFFIRM (or NEGATIVE) EIGHT POINT THREE THREE ;

📞 CONFIRMEZ EXEMPTION HUIT TRENTE-TROIS ;

📞 CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED ;

→ AFFIRME (ou NEGATIF) EXEMPTION HUITTRENTE-TROIS ;

→ AFFIRM (or NEGATIVE) EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED ;

📞 CAUSE OBLIGATION HUIT TRENTE-TROIS.

📞 DUE TO EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT.

III.1.4 Conditions météorologiques

📞 VENT [direction (nombre) DEGRÉS et force (nombre) NŒUDS] [(s'il y a lieu) RAFALE À (nombre)] ;

📞 WIND [direction (number) DEGREES and force (number) KNOTS] [(if necessary) GUST AT (number)] ;

📞 VENT AU (niveau) [direction (nombre) DEGRÉS et force (nombre) NŒUDS] ;

📞 WIND AT (level) [direction (number) DEGREES and force (number) KNOTS] ;

📞 VISIBILITÉ (distance) (unité) ;

📞 VISIBILITY (distance) (units) ;

📞 PORTÉE VISUELLE DE PISTE (ou RVR) PISTE (numéro) (distance) (unité) ;

📞 RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) (distance) (units) ;

📞 PORTÉE VISUELLE DE PISTE (ou RVR) PISTE (numéro) NON DISPONIBLE (ou NON COMMUNIQUÉE) ;

📞 RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED) ;

☞ PORTÉE VISUELLE DE PISTE (ou RVR) PISTE (numéro) TOUCHER (distance) (unité), MI-PISTE (distance) (unité) EXTREMITÉ DE PISTE (distance) (unité).

☞ **RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) TOUCHDOWN (distance) (units), MID-POINT (distance) (units), STOP END (distance) (units).**

Si la RVR n'est pas disponible pour une ou l'autre des positions, il en sera fait mention à l'endroit approprié :

☞ PORTÉE VISUELLE DE PISTE (ou RVR) PISTE (numéro) (première position) (distance) (unité), (deuxième position) NON DISPONIBLE, (troisième position) (distance) (unité).

☞ **RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) (first position) (distance) (units), (second position) NOT AVAILABLE, (third position) (distance) (units).**

En cas de mesure de la visibilité par comptage de balises de bord de piste :

☞ VISIBILITÉ BALISE/VIBAL (nombre) MÈTRES ;

☞ **HUMAN OBSERVED RVR/VIBAL* (number) (distance) (meters);**

**Le terme "VIBAL" peut être utilisé lors d'une communication avec un pilote français, dans les autres cas le terme « Human Observed RVR » sera utilisé.*

☞ NUAGES (nébulosité PEU ou ÉPARS ou FRAGMENTE ou COUVERT) hauteur (unité) ;

☞ **CLOUDS (cloudiness FEW or SCATTERED or BROKEN or OVERCAST) height (unit) ;**

☞ CIEL CLAIR ;

☞ **SKY CLEAR ;**

☞ CAVOK ;

☞ **CAVOK ;**

☞ TEMPÉRATURE [MOINS] (nombre) (et/ou POINT DE ROSÉE [MOINS] (nombre)) HUMIDITÉ (nombre) % ;

☞ **TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number)) HUMIDITY (number) PERCENT ;**

☞ QNH/QFE (nombre) ;

☞ **QNH/QFE (number) ;**

☞ (type d'aéronef) A SIGNALÉ GIVRAGE (ou TURBULENCE) (intensité) [DANS LES NUAGES] (région) (heure) ;

☞ **(Aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) (intensity) [IN CLOUDS] (area) (time) ;**

☞ QUELLES SONT VOS CONDITIONS DE VOL ;

☞ **REPORT FLIGHT CONDITIONS ;**

📞 LA TOUR OBSERVE (renseignements météorologiques) ;

📞 TOWER OBSERVES (**weather information**) ;

📞 UN PILOTE SIGNALE (renseignements météorologiques).

📞 PILOT REPORTS (**weather information**).

Dans le cadre général, pour informer un aéronef de conditions météorologiques particulières :

CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES : WEATHER CONDITIONS ;
(renseignements météorologiques) (**weather information**)

BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE : WEATHER REPORT ;

PREVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES : WEATHER FORECAST ;

APERÇU MÉTÉOROLOGIQUE : OUTLOOK.

Procédures par faible visibilité :

📞 [À TOUTES LES STATIONS], (station), PROCÉDURES PAR FAIBLE VISIBILITÉ EN VIGUEUR.

📞 [ALL STATIONS], (station), LOW VISIBILITY PROCEDURES IN FORCE.

III.2 CONTROLE D'AERODROME

III.2.1 Mouvements des véhicules

Note : lorsque que le contrôleur est occupé, l'instruction « **STAND BY/STAND BY** » ou « **MAINTENEZ POSITION/HOLD POSITION** » signifiée à tout véhicule indique pour celui-ci de maintenir position.

Les expressions à utiliser pour les mouvements des véhicules autres que les tracteurs de piste sur l'aire de manœuvre sont les mêmes que celles qui sont utilisées pour les mouvements des aéronefs, sauf en ce qui concerne les instructions de mouvements à la surface. Dans le cas de ces instructions, on utilise l'expression « **PROCEDEZ/PROCEED** » à la place de « **ROULEZ/TAXI** » dans les communications avec les véhicules.

Les véhicules doivent collationner dans leur totalité les messages contenant des instructions de mouvement.

📞 DEMANDE À PROCEDER VERS (position) VIA (position) ;

📞 REQUEST PROCEED TO (location) VIA (location) ;

📞 PROCEDEZ VERS (position) VIA (position) ;

📞 PROCEED TO (location) VIA (location) ;

📞 JE PROCEDE VERS (position) VIA (position) ;

📞 PROCEEDING TO (location) VIA (location) ;

📞 PROCEDEZ VERS (position) VIA (position) RAPPELEZ (position) ;

📞 **PROCEED TO (location) VIA (location) REPORT (location) ;**

📡 JE PROCEDE VERS (position) VIA (position) RAPPELLE (position) ;

📡 **PROCEEDING TO (location) VIA (location) REPORTING (location) ;**

📞 (véhicule) MAINTENEZ ARRET (ou STAND BY).

📞 **(vehicle) HOLD POSITION (or STAND BY).**

Lorsque le véhicule doit traverser une piste, il ne doit pas être fait mention de VIA un point d'arrêt. Le point d'arrêt est la destination initiale :

📞 PROCEDEZ VERS LE POINT D'ARRÊT C1, MAINTENEZ POINT D'ARRÊT (numéro) ;

📞 **PROCEED HOLDING POINT C1, MAINTAIN HOLDING POINT (number) ;**

📡 JE PROCEDE VERS LE POINT D'ARRÊT C1, MAINTIENDRAI POINT D'ARRÊT (numéro) ;

📡 **PROCEEDING HOLDING POINT C1, WILL MAINTAIN HOLDING POINT (number) ;**

📞 PROCEDEZ VERS LE POINT D'ARRÊT C1 VIA (position), MAINTENEZ POINT D'ARRÊT (numéro) ;

📞 **PROCEED HOLDING POINT C1 VIA (position), MAINTAIN HOLDING POINT (number) ;**

📡 POINT D' ARRÊT C1 PISTE (numéro), DEMANDE À TRAVERSER ;

📡 **HOLDING POINT C1 RUNWAY (number), REQUEST CROSSING ;**

📞 TRAVERSEZ LA PISTE (numéro) VIA C1, RAPPELEZ PISTE DEGAGÉE ;

📞 **CROSS RUNWAY (number) VIA C1, REPORT RUNWAY VACATED ;**

📡 VIA C1 TRAVERSE LA PISTE (numéro), RAPPELLE PISTE DEGAGÉE (indicatif véhicule) ;

📡 **VIA C1 CROSS RUNWAY (number), REPORT RUNWAY VACATED (vehicle callsign) ;**

📡 (indicatif véhicule) PISTE (numéro) DEGAGÉE.

📡 **(vehicle callsign) RUNWAY (number) VACATED.**

Lorsque le véhicule doit pénétrer une piste :

📡 POINT D' ARRÊT C1, DEMANDE A PÉNÉTRER EN PISTE (numéro) POUR INSPECTION DE PISTE ;

📡 **HOLDING POINT C1, REQUEST ENTER RUNWAY (number) FOR RUNWAY INSPECTION ;**

📞 PÉNÈTREZ EN PISTE (numéro), RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;

📞 **ENTER RUNWAY (number), REPORT RUNWAY VACATED ;**

☞ JE PÉNÈTRE EN PISTE (numéro), RAPPELLE PISTE DÉGAGÉE (indicatif véhicule).
☞ ENTERING RUNWAY (number), REPORT RUNWAY VACATED, (vehicle callsign).

III.2.2 Procédure de tractage

→ DEMANDONS TRACTAGE (type d'aéronef) DE (emplacement) À (emplacement);
→ REQUESTING TOW (aircraft type) FROM (location) TO (location) ;

☞ TRACTAGE APPROUVÉ VIA (itinéraire précis à suivre) RAPPELEZ TRACTAGE TERMINÉ ;

☞ TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed) REPORT TOW TERMINATED ;

☞ MAINTENEZ POSITION.

☞ HOLD POSITION.

III.2.3 Procédure de repoussage

→ (indicatif aéronef) (emplacement de l'aéronef) DEMANDONS REPOUSSAGE [AU MOTEUR] ;

→ (aircraft callsign) (aircraft location) REQUESTING [POWER] PUSHBACK ;

☞ REPOUSSAGE [AU MOTEUR] APPROUVÉ ;

☞ [POWER] PUSHBACK APPROVED ;

☞ REPOUSSAGE À VOTRE CONVENANCE ;

☞ PUSHBACK AT OWN DISCRETION ;

☞ PRÉVOYEZ (nombre) MINUTES DE DÉLAI CAUSE (raison) ;

☞ EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason) ;

III.2.4 Aéronefs au départ

III.2.4.1 Mise en route

Pour identifier un aéronef :

☞ ALLUMEZ VOS PHARES.

☞ SHOW LANDING LIGHTS.

Accusé de réception visuel :

☞ ACCUSEZ RÉCEPTION EN MANOEUVRANT LES AILERONS (ou LA DIRECTION) ;

☞ ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER) ;

☞ ACCUSEZ RÉCEPTION EN FAISANT DES APPELS DE PHARES ;

☞ ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS ;

→ DEMANDONS HEURE EXACTE ;
→ **REQUESTING TIME CHECK ;**

📞 HEURE (heure) ;
📞 **TIME (time) ;**

→ DEMANDONS PARAMETRES POUR LE DEPART ;
→ **REQUESTING DEPARTURE INFORMATION ;**

→ DEMANDONS MISE EN ROUTE ;
→ **REQUESTING START UP ;**

→ DEMANDONS MISE EN ROUTE, INFORMATION (lettre identification ATIS) REÇUE ;
→ **REQUESTING START UP, INFORMATION (ATIS letter) RECEIVED ;**

📞 MISE EN ROUTE APPROUVÉE [C_TOT (heure)], paramètres*, INDIQUEZ NOMBRE DE PERSONNES À BORD (ou P_O_B).
📞 **START UP APPROVED [C_TOT (time)], parameters*, SAY (or REQUEST) PERSONS ON BOARD (or P_O_B).**

* Les paramètres comportent la piste, le vent, la visibilité, la nébulosité, [la température, le point de rosée], le QNH et le QFE ou la condition opérationnelle.

→ P_O_B (nombre) ;
→ **P_O_B (number) ;**

📞 PRÉVOYEZ MISE EN ROUTE À (heure) ;
📞 **EXPECT START UP AT (time) ;**

📞 MISE EN ROUTE À VOTRE CONVENANCE ;
📞 **START UP AT OWN DISCRETION ;**

📞 PRÉVOYEZ DEPART À (heure).
📞 **EXPECT DEPARTURE TIME (time).**

Mise en route des avions de combat et de complément :

📞 MISE EN ROUTE [TECHNIQUE] APPROUVÉE PISTE (numéro) (couleur) (suffix) (QFE et/ou QNH)...
📞 **[TECHNICAL] START UP APPROVED RUNWAY (number) (color) (suffix) (QFE et/ou QNH)...**

Lorsque l'organisme de contrôle suivant est en régulation:

📞 JE VOUS RAPPELLE, (nom de l'organisme) EN REGULATION ;
📞 **I CALL YOU BACK, (station callsign) ON REGULATION ;**

Demande de mise en route technique, sur demande du pilote ou du contrôleur. Une mise en route technique ne garantit pas la mise en route officielle.

- DEMANDE MISE EN ROUTE TECHNIQUE, [INFORMATION (lettre Atis)].
- **REQUEST TECHNICAL START UP, [INFORMATION (Atis letter)].**

III.2.4.2 Circulation au sol

- (nombre et type d'aéronef) DEMANDONS ROULAGE (intentions) ;
- **(number and type of aircraft) REQUESTING TAXI (intentions) ;**

- 🌀 ROULEZ POINT D'ATTENTE [numéro] PISTE (numéro) ;
- 🌀 **TAXI HOLDING POINT [number] RUNWAY (number) ;**

- 🌀 MAINTENEZ POINT D'ARRÊT PISTE (numéro).
- 🌀 **MAINTAIN HOLDING POINT RUNWAY (number).**

Pour un départ CAM VICTOR [SPECIAL]:

- (nombre et type d'aéronef) CAM VICTOR [À DESTINATION] (terrain de destination ou type de navigation) DEMANDONS ROULAGE (niveau et point de sortie de zone) ;
- **(number and type of aircraft) CAM VICTOR [DESTINATION] (destination airfield or type of navigation) REQUESTING TAXI (level and exit point) ;**

- 🌀 ROULEZ POINT D'ATTENTE [(numéro)] PISTE (numéro) (couleur) (suffixe) (QFE et/ou QNH)... [CONDITIONS CAM VICTOR SPECIAL].
- 🌀 **TAXI HOLDING POINT [(number)] RUNWAY (number) (color) (suffix) (QFE et/ou QNH)... [OAT TYPE VICTOR SPECIAL CONDITIONS].**

Pour un départ d'avions en formation:

- 🌀 ROULEZ POINT D'ATTENTE [(numéro)] PISTE (numéro) INDIQUEZ TYPE DE DÉPART ;
- 🌀 **TAXI HOLDING POINT [(number)] RUNWAY (number) SAY TYPE OF DEPARTURE ;**

- DÉPART TRAIL À X SECONDES (séquence de décollage) (ou PATROUILLE SERRÉE).
- **TRAIL DEPARTURE X SECONDS (sequence for take-off) (or CLOSE FORMATION DEPARTURE).**

Pour les vols d'hélicoptères:

- DEMANDE ROULAGE (ou TRANSLATION [LATÉRALE]) ;
- **REQUEST TAXI/AIR-TAXIING (or SIDEWAYS) ;**
- 🌀 ROULEZ (ou TRANSLATEZ [EN LATERAL]).
- 🌀 **TAXI/AIR-TAXI (or SIDEWAYS).**

Si les paramètres n'ont pas été transmis lors de la mise en route :

- ☞ ROULEZ POINT D'ATTENTE PISTE (numéro) (paramètres d'aérodrome) ;
- ☞ **TAXI HOLDING POINT RUNWAY (number) (aerodrome information) ;**

Lorsque des instructions détaillées de roulage sont nécessaires :

- DEMANDONS INSTRUCTIONS DE ROULAGE ;
- **REQUESTING TAXI INSTRUCTIONS ;**

☞ ROULEZ POINT D'ATTENTE [numéro] PISTE (numéro) VIA (itinéraire précis à suivre) [MAINTENEZ POINT D'ATTENTE PISTE (numéro) (ou TRAVERSEZ LA PISTE (numéro))] ;

☞ **TAXI TO HOLDING POINT [number] RUNWAY (number) VIA (specific route to be followed) [MAINTAIN HOLDING POINT RUNWAY [number] (or CROSS RUNWAY [number])] ;**

- ☞ TOURNEZ PREMIÈRE (ou DEUXIÈME) À GAUCHE (ou À DROITE) ;
- ☞ **TURN FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT) ;**

- ☞ ROULEZ TOUT DROIT ;
- ☞ **TAXI STRAIGHT AHEAD ;**

- ☞ ROULEZ VIA (identification de la voie de circulation) ;
- ☞ **TAXI VIA (identification of taxiway) ;**

- ☞ ROULEZ AVEC PRÉCAUTION ;
- ☞ **TAXI WITH CAUTION ;**

- ☞ CÉDEZ PASSAGE À (description et position de l'autre aéronef) ;
- ☞ **GIVE WAY TO THE (description and position of other aircraft) ;**

- JE LAISSE PASSER (aéronef ou véhicule) ;
- **GIVING WAY TO THE (traffic) ;**

- TRAFIC (ou type d'aéronef) EN VUE ;
- **TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT ;**

- ☞ ROULEZ ET ENTREZ AIRE D'ATTENTE ;
- ☞ **TAXI INTO HOLDING BAY ;**

- ☞ SUIVEZ (description de l'autre aéronef ou du véhicule) ;
- ☞ **FOLLOW (description of other aircraft or vehicle) ;**

- ☞ DÉGAGEZ LA PISTE, RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;
- ☞ **VACATE RUNWAY, REPORT RUNWAY VACATED ;**

- PISTE DÉGAGÉE ;
- **RUNWAY VACATED ;**

📞 EXPEDIEZ LE ROULAGE (raison) ;

📞 **EXPEDITE TAXI (reason) ;**

➔ J'ACCÉLÈRE ;

➔ **EXPEDITING ;**

📞 (ATTENTION) RALENTISSEZ (raison) ;

📞 **(CAUTION) TAXI SLOWER (reason) ;**

➔ JE RALENTIS.

➔ **SLOWING DOWN.**

Pour faire attendre un aéronef sur une voie de circulation ou un parking :

📞 MAINTENEZ POSITION.

📞 **HOLD POSITION.**

➔ MAINTENONS POSITION.

➔ **HOLDING POSITION.**

📞 MAINTENEZ POSITION AVANT LA PROCHAINE INTERSECTION.

📞 **HOLD SHORT OF NEXT INTERSECTION.**

➔ MAINTENONS POSITION AVANT LA PROCHAINE INTERSECTION.

➔ **HOLDING SHORT OF NEXT INTERSECTION.**

Pour traverser une piste :

Le mot "**position**/position" ne doit pas figurer dans le message.

Le mot "**piste**/runway" devrait être réservé pour les clairances de décollage, d'atterrissage et les traversées de piste, de façon à ne pas laisser place à une interprétation par le pilote et une incursion sur piste, sauf si cela est nécessaire à la compréhension de la situation.

➔ DEMANDONS TRAVERSÉE PISTE (numéro) ;

➔ **REQUESTING CROSSING RUNWAY (number) ;**

📞 TRAVERSEZ PISTE (numéro) RAPPELEZ PISTE DEGAGÉE ;

📞 **CROSS RUNWAY (number) REPORT RUNWAY VACATED ;**

📞 TRAVERSEZ RAPIDEMENT PISTE (numéro) TRAFIC (type d'aéronef) (distance)
NAUTIQUES EN FINALE RAPPELEZ PISTE DEGAGÉE.

📞 **EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance)
MILES FINAL REPORT RUNWAY VACATED.**

III.2.4.3 Alignement

➔ DEMANDONS ALIGNEMENT ;

➔ **REQUEST LINE UP ;**

- 🔊 ALIGNEZ-VOUS PISTE (nombre) [AUTORISÉ DÉCOLLAGE] ;
- 🔊 **LINE UP RUNWAY (number), [CLEARED FOR TAKE-OFF] ;**
- ➔ JE M'ALIGNE PISTE (numéro) [ET AUTORISÉ DÉCOLLAGE] ;
- ➔ **LINING UP RUNWAY (number) [AND CLEARED FOR TAKE-OFF] ;**
- 🔊 RAPPELEZ PRÊT AU DÉPART ;
- 🔊 **REPORT WHEN READY FOR DEPARTURE ;**
- 🔊 ÊTES-VOUS PRÊT POUR UN DEPART IMMEDIAT ?
- 🔊 **ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?**

Départ minuté:

- 🔊 ÊTES-VOUS PRÊT POUR UN DEPART DANS MOINS DE X MINUTES?
- 🔊 **ARE YOU READY FOR DEPARTURE WITHIN X MINUTES ?**
- 🔊 ALIGNEZ-VOUS PISTE (numéro) [ET ATTENDEZ] (raison de l'attente).
- 🔊 **LINE UP RUNWAY (number) [AND WAIT] (reason for waiting).**

Alignement depuis un point d'arrêt intermédiaire :

- ➔ DEMANDONS DÉPART DEPUIS INTERSECTION / TAXIWAY (numéro), [QUELLE EST LA DISTANCE DISPONIBLE] ?
- ➔ **REQUESTING DEPARTURE FROM INTERSECTION / TAXIWAY (number), [CONFIRM DISTANCE AVAILABLE].**
- 🔊 ALIGNEZ VOUS PISTE (numéro), DEPUIS (numéro du point d'arrêt) (distance) MÈTRES DISPONIBLES.
- 🔊 **LINE UP RUNWAY (number), FROM (number of holding point) (distance) METERS AVAILABLE.**

Alignement différé:

- 🔊 MAINTENEZ POINT D'ATTENTE PISTE (numéro) (raison).
- 🔊 **MAINTAIN HOLDING POINT RUNWAY (number) (reason).**

Alignement conditionnel:

- 🔊 (type d'appareil) (position) RAPPELEZ EN VUE ;
- 🔊 **(type of aircraft) (position) REPORT IN SIGHT ;**
- ➔ (type d'appareil) EN VUE ;
- ➔ **(type of aircraft) IN SIGHT ;**
- 🔊 DERRIÈRE (condition) ALIGNEZ-VOUS PISTE (numéro) ET ATTENDEZ DERRIÈRE ;
- 🔊 **BEHIND (condition) LINE UP RUNWAY (number) AND WAIT BEHIND ;**

- DERRIÈRE (condition) NOUS ALIGNERONS ET ATTENDRONS DERRIÈRE ;
→ **BEHIND (condition) WILL LINE UP AND WAITE BEHIND ;**

- ☞ CORRECT (ou NÉGATIF) [JE RÉPÈTE] ... (selon le cas).
☞ **[THAT IS] CORRECT (or NEGATIVE) [I SAY AGAIN] ... (as appropriate).**

Multi alignement:

- ☞ ALIGNEZ VOUS PISTE (numéro), DE (numéro du point d'arrêt) ET [ATTENDEZ ou AUTORISÉ DÉCOLLAGE] NUMÉRO UN DEVANT (type) (position) ;

- ☞ **LINE UP RUNWAY (number), FROM (number of holding point) [AND WAIT or CLEARED FOR TAKE-OFF] NUMBER ONE BEFORE (type) (position) ;**

- JE M'ALIGNE PISTE (numéro), DE (numéro du point d'arrêt) ET [J'ATTENDS/JE DECOLLE] NUMÉRO UN DEVANT (type) (position) ;

- **LINING UP RUNWAY (number), FROM (number of holding point) [AND WAIT or CLEARED FOR TAKE-OFF] NUMBER ONE BEFORE (type) (position) ;**

- ☞ ALIGNEZ VOUS PISTE (numéro), (numéro du point d'arrêt) ET ATTENDEZ, NUMÉRO DEUX DERRIÈRE (type) (position) ;

- ☞ **LINE UP FROM RUNWAY (number), (number of holding point) AND WAIT, NUMBER TWO BEHIND (type) (position) ;**

- JE M'ALIGNE PISTE (numéro), DE (numéro du point d'arrêt), ET J'ATTENDS, NUMÉRO DEUX DERRIÈRE (type) (position).

- **LINING UP RUNWAY (number), FROM (number of holding point) AND WAIT, NUMBER TWO BEHIND (type) (position).**

Alignement suite à une remontée de piste:

- ☞ REMONTEZ PISTE (numéro), ALIGNEZ VOUS ET ATTENDEZ.
☞ **BACKTRACK RUNWAY (number), LINE UP AND WAIT.**

Alignement des avions en formation:

La demande d'alignement comprendra le type de départ.

- (patrouille) DÉPART TRAIL X SECONDES (ou DÉPART PATROUILLE SERRÉE)
DEMANDE ALIGNEMENT ;

- (formation) **TRAIL DEPARTURE X SECONDS (or CLOSE FORMATION)
DEPARTURE REQUEST LINE UP ;**

III.2.4.5 Décollage

- a) les mots « **DÉCOLLAGE / TAKE OFF** » ne sont utilisés que pour les autorisations effectives de décollage, dans les autres cas on utilisera les mots « **DÉPART / DEPARTURE** ».

- b) les mots « **AUTORISÉ / CLEARED** » sont utilisés uniquement pour le décollage, l'atterrissage, l'option et le toucher, dans les autres cas on utilisera les mots « **APPROUVÉ / APPROVED** ».

→ PRÊT AU DÉPART.

→ **READY FOR DEPARTURE.**

Avions conventionnels :

🔊 **AUTORISÉ DÉCOLLAGE PISTE (numéro) VENT (direction et force) [RAPPELEZ (instructions)] ;**

🔊 **CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY (number) WIND (direction and strength) [REPORT (instructions)];**

→ **AUTORISÉ DÉCOLLAGE PISTE (numéro).**

→ **CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY (number).**

Départ immédiat:

🔊 **ÊTES-VOUS PRÊT POUR DÉPART IMMÉDIAT ?**

🔊 **ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?**

→ **PRÊT ;**

→ **READY ;**

🔊 **ALIGNÉZ-VOUS PISTE (numéro) AUTORISÉ DÉCOLLAGE ;**

🔊 **LINE UP RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF ;**

Avions de combat et de complément, utilisation des systèmes d'arrêt :

🔊 **AUTORISÉ DÉCOLLAGE PISTE (numéro) VENT (direction et force) BARRIÈRE (ou CABLE) (position du système d'arrêt) [RAPPELEZ (instructions)] ;**

🔊 **CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY (number) WIND (direction and force) BARRIER (or CABLE) (position of arresting system) [REPORT (instructions)] ;**

Position du système d'arrêt:

🔊 **BARRIÈRE SUR AUTOMATIQUE /HORS SERVICE ;**

🔊 **BARRIER ON AUTOMATIC POSITION/UNSERVICEABLE ;**

→ **DEMANDE BARRIÈRE SUR MANUEL ;**

→ **REQUEST BARRIER ON MANUAL POSITION ;**

🔊 **BARRIÈRE SUR MANUEL, RELEVAGE À LA DEMANDE ;**

🔊 **BARRIER ON MANUAL POSITION, LIFT UP ON REQUEST ;**

🔊 **BRIN D'ARRÊT DÉBUT/FIN DE BANDE (QFU) ;**

🔊 **ARRESTING CABLE BEGINNING/END OF RUNWAY (QFU) ;**

☞ BRIN D'ARRÊT RELEVÉ/BAISSÉ/DÉMONTÉ.
☞ **CABLE UP/DOWN/DERIGGED.**

Lorsque le pilote demande un relevage manuel :

→ BARRIÈRE BARRIÈRE BARRIÈRE ;
→ **BARRIER BARRIER BARRIER ;**

☞ BARRIÈRE LEVÉE ;
☞ **BARRIER UP ;**

→ CABLE CABLE CABLE ;
→ **CABLE CABLE CABLE ;**

☞ CABLE RELEVÉ ;
☞ **OVERRUN CABLE ;**

☞ BARRIÈRE LEVÉE/BAISSÉE/ENGAGÉE ;
☞ **BARRIER UP/DOWN/ENGAGED ;**

☞ BRIN D'ARRÊT LEVÉ/BAISSÉ/DEMONTÉ.
☞ **CABLE UP/DOWN/DERIGGED.**

L'état du système d'arrêt est un élément de la condition opérationnelle et doit être transmis, notamment lorsqu'une utilisation normale n'est pas possible.

Pour demander ou imposer le silence radio pendant un décollage :

☞ ARRÊTEZ TOUTE TRANSMISSION (ou SILENCE RADIO), DÉPART EN COURS.
☞ **STOP TRANSMITTING, DEPARTURE IN PROGRESS.**

Pour annuler une autorisation de décollage (l'aéronef n'a pas encore débuté le décollage) :

☞ MAINTENEZ POSITION, ANNULEZ DÉCOLLAGE, JE RÉPÈTE ANNULEZ DÉCOLLAGE (raison) ;
☞ **HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reason) ;**

→ JE MAINTIENS POSITION.
→ **HOLDING.**

Lorsqu'il est nécessaire de faire dégager la piste à un avion aligné mais qu'il lui est possible de décoller :

☞ DÉCOLLAGE IMMÉDIAT OU DÉGAGEZ LA PISTE (motif).
☞ **TAKE-OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY (reason).**

Pour interrompre un décollage après que l'aéronef a commencé le roulement au décollage :

🔊 STOPPEZ IMMÉDIATEMENT (indicatif) (raison) STOPPEZ IMMÉDIATEMENT;
🔊 **STOP IMMEDIATELY (callsign) (reason) STOP IMMEDIATELY ;**

→ JE STOPPE.
→ **STOPPING.**

Pour les vols d'hélicoptères :

🔊 AUTORISÉ DÉCOLLAGE [DE (emplacement)] (position actuelle, voie de circulation, aire d'approche finale et de décollage, piste et numéro) ;
🔊 **CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number) ;**

🔊 AUTORISÉ DÉCOLLAGE VERTICAL.
🔊 **CLEARED FOR LIFT-OFF.**

Instructions après le décollage :

🔊 APRÈS L'ENVOL, TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE, ou MONTEZ)
(instructions selon les besoins) ;

🔊 **WHEN AIRBORNE, TURN RIGHT (or LEFT or CLIMB) (instructions as appropriate) ;**

→ DEMANDONS VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE) ;
→ **REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN ;**

🔊 VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE) APPROUVÉ ;
🔊 **RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED ;**

🔊 RAPPELEZ APRÈS L'ENVOL ;
🔊 **REPORT AIRBORNE ;**

→ ENVOL À (heure) ;
→ **AIRBORNE (time) ;**

🔊 APRÈS PASSAGE (niveau) (instructions) ;
🔊 **AFTER PASSING (level) (instructions) ;**

🔊 MAINTENEZ AXE DE PISTE (instructions) ;
🔊 **MAINTAIN RUNWAY TRACK (instructions) ;**

🔊 CONTACTEZ (station) (fréquence) ;
🔊 **CONTACT (station) (frequency) ;**

🔊 RAPPELEZ QUITTANT ZONE ET FRÉQUENCE.
🔊 **REPORT LEAVING AREA AND FREQUENCY.**

III.2.4.6 Décollage sur alerte

→(indicatif) ROULAGE ;

→(callsign) **TO TAXI** ;

🌀 ROULEZ PISTE (nombre) TERRAIN (condition opérationnelle) QFE (nombre) [ALIGNÉ VOUS, AUTORISÉ DÉCOLLAGE, VENT (direction et force) BARRIÈRE (position de la barrière)] [instructions complémentaires].

🌀 **TAXI RUNWAY (number) AIRFIELD (operational condition) QFE (number) [LINE UP, CLEARED FOR TAKE-OFF, WIND (direction and strength) BARRIER (position of barrier)] [further instructions].**

III.2.5 Aéronefs à l'arrivée

III.2.5.1 Circuit type conventionnel

Entrée dans le circuit :

→[nombre et type d'aéronef] (position) (niveau) P_O_B (nombre) (intentions) [INFORMATION (lettre Atis) RECUE] ;

→[**number and aircraft**] (position) (level) **P_O_B (number) (intentions)** [INFORMATION (Atis letter) RECEIVED] ;

🌀 PISTE (numéro) VENT (direction et force) QNH (nombre) QFE (nombre) RAPPELEZ (point d'entrée) ;

🌀 **RUNWAY (number) WIND (direction and strength) QNH (number) QFE (number) REPORT (entering point) ;**

→ (POINT D'ENTREE) ;

→ (**ENTERING POINT**) ;

🌀 ENTREZ VENT ARRIÈRE (ou BASE) MAIN DROITE (ou GAUCHE) PISTE (numéro de la piste) RAPPELEZ VENT ARRIÈRE (ou BASE) ;

🌀 **JOIN RIGHT (or LEFT) HAND DOWNWIND (or BASE) RUNWAY (number) REPORT DOWNWIND (or BASE) ;**

🌀 EXÉCUTEZ APPROCHE DIRECTE PISTE (numéro) RAPPELEZ LONGUE FINALE ;

🌀 **MAKE STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY (number) REPORT LONG FINAL ;**

🌀 ATTENDEZ À VUE VERTICALE (point d'entrée) ;

🌀 **HOLD VISUAL OVER (entering point) ;**

🌀 ATTENDEZ (À DROITE, ou À GAUCHE) [À PARTIR DE VOTRE POSITION ACTUELLE].

🌀 **ORBIT (RIGHT, or LEFT) [FROM PRESENT POSITION].**

Dans le circuit d'aérodrome :

→ VENT ARRIÈRE (ou BASE ou LONGUE FINALE) TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;
→ **DOWNWIND (or BASE or LONG FINAL) GEAR DOWN AND LOCKED ;**

🌀 NUMÉRO UN, RAPPELEZ DERNIER VIRAGE (ou FINALE).

🌀 **NUMBER ONE, REPORT TURNING FINAL (or FINAL).**

Mesures de régulation:

🌀 NUMÉRO ... TRAFIC PRÉCÉDENT (type d'aéronef et position) [ALLONGEZ VENT ARRIÈRE ou instructions supplémentaires au besoin] RAPPELEZ (point significatif) ;

🌀 **NUMBER ... PRECEEDING TRAFFIC (aircraft type and position) [EXTEND DOWNWIND or additional instructions if required] REPORT (significant point);**

🌀 FAITES UN 360 À GAUCHE (ou À DROITE) RAPPELEZ (point significatif) (raison).

🌀 **MAKE A THREE SIXTY LEFT (or RIGHT) REPORT (significant point) (reason).**

Atterrissage :

→ DERNIER VIRAGE (ou FINALE) PISTE (nombre) TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;
→ **TURNING FINAL (or FINAL) RUNWAY (number) GEAR DOWN AND LOCKED ;**

🌀 VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;

🌀 **CHECK GEAR DOWN AND LOCKED ;**

→ TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;

→ **GEAR DOWN AND LOCKED ;**

🌀 AUTORISÉ ATTERRISSAGE (ou TOUCHER ou OPTION) [ou PASSAGE BAS APPROUVÉ] PISTE (numéro) VENT (direction et force) ;

🌀 **CLEARED TO LAND (or TOUCH AND GO or OPTION) [or LOW PASS APPROVED] RUNWAY (number) WIND (direction and strength) ;**

🌀 CONTINUEZ L'APPROCHE (raison) ;

🌀 **CONTINUE APPROACH (reason) ;**

🌀 CONTINUEZ L'APPROCHE [PREVOYEZ UNE REMISE DES GAZ] ;

🌀 **CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND] ;**

🌀 FAITES UNE BAIONNETTE À DROITE (ou À GAUCHE).

🌀 **MAKE SIDE STEP BY THE RIGHT (or LEFT).**

Remise des gaz (SANS URGENCE) :

🌀 REMETTEZ LES GAZ (instructions) RAPPELEZ (point significatif) (raison) ;

🌀 **GO AROUND (instructions) REPORT (significant point) (reason) ;**

→ JE REMETS LES GAZ ;

→ GOING AROUND ;

🔊 EN CAS DE REMISE DES GAZ (instructions).

🔊 IN CASE OF GO AROUND (instructions).

Remise de gaz d'urgence :

🔊 IMMEDIATEMENT REMETTEZ LES GAZ IMMEDIATEMENT [instructions]
(raison) ;

🔊 IMMEDIATELY GO AROUND IMMEDIATELY [instructions] (reason) ;

→ JE REMETS LES GAZ IMMÉDIATEMENT.

→ GOING AROUND IMMEDIATELY.

Renseignements fournis aux aéronefs :

🔊 LE TRAIN D'ATERRISSAGE SEMBLE SORTI ;

🔊 LANDING GEAR APPEARS DOWN ;

🔊 ROUE DROITE (ou GAUCHE, ou AVANT) SEMBLE RENTRÉE (ou SORTIE) ;

🔊 RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN) ;

🔊 LES ROUES SEMBLANT RENTRÉES ;

🔊 WHEELS APPEAR UP ;

🔊 ROUE DROITE (ou GAUCHE, ou AVANT) NE SEMBLE PAS RENTRÉE (ou SORTIE) ;

🔊 RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN) ;

🔊 ATTENTION TURBULENCE DE SILLAGE [DUE À L'ARRIVÉE (ou AU DÉPART)
(type d'aéronef)] [autres enseignements selon les besoins].

🔊 CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type
of aircraft)] [additional information as required].

Après l'atterrissage :

→ VITESSE CONTROLÉE ;

→ SPEED UNDER CONTROL ;

🔊 RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;

🔊 REPORT RUNWAY VACATED ;

→ PISTE DÉGAGÉE ;

→ RUNWAY VACATED ;

→ DEMANDE REMONTÉE DE PISTE ;

→ REQUEST BACKTRACK ;

☞ REMONTÉE DE PISTE APPROUVÉE ;

☞ **BACKTRACK APPROVED ;**

☞ REMONTEZ PISTE (numéro) RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;

☞ **BACKTRACK RUNWAY (number) REPORT RUNWAY VACATED ;**

☞ REMONTEZ PISTE (numéro) ALIGNEZ-VOUS PISTE (numéro) RAPPELEZ PRÊT AU DÉPART ;

☞ **BACKTRACK RUNWAY (number) LINE-UP RUNWAY (number) REPORT READY FOR DEPARTURE ;**

☞ [QUAND PISTE DÉGAGÉE] CONTACTEZ SOL (fréquence) ;

☞ **[WHEN RUNWAY VACATED] CONTACT GROUND (frequency) ;**

☞ DÉGAGEZ RAPIDEMENT LA PISTE RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;

☞ **EXPEDITE VACATING REPORT RUNWAY VACATED ;**

☞ DÉGAGEZ PREMIÈRE [(ou DEUXIÈME) INTERSECTION] [ou À VOTRE CONVENANCE] À GAUCHE (ou À DROITE) ET CONTACTEZ SOL (fréquence) RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;

☞ **VACATE FIRST (or SECOND) (CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency) REPORT RUNWAY VACATED ;**

Pour les hélicoptères:

☞ CIRCULEZ EN VOL RASANT (ou TRANSLATEZ) JUSQU'AU POSTE DE STATIONNEMENT D'HÉLICOPTÈRE (ou) JUSQU'AU POINT DE STATIONNEMENT D'HÉLICOPTÈRE (aire) ;

☞ **AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER PARKING POSITION (area) ;**

☞ CIRCULEZ EN VOL RASANT VIA (itinéraire direct demandé ou itinéraire spécifié) JUSQU'À (emplacement, hélisation, aire de manœuvre ou de mouvement, piste en service ou hors service) [ATTENTION (poussière, chasse-neige élevée, débris épars, aéronef léger circulant à la surface, personnel, etc.)] ;

☞ **AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)] ;**

➔ DEMANDE À FAIRE UN STATIONNAIRE.

➔ **REQUEST TO PERFORM STATIONARY FLIGHT.**

III.2.5.2 Circuit arrivée des avions de combat et de complément

Entrée dans le circuit :

➔ (nombre et type d'aéronef) POSITION, (intentions) ;

➔ **(number and aircraft type) POSITION, (intentions) ;**

🔊 PISTE (numéro) (nom de l'aérodrome) (condition opérationnelle) VENT (direction et force) QFE (nombre) RAPPELEZ (point d'entrée) ;

🔊 **RUNWAY (number) (name of airfield) (operational condition) WIND (direction and strength) QFE (number) REPORT (entering point) ;**

➔(point d'entrée) POUR REJOINDRE INITIAL PISTE (numéro) ;

➔(entering point) **TO JOIN INITIAL FOR RUNWAY (number) ;**

🔊 RAPPELEZ POINT INITIAL (numéro) [TRAFIC (détails)] ;

🔊 **REPORT (or JOIN) INITIAL POINT (number) [TRAFFIC (details)] ;**

🔊 INDIQUEZ ORDRE ET TYPE D'ATTERRISSAGE ;

🔊 **REPORT SEQUENCE AND TYPE OF LANDING ;**

➔ATTERRISSAGE PATROUILLE SERRÉE (ou ATTERRISSAGE INDIVIDUEL ORDRE (nombres)).

➔**CLOSED FORMATION LANDING (or INDIVIDUAL LANDING ORDER (numbers)).**

Note: indiquer le **BREAK À DROITE/RIGHT HAND BREAK.**

Au point initial :

➔[PASSANT] POINT INITIAL, QFE (nombre) ;

➔[**CROSSING**] **INITIAL POINT, QFE (number) ;**

🔊 CORRECT (ou NÉGATIF QFE (nombre)) NUMÉRO UN RAPPELEZ DERNIER VIRAGE TRAIN SORTI VERROUILLÉ [instructions supplémentaires au besoin].

🔊 **CORRECT (or NEGATIVE QFE (number)) NUMBER ONE REPORT TURNING FINAL GEAR DOWN AND LOCKED [additional instructions if required].**

➔DERNIER VIRAGE, TRAIN SORTI VERROUILLÉ (signal sonore).

➔**TURNING FINAL, GEAR DOWN AND LOCKED (beeper).**

Il pourra être demandé au pilote de rappeler au break :

🔊 RAPPELEZ AU BREAK.

🔊 **REPORT ON THE BREAK.**

Mesures de régulation au break :

🔊 CORRECT (ou NÉGATIF QFE (nombre)) NUMÉRO ... TRAFIC PRÉCÉDENT (type d'aéronef et position) [position du break au besoin BREAK MI-BANDE ou BREAK FIN DE BANDE] RAPPELEZ DERNIER VIRAGE TRAIN SORTI VERROUILLÉ [instructions supplémentaires au besoin].

🔊 **CORRECT (or NEGATIVE QFE (number)) NUMBER... TRAFFIC PRECEEDING (aircraft type and position) [position of break BREAK MIDDLE OF RUNWAY or BREAK END OF RUNWAY if required] REPORT TURNING FINAL GEAR DOWN AND LOCKED [additional instructions if required].**

Mesures de régulation en vent arrière :

- 🔊 [TRAFIC (détails)] ALLONGEZ VENT ARRIÈRE.
- 🔊 [TRAFFIC (details)] **EXTEND DOWNWIND.**

Atterrissage :

- ➔ DERNIER VIRAGE (ou BASE) PISTE (nombre) TRAIN SORTI VERROUILLÉ;
- ➔ **TURNING FINAL (or BASE) RUNWAY (number) GEAR DOWN AND LOCKED ;**
- 🔊 VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;
- 🔊 **CHECK GEAR DOWN AND LOCKED ;**
- ➔ (indicatif), TRAIN SORTI VERROUILLÉ (signal sonore).
- ➔ (callsign), **GEAR DOWN AND LOCKED, (beeper).**

Si le pilote ne transmet pas le signal sonore, le contrôleur doit l'exiger :

- 🔊 SIGNAL SONORE ;
- 🔊 **BEEPER ;**
- 🔊 AUTORISÉ ATTERRISSAGE [ou TOUCHER ou OPTION] [ou PASSAGE BAS APPROUVÉ] PISTE (nombre) VENT (direction et force ou DANGER VENT X) ;
- 🔊 **CLEARED TO LAND [or TOUCH AND GO or OPTION] [or LOW PASS APPROVED] RUNWAY (number) WIND (direction and strength or CROSS/HAZARD WIND X) ;**
- 🔊 CONTINUEZ L'APPROCHE (raison) ;
- 🔊 **CONTINUE APPROACH (reason) ;**
- 🔊 CONTINUEZ L'APPROCHE [PREVOYEZ UNE REMISE DES GAZ].
- 🔊 **CONTINUE APPROACH [EXPECT A GO AROUND].**

Remise des gaz (SANS URGENCE) :

- 🔊 REMETTEZ LES GAZ (instructions) RAPPELEZ (point significatif) (raison) ;
- 🔊 **GO AROUND (instructions) REPORT (significant point) (reason) ;**
- ➔ JE REMETS LES GAZ ;
- ➔ **GOING AROUND ;**
- 🔊 EN CAS DE REMISE DES GAZ (instructions).
- 🔊 **IN CASE OF GO AROUND (instructions).**

Remise de gaz d'urgence :

- 🔊 IMMÉDIATEMENT REMETTEZ LES GAZ IMMÉDIATEMENT [instructions] (raison) ;
- 🔊 **IMMEDIATELY GO AROUND IMMEDIATELY [instructions] (reason);**

- JE REMETS LES GAZ IMMÉDIATEMENT.
- GOING AROUND IMMEDIATELY.

Après l'atterrissage :

- [BANDE LENTE] VITESSE CONTROLÉE ;
- [LOW SPEED LANE] SPEED UNDER CONTROL ;

- 🔊 REMONTEZ PISTE (numéro) RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;
- 🔊 BACKTRACK RUNWAY (number) REPORT RUNWAY VACATED ;

- 🔊 [QUAND PISTE DÉGAGÉE] CONTACTEZ SOL (fréquence) ;
- 🔊 [WHEN RUNWAY VACATED] CONTACT GROUND (frequency) ;

- 🔊 DÉGAGEZ LA PISTE RAPIDEMENT RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;
- 🔊 EXPEDITE VACATING REPORT RUNWAY VACATED ;

- 🔊 DÉGAGEZ PREMIÈRE [(ou DEUXIÈME) INTERSECTION ou BRETELLE] [ou À VOTRE CONVENANCE] À GAUCHE (ou À DROITE) RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ET CONTACTEZ SOL (fréquence) ;
- 🔊 VACATE FIRST (or SECOND) (CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) REPORT RUNWAY VACATED AND CONTACT GROUND (frequency) ;

- PISTE DÉGAGÉE.
- RUNWAY VACATED.

Utilisation du parachute frein :

- 🔊 PARACHUTE OUVERT ;
- 🔊 CHUTE OPEN ;

- 🔊 PARACHUTE NON SORTI, RAPPELEZ VITESSE CONTROLÉE ;
- 🔊 NO CHUTE, REPORT SPEED UNDER CONTROL ;

- 🔊 PARACHUTE NON VÉRIFIÉ, RAPPELEZ VITESSE CONTROLÉE ;
- 🔊 CHUTE NOT CHECKED, REPORT SPEED UNDER CONTROL ;

- 🔊 PARACHUTE EN TORCHE, RAPPELEZ VITESSE CONTROLÉE ;
- 🔊 CHUTE CANDLED, REPORT SPEED UNDER CONTROL ;

- 🔊 PARACHUTE LARGUÉ.
- 🔊 CHUTE DROPPED.

III.2.6 Aéronefs en transit

→(nombre et type d'aéronefs) DEMANDE TRANSIT [CAM VICTOR SPECIAL ou CAM VICTOR ou CAM TANGO, (nombre) PIEDS], DE (point A) VERS (point B) [DIRECT (point)] A (heure) ;

→(number and type of aircraft) REQUEST [OAT TYPE VICTOR SPECIAL FLIGHT or OAT TYPE VICTOR FLIGHT or OAT TANGO TYPE FLIGHT, (number) FEET] TRANSIT FROM (point A) TO (point B) [DIRECT, (point)] TIME (time) ;

📞 TRANSPONDEUR XXXX, INDIQUEZ AÉRODROME DE DÉPART ET DE DESTINATION, TYPE D'APPAREIL ET NOMBRE DE PERSONNES À BORD (ou P_O_B) ;

📞 SQUAWK XXXX, SAY AIRFIELDS OF DEPARTURE AND DESTINATION, TYPE OF AIRCRAFT AND PERSONS ON BOARD (or P_O_B) ;

→UN (type d'aéronef) DÉCOLLÉ DE (aérodrome de départ) À DESTINATION DE (aérodrome de destination), P_O_B (nombre) ;

→A (type of aircraft) FROM (airfield of departure) TO (airfield of destination), P_O_B (number) ;

📞 TRANSITEZ [(CAM VICTOR SPECIAL ou CAM VICTOR ou CAM TANGO, (nombre) PIEDS, QNH (nombre)], (point A) (point B) DIRECT [VIA (point C) ou VERTICALE TERRAIN], RAPPELEZ [(point B ou point C ou VERTICALE TERRAIN)] ;

📞 TRANSIT [OAT VICTOR SPECIAL TYPE FLIGHT or OAT VICTOR TYPE FLIGHT or OAT TANGO TYPE FLIGHT, (number) FEET, QNH (number)], (point A) (point B) DIRECT [VIA point C or OVERHEAD AIRFIELD], REPORT (point B or point C or OVERHEAD AIRFIELD) ;

→ (point A) (point B) (ou point C), (nombre) PIEDS, RAPPELLERAI [(point B ou C ou VERTICALE TERRAIN)], (indicatif) ;

→ (point A) (point B) (or point C), (number) FEET, WILL REPORT [(point B or C or OVERHEAD AIRFIELD)] (callsign) ;

→POINT B [(point C ou VERTICALE TERRAIN)] ;

→POINT B [(point C or OVERHEAD AIRFIELD)] ;

📞 TRANSPONDEUR XXXX QUITTEZ ZONE ET FRÉQUENCE QNH (nombre) [CONTACTEZ (station) (fréquence) si connue].

📞 SQUAWK XXXX LEAVE AREA AND FREQUENCY [CONTACT (station) (frequency) if known].

III.2.7 Activités particulières

III.2.7.1 Drones

Il conviendra d'utiliser dans la mesure du possible la phraséologie applicable aux aéronefs pilotés. Des travaux ont été lancés afin de déterminer si une phraséologie spécifique doit être

utilisée, notamment en termes de panne de liaison avec le drone ou d'opérations en automatique.

III.2.7.2 CAM Tactique

→ DEMANDE À PASSER EN CAM TYPE TANGO [À VUE ou AUX INSTRUMENTS] [JUSQU'À (heure ou point significatif)] ;

→ **REQUEST TO CHANGE FOR OAT TYPE TANGO FLIGHT [VISUAL or INSTRUMENTS PROCEDURE] [TO (TIME or significant point)] ;**

📞 VOUS ÊTES MAINTENANT EN CAM TYPE TANGO [À VUE ou AUX INSTRUMENTS] [TRANSPONDEUR XXXX] RAPPELEZ FIN DE TRAVAIL ;

📞 **YOU ARE NOW UNDER OAT TYPE TANGO FLIGHT [VISUAL or INSTRUMENTS PROCEDURE] [SQUAWK XXXX] REPORT END OF WORK ;**

→ FIN DE VOL EN CAM TYPE TANGO, DEMANDE À REPRENDRE (ou À PASSER) NAVIGATION EN CAM (type) ;

→ **END OF OAT TYPE TANGO FLIGHT, REQUEST TO RESUME (or TO CHANGE) OAT TYPE (type) FLIGHT ;**

→ DEMANDE À DÉBUTER TRAVAIL EN CAM TYPE TANGO [À VUE ou AUX INSTRUMENTS] [(point significatif ou zone) DE (niveau) A (niveau)] ;

→ **REQUEST TO BEGIN OPERATE IN OAT TYPE TANGO FLIGHT [VISUAL or INSTRUMENTS PROCEDURE] [(significant point or area) FROM (level) TO (level)] ;**

📞 [TRANSPONDEUR XXXX] CONFIRMEZ HEURE DE FIN DE TRAVAIL, RAPPELEZ FIN DE TRAVAIL ;

📞 **[SQUAWK XXXX] CONFIRM TIME FOR END OF WORK, REPORT END OF WORK ;**

→ TRANSPONDEUR XXXX, RAPELLERAI FIN DE TRAVAIL ;

→ **SQUAWKING XXXX, WILL REPORT END OF WORK ;**

📞 VOUS ÊTES MAINTENANT EN CAM TYPE (type).

📞 **YOU ARE NOW UNDER OAT TYPE (type) FLIGHT.**

III.3 CONTROLE D'APPROCHE

III.3.1 Aéronef au départ

- Une procédure de départ omnidirectionnel est publiée. La clairance est délivrée à la demande du pilote ou à l'initiative de l'organisme du contrôle.
- Une clairance pour un départ omnidirectionnel doit être délivrée avant le décollage.

📞 DÉPART (nom du SID), PISTE (nombre) NIVEAU (DE VOL) (nombre) ;

📞 **(SID identification) DEPARTURE, RUNWAY (number) (FLIGHT) LEVEL (number);**

☞ AUTORISE DÉPART OMNIDIRECTIONNEL, PISTE (nombre) [(PUIS DIRECT (nom de la balise)) NIVEAU (DE VOL) (nombre)] [INSTRUCTIONS] ;

☞ **CLEARED OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE, RUNWAY (number) [(THEN DIRECT (name of beacon)) (FLIGHT) LEVEL (number)] [INSTRUCTIONS] ;**

☞ AUTORISE DÉPART OMNIDIRECTIONNEL, PISTE (nombre) APRÈS AVOIR ATTEINT (ou PASSÉ) (niveau ou point significatif) (instructions).

☞ **CLEARED OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE, RUNWAY (number) AFTER REACHING (or PASSING or CROSSING) (level or significant point) (instructions).**

III.3.2 Aéronef à l'arrivée

☞ EN CAS DE REMISE DES GAZ (instructions appropriées) ;

☞ **IN CASE OF GO AROUND (appropriate instructions) ;**

☞ CONNAISSEZ-VOUS LA PROCÉDURE D'APPROCHE (nom) ?

☞ **ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE?**

→ DEMANDE APPROCHE (nom de la procédure) [PISTE (numéro)] ;

→ **REQUEST (name of procedure) APPROACH [RUNWAY (number)] ;**

☞ AUTORISÉ APPROCHE (nom de la procédure) [PISTE (numéro)] (ou PROCÉDEZ) VIA (désignation).

☞ **CLEARED (name of procedure) APPROACH [RUNWAY (number) (or PROCEED) VIA (designation).**

Approche GNSS :

☞ DEMANDE APPROCHE [INS] GNSS [PISTE (numéro)] ;

☞ **REQUEST [INS] GNSS APPROACH [RUNWAY (number)] ;**

☞ AUTORISÉ APPROCHE [INS] GNSS [PISTE (numéro)].

☞ **CLEARED APPROACH [INS] GNSS [RUNWAY (number)].**

Approche directe :

→ DEMANDE APPROCHE DIRECTE [(type d'approche)] [PISTE (numéro)] ;

→ **REQUEST STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];**

☞ AUTORISÉ APPROCHE DIRECTE [(type d'approche)] [PISTE (numéro)];

☞ **CLEARED STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];**

☞ RAPPELEZ EN VUE DU SOL.

☞ **REPORT GROUND IN SIGHT.**

Autorisation d'attente:

🔊 ATTENDEZ À VUE [VERTICALE] (position) (ou ENTRE (deux repères terrestres bien visibles)) ;

🔊 **HOLD VISUAL [OVER] (position), (or BETWEEN (two prominent landmarks));**

➔ DEMANDE INSTRUCTIONS D'ATTENTE ;

➔ **REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS ;**

🔊 AUTORISÉ (ou PROCÉDEZ) JUSQU'À (point significatif, nom de l'installation ou du repère) [MAINTENEZ (ou MONTEZ ou DESCENDEZ) (niveau)] ATTENDEZ [(direction)] [RADIALE (spécifiée), ROUTE, RAPPROCHEMENT (trois chiffres) DEGRÉS] [CIRCUIT À DROITE (ou À GAUCHE)] [TEMPS EN ÉLOIGNEMENT (nombre) MINUTES] PRÉVOYEZ AUTORISATION D'APPROCHE (ou NOUVELLE AUTORISATION) À (heure) (autres instructions, s'il y a lieu) ;

🔊 **CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) level] HOLD [(direction)] [(specified) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (three digits) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary) ;**

🔊 AUTORISÉ JUSQU'À RADIALE (nombre) DU VOR (nom) À (distance) REPÈRE DME [MAINTENEZ (ou MONTEZ ou DESCENDEZ) (niveau)] ATTENDEZ [(direction)] [CIRCUIT À DROITE (ou À GAUCHE)] [TEMPS EN ÉLOIGNEMENT (nombre) MINUTES] PRÉVOYEZ AUTORISATION D'APPROCHE (ou NOUVELLE AUTORISATION) À (heure) (autres instructions, s'il y a lieu).

🔊 **CLEARED TO THE (number) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary).**

Heure d'approche prévue :

🔊 PAS DE DÉLAI PRÉVU ;

🔊 **NO DELAY EXPECTED ;**

🔊 HEURE D'APPROCHE PRÉVUE (heure) ;

🔊 **EXPECTED APPROACH TIME (time) ;**

🔊 NOUVELLE HEURE D'APPROCHE PRÉVUE (heure) ;

🔊 **REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time) ;**

🔊 DÉLAI NON DÉTERMINÉ (raisons).

🔊 **DELAY NOT DETERMINED (reasons).**

TITRE IV

EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES AVEC MOYEN DE SURVEILLANCE ATS

IV.1 EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES GÉNÉRALES AVEC MOYENS DE SURVEILLANCE ATS

IV.1.1 Généralités

Etat de fonctionnement du radar :

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

Identification de l'aéronef :

- ☞ IDENTIFIÉ RADAR (position) ;
- ☞ **RADAR IDENTIFIED (position) ;**

- ☞ POUR IDENTIFICATION TOURNEZ À GAUCHE (ou À DROITE) CAP (nombre) ;
- ☞ **FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (number) ;**

- ☞ POUR IDENTIFICATION TRANSPONDEUR XXXX (ou IDENT) ;
- ☞ **FOR IDENTIFICATION SQUAWK XXXX (or IDENT) ;**

- ☞ NON IDENTIFIÉ (raison).
- ☞ **NOT IDENTIFIED (reason).**

Renseignements sur la position :

- ☞ (radiale) DEGRÉS (distance) NAUTIQUES DE (point significatif) (ou VERTICALE DE ou TRAVERS DE (point significatif)).
- ☞ **(bearing) DEGREES (distance/range) MILES OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)).**

Changement de régime de vol :

- J'ANNULE MON VOL CAM INDIA, (ou MON VOL CAM TANGO) ;
- **CANCEL OAT TYPE INDIA FLIGHT, (or OAT TYPE TANGO FLIGHT) ;**

- ☞ ROGER (indicatif) VOL CAM INDIA (ou VOL CAM TANGO) ANNULÉ À... (heure), QNH RÉGIONAL (nombre).
- ☞ **ROGER (callsign) OAT TYPE INDIA FLIGHT (or OAT TYPE TANGO FLIGHT) CANCELLED AT (time), (station) QNH (number).**

Avertissement altitude basse :

- ☞ (indicatif d'appel d'aéronef) AVERTISSEMENT ALTITUDE BASSE, VÉRIFIEZ VOTRE ALTITUDE IMMÉDIATEMENT, QNH (nombre). [ALTITUDE MINIMALE DE VOL (altitude)].

📞 (aircraft call sign) **LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number). [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)].**

Alerte proximité du relief :

📞 (indicatif d'appel d'aéronef) **ALERTE RELIEF** (suggestion de manœuvre du pilote, si possible).

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

IV.1.2 Guidage radar

Pour demander ou proposer un guidage radar :

➔ **DEMANDE GUIDAGE (RADAR) ;**

➔ **REQUEST (RADAR) VECTOR ;**

📞 **VOULEZ-VOUS UN GUIDAGE (RADAR) ?**

📞 **DO YOU WANT (RADAR) VECTOR ?**

Instructions de guidage :

📞 **TOURNEZ À GAUCHE (ou À DROITE) CAP (nombre) [raison] ;**

📞 **TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (number) [reason] ;**

📞 **CONTINUEZ CAP (nombre) ;**

📞 **CONTINUE HEADING (number) ;**

📞 **CONTINUEZ CAP ACTUEL ;**

📞 **CONTINUE PRESENT HEADING ;**

📞 **STOPPEZ VIRAGE CAP (nombre) ;**

📞 **STOP TURN HEADING (number) ;**

📞 **POURSUIVEZ VIRAGE CAP (nombre) (raison) ;**

📞 **TURN FURTHER HEADING (number) (reason) ;**

📞 **FAITES UN TROIS CENT SOIXANTE À GAUCHE (ou À DROITE) (raison) ;**

📞 **MAKE A THREE SIXTY [TURN] LEFT (or RIGHT) (reason) ;**

📞 **AUGMENTEZ (ou REDUISEZ) TAUX DE DESCENTE (ou MONTÉE).**

📞 **INCREASE (or DECREASE) RATE OF DESCENT (CLIMB).**

Altération de cap :

📞 **TOURNEZ À GAUCHE (ou À DROITE) CAP (nombre) CAUSE TRAFIC ;**

📞 **TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (number) DUE TRAFFIC;**

📞 **TOURNEZ À GAUCHE (ou À DROITE) (nombre) DEGRÉS CAUSE TRAFIC.**

📞 **TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES DUE TRAFFIC.**

Dérive :

🔊 VOUS DÉRIVEZ, TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE) (nombre) DEGRÉS, POUR REJOINDRE VOTRE ITINÉRAIRE / POUR VOUS DIRIGER VERS (point significatif).

🔊 **YOU ARE DRIFTING, TURN RIGHT (or LEFT) (number) DEGREES, TO JOIN YOUR TRACK (or ROUTE)/ TO PROCEED TO (significant point).**

Cessation du guidage :

🔊 FIN DU GUIDAGE RADAR ;

🔊 **RADAR VECTOR TERMINATED ;**

🔊 REPRENEZ VOTRE NAVIGATION (instructions) ;

🔊 **RESUME OWN NAVIGATION (instructions) ;**

🔊 REPRENEZ VOTRE NAVIGATION DIRECTE (point significatif).

🔊 **RESUME OWN NAVIGATION DIRECT (significant point).**

Cessation du service radar :

🔊 FIN DU SERVICE RADAR (instructions).

🔊 **RADAR SERVICE TERMINATED (instructions).**

Modifications de vitesse :

🔊 INDIQUEZ VITESSE ;

🔊 **REPORT SPEED ;**

🔊 MAINTENEZ (nombre) (unité) [OU PLUS (ou OU MOINS) [JUSQU'À (point significatif)]] ;

🔊 **MAINTAIN (number) (unit) [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (significant point)] ;**

🔊 MAINTENEZ VITESSE ACTUELLE ;

🔊 **MAINTAIN PRESENT SPEED ;**

🔊 AUGMENTEZ (ou RÉDUISEZ) VITESSE (nombre) (unité) [OU PLUS (ou OU MOINS)] ;

🔊 **INCREASE (or REDUCE) SPEED (number) (unit) [OR GREATER (or OR LESS)] ;**

🔊 REPRENEZ VITESSE NORMALE ;

🔊 **RESUME NORMAL SPEED ;**

🔊 RÉDUISEZ VITESSE MINIMALE D'APPROCHE ;

🔊 **REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED ;**

🔊 RÉDUISEZ À LA VITESSE MINIMALE EN CONFIGURATION LISSE ;

🔊 **REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED ;**

🔊 VITESSE LIBRE.

🔊 **NO SPEED RESTRICTION.**

IV.1.3 Annonce trafic

Le message de l'annonce trafic doit suivre un format standardisé, comprenant obligatoirement et dans l'ordre les éléments suivants :

- a) « TRAFIC/TRAFFIC »
- b) Position dans le plan horizontal
- c) Distance
- d) Route suivie
- e) Position dans le plan vertical

Position dans le plan horizontal :

Le code horaire, utilisable seulement lorsque l'a/c contrôlé est stable au cap :

🔊 TRAFIC (nombre) HEURES, (nombre) NAUTIQUES.

🔊 **TRAFFIC (number) O'CLOCK, (number) MILES.**

Le relèvement, utilisable lorsque l'aéronef contrôlé est stable au cap ou en virage :

🔊 TRAFIC RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES.

🔊 **TRAFFIC BEARING (number), (number) MILES.**

*Le secteur géographique utilisable lorsque l'aéronef contrôlé est en virage ou stable au cap.
Cependant moins précis que les deux méthodes précédentes :*

🔊 TRAFIC (direction cardinale) POSITION, (nombre) NAUTIQUES.

🔊 **TRAFFIC (cardinal direction) POSITION, (number) MILES.**

Route suivie :

La direction cardinale :

🔊 ROUTE (point cardinal).

🔊 **(sector) BOUND.**

La route:

🔊 ROUTE (nombre) ;

🔊 **TRACK (number) ;**

La direction par rapport au vol contrôlé :

- ☞ ROUTE OPPOSÉE ;
- ☞ **OPPOSITE DIRECTION ;**

- ☞ ROUTE PARALLÈLE ;
- ☞ **PARALLEL TRACK ;**

- ☞ CROISANT GAUCHE VERS DROITE.
- ☞ **CROSSING LEFT TO RIGHT.**

Position dans le plan vertical :

- ☞ NIVEAU (DE VOL) [ESTIMÉ] (nombre) ;
- ☞ **[ESTIMATED] (FLIGHT) LEVEL (number) ;**

- ☞ ALTITUDE (ou HAUTEUR) [ESTIMÉE] (nombre) PIEDS QNH (ou QFE) ;
- ☞ **[ESTIMATED] ALTITUDE (or HEIGHT) (number) FEET QNH (or QFE) ;**

- ☞ (nombre) PIEDS QFE (ou QNH) ;
- ☞ **(number) FEET QFE (or QNH) ;**

- ☞ (nombre) PIEDS PLUS HAUT ;
- ☞ **(number) FEET ABOVE ;**

- ☞ (nombre) PIEDS PLUS BAS ;
- ☞ **(number) FEET BELOW ;**

- ☞ MÊME NIVEAU (ou ALTITUDE ou HAUTEUR) ;
- ☞ **SAME LEVEL (or ALTITUDE or HEIGHT) ;**

- ☞ NIVEAU (nombre) EN MONTÉE (ou EN DESCENTE) [VERS NIVEAU (nombre)] ;
- ☞ **LEVEL (number) CLIMBING (or DESCENDING) [TO LEVEL (number)] ;**

- ☞ (nombre) PIEDS [calage altimétrique] EN MONTÉE (ou EN DESCENTE) [VERS (nombre) PIEDS] ;
- ☞ **(number) FEET [altimeter setting] CLIMBING (or DESCENDING) [TO (number) FEET] ;**

- ☞ NIVEAU (ou ALTITUDE ou HAUTEUR) INCONNU.
- ☞ **LEVEL (or ALTITUDE or HEIGHT) UNKNOWN.**

Renseignements complémentaires si disponibles (en début ou fin de message) :

- ☞ EN DÉPASSEMENT ;
- ☞ **OVERTAKING ;**

- ☞ CONVERGENT ;
- ☞ **CLOSING ;**

🔊 PRÉVU EN DESCENTE (MONTÉE) ;
 🔊 **EXPECTED TO DESCEND (CLIMB) ;**

🔊 STABLE ;
 🔊 **STEADY (ou LEVELLED) ;**

🔊 LENT (ou PLUS LENT) ;
 🔊 **SLOW MOVING (or SLOWER) ;**

🔊 RAPIDE(ou PLUS RAPIDE) ;
 🔊 **FAST MOVING (or FASTER) ;**

🔊 (TYPE D'AERONEF) ;
 🔊 **(AIRCRAFT TYPE) ;**

➔ TRAFIC EN VUE ;
 ➔ **TRAFFIC IN SIGHT ;**

➔ PAS VISUEL SUR LE TRAFIC ;
 ➔ **TRAFFIC NOT IN SIGHT (or NO CONTACT) ;**

➔ JE REGARDE.
 ➔ **LOOKING OUT.**

Dans le cas de plusieurs annonces trafic, on utilisera :

🔊 PREMIER/SECOND/TROISIÈME TRAFIC... ;
 🔊 **FIRST/SECOND/THIRD TRAFFIC... ;**

🔊 NOUVEAU TRAFIC (ou TRAFIC ADDITIONNEL).
 🔊 **NEW (or ADDITIONNAL) TRAFFIC... .**

Pour réactualiser une annonce trafic, le message pourra être composé des termes « TRAFIC MAINTENANT/TRAFFIC NOW » suivis des paramètres ayant changé.

Pour annoncer la fin d'un croisement :

🔊 TRAFIC CROISÉ [instructions appropriées si nécessaire] ;
 🔊 **CLEAR OF TRAFFIC [appropriate instructions if necessary] ;**

🔊 PREMIER (ou SECOND ou TROISIÈME...) TRAFIC CROISÉ [instructions appropriées si nécessaire].
 🔊 **CLEAR OF FIRST (or SECOND or THIRD...) TRAFFIC [appropriate instructions if necessary].**

IV.1.4 Espacement radar

📞 TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE) CAP (nombre), POUR ESPACEMENT RADAR ;

📞 **TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (number), FOR RADAR SPACING;**

📞 TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE) (nombre) DEGRÉS, POUR ESPACEMENT RADAR.

📞 **TURN RIGHT (or LEFT) (number) DEGREES, FOR RADAR SPACING.**

Manœuvre d'évitement :

📞 IMMÉDIATEMENT TOURNEZ GAUCHE (ou DROITE) CAP (nombre) IMMÉDIATEMENT POUR ÉVITER TRAFIC (code horaire/relèvement/direction cardinale et distance) ;

📞 **IMMEDIATELY TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (number) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC (clock-reference/bearing/cardinal direction and distance) ;**

📞 IMMÉDIATEMENT TOURNEZ À GAUCHE (ou À DROITE) (nombre) DEGRÉS IMMÉDIATEMENT POUR ÉVITER TRAFIC (code horaire/relèvement/direction cardinale et distance) ;

📞 **IMMEDIATELY TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC (clock-reference/bearing/cardinal direction and distance) ;**

📞 IMMÉDIATEMENT MONTEZ (ou DESCENDEZ) (nombre) PIEDS [QNH ou QFE] IMMÉDIATEMENT POUR ÉVITER TRAFIC (code horaire/relèvement/direction cardinale et distance) ;

📞 **IMMEDIATELY CLIMB (or DESCEND) (number) FEET [QNH or QFE] IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC (clock-reference/bearing/cardinal direction and distance) ;**

📞 IMMÉDIATEMENT MONTEZ (ou DESCENDEZ) NIVEAU (nombre) IMMÉDIATEMENT POUR ÉVITER TRAFIC (code horaire/relèvement/direction cardinale et distance) ;

📞 **IMMEDIATELY CLIMB (or DESCEND) LEVEL (number) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC (clock-reference/bearing/cardinal direction and distance) ;**

📞 TRAFIC CROISÉ [instructions appropriées].

📞 **CLEAR OF TRAFFIC [appropriate instructions].**

IV.1.5 Expressions conventionnelles avec le radar secondaire

🔊 INDIQUEZ POSSIBILITÉS TRANSPONDEUR ;

🔊 **ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY ;**

➔ TRANSPONDEUR (selon les indications du plan de vol) ;

➔ **TRANSPONDER (as shown in the flight plan);**

➔ PAS DE TRANSPONDEUR ;

➔ **NEGATIVE TRANSPONDER ;**

🔊 POUR LE DÉPART TRANSPONDEUR (code) ;

🔊 **FOR DEPARTURE SQUAWK (code) ;**

➔ TRANSPONDEUR (code) ;

➔ **SQUAWK (code) ;**

🔊 TRANSPONDEUR EMERGENCY ;

🔊 **SQUAWK MAYDAY ;**

🔊 RADAR SECONDAIRE HORS SERVICE (renseignements appropriés selon les besoins).

🔊 **SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).**

IV.2 EN ROUTE

IV.2.1 Transit

➔ ME DIRIGEANT VERS (point significatif) ;

➔ **PROCEEDING TO (significant point) ;**

➔ POUR ME DIRIGER VERS (point significatif) ;

➔ **TO PROCEED TO (significant point) ;**

🔊 (point significatif) APPROUVÉ ;

🔊 **(significant point) APPROVED ;**

➔ DEMANDE À ME DIRIGER VERS (point significatif) ;

➔ **REQUEST TO PROCEED TO (significant point) ;**

🔊 AUTORISÉ À VOUS DIRIGER VERS (point significatif) ;

🔊 **CLEARED TO PROCEED TO (significant point) ;**

🔊 DIRECT (point significatif) APPROUVÉ ;

🔊 **DIRECT (significant point) APPROVED ;**

→PASSANT (point significatif) ;

→**CROSSING (significant point) ;**

📞 QUEL EST VOTRE PROCHAIN POINT DE COMPTE RENDU ? ;

📞 **REPORT NEXT REPORTING POINT ;**

📞 QUELLE EST VOTRE POSITION ? ;

📞 **REPORT POSITION ;**

📞 QUEL EST VOTRE TERRAIN DE DÉPART ? ;

📞 **REPORT DEPARTURE AIRFIELD ?**

📞 QUEL EST VOTRE TERRAIN DE DESTINATION ?

📞 **REPORT DESTINATION AIRFIELD.**

IV.2.2 Zones à éviter

📞 RESTEZ HORS DE LA ZONE ;

📞 **REMAIN OUT OF AREA ;**

📞 TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE) CAP (nombre) / (nombre) DEGRÉS, POUR ÉVITER ZONE ACTIVE ;

📞 **TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (number) / (number) DEGREES, TO AVOID ACTIVE AREA ;**

📞 POUR ÉVITER :

📞 **TO AVOID :**

- a) ZONE À SÉGRÉGATION TEMPORAIRE (TSA/CBA) XX ;
TEMPORARY SEGREGATED AREA (TSA) XX ;
- b) ZONE DE COMBAT FRONTALIÈRE (CBA) XX ;
CROSS BORDER AREA (CBA) XX ;
- c) ZONE DE RAVITAILLEMENT ;
REFUELLING AREA ;
- d) ZONE REGLMENTÉE ;
RESTRICTED AREA ;
- e) ZONE DANGEREUSE ;
DANGEROUS AREA ;
- f) LES ÉCHOS FIXES.
RADAR CLUTTER.

📞 ENTRAINEMENT DE CHASSEURS EN COURS ;

📞 **FIGHTER TRAINING IN PROGRESS ;**

→QUITTONS LA ZONE ;

→**LEAVING AREA ;**

→ENTRONS DANS LA ZONE.

→**ENTERING AREA.**

IV.2.3 Vol supersonique

📞 INDIQUEZ VITESSE MAXIMALE ;

📞 **SAY MAXIMUM SPEED ;**

➔ VITESSE MAXIMALE (nombre) MACH ;

➔ **MAXIMUM SPEED (number) MACH ;**

📞 PASSEZ SUPERSONIQUE/RAPPELEZ SUPERSONIQUE/INDIQUEZ MACH
MAXIMUM ;

📞 **SUPERSONIC APPROVED/ REPORT SUPERSONIC/SAY MAXIMUM MACH**

📞 MAINTENEZ CAP (nombre) ET NIVEAU (nombre), ACCÉLÉREZ MACH (nombre)

📞 **MAINTAIN HEADING (number) AND (FLIGHT) LEVEL, ACCELERATE
(number) MACH ;**

📞 RAPPELEZ SUBSONIQUE.

📞 **REPORT SUBSONIC.**

IV.2.4 Interception

📞 ACCEPTEZ-VOUS D'ÊTRE INTERCEPTÉ ?

📞 **DO YOU ACCEPT TO BE INTERCEPTED ?**

📞 **DO YOU ACCEPT QRA (QUICK REACTION ALERT) INTERCEPT ?**

📞 **DO YOU ACCEPT TRAINING INTERCEPTION ?**

📞 RESTEZ PASSIF.

📞 **REMAIN PASSIVE TARGET.**

Pour annoncer le déroulement de l'interception :

📞 CHASSEUR (nombre) HEURES, (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU
(DE VOL) (nombre) ;

📞 **FIGHTER (number) O'CLOCK, (number) MILES, HEADING (number),
(FLIGHT) LEVEL (number) ;**

📞 CHASSEUR RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre),
NIVEAU (DE VOL) (nombre) ;

📞 **FIGHTER BEARING (number), (number) MILES, HEADING (number),
(FLIGHT) LEVEL (number) ;**

📞 CHASSEUR RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre),
(nombre) PIEDS PLUS HAUT (BAS).

📞 **FIGHTER BEARING (number), (number) MILES, HEADING (number),
(number) FEET ABOVE (BELOW).**

Pour annoncer la fin de l'interception :

- 🔊 FIN D'INTERCEPTION, LE CHASSEUR DÉGAGE PAR LA DROITE (GAUCHE).
- 🔊 **END OF INTERCEPTION, FIGHTER IS BREAKING BY THE RIGHT (LEFT).**

IV.2.5 Mission Haut Bas Haut

IV.2.5.1 Descente en basse altitude

- 🔊 DESCENTE DANS (nombre) MINUTES VERTICAL (point significatif) ;
- 🔊 **DESCENT IN (number) MINUTES OVER (significant point) ;**

- 🔊 QNH (nombre), PLANCHER DE CONTRÔLE (nombre) PIEDS, (nom du terrain) (condition opérationnelle) ;
- 🔊 **QNH (number), MINIMUM CONTROL ALTITUDE (number) FEET, (name of airfield) (operational condition) ;**

- 🔊 DESCENDEZ AU PLANCHER DE CONTRÔLE (nombre) PIEDS, RAPPELEZ ATTEIGNANT.
- 🔊 **DESCEND MINIMUM CONTROL ALTITUDE (number) FEET, REPORT REACHING.**

Lors de la descente, le contrôleur demande au pilote de rappeler passant tous les 5000 pieds ou passant un niveau précis. A l'approche du plancher de contrôle, ou au plancher de contrôle, ou au niveau de départ souhaité, le contrôleur demandera les conditions de vol.

- 🔊 INDIQUEZ CONDITIONS DE VOL ?
- 🔊 **REPORT FLIGHT CONDITIONS ?**

- 🔊 CONFIRMEZ CONDITIONS DE VOL ;
- 🔊 **CONFIRM FLIGHT CONDITIONS ;**

- 🔊 ANNONCEZ VMC.
- 🔊 **REPORT VMC.**

Conditions VMC au ou avant plancher de contrôle :

- 🔊 TRANSPONDEUR XXXX ;
- 🔊 **SQUAWK XXXX ;**

- 🔊 AUTORISÉ À PASSER EN CAM TYPE VICTOR.
- 🔊 **CLEAR TO CONTINUE UNDER OAT TYPE VICTOR FLIGHT.**

Conditions IMC au plancher de contrôle :

- 🔊 MAINTENEZ (nombre) PIEDS, INDIQUEZ INTENTIONS.
- 🔊 **MAINTAIN (number) FEET, SAY INTENTIONS.**

IV.2.5.2 Poursuite en CAM V non prévue

📞 J'ANNULE MON VOL CAM INDIA (VOL CAM TANGO) POUR POURSUIVRE EN CAM VICTOR ;

📞 **REQUEST TO CANCEL OAT TYPE INDIA FLIGHT (OAT TYPE TANGO FLIGHT) TO CONTINUE UNDER OAT TYPE VICTOR FLIGHT ;**

📞 ROGER (indicatif) VOL CAM INDIA (VOL CAM TANGO) ANNULÉ À (HEURE), POURSUIVEZ VOTRE VOL EN CAM VICTOR, QNH (nom station) (nombre).

📞 **ROGER (callsign) OAT INDIA TYPE FLIGHT (OAT TYPE TANGO FLIGHT) CANCELLED AT (TIME) (name of station) CONTINUE UNDER OAT TYPE VICTOR FLIGHT, QNH (number).**

IV.2.5.3 Remontée de basse altitude

Cas normal :

➔ (station) INFORMATION (indicatif) ;

➔ **(station) INFORMATION (callsign) ;**

📞 (station) INFORMATION, J'ÉCOUTE ;

📞 **(station) INFORMATION, PASS YOUR MESSAGE ;**

➔ (station) INFORMATION (indicatif) (nombre et type d'aéronefs), [(position, cap, niveau, transpondeur)] (intentions) DEMANDE PRISE EN COMPTE RADAR.

➔ **(station) INFORMATION (callsign) (number and type of aircraft) , [(position, heading, squawk)] (intentions) REQUEST RADAR CONTROL (or PICK UP).**

Si l'aéronef n'est pas au plancher de contrôle :

📞 (station) INFORMATION, RAPPELLEZ ATTEIGNANT (nombre) PIEDS, PLANCHER DE CONTRÔLE.

📞 **(station) INFORMATION, REPORT REACHING (number) FEET, MINIMUM CONTROL ALTITUDE.**

Si l'aéronef est au plancher de contrôle :

📞 (station) INFORMATION, IDENTIFIÉ RADAR, MONTEZ NIVEAU (DE VOL) (nombre), RAPPELEZ ATTEIGNANT.

📞 **(station) INFORMATION, RADAR IDENTIFIED, CLIMB (FLIGHT) LEVEL (number), REPORT REACHING.**

Remontée d'urgence :

➔ (station) INFORMATION, (indicatif), SUR GARDE ;

➔ **(station) INFORMATION, (callsign), ON GUARD ;**

📞 (station) INFORMATION, J'ÉCOUTE ;

📞 **(station) INFORMATION, PASS YOUR MESSAGE ;**

→(station) INFORMATION (indicatif) (nombre et type d'aéronefs) , [(position, cap, niveau, transpondeur] DEMANDE PRISE EN COMPTE RADAR.

→(station) INFORMATION (callsign) (number and type of aircraft) , [(position, heading, squawk] REQUEST RADAR CONTROL (or PICK UP).

La raison de la remontée d'urgence sera communiquée au plus vite au contrôleur.

L'aéronef est au niveau refuge assigné à sa position.

Niveau refuge > plancher de contrôle :

☞ IDENTIFIÉ RADAR, TRANSPONDEUR XX77 ;

☞ **RADAR IDENTIFIED, SQUAWK XX77 ;**

☞ MONTEZ NIVEAU (de vol) (nombre), RAPPELEZ ATTEIGNANT.

☞ **CLIMB (flight) LEVEL (number), REPORT REACHING.**

Niveau refuge < plancher de contrôle :

☞ PLANCHER DE CONTRÔLE (nombre) PIEDS, RAPPELEZ ATTEIGNANT.

☞ **MINIMUM CONTROL ALTITUDE (number) FEET, REPORT REACHING.**

Dès que le plancher de contrôle est atteint, la procédure est la même que lorsque le niveau refuge est supérieur au plancher de contrôle.

IV.3 CONTROLE D'APPROCHE

Les expressions suivantes complètent celle du paragraphe XII.2.3.

IV.3.1 Aéronefs au départ

Identification et instructions de départ :

☞ IDENTIFIÉ RADAR TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE), CAP (nombre) (ou CONTINUEZ AU CAP DE LA PISTE) (ou RESTEZ DANS L'AXE DE LA PISTE) JUSQU'AU (ou JUSQU'À) (niveau ou point significatif) [(autres instructions, s'il y a lieu)] ;

☞ **RADAR IDENTIFIED TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (number) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (level or significant point) [(other instructions as required)] ;**

☞ IDENTIFIÉ RADAR DÉPART (nom et numéro du départ normalisé) (niveau) ;

☞ **RADAR IDENTIFIED (standard departure name and number) DEPARTURE (level) ;**

☞ IDENTIFIÉ RADAR, APRÈS AVOIR ATTEINT (ou PASSÉ) (niveau ou point significatif) (instructions).

☞ **RADAR IDENTIFIED, AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions).**

Départ patrouille (après identification de chaque appareil) :

📞 RAPPELEZ RASSEMBLÉS ;
📞 **REPORT HOLDING HANDS ;**

📞 ÊTES-VOUS RASSEMBLÉS ;
📞 **ARE YOU HOLDING HANDS ;**

📞 ÊTES-VOUS EN VUE DU (numéro dans la patrouille) ;
📞 **ARE YOU IN SIGHT OF (number in formation) ;**

➔ DEMANDE RASSEMBLEMENT ;
➔ **REQUEST JOIN-UP ;**

📞 ÊTES-VOUS PRÊTS POUR LE TRANSFERT.
📞 **ARE YOU READY FOR HANDOVER.**

Recueil basse altitude pour remontée (ou retour terrain) :

➔ (nombre et type d'aéronefs) (position) (transpondeur) DEMANDE PRISE EN COMPTE RADAR (intentions).

➔ **(number and type of aircraft) (position) (squawk) REQUEST RADAR PICK-UP (intentions).**

Après identification :

📞 IDENTIFIÉ RADAR MONTEZ (niveau) TOURNEZ À GAUCHE (ou À DROITE) (nombre) DEGRÉS TRANSPONDEUR XXXX.

📞 **RADAR IDENTIFIED CLIMB (level) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES SQUAWK XXXX.**

IV.3.2 Aéronefs à l'arrivée

Si l'aéronef effectue une approche finale aux instruments, lors de la descente, le contrôleur transmet la procédure de remise de gaz avant la finale.

📞 EN CAS DE REMISE DES GAZ (instructions appropriées).
📞 **IN CASE OF GO AROUND (appropriate instructions).**

IV.3.2.1 Arrivée aéronef conventionnel

Prise en compte :

📞 IDENTIFIÉ RADAR, (nombre) DEGRÉS (nombre) NAUTIQUES DE (nom de l'aérodrome ou point significatif), (instructions ou informations) PISTE (nombre) [EN SERVICE] (paramètres du terrain).

📞 **RADAR IDENTIFIED, (number) DEGREES (number) MILES (name of airfield or significant point), (instructions or informations) RUNWAY (number) [IN USE] (airfield parameters).**

Guidage en vue de l'approche :

☞ GUIDAGE POUR APPROCHE (aide exploitée par le pilote) PISTE (numéro) ;
 ☞ **VECTERING FOR (type of pilot-interpreted aid) APPROACH RUNWAY (number) ;**

☞ GUIDAGE POUR APPROCHE À VUE PISTE (numéro). RAPPELEZ TERRAIN (ou PISTE) EN VUE ;
 ☞ **VECTERING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number) REPORT FIELD (or RUNWAY) IN SIGHT ;**

☞ GUIDAGE POUR APPROCHE RADAR DE SURVEILLANCE PISTE (numéro) ;
 ☞ **VECTERING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number) ;**

☞ GUIDAGE POUR GCA PISTE (numéro) ;
 ☞ **VECTERING FOR GCA RUNWAY (number) ;**

☞ APPROCHE (type) IMPOSSIBLE CAUSE (raison) (autres instructions).
 ☞ **(type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions).**

Descente :

☞ NUMÉRO (numéro dans la séquence approche) DESCENDEZ VERS (nombre) PIEDS QFE (ou QNH) (nombre) ;
 ☞ **NUMBER (number in approach sequence) DESCEND (number) FEET, QFE (or QNH) (number) ;**

➔ NUMÉRO (numéro dans la séquence approche) DESCENDS (nombre) pieds QFE (ou QNH) (nombre) ;

➔ **NUMBER (number in approach sequence) DESCEND (number) feet, QFE (or QNH) (number) ;**

☞ CORRECT (ou NEGATIF QFE (ou QNH) (nombre)).
 ☞ **CORRECT (or NEGATIVE QFE (or QNH) (number)).**

Guidage en vue d'une approche ILS ou d'une approche fondée sur d'autres aides exploitées par le pilote :

☞ TOURNEZ À GAUCHE (ou À DROITE) CAP (nombre) [POUR INTERCEPTER] ou [RAPPELEZ ÉTABLI SUR LE LOCALIZER (numéro de la piste)] ;

☞ **TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (number) [TO INTERCEPT] or [REPORT ESTABLISHED ON LOCALIZER (number of runway)] ;**

☞ VOUS APPROCHEZ PAR LA GAUCHE (ou LA DROITE) [RAPPELEZ ÉTABLI SUR LE LOCALIZER (numéro de la piste)] ;

☞ **CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) [REPORT ESTABLISHED ON LOCALIZER (number of runway)] ;**

📞 RAPPELEZ ÉTABLI SUR LE LOCALIZER [ILS] (ou SUR ALIGNEMENT D'APPROCHE GBAS/SBAS) ;

📞 **REPORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER (or ON GBAS/SBAS APPROACH COURSE) ;**

📞 INTERCEPTEZ (l'alignement de piste ou l'aide radio) [RAPPELEZ ÉTABLI SUR LE LOCALIZER (numéro de la piste)] ;

📞 **INTERCEPT (localizer course or radio aid) [REPORT ESTABLISHED ON LOCALIZER (number of runway)] ;**

➔ ETABLI LOCALIZER [ILS] (ou SUR ALIGNEMENT D'APPROCHE GBAS/SBAS ;

➔ **ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER (or ON GBAS/SBAS APPROACH COURSE) ;**

📞 PRÉVOYEZ UN GUIDAGE POUR TRAVERSER (l'alignement de piste ou l'aide radio) (raison) ;

📞 **EXPECT VECTOR ACCROSS (localizer course or radio aid) (reason) ;**

📞 CE VIRAGE VOUS FERA TRAVERSER (l'alignement de piste ou l'aide radio) [raison] ;

📞 **THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) [reason] ;**

📞 JE VOUS FAIS TRAVERSER (l'alignement de piste ou l'aide radio) [raison] ;

📞 **TAKING YOU THROUGH (localizer course or radio aid) [reason] ;**

📞 MAINTENEZ (altitude) JUSQU'À INTERCEPTION DE L'ALIGNEMENT DE DESCENTE (ou GLIDE) ;

📞 **MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION ;**

📞 VOUS ALLEZ INTERCEPTER (aide radio ou trajectoire) À (distance) DE (point significatif ou DU TOUCHER DES ROUES) ;

📞 **YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN) ;**

📞 AUTORISÉ POUR APPROCHE (type d'approche) PISTE (numéro) RAPPELEZ ÉTABLI SUR L'ALIGNEMENT DE DESCENTE (ou GLIDE) TRAIN SORTI VERROUILLÉ.

📞 **CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH GEAR DOWN AND LOCKED.**

Manœuvre à vue :

📞 RAPPELEZ À L'OUVERTURE DROITE (ou GAUCHE) ;

📞 **REPORT BREAKING RIGHT (or LEFT) ;**

Approche à vue :

- DEMANDE APPROCHE À VUE PISTE (numéro) ;
- **REQUEST VISUAL APPROACH RUNWAY (number) ;**

- ☞ ACCEPTEZ VOUS APPROCHE À VUE PISTE (numéro) ;
- ☞ **DO YOU ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number) ;**

- ☞ RAPPELEZ PISTE EN VUE ;
- ☞ **REPORT RUNWAY IN SIGHT ;**

- ☞ AUTORISÉ APPROCHE À VUE PISTE (numéro).
- ☞ **CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number).**

Séparation à vue :

- DEMANDE SÉPARATION À VUE ;
- **REQUEST VISUAL SEPARATION ;**

- ☞ ASSUREZ VOTRE SÉPARATION À VUE.
- ☞ **MAINTAIN OWN VISUAL SEPARATION.**

Approche à vue avec séparation à vue :

- DEMANDE APPROCHE À VUE PISTE (numéro) ;
- **REQUEST VISUAL APPROACH RUNWAY (number) ;**

- ☞ AVEZ VOUS VISUEL SUR TRAFIC PRÉCÉDENT (position du trafic) ;
- ☞ **HAVE YOU VISUAL ON PRECEEDING TRAFFIC (position of traffic) ;**

- AFFIRME ;
- **AFFIRM ;**

- ☞ AUTORISÉ APPROCHE À VUE PISTE (numéro), ASSUREZ VOTRE SÉPARATION AVEC (type d'aéronef et catégorie de turbulence de sillage appropriée) SITUÉ DEVANT.
- ☞ **CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate).**

Passage d'un vol contrôlé dans un espace aérien non contrôlé vers un aéroport AFIS :

- ☞ DESCENDEZ (niveau) (nombre), ESPACE AÉRIEN NON CONTROLÉ EN DESSOUS, RAPPELEZ LIBÉRANT (niveau) (nombre) ;
- ☞ **DESCEND (level) (number), YOU ARE GOING TO LEAVE CONTROLLED AIRSPACE BELOW, REPORT LEAVING (level) (number) ;**

- DESCENDS (niveau) (nombre), (indicatif) ;
- **DESCEND (level) (number), (callsign) ;**

→ LIBÉRE (niveau) (nombre) EN DESCENTE ;

→ LEAVE (level) (number) DESCENDING ;

☞ SERVICE DU CONTRÔLE TERMINÉ CONTACTEZ (aérodrome de destination)
INFORMATION (fréquence) ;

☞ CONTROL SERVICE TERMINATED, CONTACT (aerodrome of destination)
INFORMATION (frequency) ;

→ CONTACTE (aérodrome de destination) INFORMATION (fréquence), (indicatif).

→ CONTACT (airfield of destination) INFORMATION (frequency), (callsign).

Lorsqu'il n'y a pas d'organisme de la circulation aérienne pour l'arrivée :

☞ SERVICE DU CONTRÔLE TERMINÉ, RAPPELEZ QUITTANT LA FRÉQUENCE ;

☞ CONTROL SERVICE TERMINATED, REPORT LEAVING FREQUENCY ;

→ QUITTE LA FRÉQUENCE ;

→ LEAVE FREQUENCY ;

☞ N'oubliez pas de cloturer votre plan de vol [coordonnées pour la
clôture du plan de vol].

☞ REMEMBER TO CLOSE YOUR FLIGHT PLAN [elements to close flight plan].

IV.3.2.2 Arrivée aéronef de combat et de complément

Prise en compte :

☞ IDENTIFIÉ RADAR, (nombre) DEGRÉS (nombre) NAUTIQUES (terrain),
(instructions ou informations) PISTE (nombre), (condition opérationnelle) ;

☞ RADAR IDENTIFIED, (number) DEGREES (number) MILES (airfield),
(instructions or informations) RUNWAY (number), (operational condition) ;

→ PISTE (nombre), (condition opérationnelle), DEMANDE [PERCÉE (ILS ou GCA ou
POINT INITIAL) (ATTERRISSAGE ou PASSAGE BAS ou TOUCH AND GO),
AUTONOMIE (valeur) [UNITÉ] ;

→ RUNWAY (number), (operational condition), REQUEST [LET DOWN (or
DESCENT) (ILS or GCA or TO INITIAL POINT) (FULL STOP or LOW PASS or
TOUCH AND GO), ENDURANCE (number) [UNIT] ;

☞ CORRECT, QFE/QNH (nombre).

☞ CORRECT, QFE/QNH (number).

Prise en compte aéronefs étrangers :

La condition opérationnelle pourra être remplacée par « IMC » ou « VMC », ou tous autres paramètres selon le cas.

Pour demander l'autonomie:

Autonomie d'attente avant minima pétrole :

☞ **INDIQUEZ AUTONOMIE AVANT DEROUTEMENT SUR VOTRE TERRAIN DE DEGAGEMENT ;**

☞ **SAY ENDURANCE BEFORE DIVERSION TO YOUR ALTERNATE;**

Autonomie d'attente avant sécurité carburant :

☞ **INDIQUEZ AUTONOMIE AVANT ATTERRISSAGE (nom de l'aérodrome dans le cas d'une approche commune) ;**

☞ **REPORT ENDURANCE BEFORE LANDING ;**

Pour indiquer une autonomie:

Autonomie d'attente avant minima pétrole :

→ **AUTONOMIE (nombre) MINUTES AVANT DEROUTEMENT SUR TERRAIN DE DEGAGEMENT ;**

→ **ENDURANCE (number) MINUTES BEFORE DIVERSION TO MY ALTERNATE ;**

Autonomie d'attente avant sécurité carburant :

→ **AUTONOMIE (nombre) MINUTES AVANT ATTERRISSAGE (nom de l'aérodrome dans le cas d'une approche commune) ;**

→ **ENDURANCE (number) MINUTES BEFORE LANDING;**

Lorsque l'aéronef a atteint le pétrole minimum:

→ **MINIMUM FUEL ;**

→ **MINIMUM FUEL ;**

Lorsque l'aéronef a atteint la sécurité carburant:

→ **À COURT CARBURANT;**

→ **SHORT OF FUEL ;**

Note: les avions de transport et les hélicoptères utilisent le terme « **MINIMUM FUEL** » mais n'a pas la même signification. De plus, toute clairance qui allongerait le temps de vol prévu entraîne automatiquement un « **MAYDAY FUEL / MAYDAY FUEL** » répété de préférence trois fois (**MAYDAY-MAYDAY-MAYDAY FUEL**).

Pour une patrouille :

→ PISTE (nombre), (condition opérationnelle), QFE (nombre), DEMANDE [PERCÉE (ILS ou GCA ou MARSAS ou POINT INITIAL) (ATTERRISSAGE ou PASSAGE BAS ou TOUCHER) DANS L'ORDRE (nombre) ;

→ **RUNWAY (number), (operational condition), QFE (number), REQUEST [LET DOWN (ILS or GCA or MARSAS or TO INITIAL POINT) (FULL STOP or LOW APPROACH or TOUCH AND GO) IN ORDER (number) ;**

Descente jusqu'à la hauteur minimale de sécurité radar :

☞ NUMÉRO (numéro dans la séquence d'approche) DESCENDEZ VERS HAUTEUR MINIMALE DE SECURITÉ RADAR (nombre) PIEDS QFE (nombre), RAPPELEZ PASSANT 10000 PIEDS ;

☞ **NUMBER (number in approach sequence) DESCEND TO MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT (number) FEET, QFE (number), REPORT PASSING 10000 FEET ;**

→ NUMÉRO (numéro dans la séquence d'approche) DESCENDS HAUTEUR MINIMALE DE SECURITÉ RADAR (nombre) pieds QFE (nombre) ;

→ **NUMBER (number in approach sequence) DESCEND TO MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT (number) feet, QFE (number) ;**

→ PASSANT 10000 PIEDS, VERS HAUTEUR MINIMALE DE SECURITÉ RADAR (nombre) PIEDS, QFE (nombre) ;

→ **PASSING 10000 FEET TO MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT, (number) FEET QFE (number) ;**

☞ CORRECT (ou NEGATIF QFE (nombre)).

☞ **CORRECT (or NEGATIVE QFE (number)).**

Descente au-dessus de la hauteur minimale de sécurité radar :

☞ NUMÉRO (numéro dans la séquence d'approche) DESCENDEZ (nombre) VERS (nombre) PIEDS QFE (nombre), HAUTEUR MINIMALE DE SECURITÉ RADAR (nombre), RAPPELEZ PASSANT 10000 PIEDS ;

☞ **NUMBER (number in approach sequence) DESCEND (number) FEET, QFE (number), MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT (number), REPORT PASSING 10000 FEET ;**

→ NUMÉRO (numéro dans la séquence d'approche) DESCENDS VERS (nombre) PIEDS QFE (nombre), HAUTEUR MINIMALE DE SECURITÉ RADAR (nombre) ;

→ **NUMBER (number in approach sequence) DESCEND (number) FEET, QFE (number), MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT (number) feet ;**

→ PASSANT 10000 PIEDS, VERS (nombre) PIEDS QFE (nombre), HAUTEUR MINIMALE DE SECURITÉ RADAR (nombre) PIEDS ;

→ **PASSING 10000 FEET TO (number) FEET, QFE (number) MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT ;**

- ☞ CORECT (ou NEGATIF QFE (nombre)).
- ☞ **CORRECT (or NEGATIVE QFE (number)).**

Si au passage des 10000 pieds, le pilote ne confirme pas la hauteur / altitude de sécurité et QFE :

- ☞ RELISEZ HAUTEUR MINIMALE DE SECURITÉ RADAR ET QFE.
- ☞ **READ BACK MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT AND QFE.**

Poursuite pour une approche GCA :

- ☞ POURSUIVEZ (ou REPRENEZ) LA DESCENTE VERS (nombre) QFE, RAPPELEZ STABLE, [TRAIN SORTI VERROUILLÉ].
- ☞ **CONTINUE (or RESUME) DESCENT (number) QFE, REPORT LEVELLED, [GEAR DOWN AND LOCKED].**

Poursuite pour une approche ILS ou une approche fondée sur d'autres aides exploitées par le pilote :

Idem conventionnels.

Poursuite vers un point pour une arrivée à vue :

- ☞ POURSUIVEZ (ou REPRENEZ) LA DESCENTE VERS (nombre) QFE ;
- ☞ **CONTINUE (or RESUME) DESCENT (number) QFE ;**

- ☞ POINT INITIAL (ou TERRAIN) (code horaire/distance) RAPPELEZ EN VUE ;
- ☞ **INITIAL POINT (or AIRFIELD) (radial/distance) REPORT VISUAL;**

- POINT INITIAL (ou TERRAIN) EN VUE ;
- **INITIAL POINT (or AIRFIELD) VISUAL;**

- ☞ FIN DU SERVICE RADAR, CONTACTEZ (station) TOUR (fréquence).
- ☞ **RADAR SERVICE TERMINATED, CONTACT (station) TOWER (frequency).**

Descente autonome :

- ☞ RAPPELEZ DÉBUT DE DESCENTE VERS (nombre) PIEDS QFE (nombre) ;
- ☞ **REPORT BEGIN DESCENT (number) FEET QFE (number) ;**

- DÉBUTE LA DESCENTE VERS (nombre) PIEDS QFE (nombre) ;
- **BEGIN DESCENT (number) FEET QFE (number) ;**

- ☞ ROGER, RAPPELEZ PASSANT 10000 PIEDS, QFE (nombre) HAUTEUR MINIMALE DE SÉCURITÉ RADAR (nombre) PIEDS ;
- ☞ **ROGER, REPORT PASSING 10000 FEET, QFE (number) MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT (number) FEET ;**

→ **PASSANT 10000 PIEDS QFE (nombre) VERS (nombre) PIEDS QFE (nombre)
HAUTEUR MINIMALE DE SÉCURITÉ RADAR (nombre) PIEDS ;**

→ **PASSING 10000 FEET QFE (number) TO (number) FEET QFE (number)
MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT (number) FEET ;**

☞ **CORRECT (ou NEGATIF QFE (nombre)), RAPPELEZ ATTEIGNANT (hauteur)
(nombre) PIEDS QFE (nombre) ;**

☞ **CORRECT (or NEGATIVE QFE (number)), REPORT REACHING (height)
(number) FEET QFE (number) ;**

→ **ATTEIGNANT (hauteur) (nombre) PIEDS QFE (nombre).**

→ **REACHING (height) (number) FEET, QFE (number).**

Procédure d'approche TACAN:

→ **DEMANDE APPROCHE TACAN [POUR ILS ou PAR ou SRE] PISTE (numéro) ;**

→ **REQUEST TACAN APPROACH [TO ILS or PAR or SRA] RUNWAY (number);**

☞ **PROCÉDEZ VERS LE IAF, RAPPELEZ STABLE EN CAP ;**

☞ **PROCEED INITIAL APPROACH FIX, REPORT STEADY WITH HEADING ;**

☞ **RAPPELEZ APPROCHANT LE IAF POUR DÉBUTER LA PROCÉDURE ;**

☞ **REPORT APPROACHING THE FIX READY FOR THE PROCEDURE ;**

→ **APPROCHANT LE IAF POUR DÉBUTER LA PROCÉDURE ;**

→ **APPROACHING THE FIX READY FOR THE PROCEDURE ;**

☞ **AUTORISÉ APPROCHE TACAN PISTE (numéro), [QFE (nombre) or QNH
(nombre)], RAPPELEZ QUITTANT (niveau) (nombre) ou [RAPPELEZ ÉTABLI DANS
L'ATTENTE], VENT (direction et force).**

☞ **CLEARED TACAN APPROACH RUNWAY (number), [QFE (number) or QNH
(number)], REPORT LEAVING (level) (number) or [REPORT ESTABLISHED IN
THE HOLD], WIND (direction and strength).**

Descente avec séparation de la patrouille :

☞ **PRÉVOYEZ (fréquence) POUR LA FINALE, JE VOUS RAPPELLE POUR
CHANGER DE FRÉQUENCE (ou MAINTENEZ MA FRÉQUENCE).**

☞ **EXPECT (frequency) FOR FINAL, I CALL YOU BACK TO CHANGE
FREQUENCY (or REMAIN MY FREQUENCY).**

Séparation par virages :

☞ **LA SÉPARATION S'EFFECTUERA PAR VIRAGE DROITE (ou GAUCHE),
RAPPELEZ PRÊT ;**

☞ **SEPARATION (or SPACING) WILL BE BY RIGHT TURN (or LEFT), REPORT
READY ;**

→ PRÊT POUR LA SÉPARATION ;

→ **READY FOR SEPARATION (or SPACING) ;**

📞 (indicatif LEADER ou X) TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE) CAP (nombre)
RAPPELEZ STABLE ;

📞 (callsign LEADER or X) **TURN RIGHT/LEFT HEADING (number) REPORT STEADY ;**

→ TOURNE À DROITE (ou À GAUCHE) CAP (nombre) ;

→ **TURN RIGHT/LEFT HEADING (number) ;**

📞 (indicatif "2" ou X) TRANSPONDEUR [(code)] ;

📞 (callsign "2" or X) **SQUAWK [(code)] ;**

📞 (indicatif "2" ou X) TRANSPONDEUR [(code)] ;

📞 (callsign "2" or X) **SQUAWKING [(code)] ;**

📞 (indicatif "2" ou X) IDENTIFIÉ RADAR (position) TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE) CAP (nombre) RAPPELEZ STABLE.

📞 (callsign "2" or X) **RADAR IDENTIFIED (position) TURN RIGHT (or À LEFT) HEADING (number) REPORT STEADY.**

Séparation par ajustement des vitesses :

📞 ACCEPTEZ-VOUS UNE SÉPARATION EN VITESSE ?

📞 **DO YOU ACCEPT SPEED SEPARATION (or SPACING) ?**

→ AFFIRME ;

→ **AFFIRM ;**

📞 AUGMENTEZ VITESSE (nombre) NOEUDS POUR SÉQUENCEMENT ;

📞 **INCREASE SPEED (number) KNOTS FOR SEQUENCING ;**

→ AUGMENTONS VITESSE (nombre) NŒUDS ;

→ **INCREASING SPEED (number) KNOTS ;**

📞 (indicatif "2") MAINTENEZ (nombre) NOEUDS, TRANSPONDEUR [(CODE)] ;

📞 (callsign "2") **MAINTAIN (number) KNOTS, SQUAWK [(CODE)] ;**

→ (indicatif "2") MAINTENONS (nombre) NOEUDS, TRANSPONDEUR [(CODE)] ;

→ (callsign "2") **MAINTAINING (number) KNOTS, SQUAWKING [(CODE)] ;**

📞 (indicatif "2") IDENTIFIÉ RADAR (position).

📞 (callsign "2") **RADAR IDENTIFIED (position).**

Procédure MARSAS :

Il est indispensable d'indiquer le nombre d'avions constituant la patrouille.

SHINING ; pour annoncer que l'on a un accrochage radar de son leader
BUDDY SPIKE/SPOT ; avoir confirmation radar de l'accrochage effectif de son équipier
TIED ON ; être bien accroché radar sur son leader
BROKE LOCK ; perte de contact radar
IN VISUAL TRAIL ; maintien à vue de la séparation
HOLDING HANDS ; les avions en question sont rassemblés

Départ MARSAS :

→(callsign), **FLIGHT OF (number of aircrafts), REQUEST MARSAS DEPARTURE RUNWAY (number) (type of departure) ;**
☞(callsign) **MARSAS DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, INITIAL (heading or direction), SQUAWK [(CODE)] ;**
→(callsign) **MARSAS DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, INITIAL (heading or direction), SQUAWKING [(CODE)] ;**
→(indicatif « 2 ») **SHINING (ou BROKE LOCK NO CONTACT) ;**
→(indicatif « leader ») **BUDDY SPIKED ;**

Après vérification RADAR/IFF/AA-TACAN :

→(indicatif « 2 ») **TIED ON ;**
→(callsign "1") **MARSAS, STEADY (level) STANDARD (heading or direction), READY TO CLIMB ;**
☞ **RADAR IDENTIFIED, CLIMB (level).**

Arrivée MARSAS :

→(callsign), **FLIGHT OF (number of aircrafts), REQUEST MARSAS APPROACH (type of formation) TRAIL (number) MILES ;**
☞(callsign) **MARSAS APPROACH RUNWAY (number) APPROVED ;**
→(callsign) **PROCEEDING MARSAS APPROACH, TRAIL (number) MILES FOR (intentions).**

Pour annoncer en trail :

→(indicatif « 2 ») **TIED ON ;**

Arrivée MARSA d'opportunité (patrouilles distinctes), sur demande du pilote ou du contrôle :

☞(callsign formation A"1"), **DO YOU ACCEPT TO PROCEED MARSA APPROACH WITH (callsign formation B) BEARING (number) DEGREES / (number) MILE?**

→(callsign formation A) (callsign formation B) **REQUEST TO PROCEED MARSA WITH YOU ;**

→(callsign formation A"1"), **FLIGHT OF (number of aircrafts), REQUEST MARSA APPROACH WITH (callsign formation B), (number of aircrafts), (type of formation), TRAIL (number) MILES ;**

☞(callsign formation A), **MARSA APPROACH WITH (callsign formation B) APPROVED.**

L'indicatif de la formation A"1" devant l'indicatif du dispositif complet.

IV.3.2.3 Percée point Oscar.

Les particularités propres au Porte-avions sont soulignées. Il est à noter que sauf exception, la phraséologie anglaise n'est jamais employée à bord du porte-avions.

IV.3.2.3.1 Poste recueil

Ralliement du point « OSCAR » :

☞(indicatif) **TERRAIN (couleur) – PONT XXX, QFE (nombre) PISTE EN SERVICE (nombre)- ROUTE AVIATION ;**

☞(callsign) **FIELD STATE (colour) - CASE RECOVERY XXX, QFE (nombre) RUNWAY IN USE (nombre)-BASE RECOVERY COURSE ;**

☞ **IDENTIFIÉ RADAR RADIALE (nombre) DISTANCE (nombre) MILES, CONFIRMEZ NIVEAU ;**

☞ **RADAR IDENTIFIED RADIAL (number), DISTANCE (number) MILES, CONFIRM LEVEL ;**

☞ **PROCÉDEZ POINT « OSCAR », (nombre) NAUTIQUES, (nombre) PIEDS, RAPPELEZ POINT « OSCAR » ;**

☞ **PROCEED « OSCAR » POINT, (number) MILES, (number) FEET, REPORT « OSCAR » POINT ;**

→ « POINT OSCAR ».

→ « OSCAR POINT ».

Une fois le point "OSCAR" rejoint par la patrouille, le contrôleur distingue chaque aéronef par son numéro de coque.

📞 (indicatif) **RAPPELEZ À 30 SECONDES DU DÉBUT DE DESCENTE, TRANSPONDEUR XXXX.**

📞 (callsign) **REPORT 30 SECONDS BEFORE BEGINNING OF DESCENT, SQUAWK XXXX.**

Libération du point « O » :

➔ À 30 SECONDES ;

➔ **30 SECONDS ;**

📞 DESCENDEZ 1500 FT QFE, RAPPELEZ LIBÉRANT POINT O ;

📞 **DESCEND 1500 FT QFE, REPORT LEAVING O POINT ;**

➔ LIBÉRANT (nombre) PIEDS ;

➔ **LEAVING (number) FEET ;**

📞 CONFIRMEZ CAP DE SORTIE ;

📞 **SAY HEADING ;**

📞 CONTACTEZ U11 (U18).

📞 **CONTACT U11 (U18).**

IV.3.2.3.2 Poste RADAR :

Régulation :

📞 IDENTIFIÉ RADAR, RAPPELEZ LIBÉRANT 5000 PIEDS ;

📞 **RADAR IDENTIFIED, REPORT LEAVING 5000 FEET ;**

📞 BOLTER/BOLTER, RAPPELEZ FIN DE 360° ;

📞 **BOLTER/BOLTER REPORT END OF 360° ;**

📞 POUR SÉPARATION, TOURNEZ À DROITE/GAUCHE CAP (nombre), RÉDUISEZ VITESSE (nombre) NŒUDS ;

📞 **FOR SPACING, TURN RIGHT/LEFT HEADING (number), REDUCE SPEED (number) KNOTS ;**

📞 RAPPELEZ STABLE 1500 PIEDS ;

📞 **REPORT STEADY 1500 FEET ;**

📞 TOP 10 NAUTIQUES ;

📞 **TOP 10 MILES ;**

☞ (nombre) NAUTIQUES, DÉCÉLÉRATION MANOEUVRES, CONTACTEZ U10 (U19/U20).

☞ (number) MILES PERFORM FINAL COCKPIT CHECK, CONTACT U10 (U19/U20).

IV.3.2.4 Descente spécifique ALAT pour approche de précision

☞ (indicatif) IDENTIFIÉ RADAR (radiale) (distance), PISTE (nombre), QNH (nombre), ALTITUDE REFUGE (nombre), FRÉQUENCE DE DÉGAGEMENT (valeur). QUELLES SERONT VOS INTENTIONS EN FINALE ?

☞ (callsign) RADAR IDENTIFIED (bearing) (distance), RUNWAY (number), QNH (number), SAFETY ALTITUDE (number), ALTERNATE FREQUENCY (number). SAY INTENTIONS ON FINAL ;

→ROGER, PISTE (nombre), QNH (nombre), FRÉQUENCE DE DÉGAGEMENT (valeur), ALTITUDE REFUGE (nombre), (intentions) (indicatif) ;

→ROGER, RUNWAY (number), QNH (number), ALTERNATE FREQUENCY (number), SAFETY ALTITUDE (number) (intentions) (callsign) ;

☞ (indicatif) CORRECT ;

☞ (callsign) CORRECT ;

☞ (indicatif) VENT (direction et force), QUELLE SERA VOTRE VITESSE EN FINALE ?

☞ (callsign) WIND (direction and strength) SAY SPEED ON FINAL ;

→ROGER, VENT (direction et force), VITESSE EN FINALE (valeur en km/h ou nœuds) (indicatif) ;

→ROGER, WIND (direction and strength), SPEED ON FINAL (number km/h or knots) (callsign) ;

☞ RAPPELEZ PRÊT À COPIER VOS ELEMENTS ;

☞ REPORT READY TO COPY DATA ;

→PRÊT À COPIER (indicatif) ;

→READY TO COPY (callsign) ;

☞ (indicatif) PISTE (nombre), VENT (direction et force), VITESSE EN FINALE (valeur en km/h ou nœuds), ANGLE DE DESCENTE (valeur en degrés), TAUX DE DESCENTE (valeur en hm/minute ou en pieds/minute) ;

☞ (callsign) RUNWAY (number), WIND (direction and strength), SPEED ON FINAL (number km/h or knots), ANGLE OF DESCENT (number degrees), RATE OF DESCENT (number hm/minute or feet/minute) ;

→ PISTE (nombre), VENT (direction et force), VITESSE EN FINALE (valeur en km/h ou nœuds), TAUX DE DESCENTE (valeur en hm/minute ou en pieds/minute) (indicatif) ;

→ **RUNWAY (number), WIND (direction and strength), SPEED ON FINAL (number km/h or knots), RATE OF DESCENT (number hm/minute or feet/minute) (callsign) ;**

☞ (indicatif) CORRECT, DÉBUT DE DESCENTE À (valeur en kilomètres) DU POINT DE POSER, HAUTEUR DE DÉCISION (valeur en mètres) À (valeur en kilomètres) DU POINT DE POSER, FRÉQUENCE DE DÉGAGEMENT (valeur) FRÉQUENCE PRÉCISION (valeur) MAINTENEZ FRÉQUENCE ET ALTITUDE ;

☞ (callsign) **CORRECT, BEGIN DESCENT AT (number kilometres) OF LANDING POINT, DECISION HIGH (number meters), AT (number kilometres) OF LANDING POINT, ALTERNATE FREQUENCY (number), PRECISION FREQUENCY (number), MAINTAIN FREQUENCY AND ALTITUDE ;**

→ DÉBUT DE DESCENTE À (valeur en kilomètres) DU POINT DE POSER, HAUTEUR DE DÉCISION (valeur en mètres) À (valeur en kilomètres) DU POINT DE POSER, FRÉQUENCE DE DÉGAGEMENT (valeur), FRÉQUENCE PRÉCISION (valeur), MAINTENONS FRÉQUENCE ET ALTITUDE, (indicatif) ;

→ **BEGINNING DESCENT AT (number km) OF LANDING POINT, DECISION HIGH (number meters), AT (number kilometres) OF LANDING POINT, ALTERNATE FREQUENCY (number), PRECISION FREQUENCY (number), MAINTAINING FREQUENCY AND ALTITUDE (callsign) ;**

☞ (Indicatif), VÉRIFIEZ ACTIONS VITALES EFFECTUÉES ;

☞ (callsign), **CHECK COCKPIT CHECK COMPLETED ;**

→ ACTIONS VITALES EFFECTUÉES, (indicatif) ;

→ **COCKPIT CHECK COMPLETED, (callsign) ;**

☞ (Indicatif), CONTACTEZ (station) PRÉCISION ;

☞ (callsign), **CONTACT (station) PRECISION ;**

→ CONTACTONS (station) PRÉCISION, (indicatif).

→ **CONTACTING (station) PRECISION, (callsign).**

IV.3.3 Descente pour un départ basse altitude

→ (nombre et type d'aéronefs) DEMANDE DESCENTE POUR DÉPART BASSE ALTITUDE ;

→ **(number and type of aircraft) REQUEST DESCENT TO LOW LEVEL DEPARTURE ;**

☞ INDIQUEZ ÉLÉMENTS POUR DÉPART BASSE ALTITUDE ;

☞ **SAY ELEMENTS FOR LOW LEVEL DEPARTURE;**

→ (niveau) SECTEUR ET/OU CAP (nombre) ;

→ **(level) SECTOR AND/OR HEADING;**

🗨️ DESCENDEZ VERS HAUTEUR MINIMALE DE SÉCURITÉ RADAR (nombre) PIEDS QFE (nombre), RAPPELEZ PASSANT 10000 PIEDS ;

🗨️ **DESCENT TO MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT (number) FEET, QFE / QNH (number), REPORT PASSING 10000 FEET ;**

➔ DESCENDS HAUTEUR MINIMALE DE SÉCURITÉ RADAR (nombre) pieds QFE (nombre) ;

➔ **DESCENDING MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT (number) feet, QFE (number);**

🗨️ CORRECT (ou NÉGATIF QFE/QNH (nombre)) ;

🗨️ **CORRECT (or NEGATIVE QFE/QNH (number)) ;**

➔ PASSANT 10000 PIEDS, VERS HAUTEUR MINIMALE DE SÉCURITÉ RADAR (nombre) PIEDS, QFE (nombre) ;

➔ **PASSING 10000 FEET TO MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT (number) FEET QFE (number) ;**

Si au passage des 10000 pieds, le pilote ne confirme pas la hauteur minimale de secteur et QFE :

🗨️ RELISEZ HAUTEUR MINIMALE DE SÉCURITÉ RADAR ET QFE.

🗨️ **READ BACK MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT AND QFE.**

Poursuite en deçà de la hauteur minimale de sécurité radar :

🗨️ RAPPELEZ EN VUE DU SOL ;

🗨️ **REPORT GROUND IN SIGHT ;**

➔ EN VUE DU SOL ;

➔ **GROUND IN SIGHT ;**

🗨️ AUTORISÉ À PASSER EN CAM VICTOR, TRANSPONDEUR 0300, DESCENDEZ VERS (niveau demandé) QNH (nombre) RAPPELEZ SORTIE DE ZONE ;

🗨️ **CLEARED TO CONTINUE UNDER OAT TYPE VICTOR FLIGHT, SQUAWK 0300, QNH (number) DESCEND (level requested) (number) REPORT LEAVING AREA ;**

➔ EN SORTIE DE ZONE ;

➔ **LEAVING AREA ;**

🗨️ AUTORISÉ À QUITTER, QNH REGIONAL (nombre).

🗨️ **CLEARED TO LEAVE, (station) QNH (number).**

IV.3.4 Approche finale de précision

IV.3.4.1 Finale GCA

- a) l'indicatif de l'aéronef n'est donné qu'à deux moments: à l'identification et aux minima (et dans les situations d'urgence : remise de gaz) ;
- b) le pilote n'est pas tenu de collationner les messages du contrôleur excepté la mise en descente, l'autorisation d'atterrissage (celle-ci est annoncée le plus tôt possible), l'ordre de remise de gaz et la mise en palier.

IV.3.4.1.1 Procédure pour l'Armée de l'Air :

Prise en compte :

☞ (station) PRÉCISION, CONTACT (SPAR, PAR) (distance) NAUTIQUES, VENT (direction et force), LISEZ QFE ;

☞ (station) **PRECISION, (SPAR, PAR) CONTACT, (distance) MILES, WIND (direction and strength) READ QFE ;**

➔ QFE (hpa), CAP (nombre), TRAIN SORTI VERROUILLÉ, HAUTEUR DE DÉCISION (nombre) PIEDS, [VITESSE (nombre) NŒUDS] ;

➔ **QFE (hpa), HEADING (number), GEAR DOWN AND LOCKED, DECISION HEIGHT (number) FEET, [SPEED (number) KNOTS] ;**

Si nécessaire :

☞ [(indicatif) RAPPELEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ OU / ET INDIQUEZ INTENTIONS / HAUTEUR DE DÉCISION].

☞ [(callsign) **REPORT GEAR DOWN AND LOCKED OR / AND SAY INTENTIONS / DECISION HEIGHT**].

Si la hauteur de décision du pilote est inférieure à la hauteur de décision du moyen utilisé, le contrôleur doit spécifier cette dernière :

☞ HAUTEUR DE DECISION P_A_R (ou SPAR) PISTE (nombre) PIEDS.

☞ **P_A_R (or SPAR) DECISION HEIGHT RUNWAY (number) FEET.**

Absence de contact radar en site ou doute sur le calage altimétrique:

☞ (station) PRÉCISION, CONTACT AZIMUT, VÉRIFIEZ HAUTEUR (ou altitude) et QFE (ou QNH) ;

☞ (station) **PRECISION, AZIMUTH CONTACT, CHECK HEIGHT (or altitude) AND QFE (or QNH) ;**

☞ (indicatif), CONTACT GLIDE MAINTENANT.

☞ (callsign), **GLIDE CONTACT NOW.**

Guidage en azimut :

☞ SUR L'AXE [DE PISTE] ;
☞ **ON TRACK** ;

☞ LÉGÈREMENT (ou FRANCHEMENT) DROITE (ou GAUCHE) [DE L'AXE DE PISTE].

☞ **SLIGHTLY (or FAR RIGHT) (or LEFT).**

Si la correction est inférieure à 10°, le contrôleur donne d'abord le sens de la correction, la valeur de la correction et le nouveau cap :

☞ GAUCHE (ou DROITE) (nombre) DEGRÉS, CAP (nombre).

☞ **LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES, HEADING (number).**

Si la correction est supérieure ou égale à 10°, le contrôleur donne d'abord le sens de la correction, puis directement le nouveau cap :

☞ GAUCHE (ou DROITE), CAP (nombre).

☞ **LEFT (or RIGHT), HEADING (number).**

Mise en descente :

☞ APPROCHANT DU PLAN DE DESCENTE ;

☞ **APPROACHING GLIDE PATH** ;

☞ COMMENCEZ ou DÉBUTEZ LA DESCENTE MAINTENANT, REPONDEZ ;

☞ **COMMENCE or BEGIN DESCENT NOW, OVER;**

☞ COMMENCEZ ou DÉBUTEZ LA DESCENTE.

☞ **COMMENCE or BEGIN DESCENT.**

Guidage en site :

☞ SUR LE PLAN DE DESCENTE ;

☞ **ON GLIDE PATH** ;

☞ LÉGÈREMENT HAUT (ou BAS), AJUSTEZ ;

☞ **SLIGHTLY ABOVE (or BELOW), ADJUST;**

☞ FRANCHEMENT HAUT, AJUSTEZ ;

☞ **FAR ABOVE, ADJUST** ;

☞ DANGEREUSEMENT BAS, STABILISEZ, REPONDEZ ;

☞ **DANGEROUSLY BELOW, LEVEL OFF, OVER;**

→ JE STABILISE.

→ **I LEVEL OFF.**

Corrélation hauteur / distance à 4 et 2 nautiques) :

- 🔊 (nombre) NAUTIQUES, (nombre) PIEDS, TOP.
- 🔊 **(number) MILES, (number) FEET, TOP.**

Vérification du train (après la mise en descente) :

- 🔊 VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;
- 🔊 **CHECK GEAR DOWN AND LOCKED ;**
- ➔ TRAIN SORTI VERROUILLÉ, (signal sonore pour les aéronefs équipés) ;
- ➔ **GEAR DOWN AND LOCKED, (beeper for aircraft equipped);**
- 🔊 SIGNAL REÇU (ou JE NE REÇOIS PAS LE SIGNAL SONORE).
- 🔊 **BEEPER RECEIVED (or BEEPER NOT RECEIVED).**

Après avoir eu l'autorisation de poursuivre de la part de la tour, le contrôleur annonce :

- 🔊 NUMERO UN POUR ATERRISSAGE / TOUCHER / PASSAGE BAS / OPTION.
- 🔊 **NUMBER ONE FOR LANDING / TOUCH AND GO / LOW PASS / OPTION.**

Aux minimas :

- 🔊 MINIMA ATTEINTS, RÉPONDEZ ;
- 🔊 **REACHING MINIMA, OVER ;**
- ➔ PISTE EN VUE (ou JE REMETS LES GAZ, PAS DE VISUEL) ;
- ➔ **RUNWAY IN SIGHT (or GOING AROUND, NEGATIVE VISUAL) ;**
- 🔊 (indicatif), AUTORISÉ ATERRISSAGE / TOUCHER / OPTION, PISTE (QFU), VENT (direction et force) ou (callsign), (ou PASSAGE BAS APPROUVÉ PISTE (QFU), VENT (direction et force)) ;
- 🔊 (callsign), **CLEARED TO LAND / TOUCH AND GO / OPTION, RUNWAY (nombre), WIND (direction and force) or (callsign), (or LOW PASS APPROVED, RUNWAY (QFU), WIND (direction and strength)) ;**
- ➔ (indicatif), AUTORISÉ ATERRISSAGE / TOUCHER / OPTION, PISTE (nombre), VENT (direction et force) ou (callsign), (ou PASSAGE BAS APPROUVÉ, PISTE (nombre), VENT (direction et force)).
- ➔ (callsign), **CLEARED TO LAND / TOUCH AND GO / OPTION, RUNWAY (number) or (callsign), (or LOW PASS APPROVED, RUNWAY (number), WIND (direction and strength)).**

Poursuite de l'information de position de l'aéronef en azimuth et en site :

- 🔊 SUR L'AXE ;
- 🔊 **ON TRACK (OR RUNWAY HEADING) ;**

🔊 LÉGÈREMENT DROITE / GAUCHE ;

🔊 SLIGHTLY RIGHT / LEFT ;

🔊 FRANCHEMENT DROITE (ou GAUCHE) ;

🔊 FAR RIGHT (or LEFT) ;

🔊 SUR LE PLAN DE DESCENTE ;

🔊 ON GLIDE PATH ;

🔊 LÉGÈREMENT HAUT (ou BAS).

🔊 SLIGHTLY ABOVE (or BELOW).

Pour demander au pilote d'allumer son phare d'atterrissage :

🔊 ALLUMEZ VOS PHARES.

🔊 SHOW LANDING LIGHTS.

Finale d'une patrouille rassemblée, reprendre la phraséologie de la finale individuelle jusqu'à la vérification du train :

🔊 (indicatif) LEADER VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;

🔊 (callsign) LEADER CHECK GEAR DOWN AND LOCKED ;

➔ (indicatif) LEADER, TRAIN SORTI VERROUILLÉ, (signal sonore) ;

➔ (callsign) LEADER, GEAR DOWN AND LOCKED, (beeper) ;

🔊 (indicatif) 2 VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;

🔊 (callsign) 2 CHECK GEAR DOWN AND LOCKED ;

➔ (indicatif) 2, TRAIN SORTI VERROUILLÉ (signal sonore) ;

➔ (callsign) 2, GEAR DOWN AND LOCKED, (Beeper) ;

🔊 (indicatif patrouille ou individuel si les intentions sont différentes), AUTORISÉ ATTERRISSAGE / TOUCHER / OPTION, PISTE (nombre), VENT (direction et force) ou (indicatif) X, (ou PASSAGE BAS APPROUVÉ, PISTE (nombre), VENT (direction et force)) ;

🔊 (formation or individual callsign in case of different intentions), CLEARED TO LAND / TOUCH AND GO / OPTION, RUNWAY (number), WIND (direction and force) or (callsign) X, (or LOW PASS APPROVED, RUNWAY (number), WIND(direction and strength)) ;

→ (patrouille) **AUTORISÉ ATTERRISSAGE / TOUCHER / OPTION, PISTE (nombre)** ou (indicatif) **X**, (ou **PASSAGE BAS APPROUVÉ, PISTE (nombre), VENT (direction et force)**)).

→ (formation) **CLEARED TO LAND / TOUCH AND GO / OPTION, RUNWAY (number) (direction and force) or (callsign) X, (or LOW PASS APPROVED, RUNWAY (number) (direction and strength))**.

IV.3.4.1.2 Procédure pour la Marine Nationale :

Transfert par le contrôleur radar (ou approche) au plus tard à 8 Nm du point d'atterrissage :

- 📞 XENON F, CONTACTEZ LORIENT PRECISION 119,9.
- 📞 **XENON F, CONTACT LORIENT PRECISION 119,9.**

Cependant, si une percée est déjà en cours, que l'aéronef est manoeuvré et parfaitement aligné, le contrôleur radar peut demander d'attendre sur la fréquence du finaliste. Quand le pilote aura changé de fréquence, il attendra l'appel du contrôleur finaliste.

- 📞 XENON F, VEILLEZ LORIENT PRECISION 119,9.
- 📞 **XENON F, MONITOR LORIENT PRECISION 119,9.**

Prise en compte par le contrôleur finale :

- 📞 XENON F, PRECISION, CONTACT PAR ... NM*, A DROITE (GAUCHE) DE L'AXE DE PISTE, VERIFIEZ ... (ft) QNH ... (hpa).
- 📞 **XENON F, PRECISION, P A R CONTACT ... MILES*, RIGHT (LEFT) OF RUNWAY TRACK, CHECK ... (ft) QNH ... (hpa).**

Particularité pour l'aviation de chasse embarquée :

- 📞 QUINA 19, PRECISION, CONTACT PAR ... NM*, A DROITE (GAUCHE) DE L'AXE DE PISTE, ET LISEZ QFE (hpa).
- 📞 **QUINA 19, PRECISION, PAR CONTACT ...MILES*, RIGHT (LEFT) OF RUNWAY TRACK AND READ QFE (hpa).**

(*) Précision au ½ nautique

En cas d'absence de contact radar en site:

- 📞 XENON F, PRECISION, CONTACT AZIMUT, VERIFIEZ ALTITUDE ... ft QNH ... (hpa).
- 📞 **XENON F, PRECISION, AZIMUT CONTACT, CHECK ALTITUDE ...ft QNH ... (hpa).**

Particularité pour l'aviation de chasse embarquée :

🔊 QUINA 19, PRECISION, CONTACT AZIMUT, VERIFIEZ HAUTEUR ... ft ET LISEZ QFE (hpa).

🔊 **QUINA 19, PRECISION, AZIMUT CONTACT, CHECK HEIGHT ... ft AND READ QFE (hpa).**

Dès le contact radar en site :

🔊 XENON F, CONTACT GLIDE MAINTENANT.

🔊 **XENON F, GLIDE CONTACT NOW.**

Si le pilote n'a pas annoncé avant la mise en descente la sortie du train et / ou la hauteur de décision :

🔊 XENON F, RAPPELEZ TRAIN SORTI ET VERROUILLE ET / OU INDIQUEZ INTENTIONS / ALTITUDE (HAUTEUR) DE DÉCISION.

🔊 **XENON F, REPORT GEAR DOWN AND LOCKED AND / OR SAY INTENTIONS / DECISION ALTITUDE (HEIGHT).**

Si la hauteur de décision du pilote est inférieure à la hauteur de décision du moyen utilisé, le contrôleur doit spécifier cette dernière :

🔊 XENON F, ALTITUDE / HAUTEUR DE DECISION PAR PISTE ..., 200 PIEDS.

🔊 **XENON F, PAR DECISION ALTITUDE / HEIGHT RUNWAY ..., 200 FEET.**

Expression de la position et guidage (du contact PAR jusqu'à 0,8 Nm) en azimut

🔊 SUR L'AXE.

🔊 **ON TRACK (OR ON RUNWAY HEADING).**

Sinon

🔊 LEGEREMENT (FRANCHEMENT) DROITE (GAUCHE) DE L'AXE, A GAUCHE (DROITE)... DEGRES, CAP ...

🔊 **SLIGHTLY (FAR) RIGHT (LEFT) OF TRACK, LEFT (RIGHT) ... DEGREES, HEADING ...**

Pour une correction inférieure à 10°, le contrôleur donne : sens de correction - valeur de la correction - nouveau cap

🔊 GAUCHE (DROITE) ... DEGRES, CAP ...

🔊 **LEFT (RIGHT) ... DEGREES, HEADING ...**

Pour une correction supérieure à 10°, le contrôleur donne : sens de correction - nouveau cap

- 🔊 GAUCHE (DROITE), CAP...
- 🔊 **LEFT (RIGHT), HEADING...**

Mise en descente :

- 🔊 APPROCHANT DU PLAN DE DESCENTE (A ENVIRON 0,5 NM DU PLAN) ;
- 🔊 **APPROACHING GLIDE PATH (ABOUT 0,5 MILES FROM GLIDE PATH) ;**

- 🔊 XENON F, COMMENCEZ (OU DEBUTEZ) LA DESCENTE MAINTENANT, REPONDEZ ;
- 🔊 **XENON F, COMMENCE (OR BEGIN) DESCENT NOW, OVER ;**

Le pilote accuse réception, puis :

- 🔊 NE REPONDEZ PLUS.
- 🔊 **DON'T ACKNOWLEDGE.**

Expression de la position par rapport au plan

- 🔊 LEGEREMENT HAUT (BAS), AJUSTEZ ;
 - 🔊 **SLIGHTLY ABOVE (BELOW), ADJUST ;**
- puis

- 🔊 SUR LE PLAN DE DESCENTE, AJUSTEZ ;
- 🔊 **ON GLIDE PATH, ADJUST ;**

puis, si nécessaire,

- 🔊 DANGEREUSEMENT BAS, STABILISEZ, REPONDEZ ;
- 🔊 **DANGEROUSLY BELOW, LEVEL OFF, OVER ;**

le pilote doit répondre

- JE STABILISE.
- **I LEVEL OFF.**

puis reprenez la descente normalement en temps voulu.

Annonce des ½ Nm à partir de 5 Nm et jusqu'à 0,5 Nm :

- « 4,5 NAUTIQUES » ;
- « **4,5 MILES** » ;
- « 3,5 NAUTIQUES » ;
- « **3,5 MILES** » ;
- « 2,5 NAUTIQUES » ;
- « **2,5 MILES** » ;

« 1,5 NAUTIQUE ».

« **1,5 MILE** ».

Corrélation hauteur/distance à 4 et 2 Nm :

« XENON F, 4 NAUTIQUES, 1280 PIEDS, ...TOP » ;

« **XENON F, 4 MILES, 1 2 8 0 FEET, ...TOP** » ;

« XENON F , 2 NAUTIQUES, 640 PIEDS, ...TOP ».

« **XENON F , 2 MILES, 6 4 0 FEET, ...TOP** ».NOTA: « **XENON F, 3 NAUTIQUES, 960 PIEDS, ...TOP** », si la corrélation à 4 Nm est omise.

Vérification du train à 3 Nm :

« XENON F, 3 NAUTIQUES, VERIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLE » ;

« **XENON F, 3 MILES, CHECK GEAR DOWN AND LOCKED** » ;

Réponse verbale du pilote ou signal (BIP BIP), puis :

« ROGER ».

« **ROGER** ».

ou bien :

« SIGNAL REÇU » OU « JE NE REÇOIS PAS VOTRE SIGNAL ».

« **BEEPER RECEIVED** » OR « **BEEPER NOT RECEIVED** ».

La clairance doit, en principe, être communiquée à l'aéronef au plus tôt lorsqu'il a le train et avant 2 Nm. Le pilote doit collationner la clairance. Transmission de la clairance :

« XENON F, AUTORISE ATERRISSAGE (TOUCHE/OPTION/REMISE DE GAZ OU PASSAGE BAS APPROUVE), PISTE 25, VENT ... » ;

« **XENON F, CLEARED TO LAND (TOUCH AND GO/OPTION/GO AROUND OR LOW PASS APPROVED) RUNWAY 2 5, WIND ...** » ;

Selon les minima :

«XENON F, MINIMA ATTEINTS, REPONDEZ ».

«**XENON F, REACHING MINIMA, OVER** ».

«XENON F, PISTE EN VUE (OU : REMETTONS LES GAZ, PAS DE VISUEL) ».

«**XENON F, RUNWAY IN SIGHT (OR: GOING AROUND, NEGATIVE VISUAL)** ».

«XENON F, FIN DU GUIDAGE RADAR, VENT... ».

«**XENON F, RADAR VECTORING TERMINATED, WIND...** ».

Poursuite de l'information de position de l'aéronef en azimuth et en site (jusqu'à 0,5 Nm du toucher si nécessaire) :

« SUR L'AXE » ;
 « **ON TRACK (OR ON RUNWAY HEADING)** » ;
 « LEGEREMENT DROITE (GAUCHE) » ;
 « **SLIGHTLY RIGHT (LEFT)** » ;

« FRANCHEMENT DROITE (GAUCHE) » ;
 « **FAR RIGHT (LEFT)** » ;

« SUR LE PLAN DE DESCENTE » ;
 « **ON GLIDE PATH** » ;
 « LEGEREMENT HAUT (BAS) » ;
 « **SLIGHTLY ABOVE (BELOW)** » ;

A 0,5 Nm, vous cessez de donner des informations de position (calibrage du PAR) :

« 0,5 NM, RAPELLEZ PISTE DEGAGEE » ;
 « **0,5 MILE, REPORT RUNWAY VACATED** » ;

IV.3.4.1.3 Procédure pour l'Aviation Légère de l'Armée de Terre :

Prise en compte :

📍 PRÉCISION, CONTACT RADAR, (distance) KILOMÈTRES ;
 📍 **PRECISION, RADAR CONTACT, (distance) KILOMETERS ;**

➔ ROGER, CAP (nombre), POUR (intentions) ;
 ➔ **ROGER, HEADING (number), FOR (intentions) ;**

📍 (indicatif), VÉRIFIEZ ACTIONS VITALES EFFECTUÉES ;
 📍 (callsign), **CHECK COCKPIT CHECK COMPLETED ;**

Corrélation hauteur / distance à 4 et 2 kilomètres (suivant la pente) :

📍 (Indicatif) QUATRE KILOMÈTRES, (valeur mètres ou pieds) et (Indicatif) DEUX KILOMÈTRES, (valeur mètres ou pieds).

📍 (callsign) **FOUR KILOMETERS, (number meters or feet) and (callsign) TWO KILOMETERS, (number meters or feet).**

IV.3.4.2 Finale ILS

Prise en compte :

📞 PRÉCISION, CONTACT RADAR POUR SURVEILLANCE ILS VENT (direction et force)[RAPPELEZ ÉTABLI LOCALIZER] ;

📞 (callsign) (station) **PRECISION, RADAR CONTACT FOR ILS MONITORING, WIND (direction and strength) [REPORT ESTABLISHED ON LOCALIZER] ;**

➔ (indicatif) TRAIN SORTI VEROUILLÉ [intentions] ;

➔ (callsign) **GEAR DOWN AND LOCKED [intentions] ;**

📞 RAPPELEZ ÉTABLI SUR L'ALIGNEMENT DE DESCENTE (ou GLIDE) [pour les conventionnels : TRAIN SORTI VEROUILLE] ;

📞 **REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH [for airlifters: GEAR DOWN AND LOCKED] ;**

Dérive :

📞 VOUS DÉRIVEZ, TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE) (nombre) DEGRÉS, POUR REJOINDRE VOTRE ITINÉRAIRE / POUR VOUS DIRIGER VERS (point significatif).

📞 **YOU ARE DRIFTING, TURN RIGHT (LEFT) (number) DEGREES, TO JOIN YOUR TRACK (or ROUTE)/ TO PROCEED TO (significant point).**

Début de descente :

➔ DÉBUT DE DESCENTE [pour les conventionnels : TRAIN SORTI VÉROUILLÉ] ;

➔ **BEGINNING DESCENT [for airlifters: GEAR DOWN AND LOCKED] ;**

Vérification du train (après la mise en descente) :

📞 VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VÉROUILLÉ ;

📞 **CHECK GEAR DOWN AND LOCKED ;**

➔ TRAIN SORTI VÉROUILLÉ [signal sonore pour aéronefs équipés] ;

➔ **GEAR DOWN AND LOCKED [beeper for equipped aircraft] ;**

📞 RAPPELEZ AUX MINIMAS ;

📞 **REPORT REACHING MINIMAS ;**

➔ MINIMAS ATTEINTS, PISTE EN VUE (ou REMETTONS LES GAZ, PAS DE VISUEL) ;

➔ **REACHING MINIMAS, RUNWAY IN SIGHT (or GOING AROUND, NEGATIVE VISUAL) ;**

☞ (indicatif), **AUTORISÉ ATTERRISSAGE / TOUCHER / OPTION, PISTE (nombre), VENT (direction et force) ou (callsign), (ou PASSAGE BAS APPROUVE PISTE (nombre), VENT (direction et force)) ;**

☞ (callsign), **CLEARED TO LAND / TOUCH AND GO / OPTION, RUNWAY (number), WIND (direction and strength) or (callsign), (or LOW PASS APPROVED, RUNWAY (number), WIND (direction and strength)) ;**

➔(indicatif), **AUTORISÉ ATTERRISSAGE / TOUCHER / OPTION, PISTE (nombre), VENT (direction et force) ou (callsign), (ou PASSAGE BAS APPROUVÉ, PISTE (nombre), VENT (direction et force)).**

➔(callsign), **CLEARED TO LAND / TOUCH AND GO / OPTION, RUNWAY (number) or (callsign), (ou LOW PASS APPROVED, RUNWAY (number), WIND (direction and strength)).**

IV.3.4.3 Finale CCA: CARRIER CONTROL APPROACH

Prise en compte :

☞ (indicatif) **CONTACT RADAR (distance) NAUTIQUES, VÉRIFIEZ 1500 PIEDS [1000 pieds QFE en cas de Bolter (CCA réduit)] ET LISEZ QFE (nombre) RAPPELEZ TRAIN SORTI ET VÉRROUILLÉ, RAPPELEZ PARE APPONTAGE.**

☞ (callsign) **RADAR CONTACT (distance) MILES, CHECK 1500 FEET [1000 Ft QFE in case of Bolter (Short radar pattern)] AND READ QFE (number) REPORT GEAR DOWN AND LOCKED, REPORT READY TO CATCH.**

Mise en descente :

☞ 1500 PIEDS (ou 1000), TOP, DÉBUTEZ LA DESCENTE ;

☞ **1500 FEET (or 1000), TOP, BEGIN DESCENT;**

➔DÉBUT DE DESCENTE CAP (nombre).

➔**BEGINNING DESCENT HEADING (number).**

Position de l'aéronef en azimut et en site :

Après la mise en descente, il y a un contrôle de la descente tous les 100 pieds :

☞ 1400 PIEDS, TOP...1300 PIEDS TOP...1200 PIEDS TOP...;

☞ **1400 FEET, TOP...1300 FEET TOP...1200 FEET TOP...;**

☞ À DROITE/GAUCHE, X DEGRES, CAP (nombre).

☞ **TURN RIGHT/LEFT, X DEGREES, HEADING (number).**

Chasse de route supérieure à 10° :

☞ CHASSE DE ROUTE(*) À DROITE/GAUCHE, ROUTE AVIA (nombre), TOURNEZ À GAUCHE/DROITE CAP (nombre) ;

☞ **SHIP TURNING RIGHT/LEFT, BASE RECOVERY COURSE (number), TURN LEFT/RIGHT HEADING (number) ;**

- 🔊 LÉGÈREMENT/FRANCHEMENT GAUCHE/DROITE DE L'AXE.
- 🔊 **SLIGHTLY/FAR LEFT/RIGHT OF TRACK.**

Acquisition du Miroir :

- 🔊 350 PIEDS, TOP, ANNONCEZ MIROIR.
- 🔊 **350 FEET, TOP, CALL THE BALL.**

Bolter/Wave-Off :

- 🔊 TOURNEZ A GAUCHE CAP (nombre), MONTEZ 1000 FT QFE, CONTACTEZ U 18.
- 🔊 **TURN LEFT HEADING (number), CLIMB 1000 FT QFE, CONTACT U 18.**

IV.3.5 Remise des gaz d'urgence en finale

- 🔊 (indicatif) IMMÉDIATEMENT REMETTEZ LES GAZ (sens) [instructions pour l'approche interrompue] (raison) ;
- 🔊 (callsign) **IMMEDIATELY GO AROUND [missed approach instructions] (reason);**
- JE REMETS LES GAZ.
- **GOING AROUND.**

IV.3.6 RTBA

IV.3.6.1 Entrée

Rédaction réservée

IV.3.6.2 Sortie

Rédaction réservée

TITRE V

TRANSFERTS

Lorsqu'un service de surveillance ATS est assuré, le transfert de contrôle s'effectue sans interruption du service de surveillance ATS chaque fois que c'est possible.

V.1 TRANSFERTS ENTRE ORGANISMES CAM

Dans le cadre normal, les transferts entre organismes assurant les services de la CAM sont de type non silencieux (les organismes perdant et accepteur sont en communication directe au moment du transfert) et comporte trois étapes :

- a) le préavis de transfert : l'organisme perdant coordonne avec l'organisme accepteur en lui communiquant :
 - a) indicatif ;
 - b) type et nombre d'appareil(s) ;
 - [c) type de formation ;
 - d) type de vol ;
 - e) destination ou mission.
- b) l'organisme accepteur transmet :
 - a) position de contrôle à contacter au transfert (pour les CDC) ;
 - b) transpondeur ;
 - c) fréquence pour le transfert ;
 - d) point (ou secteur) et niveau de transfert.
 - [e) type de formation désirée pour le transfert.
- c) le transfert : afin d'assurer une identification sûre et rapide de l'aéronef, le contrôleur perdant transmet les éléments suivants au contrôleur accepteur : (IN/PO/CA/NI/SIF)
 - a) indicatif (nombre et type d'appareil) ;
 - b) position ;
 - c) cap ;
 - d) niveau ;
 - e) transpondeur [et type de formation].

après identification et accord du contrôleur accepteur, le contrôleur perdant ordonne au pilote de contacter le contrôleur accepteur.

Note: le transfert prend fin lorsqu'il y a communication radio bilatérale (pilote et contrôleur) et que les contrôleurs clôturent la communication directe par leurs initiales ou trigrammes respectifs. Dans tous les cas, au premier contact radio, le leader d'une patrouille ou formation annonce le nombre et le type d'aéronefs.

V.1.1 Approche organisme accepteur

- ☞ IDENTIFIÉ RADAR, (nombre) DEGRÉS (nombre) NAUTIQUES (paramètres).
- ☞ RADAR IDENTIFIED, (number) DEGREES (number) MILES (parameters).

Ce message constitue le message de prise en compte.

V.1.2 CCT organisme accepteur

☞ IDENTIFIÉ RADAR, DIRIGEZ VOUS VERS (point significatif) ;

☞ **RADAR IDENTIFIED, PROCEED (significant point) ;**

☞ IDENTIFIÉ RADAR, CONTINUEZ LA MONTÉE NIVEAU (DE VOL) (nombre),
RAPPELEZ ATTEIGNANT ;

☞ **RADAR IDENTIFIED, CONTINUE CLIMB (FLIGHT) LEVEL (number),
REPORT REACHING ;**

☞ IDENTIFIÉ RADAR, TRANSPONDEUR XXXX.

☞ **RADAR IDENTIFIED, SQUAWK XXXX.**

V.1.3 Approche organisme perdant

☞ (nombre) DEGRÉS (nombre) NAUTIQUES (informations ou instructions ou
complémentaires) CONTACTEZ (station) CONTROLE ou APPROCHE (fréquence).

☞ **(number) DEGREES (number) MILES (additional information or instructions)
CONTACT (station) CONTROL or APPROACH (frequency).**

V.1.4 CCT organisme perdant

☞ TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE) CAP (nombre) POUR REJOINDRE LE
POINT DE TRANSFERT ;

☞ **TURN RIGHT (or LEFT HEADING) (number) TO JOIN HANDOVER POINT ;**

☞ TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE) CAP (nombre) POUR VOUS DIRIGER
VERS LE POINT DE TRANSFERT ;

☞ **TURN RIGHT or LEFT HEADING (number) TO PROCEED TO HANDOVER
POINT;**

☞ DESCENDEZ NIVEAU (DE VOL) , POUR TRANSFERT, RAPPELEZ
ATTEIGNANT ;

☞ **DESCENT (FLIGHT) LEVEL, FOR HANDOVER, REPORT REACHING;**

☞ CONTACTEZ (station) APPROCHE ou CONTROLE (fréquence)

☞ **CONTACT (station) APPROACH or CONTROL (frequency)**

V.2 TRANSFERTS PARTICULIERS

V.2.1 transfert CAM/CAG

☞ QUELLE EST VOTRE ESTIMÉE VERTICALE (point significatif) ?

☞ **SAY ESTIMATED TIME OVER (significant point) ;**

☞ QUELLE EST VOTRE ESTIMÉE PASSAGE FRONTIÈRE ?

☞ **SAY BORDER CROSSING ESTIMATE;**

☞ CONFIRMEZ HOMOLOGUÉ RVSM ;

☞ CONFIRM RVSM APPROVED;

☞ ÊTES-VOUS EQUIPÉS 8,33;

☞ CONFIRM 8 POINT 3 3 ;

☞ TRANSPONDEUR XXXX ;

☞ SQUAWK XXXX ;

☞ DIRIGEZ-VOUS VERS (point significatif) NIVEAU (nombre), CONTACTEZ (station) CONTROLE.

☞ PROCEED (significant point) LEVEL (number), CONTACT (station) CONTROL.

V.2.2 transfert CAG/CAM

☞ IDENTIFIÉ RADAR, TRANSPONDEUR XXXX ;

☞ RADAR IDENTIFIED, SQUAWK XXXX ;

☞ MONTEZ (ou DESCENDEZ) (niveau) RAPPELEZ ATTEIGNANT.

☞ CLIMB (or DESCENT) (level) REPORT REACHING.

V.2.3 Auto-transfert

☞ PAS DE LIAISON AVEC (station), PRÉVOYEZ AUTO TRANSFERT ;

☞ NO CONTACT WITH (station), EXPECT FREECALL PROCEDURE ;

☞ TRANSPONDEUR XX77 IDENT ;

☞ SQUAWK XX77 IDENT ;

☞ CONTACTEZ (station) (ou (station) INFORMATION) (fréquence), RAPPELEZ SUR MA FRÉQUENCE ;

☞ CONTACT (station) (or (station) information) (frequency) REPORT ON MY FREQUENCY ;

→ EN AUTO TRANSFERT DE (station) (nombre et type d'appareils) (position) CAP (nombre) NIVEAU (nombre) TRANSPONDEUR XX77 IDENT ;

→ FREE CALL PROCEDURE FROM (station) (number and type of aircraft) (position) HEADING (number) LEVEL (number) SQUAWK XX77 IDENT ;

→ RADIO RADAR AVEC (station).

→ RADIO RADAR WITH (station).

V.3 EXPRESSIONS LIEES AUX TRANSFERTS

☞ RAPPELEZ PRÊT POUR LE TRANSFERT ;

☞ REPORT READY FOR HANDOVER ;

🔊 TRANSFERT EN COURS ;

🔊 **HANDOVER IN PROGRESS ;**

🔊 SI PAS DE CONTACT AVEC (instructions) ;

🔊 **IF NO CONTACT WITH (instructions) ;**

🔊 VEILLEZ (indicatif) (fréquence) ;

🔊 **MONITOR (unit) (frequency) ;**

🔊 QUAND VOUS ÊTES PRÊT CONTACTEZ (indicatif) (fréquence) ;

🔊 **WHEN READY CONTACT (unit) (frequency) ;**

🔊 RESTEZ SUR CETTE FRÉQUENCE.

🔊 **REMAIN THIS FREQUENCY.**

TITRE VI

COORDINATIONS

Les informations données ci-après ne se substituent pas aux différents protocoles d'accord locaux existants.

VI.1 COORDINATION TACTIQUE

VI.1.1 En CRNA

SECTEUR ..., (organisme de contrôle + position de contrôle), COORDINATION NIVEAU 3 POUR (indicatif avion) NIVEAU (DE VOL), (position) ;

QUAND (indicatif avion) VA-T-IL DÉBUTER SA DESCENTE ET VERS QUEL NIVEAU ?

« (indicatif avion) VA DÉBUTER SA DESCENTE ... (collationner les informations du secteur). TU ME RAPPELLES SI LE CONTRAT EST MODIFIÉ ».

VI.1.2 En CDC ou tout autre organisme de contrôle en route de la défense

Demande du contrôleur militaire :

« DCC, CABINE XX, INFORMATIONS POUR CROISEMENT ENTRE BALISE ... ET BALISE ..., JE VOUDRAIS CONNAITRE LES ÉVOLUTIONS FUTURES DU (indicatif), POSITION...AU NIVEAU (DE VOL) ..., TRANSPONDEUR XXXX. JE SUIS DANS LE RELÈVEMENT XXX , XX NAUTIQUES DE SA POSITION, AU NIVEAU (DE VOL) ...,TRANSPONDEUR A XXXX. ».

Informations données par le contrôleur militaire :

« JE CROISE AU NIVEAU (DE VOL) ... ENTRE ... ET ... » ;

« JE CROISE SECTEUR ARRIÈRE AU NIVEAU (DE VOL) ... » (les normes de séparations sont assurées) ;

« JE CROISE SECTEUR ARRIÈRE AU NIVEAU (DE VOL) EN ASSURANT PLUS DE 5NM » ;

« CROISEMENT EFFECTUÉ ».

Pénétration occasionnelle d'une zone active :

« (indicatif avion) AUTORISÉ À PÉNÉTRER DANS (préciser la zone) AU NIVEAU (de vol) ... (donner des précisions complémentaires si nécessaire) » ;

« NÉGATIF, VOUS CONTOURNEZ (préciser la zone) ».

VI.2 COORDINATION TACTIQUE ETENDUE

VI.2.1 En CRNA

« SECTEUR ..., (organisme de contrôle + position de contrôle), COORDINATION NIVEAU 3 ÉTENDUE POURRAIS-TU STOPPER LA DESCENTE DE (indicatif aéronef) niveau (de vol) ... ET NE LA REPRENDRE QUE (position ou heure) ? » ;

« MERCI, VOUS ME RAPPELEZ SI LE CONTRAT EST MODIFIÉ ».

VI.2.2 En CDC ou tout autre organisme de contrôle en route de la défense

« DCC, CABINE ..., JE DEMANDE QUE (indicatif aéronef) MAINTIENNE LE NIVEAU (DE VOL) JUSQU'AU CROISEMENT AVEC MON AÉRONEF QUI AFFICHE LE TRANSPONDEUR ... ».

Demande simultanée : évolution future et coordination étendue :

« DCC, CABINE ..., JE SUIS EN AXXX DANS LE (position par rapport à une balise), STABLE AU NIVEAU (DE VOL) ... ET AU CAP ...JE DEMANDE LE... »

SENS D'ÉVOLUTION FUTURE DE (indicatif aéronef civil) QUI EST (position relative à l'aéronef militaire). EN CAS DE DESCENTE, JE SOUHAITE QUE (indicatif aéronef civil) MAINTIENNE LE NIVEAU (DE VOL) ...OU NE DESCENDE PAS EN DESSOUS DU NIVEAU (DE VOL) ... JUSQU'AU CROISEMENT ».

TITRE VII

SITUATIONS PARTICULIERES

VII.1 ASSISTANCE

Vols égarés et vols rencontrant des conditions météorologiques défavorables :

→ JE DEMANDE UNE ASSISTANCE ;

→ **REQUEST ASSISTANCE.**

Il pourra être demandé au pilote de fournir les renseignements de la liste ci-dessous jugés pertinents afin de mieux lui porter assistance :

- a) conditions de vol de l'aéronef ;
- b) position (si elle est connue) et niveau ;
- c) vitesse vraie et cap depuis la dernière position connue, si c'est pertinent ;
- d) expérience du pilote ;
- e) équipement de navigation emporté et signaux d'aides de navigation reçus, le cas échéant ;
- f) mode SSR et code sélectionné, le cas échéant ;
- g) aérodromes de départ et de destination ;
- h) nombre de personnes à bord ;
- i) autonomie.

☞ JE VAIS VOUS FOURNIR UNE ASSISTANCE, VOUS RESTEZ RESPONSABLE DE LA CONDUITE DE VOTRE AERONEF.

☞ **I AM GOING TO ASSIST YOU, YOU WILL REMAIN RESPONSIBLE FOR AIRCRAFT HANDLING.**

Une assistance ne devrait être fournie à un vol VFR en utilisant un système de surveillance ATS qu'à la demande du pilote ou avec son consentement. Le type de service à assurer devrait être convenu avec le pilote.

VII.2 VOLTIGE

→ DEMANDE À DÉBUTER VOLTIGE (ou ÉVOLUTIONS ou TENUE MACHINE) ;

→ **REQUEST TO BEGIN AEROBATICS (or EVOLUTIONS or GENERAL HANDLING) ;**

→ DEMANDE À ÉVOLUER ENTRE NIVEAU (nombre) ET NIVEAU (nombre) ;

→ **REQUEST OPERATE BETWEEN LEVEL (number) AND LEVEL (number) ;**

☞ CONFIRMEZ BLOCK DE TRAVAIL ;

☞ **CONFIRM BLOCK TO OPERATE ;**

→ ÉVOLUTIONS ENTRE NIVEAU (nombre) ET NIVEAU (nombre) ;

→ **OPERATE BETWEEN LEVEL (number) AND LEVEL (number) ;**

☞ RAPPELEZ DÉBUT DE VOLTIGE....

☞ **REPORT BEGINNING AEROBATICS.....**

🔊 **RAPPELEZ FIN DE....**

🔊 **REPORT END OF....**

VII.3 TIR

VII.3.1 Tir air-air

VII.3.1.1 Prise en compte :

🔊 **IDENTIFIÉ RADAR, CLOSE POSITIVE CONTROL, MONTEZ ALTITUDE** (ou milliers de pieds).

🔊 **RADAR IDENTIFIED, CLOSE POSITIVE CONTROL, CLIMB ALTITUDE** (or thousand of feet).

Si le décollage se fait en même temps que le remorqueur, le rassemblement se fait sur route.

Si le remorqueur est déjà sur zone, la montée se fera à une altitude supérieure ou égale à 5000' au-dessus du niveau de base du remorqueur.

VII.3.1.2 Vérification de la fréquence de sécurité :

🔊 **RAPPELEZ PRÊT POUR VÉRIFIER LA FRÉQUENCE DE SÉCURITÉ ;**

🔊 **REPORT READY TO CHECK SAFETY FREQUENCY ;**

Une fois la fréquence vérifiée, demandez les intentions du pilote après le tir :

🔊 **CONFIRMEZ INTENTIONS APRÈS LE TIR.**

🔊 **CONFIRM INTENTIONS AFTER THE SHOT.**

VII.3.1.3 Rassemblement

🔊 **REMORQUEUR** (ou indicatif remorqueur), **RELÈVEMENT** (nombre), (nombre) **MILES, ALTITUDE** (nombre), **ROUTE** (nombre).

🔊 **TOWSHIP** (or **callsign of towship**), **B.R.A.A** (number), (number), **ALTITUDE** (number) **TRACK** (number).

L'annonce de la position du remorqueur se fait jusqu'à l'annonce du tally.

VII.3.1.4 Pendaison

🔊 **RAPPELEZ EN PLACE ;**

🔊 **REPORT IN PLACE ;**

L'appareil rappellera en place 2Nm à gauche du remorqueur et 2 000' haut.

🔊 **RAPPELEZ PRÊT POUR LA PENDAISON** (ou **POUR DELOVER**) ;

🔊 **REPORT TO DEPLOY ;**

→ PRÊT ;
→ READY ;

🔊 AUTORISÉ À LA PENDAISON (ou A DELOVER).
🔊 CLEAR TO DEPLOY.

Une fois la cible déployée :

1° cas: le champ est vert.

LA CIBLERIE, LE CHAMP EST VERT (uniquement en français et sur fréquence de sécurité, par l'officier de tir) ;

🔊 REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur), (indicatif station), AUTORISÉ POUR ORBITER ;
🔊 TOWSHIP (or callsign of towship) (callsign station), CLEARED TO ORBIT ;

→ REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur), DÉBUT DES ORBITES ;
→ TOWSHIP (or callsign of towship), ORBITING ;

🔊 AUTORISÉ A TIRER AUX ORDRES DU REMORQUEUR.
🔊 CLEAR TO SHOT AT TOWSHIP ORDER.

2° cas : le champ est rouge.

🔊 LA CIBLERIE, LE CHAMPS EST (couleur) (uniquement en français et sur fréquence de sécurité) ;

🔊 CAMÉRA AUTORISÉE AUX ORDRES DU REMORQUEUR.
🔊 (callsign a/c), (callsign station), CLEAR DRY AT TOWSHIP ORDER.

L'inspection de la cible est interdite dans tous les cas.

VII.3.1.5 Pendant le tir

→ REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur) (indicatif a/c), IN REELLE/ IN CAMERA ;
→ TOWSHIP (or callsign of towship), (callsign a/c), IN HOT/DRY ;

🔊 REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur), AUTORISÉ IN RÉELLE/IN CAMÉRA ;
🔊 TOWSHIP (or callsign of towship), CLEARED IN HOT/DRY ;

→ REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur) (indicatif a/c), OUT TIRÉ/ OUT NON TIRÉ.
→ TOWSHIP (or callsign of towship), (callsign a/c), OUT HOT/ OUT DRY.

Pilote au sol :

REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur), (indicatif station), RÉSULTAT.
TOWSHIP (or callsign of towship) (callsign station), RESULT.

VII.3.1.6 Dégagement

🔊 DÉGAGEZ CAP (nombre), MAINTENEZ NIVEAU (DE VOL) (nombre) (ou ALTITUDE (nombre)).

🔊 **BREAK AWAY HEADING (number), MAINTAIN LEVEL (number) (or ALTITUDE (number)).**

VII.3.2 Tir air-sol

➔(point d'entrée) (niveau) POUR PROCÉDER VERS LE CHAMP DE TIR (type de travail) ;

➔(entering point) (level) **REQUEST TO ENTER THE RANGE (type of work) ;**

PASSE RECO

PASSE CAMERA

PASSE FICTIVE

PASSE REELLE

PASSE OPS

SURVOL SANS ATTAQUE

SURVOL BA

NORIA

LIMITE DE ZONE

SAFETY HEIGHT PASS

FINAL DRY

DUMMY RUN

FINAL HOT

FIRST RUN ATTACK

ORBIT

RAPID PASS

ACADEMIC PATTERN

BOUNDARY AREA

🔊 (nom du champ de tir) (couleur) AUTORISÉ (point de report) (niveau) (calage) ;

🔊 **(name of range) (Color) REPORT (reporting point) (level) (altimeter setting) ;**

🔊 CONTACTEZ (fréquence de tir).

🔊 **CONTACT (frequency for shooting).**

Sortie du champ de tir

🔊 AUTORISÉ À QUITTER LE CHAMP DE TIR VIA...., QNH (nombre), TRANSPONDEUR XXXX, VÉRIFIEZ SÉCURITÉ BRANCHÉES ;

🔊 **CLEAR TO LEAVE THE RANGE VIA...., QNH (number), SQUAWK XXXX, CHECK SWITCHES SAFE ;**

🔊 AUTORISÉ À QUITTER LE CHAMP DE TIR VIA...., QNH (nombre), CONTACTEZ (station).

🔊 **CLEAR TO LEAVE THE RANGE VIA...., QNH (number), CONTACT (station).**

TITRE VIII

RAVITAILLEMENT EN VOL

VIII.1 PHRASEOLOGIE ASSOCIEE AU CONTROLE DU RAVITAILLEUR

- 🔊 INDIQUEZ NIVEAU (DE VOL) DE BASE ;
- 🔊 **SAY BASE (FLIGHT) LEVEL ;**

- 🔊 MONTEZ (ou DESCENDEZ) NIVEAU DE BASE (nombre) ;
- 🔊 **CLIMB (or DESCEND) BASE LEVEL (number) ;**

- 🔊 RAPPELEZ SUR AXE OU RAPPELEZ DÉBUT D'AXE ;
- 🔊 **REPORT ON STATION ;**

- 🔊 TRANSPONDEUR 74XX.
- 🔊 **SQUAWK 74XX.**

VIII.2 PHRASEOLOGIE ASSOCIEE AU RAVITAILLEMENT

VIII.2.1 Rejointe

- 🔊 VOULEZ VOUS UNE REJOINTE GUIDÉE ?
- 🔊 **DO YOU REQUEST A RADAR JOIN UP (ou RADAR VECTOR) ?**

- 🔊 (indicatif ravitailleur) RELÈVEMENT (nombre), DISTANCE (nombre) NAUTIQUES ;
- 🔊 (callsign tanker) **BEARING (number), DISTANCE (number) MILES ;**

- 🔊 CONFIRMEZ REJOINTE AUTONOME ?
- 🔊 **CONFIRM SELF JOIN UP.**

VIII.2.2 Phase de ravitaillement

- 🔊 RAPPELEZ EN VUE (VISUEL) SUR (indicatif tanker) ;
- 🔊 **REPORT IN SIGHT(VISUAL) ON (callsign tanker) ;**

- 🔊 RAPPELEZ EN VUE (VISUEL) SUR LE DISPOSITIF +[(indicatif ravitailleur + nombre d'aéronefs avec lui)] ;
- 🔊 **REPORT IN SIGHT(VISUAL) ON FORMATION + [(callsign tanker + number of aircrafts with him)] ;**

- 🔊 AUTORISÉ À CONTACTER (indicatif ravitailleur), TRANSPONDEUR STAND BY, RAPPELEZ FIN DE RAVITAILLEMENT.
- 🔊 **CLEAR TO CONTACT (callsign tanker), SQUAWK STAND BY, REPORT REFUELING COMPLETED.**

En cas, d'échec au ravitaillement :

- 🔊 (indicatif), DÉGAGEZ CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL) (nombre).
- 🔊 (callsign), **BREAK AWAY HEADING (number), (FLIGHT) LEVEL (number).**

VIII.2.3 Sortie d'axe

📞 (indicatif), AUTORISÉ NIVEAU (DE VOL) (nombre) ;

📞 (callsign), **CLEARED (FLIGHT) LEVEL (number) (or (FLIGHT) LEVEL (number) APPROVED) ;**

📞 (indicatif), AUTORISÉ CAP (nombre), TRANSPONDEUR NORMAL ;

📞 (callsign), **CLEARED HEADING (number) (or HEADING (number) APPROVED), SQUAWK NORMAL ;**

📞 (indicatif) IDENTIFIÉ RADAR.

📞 (callsign), **RADAR IDENTIFIED.**

TITRE IX

PANNES ET ACCIDENTS

IX.1 PANNE RADAR

IX.1.1 En CDC

☞ IDENTIFICATION RADAR PERDUE, FIN DU SERVICE RADAR, INDIQUEZ CONDITIONS DE VOL.

☞ **RADAR IDENTIFICATION LOST, RADAR SERVICE TERMINATED, SAY FLIGHT CONDITIONS.**

Aéronef en VMC :

☞ VOUS PASSEZ EN CAM TYPE VICTOR ET ASSUREZ VOTRE SÉCURITÉ.

☞ **CONTINUE UNDER OAT TYPE VICTOR FLIGHT, YOU ARE NOW RESPONSIBLE FOR YOUR OWN FLIGHT SAFETY.**

Aéronef en IMC :

☞ MAINTENEZ (ou STABILISEZ) NIVEAU (nombre), TRANSPONDEUR EMERGENCY.

☞ **MAINTAIN (or LEVEL OFF) LEVEL (number), SQUAWK EMERGENCY.**

IX.1.2 Panne en contrôle d'approche

IX.1.2.1 Aéronefs à l'arrivée ou au départ

☞ IDENTIFICATION RADAR PERDUE, FIN DU SERVICE RADAR, DERNIÈRE POSITION (position), INDIQUEZ CONDITIONS DE VOL ;

☞ **RADAR IDENTIFICATION LOST, RADAR SERVICE TERMINATED, LAST POSITION (position), SAY FLIGHT CONDITIONS ;**

Aéronef en VMC :

☞ VOUS PASSEZ EN CAM TYPE VICTOR ET ASSUREZ VOTRE SÉCURITÉ TRANSPONDEUR XXXX QNH (nombre).

☞ **CONTINUE UNDER OAT TYPE VICTOR FLIGHT, YOU ARE NOW RESPONSIBLE FOR YOUR OWN FLIGHT SAFETY SQUAWK XXXX QNH (number).**

Aéronef en IMC :

☞ MAINTENEZ (ou STABILISEZ) NIVEAU (nombre), TRANSPONDEUR EMERGENCY.

☞ **MAINTAIN (or LEVEL OFF) LEVEL (number), SQUAWK EMERGENCY.**

Procédure A.L.A.T. :

☞ (Indicatif), IDENTIFICATION RADAR PERDUE, MONTEZ / MAINTENEZ HAUTEUR DE SÉCURITÉ (nombre) PIEDS QFE (nombre), TRANSPONDEUR DÉTRESSE.

☞ (callsign), RADAR IDENTIFICATION LOST, CLIMB / MAINTAIN SAFETY HEIGHT (number) FEET QFE (number), SQUAWK EMERGENCY.

IX.1.2.2 Aéronefs en contrôle d'approche finale

☞ CONTACT (SPAR, PAR ou SPARTIATE) PERDU FIN DU SERVICE RADAR, INDIQUEZ CONDITIONS DE VOL.

☞ (SPAR, PAR or SPARTIATE) CONTACT LOST, RADAR SERVICE TERMINATED, SAY FLIGHT CONDITIONS.

Aéronef en VMC :

☞ POURSUIVEZ EN CAM TYPE VICTOR ET ASSUREZ VOTRE SÉCURITÉ, RAPPELEZ PISTE EN VUE ;

☞ CONTINUE UNDER OAT TYPE V FLIGHT, YOU ARE NOW RESPONSIBLE FOR YOUR OWN FLIGHT SAFETY, REPORT RUNWAY IN SIGHT ;

→ PISTE EN VUE.

→ **RUNWAY IN SIGHT.**

Reprendre la phraséologie du contrôle d'aérodrome avec ou sans changement de fréquence.

Aéronef en IMC :

☞ REMETTEZ LES GAZ, MONTEZ (ou MAINTENEZ) HAUTEUR (nombre) PIEDS QFE [CONTACTEZ (station) APPROCHE (fréquence)].

☞ GO AROUND, CLIMB (or MAINTAIN) HEIGHT (number) FEET QFE, [CONTACT (station) APPROACH (frequency)].

IX.2 PANNE RADIO

→ ☞ (indicatif) ESSAI RADIO ;

→ ☞ (callsign) RADIO CHECK ;

→ ☞ (indicatif) DE (station) SUR GARDE, ME RECEVEZ VOUS ?

→ ☞ (callsign), (station) ON GUARD, DO YOU READ ME ?

☞ SI VOUS ME RECEVEZ [instructions de manœuvre ou TRANSPONDEUR (code ou IDENT)] ;

☞ IF YOU READ [manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)] ;

☞ IDENT REÇU, VOUS ÊTES EN PANNE EMISSION ;

☞ SQUAWK IDENT RECEIVED, YOU HAVE A TRANSMISSION FAILURE ;

[☞ ACCUSEZ RÉCEPTION DE TOUS MES MESSAGES PAR IDENT].

[☞ ACKNOWLEDGE ALL MESSAGES BY SQUAWKING IDENT].

En controle d'aérodrome:

🔊 ACCUSEZ RÉCEPTION EN MANOEUVRANT LES AILERONS (ou LA DIRECTION) ;

🔊 **ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER) ;**

🔊 ACCUSEZ RÉCEPTION EN BALANÇANT LES AILES ;

🔊 **ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS ;**

🔊 ACCUSEZ RÉCEPTION EN FAISANT DES APPELS DE PHARES.

🔊 **ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.**

IX.3 PANNE TRANSPONDEUR

🔊 JE NE REÇOIS PAS VOTRE TRANSPONDEUR ;

🔊 **SQUAWK NOT RECEIVED ;**

🔊 RECYCLEZ TRANSPONDEUR [(mode)] (code) ;

🔊 **RESET SQUAWK [(mode)] (code) ;**

➔ JE RECYCLE (mode) (code) ;

➔ **RESETTING (mode) (code) ;**

🔊 CONFIRMEZ TRANSPONDEUR (code) ;

🔊 **CONFIRM SQUAWK (code) ;**

🔊 TRANSPONDEUR NORMAL ;

🔊 **SQUAWK NORMAL ;**

🔊 TRANSPONDEUR ATTENTE ;

🔊 **SQUAWK STANDBY ;**

🔊 STOPPEZ TRANSPONDEUR (raison).

🔊 **STOP SQUAWK (reason).**

Mode Charlie :

🔊 VÉRIFIEZ CALAGE ALTIMÉTRIQUE ET CONFIRMEZ (niveau) ;

🔊 **CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level) ;**

🔊 STOPPEZ TRANSPONDEUR CHARLIE INDICATION ERRONÉE.

🔊 **STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION.**

Mode S: lorsque l'organisme de la circulation aérienne visualise les indications altimétriques :

🔊 VÉRIFIEZ NIVEAU SÉLECTIONNÉ. NIVEAU AUTORISÉ (nombre).

🔊 **CHECK SELECTED LEVEL. CLEARED LEVEL IS (number).**

IX.4 PANNES AVION

IX.4.1 Panne oxygène

- ☞ VÉRIFIEZ BRANCHEMENT DU MASQUE ;
- ☞ CHECK OXYGEN MASK CONNECTION ;

- ☞ PASSEZ SUR OXYGENE SECOURS.
- ☞ SWITCH ON EMERGENCY OXYGEN.

IX.4.2 Panne transfert

ÊTRE À COURT CARBURANT ;
TO RUN SHORT OF FUEL ;

AUTONOMIE ;
ENDURANCE ;

LARGUER UN RÉSERVOIR ;
TO DROP (OR JETTISON) A TANK ;

VIDANGER CARBURANT.
TO DUMP FUEL.

IX.4.3 Panne moteur, atterrissage d'urgence

→ POSITION (radiale/distance ou point significatif), (niveau), DEMANDE PRISE EN COMPTE [RADAR] EXTINCTION MOTEUR, (nombre) P_O_B ;

→ POSITION (radial/distance or significant point), (niveau), REQUEST [RADAR] FLAME-OUT RECOVERY, (number) P_O_B ;

☞ [CAP (nombre) POUR (station)], QFE ou QNH (nombre).

☞ [HEADING FOR (station) IS (number)], SET [QFE or QNH] (number).

Lorsque l'aéronef a visuel du terrain :

→ POINT CLÉ HAUT ;
→ HIGH KEY POINT ;

☞ RAPELLEZ POINT CLÉ BAS, VENT (direction et force) ;
☞ REPORT LOW KEY POINT, WIND (direction and strength);

→ POINT CLÉ BAS.
→ LOW KEY POINT.

IX.4.4 Panne conservateur de cap

Par convention, chaque virage est effectué au taux de 3 degrés par seconde (180° en une minute) pendant la phase intermédiaire puis à un taux de 1,5 degré par seconde pendant l'approche finale.

Lever de doute :

☞ CONFIRMEZ VOTRE CAP ;
 ☞ **CONFIRM HEADING** ;

→ CAP (nombre) ;
 → **HEADING (number)** ;

☞ VOS INDICATIONS DE CAP SONT ERRONÉES, COMMENCEZ ET ARRÊTEZ TOUS LES VIRAGES DÈS RÉCEPTION DE LA DIRECTIVE « MAINTENANT » ;
 ☞ **YOUR HEADING INDICATIONS ARE WRONG, START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW"** ;

VIRAGE > A 10°:

☞ POUR UN VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE) DE (nombre) SECONDES, TOURNEZ À GAUCHE (ou À DROITE) MAINTENANT ;
 ☞ **FOR A RIGHT / LEFT TURN DURING (number) SECONDS, TURN RIGHT (or LEFT) NOW** ;

→ EN VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE) ;
 → **TURNING RIGHT / LEFT** ;

☞ ARRÊTEZ LE VIRAGE MAINTENANT.
 ☞ **STOP TURN NOW.**

VIRAGE < A 10°:

Par convention, les virages s'effectuent au taux demi-standard de 1,5 degré par seconde.

☞ POUR UN VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE)... VENEZ À DROITE (ou À GAUCHE)... VENEZ À DROITE (ou À GAUCHE)... FIN DE VIRAGE.
 ☞ **FOR A RIGHT / LEFT TURN...TURN RIGHT / LEFT... TURN RIGHT / LEFT...STOP TURN.**

IX.4.5 Panne R.M.I. ou alternav pour les hélicoptères de l'A.L.A.T.

Par convention, chaque virage est effectué au taux de 3 degrés par seconde (180° en une minute).

VIRAGE > A 10° :

☞ POUR UN VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE) DE (nombre) SECONDES, TOP DÉBUT DE VIRAGE ;

→ EN VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE) ;

🔊 TOP FIN DE VIRAGE ;

→ FIN DE VIRAGE.

VIRAGE < A 10° :

Cette méthode sera utilisée uniquement par le contrôleur au poste finale de précision.

Par convention Le contrôleur doit annoncer son intention de faire virer en indiquant le sens du virage à effectuer, puis faire virer et enfin indiquer la fin du virage.

Le pilote doit à chaque indication "venez à droite/gauche", effectuer un mouvement du manche à droite / gauche et revenir aussitôt au neutre.

🔊 POUR UN VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE)... VENEZ À DROITE (ou À GAUCHE)...

🔊 VENEZ À DROITE (ou À GAUCHE)... FIN DE VIRAGE.

IX.5 EJECTION

IX.5.1 Ejection préparée

🔊 ATTENTION LIMITE BASSE D'ÉJECTION (niveau) (2 fois) ;

🔊 CAUTION LOWER LIMIT FOR EJECTION (level) (2 FOIS) ;

→ (Indicatif) ÉJECTION ;

→ (Callsign) EJECTION (or BAIL OUT) ;

IX.5.2 Ejection non préparée

En IMC, quel que soit le niveau :

🔊 (Indicatif) ÉJECTION ÉJECTION.

🔊 (Callsign) EJECTION EJECTION (or BAIL OUT BAIL OUT).

En VMC :

🔊 SI VOUS ÊTES EN PERTE DE CONTRÔLE À 10000' ÉJECTION (2 FOIS).

🔊 IF YOU HAVE NO CONTROL BY 10000', EJECTION (OR BAIL OUT) (2 FOIS).

TITRE X

MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE AVEC DES CHASSEURS

Supplan 24600D
Protocoles transfrontaliers
ACE 75-2 Fighting edge
CPE H2 et ses annexes, H3 et G6
APP7

X.1 PRISE EN COMPTE

X.1.1 Décollage sur alerte/scramble

Lorsqu' un objectif est désigné avant le décollage :

☞ IDENTIFIÉ RADAR MÉTHODE DE CONTROLE TOURNEZ DROITE/GAUCHE
CAP (nombre), MONTEZ NIVEAU (DE VOL) (nombre) ;

☞ **RADAR IDENTIFIED METHOD OF CONTROL TURN RIGHT/LEFT
HEADING (number) CLIMB (FLIGHT) LEVEL (number) ;**

☞ VOUS ALLEZ EXÉCUTER DES MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE
SUR UN OBJECTIF CLASSIFIÉ XXX, RELÈVEMENT (nombre), (nombre)
NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL) (nombre), FORCE PRESUMÉE XX,
TRANSPONDEUR XXXX.

☞ **YOUR TASK IS AIR POLICING ON A TARGET BRAA (ID), STRENGTH XX ;**

☞ **YOUR TASK IS QRA INTERCEPT ON A TARGET BRAA (ID) STRENGTH
XX.**

La vérification suivante est spécifiée dans le supplan D, à faire dès la prise en compte.
Cependant aucune obligation n'est faite avec nos chasseurs français au-dessus du territoire
national.

☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT.

☞ **CHECK WEAPON SAFE.**

*Lorsqu'aucun objectif n'est désigné avant le décollage le contrôleur doit signifier au
pilote qu'il est en alerte en vol :*

☞ IDENTIFIÉ RADAR + (méthode de contrôle) ;

☞ **RADAR IDENTIFIED + (method of control) ;**

☞ VOUS ÊTES EN ALERTE EN VOL, POINT D'ATTENTE ;

☞ **YOU ARE IN AIRBORNE ALERT, HOLDING POINT ;**

☞ VOTRE MISSION EST L'ALERTE EN VOL.

☞ **YOUR TASK IS AIRBORNE ALERT.**

X.1.2 Changement de mission en vol

Pour s'assurer que le pilote est apte à la mission :

☞ **ÊTES-VOUS APTE MASA ?**

☞ ARE YOU ABLE (TO PERFORM AN) AIR POLICING MISSION ?

☞ ÊTES-VOUS APTE RAVITAILLEMENT EN VOL ?

☞ ARE YOU AIR REFUELING CAPABLE ?

☞ ANNONCEZ AUTONOMIE ET ARMEMENT.

☞ CONFIRM ENDURANCE, WEAPON STATE.

Si l'appareil est apte MASA, le contrôleur annoncera :

☞ CHANGEMENT DE MISSION EN VOL, TRANSPONDEUR 74XX + (méthode de contrôle) ;

☞ MISSION CHANGE (or NEW TASK), YOU TASK IS AIR POLICING, SQUAWK 74XX + (method of control) ;

☞ TOURNEZ DROITE/GAUCHE CAP (nombre), MONTEZ/DESCENDEZ NIVEAU (ou ALTITUDE) (nombre), VOUS ALLEZ EXÉCUTER DES MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE SUR UN OBJECTIF CLASSIFIÉ XXX, RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL) (nombre).

☞ TURN R/L HEADING XXX, CLIMB/DESCENT (LEVEL) (or ALTITUDE) (number), YOUR TASK IS AIR POLICING ON A TARGET BRAA.... (ID) (or YOUR TASK IS QRA INTERCEPT ON A TARGET BRAA..... (ID)).

X.1.3 Vérification fréquence

Une fois la prise en compte effectuée, il est nécessaire de vérifier la fréquence commune (de sécurité) ou TAD correspondante.

☞ RAPPELEZ PRÊT POUR VÉRIFIER (FRÉQUENCE COMMUNE (DE SECURITE))/ TAD XXX.

☞ REPORT READY TO CHECK (COMMON FREQUENCY)/ TAD XXX.

X.1.4 Informations complémentaires

☞ OBJECTIF RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL) (nombre), VITESSE (nombre), FORCE PRESUMÉE (nombre), TRANSPONDEUR XXXX.

☞ TARGET BRAA....., SPEED (number), STRENGTH (number), SQUAWKING XXXX.

X.2 MESURES DE RENSEIGNEMENT/INVESTIGATION

X.2.1 Reconnaissance à distance/VID

X.2.1.1 Cas général

☞ VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE RECONNAISSANCE À DISTANCE ;

☞ YOUR TASK WILL BE VID ON...;

☞ YOUR TASK WILL BE INVESTIGATION ON...;

📞 **RAPPELEZ JUDY/TALLY.**

📞 **REPORT JUDY/TALLY.**

A l'annonce du judy/tally:

📞 **EXÉCUTEZ UNE RECONNAISSANCE À DISTANCE - SÉCURITÉ 1000 PIEDS, 1000 MÈTRES ;**

📞 **EXECUTE FULL (SHORT) ID... SEPARATION 1000 FEET- 1000 METERS ;**

📞 **RAPPELEZ EN PLACE ;**

📞 **REPORT IN PLACE ;**

➔ **EN PLACE.**

➔ **IN PLACE.**

X.2.1.2 En conditions de vol VMC

📞 **VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE RECONNAISSANCE À DISTANCE ;**

📞 **YOUR TASK WILL BE VID TYPE ON...;**

📞 **RAPPELEZ JUDY/TALLY.**

📞 **REPORT JUDY/TALLY.**

A l'annonce du judy/tally:

📞 **EXÉCUTEZ UNE RECONNAISSANCE À DISTANCE - SÉCURITÉ 1000 PIEDS, 1000 METRES ;**

📞 **EXECUTE VID TYPE ON.... SAFETY 1000 FEET- 1000 METERS ;**

📞 **RAPPELEZ EN PLACE ;**

📞 **REPORT IN PLACE ;**

➔ **EN PLACE ;**

➔ **IN PLACE ;**

📞 **WHAT LUCK ?**

The pilots reports number and type of aircraft(s) if applicable + flight parameters.

X.2.2 Surveillance à distance

📞 **VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE SURVEILLANCE À DISTANCE ;**

📞 **YOUR TASK WILL BE SHADOWING...;**

📞 **RAPPELEZ JUDY/TALLY.**

📞 **REPORT JUDY/TALLY.**

A l'annonce du judy/tally:

📞 **EXÉCUTEZ UNE SURVEILLANCE À DISTANCE - SÉCURITÉ 1000 PIEDS, 1000 MÈTRES ;**

🔊 YOUR TASK IS SHADOW SEPARATION 1000 FEET- 1000 METERS ;

🔊 RAPPELEZ EN PLACE ;

🔊 REPORT IN PLACE ;

➔ EN PLACE.

➔ IN PLACE.

A l'issue de l'observation, le pilote transmet le nombre d'aéronefs observés et les paramètres de vol.

X.2.3 Mesures d'interrogation

X.2.3.1 Observation visuelle

🔊 VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE OBSERVATION VISUELLE ;

🔊 YOUR TASK WILL BE VID MARKINGS AND VID NUMBERS ;

🔊 RAPPELEZ JUDY/TALLY.

🔊 REPORT JUDY/TALLY.

A l'annonce du judy/tally:

🔊 EXÉCUTEZ UNE OBSERVATION VISUELLE - SÉCURITÉ 300 MÈTRES ;

🔊 YOUR TASK IS VID MARKINGS AND VID NUMBERS- SAFETY 300 METERS ;

🔊 RAPPELEZ EN PLACE ;

🔊 REPORT IN PLACE ;

➔ EN PLACE ;

➔ IN PLACE ;

🔊 AUTORISÉ À VOUS RAPPROCHER SANS ENGAGER LA SÉCURITÉ DE (OU DES) L'APPAREIL(S).

🔊 CLEARED TO CLOSE UP WITHOUT PUTTING IN DANGER THE TARGET.

X.2.3.2 Observation radar

🔊 VOUS ALLEZ EXECUTER UNE OBSERVATION RADAR ;

🔊 RAPPELEZ JUDY/TALLY.

A l'annonce du judy/tally:

🔊 EXÉCUTEZ UNE OBSERVATION RADAR ;

🔊 RAPPELEZ EN PLACE ;

➔ EN PLACE.

X.2.3.3 Interrogation radio

☞ EXÉCUTEZ UNE INTERROGATION RADIO SUR (fréquence), MAINTENEZ FRÉQUENCE DE SÉCURITÉ EN ÉCOUTE (ou TAD (nombre) EN ÉCOUTE).

☞ EXECUTE RADIO INTERROGATION ON FREQUENCY (frequency), MONITOR TAD (frequency) (ou TAD xxx EN ÉCOUTE).

X.2.3.4 Interrogation photo

☞ EXÉCUTEZ UNE INTERROGATION PHOTO, RAPPELEZ MESURE EFFECTUÉE.

☞ EXECUTE A PHOTO INTERROGATION/EVIDENCE, REPORT COMPLETED.

☞ YOUR TASK IS A PHOTO INTERROGATION, REPORT COMPLETED.

X.2.4 Escorte

☞ EXÉCUTEZ UNE MESURE D'ESCORTE.

☞ EXECUTE AN ESCORT.

☞ YOUR TASK IS AN ESCORT.

X.3 MESURES DE CONTRAINTE

X.3.1 Contrainte d'itinéraire

☞ EXÉCUTEZ UNE CONTRAINTE D'ITINÉRAIRE. FAITES PRENDRE À L'APPAREIL LE CAP (nombre) PAR LA DROITE/GAUCHE ;

☞ YOUR TASK IS ROUTE DEVIATION, FORCE THE TARGET (BOGEY, SUSPECTED RENEGADE....) TO TAKE HEADING (number) ;

☞ YOUR TASK IS TO INTERVENE THE A/C ON HEADING (number) ;

☞ INTERVENE THE A/C ON HEADING (number) ;

☞ FORCE TO TAKE HEADING (number) ;

☞ FAITES PRENDRE À L'APPAREIL LE CAP (nombre) [(ou NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL DOIT PRENDRE) LE CAP (nombre)] POUR REJOINDRE SA ROUTE INITIALE.

☞ NOTIFY TO THE TARGET HE HAS TO TAKE HEADING (number) IN ORDER TO JOIN HIS SCHEDULED ROUTE.

X.3.2 Interdiction de survol

☞ EXÉCUTEZ UNE INTERDICTION DE SURVOL. FAITES PRENDRE À L'APPAREIL LE CAP (nombre) PAR LA DROITE/GAUCHE ;

☞ YOUR TASK IS OVER FLIGHT INTERDICTION, FORCE THE TARGET (BOGEY, SUSPECTED RENEGADE....) TO TAKE HEADING (number) ;

☞ NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL EST DANS UNE ZONE INTERDITE... ;

☞ NOTIFY TO THE TARGET HE IS IN A PROHIBITED AREA ;

☞ NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL N'EST PAS AUTORISÉ À SURVOLER (point significatif) FAITES LUI PRENDRE LE CAP (nombre) PAR LA DROITE/GAUCHE ;
☞ **NOTIFY TO THE TARGET HE HAS NO CLEARANCE FOR THE OVER FLIGHT OF (significant point), FORCE THE TARGET (BOGEY...) TO TAKE HEADING (number) ;**

☞ NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL DOIT PRENDRE LE CAP (nombre) POUR QUITTER UN ESPACE INTERDIT / RESTREINT ;
☞ **NOTIFY TO THE TARGET HE HAS TO TAKE HEADING (number) IN ORDER TO LEAVE PROHIBITED / RESTRICTED AIRSPACE ;**
☞ **INTERVENE OUTSIDE AIRSPACE...**
☞ **DIRECT THE A/C TO VACATE ...**

X.3.3 Arraînement

☞ EXÉCUTEZ UN ARRAÏNEMENT SUR L'APPAREIL...POUR ATTERRIR SUR LE TERRAIN DE (nom) ;
☞ **YOUR TASK IS DIVERSION TO LAND, FORCE THE TARGET (BOGEY, SUSPECTED RENEGADE...) TO LAND ON (name) AIRFIELD ;**
☞ **YOUR TASK IS TO INTERVENE THE AIRCRAFT TO LAND ON (name);**
☞ **FORCE TO LAND THE AIRCRAFT ON (name) ;**

☞ NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL FAIT L'OBJET D'UNE MESURE D'ARRAÏNEMENT SUR LE TERRAIN DE (nom).
☞ **NOTIFY TO THE TARGET THAT HE IS DIVERTED TO LAND ON (name) AIRFIELD.**

Ne pas oublier de retransmettre toutes les informations nécessaires relatives au terrain (météo, moyens de finale, piste en service...).

X.3.4 Tir de semonce

☞ EXÉCUTEZ UN TIR DE SEMONCE (avec leurres / canon) ;
☞ **EXECUTE A WARNING SHOT/BURST (by flares / with gun) ;**

☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT ;
☞ **CHECK WEAPONS HOT ;**

☞ AUTHENTICATION
☞ **AUTHENTICATE**

Une fois la mesure effectuée :

☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT.
☞ **CHECK WEAPONS SAFE.**

Uniquement dans le cadre de l'entraînement :

- ☞ EXÉCUTEZ UN TIR DE SEMONCE FICTIF ;
- ☞ EXECUTE A SIMULATED WARNING SHOT/BURST ;

- ☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT ;
- ☞ CHECK WEAPONS SAFE ;

- ☞ AUTHENTIFICATION
- ☞ AUTHENTICATE

X.4 TIR DE DESTRUCTION/ENGAGEMENT

- ☞ EXÉCUTEZ UN TIR DE DESTRUCTION ;
- ☞ CLEAR TO ENGAGE ;
- ☞ YOUR TASK IS TO ENGAGE ;

- ☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT ;
- ☞ CHECK WEAPONS HOT ;

- ☞ AUTHENTIFICATION
- ☞ AUTHENTICATE

Une fois la mesure effectuée :

- ☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT.
- ☞ CHECK WEAPONS SAFE.

Uniquement dans le cadre de l'entraînement :

- ☞ EXÉCUTEZ UN TIR DE DESTRUCTION FICTIF ;
- ☞ EXECUTE A SIMULATED ENGAGEMENT ;

- ☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT ;
- ☞ CHECK WEAPONS SAFE ;

- ☞ AUTHENTIFICATION
- ☞ AUTHENTICATE

X.5 HALTE AU FEU

- ☞ HALTE AU FEU (X2) + MOT CODE DU JOUR.
- ☞ STOP ENGAGEMENT + CODEWORD OF THE DAY.

X.6 PROCEDURE DISCRETE

Elle doit être faite à 20 Nm :

- ☞ PROCÉDURE DISCRETE.

📞 DISCREET PROCEDURE.

A 15Nm si le pilote n'a pas annoncé procédure discrète :

📞 CONFIRMEZ PROCÉDURE DISCRÈTE.

📞 **CONFIRM DISCREET PROCEDURE.**

A la fin de la mesure et après dégagement :

📞 FIN DE PROCÉDURE DISCRÈTE.

📞 **END OF DISCREET PROCEDURE.**

X.7 CHANGEMENT DE METHODE DE CONTROLE

Tout changement de méthode de contrôle et de régime de vol devra être annoncé.

📞 VOUS PASSEZ EN CAM VICTOR, BROADCAST CONTROL.

📞 **CONTINUE UNDER OAT TYPE VICTOR FLIGHT, BROADCAST CONTROL.**

X.8 FIN D'UNE MASA REELLE, PASSAGE EN ENTRAINEMENT

📞 VOUS ALLEZ EFFECTUER DES MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE POUR ENTRAINEMENT SUR UN OBJECTIF..., TRANSPONDEUR XXXX (ou FIN DES MESURES RÉELLES. TRANSPONDEUR XXXX).

📞 **YOU WILL PERFORM TRAINING QRA ON TARGET...., SQUAWK XXXX (or END OF AIR POLICING, SQUAWK XXXX).**

X.9 ASSISTANCE EN VOL

📞 VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE ASSISTANCE EN VOL SUR UN APPAREIL....., TRANSPONDEUR 7401.

📞 **YOU WILL PERFORM IN FLIGHT ASSISTANCE ON THE AIRCRAFT, SQUAWK 7401.**

A l'annonce du Tally :

📞 EXÉCUTEZ UNE ASSISTANCE EN VOL.

📞 **PERFORM IN FLIGHT ASSISTANCE**

Donner toutes les informations nécessaires au bon déroulement de l'assistance en vol.

TITRE XI

MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE AVEC DES HÉLICOPTÈRES

XI.1 PRISE EN COMPTE

Si l'hélicoptère est au-dessus du plancher de contrôle/AMSR la prise en compte est identique à celle d'un chasseur. Si l'hélicoptère est sous le plancher de contrôle/AMSR, on annoncera « **identifié IFF...** ». Ne pas oublier de vérifier le calage altimétrique.

XI.1.1 Décollage sur alerte

Lorsqu'un objectif est désigné avant le décollage :

- ☞ IDENTIFIÉ RADAR(ou IDENTIFIÉ IFF) + (méthode de contrôle) ;
- ☞ **RADAR IDENTIFIED (OR SQUAWK IDENTIFIED) + (method of control) ;**

☞ VOUS ALLEZ EXÉCUTER DES MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE SUR UN OBJECTIF CLASSIFIÉ XXX, RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL)(nombre) / ALTITUDE ESTIMÉE (number).

☞ **YOU WILL PERFORM AIR POLICING ON A TARGET CLASSIFIED XXX, BEARING (number), XXX MILES, HEADING (number), (FLIGHT) LEVEL (number)/ESTIMATE ALTITUDE (number).**

Lorsqu'aucun objectif n'est désigné avant le décollage le contrôleur doit signifier au pilote qu'il est en alerte en vol:

- ☞ VOUS ÊTES EN ALERTE EN VOL, POINT D'ATTENTE ;
- ☞ **YOUR TASK IS AIRBORNE ALERT, HOLDING POINT ;**

☞ VOTRE MISSION EST L'ALERTE EN VOL.
☞ **YOUR TASK IS AIRBORNE ALERT.**

Une fois la prise en compte effectuée :

Vérifier la fréquence commune (de sécurité) :

- ☞ RAPPELEZ PRÊT POUR VÉRIFIER LA FRÉQUENCE COMMUNE (DE SÉCURITÉ) OU TAD (number).
- ☞ **REPORT READY TO CHECK COMMON FREQUENCY (or TAD) (number).**

Donner des informations complémentaires sur l'objectif :

☞ OBJECTIF RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL) / ALTITUDE (nombre), VITESSE (nombre) NŒUDS, FORCE PRESUMÉE XX.

☞ **TARGET BEARING (number), (number) MILES, (number) KNOTS, STRENGTH (number).**

XI.2 MESURES DE RENSEIGNEMENT

XI.2.1 Reconnaissance à distance

- 🔊 VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE RECONNAISSANCE À DISTANCE.
- 🔊 YOUR TASK WILL BE VID ON....
- 🔊 YOUR TASK WILL BE INVESTIGATION ON....

A l'annonce du « tally /judy angle » :

- 🔊 EXÉCUTEZ UNE RECONNAISSANCE À DISTANCE- SECURITE 150 MÈTRES.
- 🔊 EXECUTE VID TYPE SAFETY 150 METERS.

XI.2.2 Surveillance à distance

- 🔊 VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE SURVEILLANCE À DISTANCE ;
- 🔊 YOUR TASK WILL BE SHADOWING...;

A l'annonce du « tally /judy angle » :

- 🔊 EXÉCUTEZ UNE SURVEILLANCE À DISTANCE - SÉCURITÉ 150 MÈTRES.
- 🔊 YOUR TASK IS SHADOW SEPARATION 150 METERS.

A l'issue de l'observation, le pilote transmet le nombre d'aéronefs observés et les paramètres de vol.

XI.3 MESURES D'INTERROGATION

XI.3.1 Interrogation radio

- 🔊 VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE OBSERVATION VISUELLE.
- 🔊 YOUR TASK WILL BE VID MARKINGS AND VID NUMBERS.

A l'annonce du « tally » :

- 🔊 EXÉCUTEZ UNE OBSERVATION VISUELLE - SÉCURITÉ 50 MÈTRES.
- 🔊 EXECUTE VID MARKINGS AND VID NUMBERS- SAFETY 50 METERS.

XI.3.2 Interrogation radio

- 🔊 EXÉCUTEZ UNE INTERROGATION RADIO SUR (fréquence), MAINTENEZ FRÉQUENCE DE SÉCURITÉ EN ÉCOUTE (ou TAD XXX).
- 🔊 EXECUTE RADIO INTERROGATION ON FREQUENCY (number), MONITOR TAD (number) (or safety frequency).

XI.3.3 Interrogation photo

- ☞ EXÉCUTEZ UNE INTERROGATION PHOTO, RAPPELEZ MESURE EFFECTUÉE.
- ☞ EXECUTE A PHOTO INTERROGATION/EVIDENCE, REPORT COMPLETED.
- ☞ YOUR TASK IS PHOTO INTERROGATION, REPORT COMPLETED.

XI.3.4 Escorte

- ☞ VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE ESCORTE ;
- ☞ YOU WILL PERFORM AN ESCORT ;

- ☞ EXÉCUTER UNE MESURE D'ESCORTE.
- ☞ EXECUTE AN ESCORT.
- ☞ YOUR TASK IS ESCORT.

XI.4 MESURES DE CONTRAINTE

XI.4.1 Contrainte d'itinéraire

- ☞ EXÉCUTEZ UNE CONTRAINTE D'ITINÉRAIRE. FAITES PRENDRE À L'OBJECTIF LE CAP (nombre) PAR LA DROITE/GAUCHE ;
- ☞ YOUR TASK IS ROUTE DEVIATION, FORCE THE TARGET (BOGEY, SUSPECTED RENEGADE....) TO TAKE HEADING XXX ;
- ☞ YOUR TASK IS TO INTERVENE THE A/C ON HEADING... ;

- ☞ FAITES PRENDRE À L'APPAREIL LE CAP (nombre) POUR REJOINDRE SA ROUTE INITIALE.
- ☞ NOTIFY TO THE TARGET HE HAS TO TAKE HEADING XXX IN ORDER TO JOIN HIS SCHEDULED ROUTE.

XI.4.2 Interdiction de survol

- ☞ NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL EST DANS UNE ZONE INTERDITE... ;
- ☞ NOTIFY TO THE TARGET HE IS IN A PROHIBITED AREA ;

- ☞ NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL N'EST PAS AUTORISÉ À SURVOLER (point significatif) FAITES LUI PRENDRE LE CAP (nombre) PAR LA DROITE/GAUCHE....
- ☞ NOTIFY TO THE TARGET HE HAS NO CLEARANCE FOR THE OVER FLIGHT OF xxx, FORCE THE TARGET (BOGEY...) TO TAKE HEADING xxx....

XI.4.3 Arraînement

- ☞ NOTIFIEZ À L'OBJECTIF QU'IL FAIT L'OBJET D'UNE MESURE D'ARRAÎNEMENT SUR LE TERRAIN DE (nom).
- ☞ NOTIFY TO THE TARGET THAT HE IS DIVERTED TO LAND ON XX AIRFIELD.

Ne pas oublier de retransmettre toutes les informations nécessaires relatives au terrain (météo, moyens de final, piste en service...).

XI.4.4 Tir de semonce

- 🔊 EXÉCUTEZ UN TIR DE SEMONCE ;
- 🔊 EXECUTE A WARNING SHOT/BURST ;

- 🔊 VÉRIFIER SÉCURITÉ ARMEMENT ;
- 🔊 CHECK WEAPONS HOT ;

- 🔊 AUTHENTIFICATION
- 🔊 AUTHENTICATE

Dans le cadre d'un entrainement:

- 🔊 EXÉCUTEZ UN TIR DE SEMONCE FICTIF ;
- 🔊 EXECUTE A SIMULATED WARNING SHOT/BURST ;

- 🔊 VÉRIFIER SÉCURITÉ ARMEMENT ;
- 🔊 CHECK WEAPONS SAFE ;

- 🔊 AUTHENTIFICATION
- 🔊 AUTHENTICATE

Une fois la mesure effectuée :

- 🔊 VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT.
- 🔊 CHECK WEAPON SAFE.

XI.5 MESURES DE DESTRUCTION

- 🔊 EXÉCUTEZ UN TIR DE DESTRUCTION ;
- 🔊 CLEAR TO ENGAGE ;
- 🔊 YOUR TASK IS TO ENGAGE ;

- 🔊 VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT ;
- 🔊 CHECK WEAPON HOT ;

- 🔊 AUTHENTIFICATION
- 🔊 AUTHENTICATE

Dans le cadre d'un entrainement :

- 🔊 EXÉCUTEZ UN TIR DE DESTRUCTION FICTIF ;
- 🔊 EXECUTE A SIMULATED ENGAGEMENT ;

- 🔊 VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT ;
- 🔊 CHECK WEAPONS SAFE ;

- 🔊 AUTHENTIFICATION
- 🔊 AUTHENTICATE

Une fois la mesure effectuée :

- 🔊 VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT.
- 🔊 CHECK WEAPON SAFE.

XI.6 : MISSIONS DE COMBAT

CPE

APP7

80-6 Tactical employment of air power

AM 75-2 Fighting edge...

XI.7 : SAR

Rédaction réservée

APPENDICE I

LEXIQUE ANGLAIS / FRANCAIS

A

ABEAM	Travers, par le travers de ...
ABLE	Capable, possibilité d'exécuter l'ordre reçu
ABORT (TO)	Abandonner, interrompre (une action, une manœuvre)
ABOVE	Au-dessus, plus haut
ABOVE GROUND LEVEL (AGL)	Au-dessus du sol
ABOVE MEAN SEA LEVEL (AMSL)	Au-dessus du niveau moyen de la mer
ACCEPT (TO)	Accepter, agréer, accorder
ACCEPTANCE AND TEST TRAFFIC	Circulation essai et réception (CER)
ACCOMODATE (TO)	Accueillir, loger, recevoir, héberger (équipage et/ou avion)
ACCOMODATION	Hébergement
ACCORDING TO	Selon, suivant, d'après
ACKNOWLEDGE (TO)	Accuser réception
ACROBATIC FLIGHT	Acrobatie aérienne
ACTIVATE (TO)	Activer (une zone, un plan de vol)
ACTIVE	Actif, active (zone ou piste)
ACTIVITY	Activité
ACTUAL	Réel, vrai
ADDRESSEE	Destinataire
ADJUST (TO)	Ajuster, régler, rectifier (taux de descente, montée, vitesse)
ADVISE (TO)	Aviser, avertir, prévenir, informer
ADVISORY HEIGHT	Hauteur conseillée
AEROBATICS	Voltige aérienne, acrobatie aérienne
AERODROME	Aérodrome
AERODROME ELEVATION	Altitude d'aérodrome,
AERONAUTICAL INFORMATION	Bureau d'information aéronautique (BIA)
SERVICE (AIS) OFFICE	
AFTERBURNER	Post combustion
AGREEMENT NUMBER	Numéro d'accord (plan de vol)
AHEAD	En avant, devant
AIR FORCE BASE (US)	Base aérienne
AIR DEFENSE	Défense aérienne
AIR DROP	Parachutage, aéro-largage
AIR FILED FLIGHT PLAN	Plan de vol déposé en l'air
AIR INTAKE	Entrée d'air
AIR LIFT	Pont aérien
AIR POCKET	Trou d'air
AIR REFUELING	Ravitaillement en vol
AIR SPEED	Vitesse d'un avion par rapport à la masse d'air environnante
AIR SPEED INDICATOR	Indicateur de vitesse
AIR SPEED INDICATOR FAILURE	Panne badin
AIR TO GROUND ATTACK	Attaque au sol, assaut
AIR TRAFFIC SERVICES	Bureau de piste

REPORTING OFFICE

AIRBORNE	Décollé, aéroporté, de bord, envol
AIRBORNE RADAR APPROACH	Approche au radar de bord
AIRBRAKES	Aérofreins
AIRCRAFT	Aéronef, avion
AIRCRAFT ANTI-COLLISION LIGHTS	Feux anti-collision d'aéronef
AIRCRAFT CARRIER	Porte-avions
AIRCRAFT NAVIGATION LIGHTS	Feux de navigation d'aéronef
AIRFIELD (US)	Terrain d'aviation
AIRFIELD MINIMA	Minima terrain
AIRFRAME	Cellule
AIRPORT LIGHTING	Balisage lumineux d'aéroport
AIRWAY	Couloir aérien, voie aérienne
ALTERNATE	De dégagement, de remplacement
ALTERNATOR	Alternateur
ALTERNATOR FAILURE	Panne alternateur
ALTIMETER SETTING	Calage altimétrique
ALTITUDE	Altitude
APPROACH	Approche
APPROACH LIGHTS	Rampe d'approche
APPROACH SPEED	Vitesse d'approche
APRON	Parking
AREA	Zone, région, territoire
AREA CONTROL CENTRE (ACC)	Centre régional de la navigation aérienne(CRNA)
AREA'S MEAN PRESSURE	Pression régionale moyenne
ARRESTING CABLE	Câble, brin d'arrêt
ARRESTING NET	Filet d'arrêt
ARRIVAL	Arrivée
ASPHALT	Asphalte, bitume
ASSISTANCE	Assistance, aide apportée ou reçue
ATTEMPT TO, TRY	Tenter
AUTOMATIC PILOT	Pilote automatique
AUTOMATIC POSITION	Position automatique
AUTOROTATION	Autorotation
AUXILIARY POWER UNIT (APU)	Groupe auxiliaire de puissance
AVOID (TO)	Éviter
AXIS	Axe, ligne définie dans l'espace
AXIS OF ADVANCE	Direction, axe de progression
AZIMUTH	Azimut

B

BACK	Derrière, arrière
BACK TRACK	Remonter une piste, un chemin de roulement
BACK UP	De secours, en remplacement de ...
BACK UP LIGHTING	Balisage de secours
BACK UP FREQUENCY	Fréquence de secours

BAIL OUT (TO)	S'éjecter
BANKING	Inclinaison latérale
BARRIER	Barrière d'arrêt
BARRIER DERIGGED	Barrière démontée
BARRIER ENGAGED	Barrière engagée
BARRIER RAISED	Barrière levée
BASE	Base
BATTERY	Batterie
BEACON	Balise
BEARING	Relèvement
BEHIND	Derrière
BELLY LANDING	Atterrissage sur le ventre
BELLY TANK	Réservoir ventral
BELOW	Plus bas
BETWEEN	Entre
BETWEEN LAYERS	Entre deux couches
BIRD HAZARD	Péril aviaire
BIRD INGESTION	Absorption d'oiseaux
BIRD MIGRATION	Migration d'oiseaux
BIRD SCARING SYSTEM	Effaroucheur
BIRD STRIKE	Collision volatile
BITUMEN	Bitume, goudron
BLAST	Souffle (de réacteur)
BLAST FENCE	Ecran de déviation de souffle
BLINK (TO)	Clignoter
BOARD (TO)	Embarquer (passagers)
BOMBING	Bombardement
BORDER	Côté, bord, limite
BOUNCED LANDING	Rebondissement à l'atterrissage
BOUNDARY, BORDER	Limite, frontier
BRAKES	Freins
BRAKING ACTION	Freinage
BREAK BEGINNING OF RUNWAY	Break début de bande
BREAK END OF RUNWAY	Break fin de bande
BREAK MIDDLE OF RUNWAY	Break mi-bande
BREAKDOWN TRUCK	Camion de dépannage
BROKEN	Fragmenté (météo), cassé (matériel), haché (radio)
BUILT UP AREA	Zone bâtie
BURST (TO)	Eclater (Pneus)
BY PASS (TO)	Contourner
BY PASS TAXIWAY	Peigne, déviation, voie d'évitement
C	
CABLE	Câble, Brin d'arrêt
CALL (TO)	Appeler
CALL BACK (TO)	Rappeler

CALL SIGN	Indicatif d'appel
CALL UP (TO)	Appeler
CANCEL (TO)	Annuler
CANOPY	Verrière
CANOPY BLOW-UP	Eclatement de verrière
CANOPY JETTISONING	Larguage verrière
CARGO COMPARTMENT	Soute
CARRY OUT (TO)	Accomplir, effectuer, exécuter
CAUTION	Prudence, précaution, attention
CAVOK CEILING AND VISIBILITY OK	Plafond et visibilité OK
CEILING	Plafond
CEILING - CLOUD BASE (UK)	Plafond - base des nuages
CENTRAL FLIGHT INFORMATION OFFICE (BIVC)	Bureau d'information de vol centralisé
CENTRE LINE	Axe de piste
CHANNEL	Canal, voie de communication
CHASE AIRCRAFT	Avion d'accompagnement
CHECK (TO)	Essayer, vérifier, s'assurer de
CHOCKS	Cales
CHUTE CANDLED	Parachute en torche
CHUTE DROPPED	Parachute largué
CHUTE NOT CHECKED	Parachute non vérifié
CHUTE OPEN	Parachute ouvert
CIRCUIT	Circuit
CLEAR	Sans nuages, clair, compréhensible, autorisé
CLEAR (TO)	Autoriser
CLEAR ICE or CLEAR ICING	Verglas
CLEAR OF	A l' écart, lors de
CLEAR OF TRAFFIC	Trafic croisé
CLEARANCE	Clairance, autorisation de contrôle
CLEARANCE VALID UNTIL	Clairance valide jusqu'au...
CLEARED FOR TAKE OFF	Autorisé au décollage
CLEARED TO LAND	Autorisé à l'atterrissage
CLEAR TO SHOOT/ TO ENGAGE	Autorisation d'ouvrir le feu
CLIMB (TO)	Monter
CLOSE	Serré de près, rapproché
CLOSE (TO)	Fermer (piste), clore
CLOSE AIR SUPPORT	Appui aérien rapproché
CLOSE DOWN (TO)	Clôturer (un plan de vol)
CLOSE FORMATION	Patrouille , formation serrée
CLOSED OUT	Fermé (terrain)
CLOSING	En rapprochement
CLOUD BANK	Masse nuageuse
CLOUD BASE (UK)	Base des nuages
CLOUD LAYER	Couche nuageuse
CLOUDINESS	Nébulosité
CLUTTER (RADAR)	Echos (radar), parasites

COCKPIT	Habitacle, carlingue
COCKPIT MISTING	Embuage habitacle
COLOR / COLOUR	Couleur
COMBAT AREA	Zone de combat
COME CLOSE (TO)	Approcher
COMMENCE (TO)	Commencer
COMPEL (TO, TO FORCE TO)	Contraindre
COMPLIANCE	Conformité
COMPRESSOR STALL	Décrochage compresseur
COMPULSORY	Obligatoire
CONCRETE	Béton, ciment
CONCRETE SLAB	Dalle de béton
CONDITIONAL ROUTE	Route conditionnelle
CONFIGURATION	Configuration
CONFIRM (TO)	Confirmer
CONTACT (TO)	Contacter
CONTINUE (TO)	Continuer, poursuivre
CONTRAIL (CONDENSATION TRAIL)	Traînée de condensation
CONTROLLED AIRSPACE	Espace aérien contrôlé
CONVERGE (TO)	Converger
CONVOY (TO)	Escorter
COPY (TO)	Copier, prendre note
CORRECT	Exact
CORRECTING	Revenant sur, corrigeant
COVER	Couverture (radar)
CRANE	Grue
CRASH (TO)	S'écraser au sol
CREW	Equipage
CROSS (TO)	Croiser, traverser, passer (un point)
CROSS SERVICING	Escale
CROSS WIND	Vent de travers
CUSTOMS	Douanes
D	
DAMAGE	Avarie, dommage
DAMP	Humide
DANGER AREA	Zone dangereuse
DATA	Données
DATA LINK	Réseau de transmission de données
DATA PROCESSING	Traitement de données
DAY MARKING	Balisage diurne
DEAD AHEAD	Droit devant, midi
DEAD LINE	Heure limite
DEAD ZONE	Cône mort, zone de non détection
DEBRIS	Décombres, débris, fragments
DECELERATION	Décélération

DECISION (HEIGHT / ALTITUDE)	Décision (hauteur de ... / altitude de ...)
DECREASE (TO)	Diminuer
DELAYING ACTION	Action de retardement
DEPART (TO)	Partir
DEPARTURE AIRFIELD	Terrain de départ
DEPARTURE INFORMATION /DATA	Paramètres pour le départ
DESCEND (TO)	Descendre
DESCENT, LET DOWN	Descente
DESEMBARK (TO)	Débarquer (passagers)
DESTINATION AIRFIELD	Terrain de destination
DETERIORATION	Aggravation, dégradation, détérioration
DEW POINT	Point de rosée
DIM (TO)	Diminuer, abaisser l'intensité
DIPLOMATIC CLEARANCE	Autorisation diplomatique
DISPLACED THRESHOLD	Seuil décalé
DISPLAY	Scope
DISREGARD (TO)	Ignorer, ne pas tenir compte
DISTANCE MARKER	Panneaux de distance
DISTANCE MARKING LIGHTS	Panneaux de distance lumineux
DISTORTED	Déformé
DISTRESS CALL	Appel de détresse
DISUSED RUNWAY	Piste désaffectée
DITCH (TO)	Amerrir
DIVE (TO)	Plonger
DIVE BRAKE	Frein de piqué
DIVERSION	Déroutement
DIVERT (TO)	Dérouter, se dérouter
DOG FIGHT	Combat tournoyant
DOWNWIND	Vent arrière
DRAFT (OR DRAUGHT) DOWN	Courant descendant
DRAFT (OR DRAUGHT) UP	Courant ascendant
DRIFT (TO)	Dériver, s'éloigner de sa route
DRIZZLE	Bruine
DROP (TO)	Enlever, ôter, lâcher, larguer
DROP (TO) A TANK	Larguer un réservoir
DROP ZONE	Zone de largage
DUE / DUE TO	Cause, à cause de
DUMP (TO) FUEL	Vidanger, déverser du carburant
DUST STRIP	Bande, piste en terre battue

E

ECONOMICAL DESCENT, LET DOWN	Descente économique
EJECT (TO)	S'éjecter
ELECTRICAL FAILURE	Panne électrique
ELECTRONIC COUNTER	Contre-mesures électroniques

MEASURES

ELECTRONIC IDENTIFICATION (EID)	Identification électronique
ELEVATION	Altitude (en parlant d'un terrain)
ELEVATOR	Gouverne de profondeur
EMERGENCY CALL	Appel d'urgence
EMERGENCY VEHICLES	Véhicules de secours
ENCLOSE (TO), CLOSE DOWN (TO)	Cloturer
ENDURANCE	Autonomie, temps de vol restant
ENGAGE (TO)	Détruire (engager dans l'intention de détruire)
ENGAGED	Occupé (téléphone) , engagé (combat)
ENGINE FAILURE	Panne moteur
ESCORT (TO)	Escorter
ESTABLISHED	Etabli
ESTIMATED TIME OF ARRIVAL	Heure d'arrivée prévue
ESTIMATED TIME OF DEPARTURE	Heure de départ prévue
EVASIVE	Evasive
EXHAUST PIPE	Tuyère
EXPECT (TO)	S'attendre, compter sur ..., présumer
EXPEDITE (TO)	Accélérer
EXTEND ... (TO)	Allonger

F

FADED	Perdu
FADING OUT	Disparition progressive (radio)
FAILURE	Panne
FAR END OF THE RUNWAY	Fin, extrémité de piste
FIELD	Terrain d'aviation
FIGHTER	Chasseur
FILE (TO) A FLIGHT PLAN	Déposer un plan de vol
FIN	Dérive, empennage vertical
FINAL APPROACH	Approche finale
FINAL CONTROLLER	Contrôleur finale
FIRE TRUCK	Véhicule de pompiers
FIRING	Tir
FIRING RANGE	Champ de tir
FLAME OUT	Arrêt, extinction réacteur
FLAPS	Volets de courbure
FLARE	Fusée (pour la vigie)
FLASH ON (TO)	S'allumer, clignoter
FLASHING LIGHTS	Feux à éclats
FLAT TYRE (UK)	Pneus à plat
FLEXIBLE PAVEMENT	Revêtement souple
FLIGHT CARRIER LANDING PRACTICE	Appontage simulé sur piste (ASSP)
FLIGHT CARRIER LANDING SYSTEM (or DECK LANDING SYSTEM)	Optique d'appontage (miroir)

FLIGHT CONDITIONS	Conditions de vol
FLIGHT CONTROLS	Commandes de vol
FLIGHT INFORMATION OFFICE	Bureau d'information de vol (BIV)
FLIGHT INFORMATION REGION	Région d'information de vol
FLIGHT LEVEL	Niveau de vol
FLIGHT PLAN	Plan de vol
FLOODED	Inondé
FLOODLIGHT	Projecteur
FLUSH LIGHT	Feu rasant, encastré
FLY BY WIRE CONTROLS	Commandes de vol électriques
FLY HEADING	Prenez le cap
FLY PAST	Défilé aérien
FOG	Brouillard
FOLLOW (TO)	Suivre
FOLLOW ME VEHICLE	Véhicule pilote
FORCE TO LAND	Arraisonner
FORECAST (TO)	Prévoir, prédire
FOREIGNER	Etranger (nation)
FORKLIFT	Tracteur élévateur
FREE CALL	Auto-transfert
FREEZING FOG	Brouillard givrant
FREEZING LEVEL	Isotherme 0°
FREIGHTER	Cargo
FREQUENCY	Fréquence
FRICTION SURFACE	Revêtement anti-dérapant
FUEL DUMP VALVE OPERATION	Utilisation du vide-vite
FUEL TRANSFER / CROSSFEED	Transfert carburant
FULL STOP LANDING	Atterrissage complet
FUSELAGE	Fuselage
G	
GARBLED	Brouillé (parasites radio)
GATE	Porte
GCA PATTERN	Circuit GCA
PICK UP	Prise en compte
GEAR RETRACTION	Rentrée du train (d'atterrissage)
GEAR BEEPER	Signal sonore du train
GENERAL AIR TRAFFIC (GAT)	Circulation aérienne générale (CAG)
GENERATOR	Générateur
GIVE WAY TO (TO)	Laisser passer
GLIDE PATH / SLOPE	Trajectoire, plan de descente
GLIDER	Planeur
GO AROUND (TO)	Remettre les gaz
GRASS STRIP	Bande, piste en herbe
GROUND	Sol, territoire, terre
GROUND CONTROLLED APPROACH	(GCA) Finale contrôlée
	Approche

GROUND IN SIGHT	Vue du sol
GROUND POWER UNIT	Groupe de démarrage au sol
GROUND TEMPERATURE	Température au sol
GUNNERY RANGE	Champ de tir canon
GUST	Rafale
H	
HAIL	Grêle
HANDOFF	Transfert (US)
HANDOVER, HANDOFF	Transfert
HANGAR	Hangar
HAVE WEAPON ON BOARD (TO)	Etre armé (pour un aéronef)
HAZARD BEACON	Phare de danger aéronautique
HEAD WIND	Vent de face
HEADING	Cap
HEADING CROSSING ANGLE	Angle de présentation
HEADLIGHT	Phare
HEIGHT	Hauteur
HELICOPTER	Hélicoptère
HELIDECK	Aire d'atterrissage hélicoptère
HELIPAD	Plateforme d'héliport
HELIPORT	Héliport
HIGH LOW HIGH MISSION	Mission haut-bas-haut
HIGH SPEED LANE	Bande rapide
HIGH SPEED EXIT TAXIWAY	Bretelle de dégagement rapide
HIGH SPEED TURN OFF TAXIWAY	Bretelle de dégagement rapide
HIJACK (TO)	Détourner (par la force)
HOISTING	Hélitreuilage
HOLDING HANDS	Patrouille rassemblée
HOLDING PATTERN	Circuit d'attente
HOLDING POINT	Point d'arrêt
HOLDING STACK	Pile d'attente
HOVER	Vol stationnaire
HOSTILE	Hostile
HYDRAULIC FAILURE	Panne hydraulique
I	
ICE	Givre, verglas
ICE REMOVAL	Déverglaçage
ICING	Givrage
ICY	Verglacé
IDENT	Ident
ILS FINAL APPROACH	Finale ILS
INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (IMC)	Conditions météorologiques de vol aux instruments
IMMEDIATELY	Immédiatement
IMPROVEMENT	Amélioration

IN AND OUT OF CLOUDS	Par intermittence dans les nuages
IN CASE OF ...	En cas de ...
IN COMPLIANCE WITH ...	En conformité, en accord avec ...
IN PROGRESS	En cours
IN SIGHT	En vue
IN USE	En service (piste)
INBOUND	En direction de ..., en rapprochement de...
INCIDENT	Incident
INCREASE (TO)	Augmenter
INCREASE SPEED (TO)	Accélérer
INITIAL APPROACH	Approche initiale
INITIAL POINT	Point initial
INNER MARKER	Radio borne intérieure
INOPERATIVE	Hors service
INSTRUCTION	Ordre, directive, instruction, consigne
INSTRUMENT APPROACH	Approche aux instruments
INSTRUMENT FLIGHT RULES (IFR)	Règles de vol aux instruments
INSTRUMENT LANDING SYSTEM (ILS)	Système d'atterrissage aux instruments
INSTRUMENT RUNWAY	Piste aux instruments (AMV)
INTENSITY	Intensité
INTERCEPT (TO)	Intercepter
INTERMEDIATE APPROACH	Approche intermédiaire
J	
JAM (TO)	Brouiller intentionnellement (émissions radar radio)
JAMMER	Brouilleur
JAMMING	Brouillage
JET	Réacteur
JET BLAST	Souffle de réacteur
JET ENGINE	Réacteur
JET LET DOWN AREA	Zone de procédure réacteur
JET PLANE	Avion à réaction
JETTISON (TO)	Larguer (un bidon, une verrière)
JOIN (TO)	Entrer
JOIN UP	Rassemblement
KEEP OFF	Rester en dehors, à l'écart de
K	
KNOT	Nœud
L	
LAND (TO)	Atterrir

LANDING AREA	Aire d'atterrissage
LANDING AIDS	Aides à l'atterrissage (moyens radio & radar)
LANDING APPROACH SPEED	Vitesse d'approche
LANDING FEES	Taxes d'atterrissage
LANDING GEAR	Train d'atterrissage
LANDING HEADLIGHT	Phare d'atterrissage
LANDING SPEED	Vitesse d'atterrissage
LANDING STEPS	Passerelle d'avion
LANDING STRIP	Bande d'atterrissage
LANDING T	T d'atterrissage
LANDMARK	Point de repère, point caractéristique
LANE	Bande
LAST	Dernier, dernière (position, information)
LAYER	Couche (nuageuse)
LEADER	Chef de patrouille
LEADING EDGE	Bord d'attaque
LEAK (TO)	Couler, fuir (liquide)
LEAVE (TO)	Quitter
LEFT HAND CIRCUIT	Circuit à gauche
LET DOWN	Descente
LEVEL OFF	Stabiliser
LEVELLED	Stable (niveau)
LIFT	Portance
LIFT UP ON REQUEST	Relevage à la demande
LIGHT	Léger (avion, turbulence, givrage, vent)
LIGHTHAIL	Grésil
LIGHT GUN	Lampe à signaux de la vigie
LIGHTING	Balisage lumineux
LIGHTNING	Eclair
LIMITATION	Ligne, alignement (formation en vol)
LINE ABREAST	Formation de front
LINE ASTERN	Formation en file
LINE UP (TO)	S'aligner (pour le décollage)
LISTEN OUT ON (TO)	Rester à l'écoute d'une fréquence
LOAD (TO)	Charger
LOCALIZER	Radio-phare d'alignement de piste
LOCATE (TO)	Localiser
LOCK (TO)	Verrouiller
LONG FINAL	Longue finale
LONG RANGE RADAR FINAL	Finale SRE
LOOK OUT (TO)	Surveiller
LOOP	Raquette (pour demi-tour)
LOSE (TO)	Perdre
LOST / LOSS	Perdu / Perte
LOSS OF CONTROL	Perte de contrôle
LOW LEVEL	Basse altitude
LOW PASS	Passage bas

LOW SPEED LANE	Bande lente
LOWER (TO)	Sortir, baisser, abaisser
LOWER SURFACE	Intrados
LULL	Accalmie
M	
MACHINE GUN	Mitrailleuse
MAIN GEAR	Train principal
MAINTAIN (TO)	Maintenir, garder, conserver
MAINTENANCE	Entretien, maintenance
MALFUNCTION	Mauvais fonctionnement
MANDATORY	Obligatoire
MANOEUVRING AREA	Aire de manœuvre (piste, chemin de roulement,
parking)	
MANUAL	Manuel
MARKER	Balise
MARKING	Balisage, marques au sol
MARSHALLER	Parqueur, placeur
MASK	Masque
MAST	Pylône, mât
MAYDAY	Mayday
MAYDAY FUEL	Mayday fuel
MEAN SEA LEVEL (MSL)	Niveau moyen de la mer
MEDIUM	Moyen
MELT (TO)	Fondre
METEOROLOGICAL	Vol de reconnaissance météorologique
RECONNAISSANCE FLIGHT	
METEOROLOGY	Météorologie
MIDDLE	Moyen, milieu
MID-POINT	Mi-piste
MINIMUM CONTROL ALTITUDE	Plancher de contrôle
MINIMUM FUEL	Minimum fuel
MINIMUM HOLDING ALTITUDE	Altitude minimum d'attente
MINIMUM SAFE ALTITUDE	Altitude minimum de sécurité
MISSED APPROACH	Approche manquée
MISSING	Manquant
MIST	Brume
MODERATE	Moyen, modéré (turbulence, givrage vent)
MONITOR (TO)	Veiller
MOTOR SWEEPER	Balayeuse
N	
NAVAID	Aide à la navigation
NAVAID CALIBRATION FLIGHT	Vol de calibration des aides à la navigation
NAVIGATION LIGHT	Feu de navigation
NAVY COORDINATION AND CONTROL CENTER	Centre de coordination et de
contrôle Marine	

NO CHUTE	Parachute non sorti
NON STOP FLIGHT	Vol sans escale
NORMAL DESCENT, LET DOWN	Descente normale
NOSE GEAR	Train avant
NOSE WHEEL	Roulette de nez
NOW AND THEN	Par intermittence, de temps en temps
NOZZLE	Tuyère
O	
OBSTACLE LIGHT	Feu d'obstacle
OBSTRUCTION	Obstacle
OCTAS	Huitième
OFFENSIVE	Offensif
OIL FAILURE	Panne d'huile
ON TOP, ABOVE LAYER	Au-dessus de la couche
ON TRACK	Sur l'axe
OPERATIONAL AIR TRAFFIC (OAT)	Circulation aérienne militaire (CAM)
OPERATIONAL DESCENT, LET DOWN	Descente opérationnelle
OPPOSITE DIRECTION	Sens opposé
OUT OF ORDER	Hors service, en panne
OUTBOUND	En éloignement
OUTERMARKER	Radio borne extérieure
OUTLOOK	Aperçu (en météorologie)
OVERCAST	Couvert (8/8 nébulosité)
OVERFLY	Survoler
OVERHEAD APPROACH	Approche par passage vertical (QGH)
OVERHEAT	Surchauffe
OVERRUN	Prolongement occasionnellement roulant (POR), prolongement de piste
OVERSHOOT (TO)	Aller au-delà (d'un axe), atterrir trop long
OVERTAKE (TO)	Doubler, dépasser
OXYGEN EMERGENCY	Secours oxygène
OXYGEN FAILURE	Panne oxygène
OXYGEN PRESSURE	Pression oxygène
P	
PAN PAN	PANNE PANNE Signal radio d'urgence (3 fois)
PANCAKE (TO)	Atterrir brutalement
PARACHUTE	Parachute
PARACHUTE JUMPING	Saut en parachute
PARACHUTING	Parachutage, aéro largage
PARKING STAND	Emplacement de stationnement
PATCH	Flaque (neige, eau), plaque, nappe
PATH	Plan (géométrie)
PATTERN	Circuit
PAVED RUNWAY	Piste en dur

PAVEMENT	Revêtement, trottoir (US)
PENETRATION	Pénétration
PIERCED STEEL PLANKS (PSP)	Tôles percées assemblées
PIGEON	Pigeon (mot code)
PITOT HEAD	Tube de pitot
PLAN (TO)	Prévoir, projeter (dans le temps)
PLAN POSITION INDICATOR (PPI)	Indicateur panoramique
PORTABLE LIGHTING	Balisage de campagne / de secours
PRACTICE	Entraînement
PRECIPITATION	Précipitation
PRECISION APPROACH RADAR (PAR)	Radar d'approche de précision
PREDETERMINED ROUTE (PDR)	Itinéraire prédéterminé
PREFERENTIAL ROUTE	Itinéraire préférentiel
PREPARE (TO)	Préparer, se préparer
PRESENT	Actuel
PRESSURE (NORMAL-LOW)	Pression (normale - basse)
PRESSURE ON	Pressurisation branchée
PRESSURE VARIATIONS	Battements de pression
PRESSURIZATION	Pressurisation
PRIMARY ELAPSED TIME (PET)	Facteur de qualité
PRIOR NOTIFICATION (PRINOTE)	Préavis de transfert
PROCEDURE TURN	Virage de procédure
PROCEED TO / BY (TO)	Procéder
PROHIBITED AREA	Zone interdite
PROPELLER	Hélice
PUSH BACK	Repoussage

Q

QUICK REACTION ALERT (QRA)	Permanence opérationnelle (PO)
----------------------------	--------------------------------

R

RACE TRACK HOLDING PATTERN	Circuit d'attente en hippodrome
RADAR APPROACH	Approche radar
RADAR ASSISTANCE	Assistance radar
RADAR CLUTTER	Echos fixes
RADAR COVER (UK), COVERAGE (US)	Couverture radar
RADAR FAILURE	Panne de radar
RADAR IDENTIFIED	Identifié radar
RADAR IDENTIFICATION LOST	Perte d'identification radar
RADAR MONITORING	Contrôle radar
RADAR SURVEILLANCE	Surveillance radar
RADAR TRACKING	Poursuite radar
RADAR TRAINING CIRCUIT	Rodéo GGA
RADAR UNIT	Ensemble radar
RADIAL	Radiale

RADIO CHECK	Essai radio
RADIO INTERROGATION	Interrogation radio
RADIO SET	Poste de radio
RAMP	Parking
RANGE	Distance, champ de tir, portée, rayon d'action
RATE OF CLIMB/DESCENT	Taux de montée / descente
REACH (TO)	Atteindre, arriver à, parvenir
READ BACK (TO)	Collationner
READABLE	Audible, compréhensible
REAR	Arrière, derrière
RECEPTION	Réception
RECOGNITION	Reconnaissance
RECOVERY	Recueil
REDUCE (TO)	Réduire
REFUELLING	Ravitaillement en carburant
REFUSAL	Refus
REGIONAL PRESSURE Pression	(QNH) régionale (UK)
REGISTRATION	Immatriculation
REHEAT	Post combustion (UK)
RELAY (TO)	Relayer
RELIGHT (TO)	Rallumer
REMAIN (TO) (FREQUENCY)	Rester (fréquence)
REMAIN CLEAR OF (TO)	Rester en dehors, à l'écart de (zone, trafic, nuage)
REMOVAL	Enlèvement, suppression
REPORT (TO)	Rappeler (pour rendre compte)
REPORTING POINT	Point de compte rendu
REQUEST (TO)	Demander
REQUIRE	Exiger, réclamer
RESCUE (TO)	Sauver, secourir
RESCUE COORDINATION CENTRE	Centre de coordination et de sauvetage (CCS)
RESTRICTED AREA	Zone réglementée
RESUME (TO)	Reprendre
REVERSE	Inverse
RIGHT HAND BREAK	Break à droite
RIGHT HAND CIRCUIT	Circuit à droite
RIGHT OF WAY	Priorité de passage
RIGID PAVEMENT	Revêtement rapide
ROGER	ROGER
ROTATING LIGHT	Feu rotatif, gyrophare
ROUTE	Route, itinéraire
ROUTE (TO)	Acheminer
ROUTING	Itinéraire
RUDDER	Gouverne de direction
RULES OF ENGAGEMENT (ROE's)	Règles d'engagement (ROE)
RUN (TO) SHORT OF FUEL	Etre à court de carburant
RUN UP (TO)	Faire un point fixe
RUN UP AREA	Aire de point fixe

RUNWAY	Piste
RUNWAY CENTRE LINE	Axe de piste
RUNWAY IN USE	Piste en service
RUNWAY THRESHOLD	Seuil de piste
RUNWAY THRESHOLD LIGHTS	Feux de seuil de piste
RUNWAY VACATED	Piste dégagée
RUNWAY VISUAL RANGE (RVR)	Portée Visuelle de Piste
TOUCHDOWN	Point de toucher des roues
S	
SAFETY ALTITUDE	Altitude de sécurité
SAFETY HEIGHT	Hauteur de sécurité
SAFETY LEVEL	Niveau refuge
SAY AGAIN (TO)	Répéter
SCATTERED (CLOUDS)	(Nuages) épars (3/8 nébulosité)
SCHEDULE (TO)	Planifier, programmer
SCRAMBLE TAKE OFF	Décollage sur alerte
SEAPLANE	Hydravion
SEARCH (TO)	Rechercher
SEARCH AND RESCUE (SAR)	Recherches et sauvetage
SEARCH AREA	Zone de recherches
SECONDARY POWER SUPPLY	Secours électrique
SERVICEABLE	En état de marche
SEVERE	Fort, sévère (givrage, turbulence)
SHADOW	Escorte (sens MASA)
SCHACKLE	Baïonnette
SHEPHERD FLIGHT	Vol d'accompagnement (UK)
SHOOT (TO)	Tirer
SHORT GCA PATTERN	Circuit GCA court
SHORT OF (FUEL)	A court de (carburant)
SHORT TAKE OFF	Décollage court
SHORTEN (TO) CIRCUIT	Raccourcir le circuit
SHOULDER	Accotement
SHOWER	Averse
SHUT DOWN (TO)	Couper, arrêter
SIGHT (IN)	En vue
SIGNAL AREA	Aire à signaux
SKY CLEAR	Ciel clair
SKY OBSCURED	Ciel invisible
SLATS	Becs de bord d'attaque
SLIGHTLY	Légèrement
SLIPPERY RUNWAY	Piste glissante
SLIPSTREAM	Souffle d'hélices
SLOPE	Trajectoire de descente
SLOW DOWN (TO)	Ralentir
SLOWLY	Lentement
SMOG	Brouillard de fumée

SNOW	Neige
SNOW DRIFT	Congère
SNOW REMOVAL (US)	Déneigement
SNOW REMOVED	Déneigée
SNOW STORM	Tempête de neige
SNOWPLOUGH	Chasse neige
SPAN	Envergure
SPEECHLESS PROCEDURE	Procédure silencieuse (radio)
SPEEDBRAKES	Aérofreins
SPEED UNDER CONTROL	Vitesse contrôlée
SPELL (TO)	Epeler (indicatif)
SPILT FUEL	Carburant répandu (UK)
SPIN	Vrille
SPOILER	Déporteur, spoiler
SPOT (TO)	Localiser
SQUALL	Grain (MTO)
SQUAWK ...	Transpondeur ...
START UP (TO)	Démarrer, mettre en route
STATE FUEL	Pétrole restant
STATIONARY FLIGHT	Vol stationnaire
STEADY	Stable (cap)
STEERING WHELL	Roulette de nez
STOP (TO)	Arrêter, stopper, s'arrêter, faire escale
STOP AND GO	Atterrissage-décollage de la position
STOP END	Extrémité
STOP OVER	Escale
STOP SQUAWK	Couper l'IFF
STORM	Orage
STRAFE (TO)	Attaquer au canon à basse altitude
STRAIGHT AHEAD	Tout droit
STRAIGHT IN APPROACH	Approche directe
STRANGLE PARROT	Couper l'IFF
STRENGTH	Force
STRIKE (TO)	Attaquer, frapper
STRIP, LANDING STRIP	Bande, bande d'atterrissage
STRONG WIND	Vent fort
SUPERSONIC RUN / FLIGHT	Vol supersonique
SURFACE WIND	Vent au sol
SURVEILLANCE	Surveillance
SWEEPING MACHINE	Balayeuse
SWITCH (TO) OFF	Eteindre, couper
SWITCH (TO) ON	Allumer, brancher
SYMBOLGY	Symbologie
SYNTHETIC VIDEO	Vidéo synthétique

T

TAB	Compensateur
-----	--------------

TACAN FINAL APPROACH	Finale TACAN
TACAN DESCENT	Descente TACAN
TACTICAL AIR SUPPORT	Appui aérien tactique
TAIL	Queue
TAIL PLANE	Empennage horizontal
TAKE OFF (TO)	Décoller
TAKE OVER (TO)	Prendre en compte
TANK	Bidon, réservoir
TANKER	Ravitailleur
TAR	Goudron
TARGET	Avion servant de cible, cible, plastron
TATTLE TAIL	Escorte (sens MASA)
TAXI (TO)	Rouler
TAXIWAY	Chemin de roulement, voie de circulation
TERMINAL	Aérogare
TERMINAL CONTROL AREA	Région de contrôle terminale
TEST FLIGHT	Vol d'essai
THRESHOLD	Seuil
THROTTLE	Manette des gaz
THROTTLE BACK (TO)	Ralentir, diminuer le régime du moteur
THRUST VARIATIONS	Variations de poussée
THUNDERSTORM	Orage (éclairs + tonnerre)
TIE DOWN POINT	Point d'ancrage, d'attache
TIRE	Pneu (US)
TOTAL ELECTRICAL FAILURE	Panne électrique totale
TOUCH AND GO	Touché
TOW (TO)	Remorquer, tracter
TOW BAR	Barre de remorquage
TRACK	Piste
TRACK NUMBER	Numéro de piste
TRACK QUALITY	Facteur de qualité
TRAIL FORMATION	Formation en file
TRAFFIC	Mouvement, trafic
TRAFFIC CONGESTION	Saturation du trafic
TRAFFIC CONTROL AND COORDINATION CENTER	Centre de contrôle et de coordination du trafic (CCT)
TRAFFIC UNKNOWN	Trafic inconnu
TRAILING EDGE	Bord de fuite
TRAINING	Instruction, entraînement
TRANSFER FAILURE	Panne de transfert
TRANSITION ALTITUDE / LEVEL	Altitude / niveau de transition
TRANSITION LAYER	Couche de transition
TRANSLATION	Translation
TRANSMISSION / TRANSMITTER	Emission / émetteur
TRANSPONDER	Transpondeur
TRANSPONDER CHECK	Essai transpondeur
TRIAL FLIGHT	Vol de contrôle

TRIM	Trim, compensateur réglable
TROPOPAUSE	Tropopause
TROUBLE	Ennui
TURBULENCE	Turbulence
TURN AROUND AREA	Aire de demi-tour
TURN AWAY (TO)	S'éloigner, s'écarter
TURN BACK (TO)	Faire demi-tour
TURNING FINAL	Dernier virage
U	
UNABLE	Incapable, impossible
UNDERCARRIAGE	Train d'atterrissage
UNDERSHOOT (TO)	Atterrir trop court
UNLOAD (TO)	Décharger (frêt)
UNMANNED FREE BALLOON	Ballon libre
UNREADABLE	Inaudible
UNSERVICEABLE, OUT OF ORDER	En panne, hors service
INOPERATIVE	
UPDATE (TO)	Mettre à jour
UPPER TRAFFIC AREA (UTA)	Région supérieure de contrôle
UPPER FLIGHT INFORMATION REGION (UIR)	Région supérieure d'information de vol
UPPER SURFACE	Extradados
V	
VACATE (TO)	Dégager
VECTOR (TO)	Guider
VELOCITY	Vitesse
VERIFY (TO)	Vérifier, demander confirmation
VISIBILITY	Visibilité
VISUAL APPROACH SLOPE INDICATORS (VASI)	Indicateurs visuels de pente d'approche
VISUAL FLIGHT RULES (VFR)	Règles de vol à vue
VISUAL IDENTIFICATION (VID)	Identification visuelle
VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS (VMC)	Conditions météorologiques de vol à vue
W	
WAKE TURBULENCE	Turbulence de sillage
WARNING BURST	Tir de semonce
WATER PATCHES	Flaques d'eau
WEAPON	Arme
WEAPON REMOVAL	Désarmement (aéronef)
WEATHER FORECAST	Prévisions météorologiques
WEATHER REPORT	Bulletin météorologique
WET	Mouillé
WHEELS UP LANDING	Atterrissage train rentré

WIND ALOFT	Vent en altitude
WIND SHEAR	Cisaillement du vent
WIND SOCK	Manche à air
WING	Aile
WING ROOT	Emplanture d'aile
WING TIP	Extrémité d'aile, saumon
WINGMAN	Equipier
WORK IN PROGRESS	Travaux en cours
Z	
ZONE	Zone

APPENDICE I
LEXIQUE FRANCAIS / ANGLAIS

A

A court de (carburant)	SHORT OF (FUEL)
A l'arrière	AFT, REAR, BACK
A l'avant	FORWARD, AT THE FRONT OF
A l'écart	CLEAR OF
A l'extérieur	OUTSIDE
Abaisser	TO LOWER
Abaisser l'intensité	TO DIM
Abandonner	TO ABORT
Absorption d'oiseaux	BIRD INGESTION
Accalmie	LULL
Accélérer	TO EXPEDITE, TO INCREASE SPEED
Accepter	TO ACCEPT
Accotement	SHOULDER
Accueillir	TO ACCOMMODATE
Accuser réception	TO ACKNOWLEDGE
Acheminer	TO ROUTE
Achever	TO COMPLETE
Acrobatie aérienne	ACROBATIC FLIGHT, AEROBATICS
Actif, active	ACTIVE
Action de retardement	DELAYING ACTION
Activer (une zone, un plan de vol)	TO ACTIVATE
Activité	ACTIVITY
Actuel	PRESENT
Aérodrome	AERODROME
Aérofreins	AIRBRAKES
Aérogare	TERMINAL
Aérolargage	PARACHUTING, AIR DROP
Aéronef	AIRCRAFT
Aéronef d'alerte aéroporté	AEW (AIRBORNE EARLY WARNING)
Aéronef d'attaque	STRIKE, ASSAULT AIRCRAFT
Aéronef d'escorte	ESCORT AIRCRAFT
Aéronef détourné	HIJACKED, SKYJACKED AIRCRAFT
Aéronef de patrouille maritime	MARITIME PATROL AIRCRAFT
Aggravation	DETERIORATION
Aide à la navigation	NAVAID
Aide apportée / reçue	ASSISTANCE
Aides à l'atterrissage (moyens radio & radar)	LANDING AIDS
Aile	WING
Aile haute	HIGH WING
Aile basse	LOW WING
Aile Delta	DELTA WING
Aile droite	STRAIGHT WING
Aile en double delta	DOUBLE DELTA WING
Aile en flèche	SWEPT WING
Aile en M	GULL WING

Aile en W	INVERTED GULL WING
Aile volante	FLYING WING
Aire à signaux	SIGNAL AREA
Aire d'atterrissage	LANDING AREA
Aire d'atterrissage hélicoptère	HELIDECK/HELIPAD
Aire de demi-tour	TURN AROUND AREA
Aire de manoeuvre (piste, chemin de roulement, parking)	MANOEUVRING AREA
Aire de point fixe	RUN UP AREA
Ajuster	TO ADJUST
Alignement (formation en vol)	LINE
Aller au-delà (d'un axe), atterrir trop long	TO OVERSHOOT
Allonger ...	TO EXTEND ...
Allumer	TO SWITCH ON
Alternateur	ALTERNATOR
Altitude (en parlant d'un terrain)	ELEVATION
Altitude / niveau de transition	TRANSITION ALTITUDE / LEVEL
Altitude de sécurité	SAFETY ALTITUDE
Altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage	AERODROME ELEVATION
Altitude d'un aéroport	AERODROME ELEVATION
Altitude minimum d'attente	MINIMUM HOLDING ALTITUDE
Altitude minimum de sécurité	MINIMUM SAFE ALTITUDE
Amélioration	IMPROVEMENT
Amerrir	TO DITCH
Amerrissage	ALIGHTING
Amerrissage forcé	DITCHING
Amender	TO AMEND
Angle de présentation	HEADING CROSSING ANGLE
Annuler	TO CANCEL
Aperçu (en météorologie)	OUTLOOK
Appareil furtif	STEALTH AIRCRAFT
Appel de détresse	DISTRESS CALL
Appel d'urgence	EMERGENCY CALL
Appontage simulé sur piste (ASSP)	FLIGHT CARRIER LANDING PRACTICE
Apporter une modification	TO AMEND
Approche	APPROACH
Approche au radar de bord	AIRBORNE RADAR APPROACH
Approche aux instruments	INSTRUMENT APPROACH
Approche directe	STRAIGHT IN APPROACH
Approche finale	FINAL APPROACH
Approche initiale	INITIAL APPROACH
Approche intermédiaire	INTERMEDIATE APPROACH
Approche manquée	MISSED APPROACH
Approche par passage vertical (QGH)	OVERHEAD APPROACH
Approche radar	RADAR APPROACH

Approcher	TO COME CLOSE
Approuver	TO APPROVE
Appui aérien rapproché	CLOSE AIR SUPPORT
Appui aérien tactique	TACTICAL AIR SUPPORT
Armement	WEAPON, ORDNANCE
Arraisonner	FORCE TO LAND
Arrêt, extinction moteur	FLAME OUT
Arrêter	TO SHUT DOWN, TO STOP
Arrière	BACK, REAR
Arrivée	ARRIVAL
Arriver à	TO REACH
Arroser	TO WATER
Asphalte	ASPHALT
Assaut	ASSAULT, AIR TO GROUND ATTACK
Assiette en cabré	NOSE UP ATTITUDE
Assiette en piqué	NOSE DOWN
Assigner	TO ASSIGN
Assistance	ASSISTANCE
Assistance radar	RADAR ASSISTANCE
Attaque au sol	AIR TO GROUND ATTACK
Attaquer, frapper	TO STRIKE
Attaquer au canon à basse altitude	TO STRAFE
Atteindre	TO REACH
Attendre à la verticale de	TO HOLD OVER
Attention	CAUTION
Atterrir	TO LAND
Atterrir brutalement	TO PANCAKE
Atterrir trop court	TO UNDERSHOOT
Atterrissage complet	FULL STOP LANDING
Atterrissage sur le ventre	BELLY LANDING
Atterrissage train rentré	WHEELS UP LANDING
Atterrissage-décollage de la position	STOP AND GO
Au-dessus	ABOVE
Au-dessus de la couche	ON TOP, ABOVE LAYER
Au-dessus du niveau moyen de la mer	ABOVE MEAN SEA LEVEL (AMSL)
Au-dessus du sol	ABOVE GROUND LEVEL (AGL)
Audible	READABLE
Augmenter	TO INCREASE
Autogyre	GYROPLANE, ROTOPLANE
Auto-rotation	AUTOROTATION (FREE WHEELING)
Autonomie	ENDURANCE
Autorisation d'ouvrir le feu	CLEAR TO SHOOT, CLEAR TO ENGAGE
Autoriser à détruire	CLEAR TO KILL
Autorisation diplomatique	DIPLOMATIC CLEARANCE
Autorisé à l'atterrissage	CLEARED TO LAND
Autorisé au décollage	CLEARED FOR TAKE OFF
Autoriser	TO CLEAR

Auto-transfert	FREE CALL
Avarie	DAMAGE
Averse	SHOWER
Avertir	TO ADVISE, TO NOTIFY
Avion à voilure fixe	FIXED WING AIRCRAFT
Avion à voilure tournante	ROTARY WING AIRCRAFT
Avion de combat	COMBAT AIRCRAFT
Avion de transport	AIRLINER, AIRLIFTER
Avion de transport tactique	TACTICAL AIR TRANSPORT AIRCRAFT
Avion de reconnaissance	RECCE AIRCRAFT
Avion école, d'entraînement	TRAINING AIRCRAFT

B

Baïonnette	SIDE STEP, SCHACKLE
Balisage de campagne / de secours	PORTABLE LIGHTING
Balisage de secours	BACK UP LIGHTING
Balisage diurne	DAY MARKING
Balisage lumineux	LIGHTING
Balisage lumineux d'aéroport	AIRPORT LIGHTING
Balise	BEACON, MARKER
Ballon	BALLOON
Ballon libre	UNMANNED FREE BALLOON
Ballon sonde météo	WEATHER BALLOON
Bande	DUST STRIP, LANE, STRIP
Bande d'atterrissage	LANDING STRIP
Bande lente	LOW SPEED LANE
Bande rapide	HIGH SPEED LANE
Bande, piste en herbe	GRASS STRIP
Barre de remorquage	TOW BAR
Barrière d'arrêt	BARRIER
Barrière démontée	BARRIER DERIGGED
Barrière engagée	BARRIER ENGAGED
Barrière levée	BARRIER RAISED
Base	BASE
Base des nuages	CLOUD BASE (UK)
Basse altitude	LOW LEVEL
Battements de pression	PRESSURE VARIATIONS
Batterie	BATTERY
Battre des ailes	TO ROCK THE WINGS
Becs de bord d'attaque	SLATS
Béton	CONCRETE
Bidon	TANK
Bitume	ASPHALT, BITUMEN
Bi-réacteur	TWIN-JET
Bombardement	BOMBING
Bombardier	BOMBER AIRCRAFT
Bombardier d'eau	FIRE FIGHTING PLANE

Bord	BORDER
Bord d'attaque	LEADING EDGE
Bord de fuite	TRAILING EDGE
Bordure	BORDER
Brancher	TO SWITCH ON
Break à droite	RIGHT HAND BREAK
Break début de bande	BREAK BEGINNING OF RUNWAY
Break fin de bande	BREAK END OF RUNWAY
Break mi-bande	BREAK MIDDLE OF RUNWAY
Bretelle de dégagement rapide	HIGH SPEED EXIT TAXIWAY HIGH SPEED TURN OFF TAXIWAY
Brin d'arrêt	ARRESTING CABLE, CABLE
Brouillage	JAMMING
Brouillard	FOG
Brouillard de fumée	SMOG
Brouillard givrant	FREEZING FOG
Brouillé (parasites radio)	GARBLED
Brouiller intentionnellement (émissions radar / radio)	TO JAM
Brouilleur	JAMMER
Bruine	DRIZZLE
Brume	MIST
Bulletin météorologique	WEATHER REPORT
Bureau de piste	AIR TRAFFIC SERVICES REPORTING OFFICE
Bureau d'information aéronautique	AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE (AIS) OFFICE
Bureau d'information de vol (BIV)	FLIGHT INFORMATION OFFICE
Bureau d'information de vol centralisé (BIVC)	CENTRAL FLIGHT INFORMATION OFFICE
C	
Calage altimétrique	ALTIMETER SETTING
Cales	CHOCKS
Camion de dépannage	BREAKDOWN TRUCK
Canal	CHANNEL
Canot de sauvetage	LIFE BOAT, LIFE RAFT, SURVIVAL EQUIPMENT
Cap	HEADING
Capable	ABLE
Capteur	SENSOR
Carburant répandu	SPILT FUEL (UK)
Cause	DUE / DUE TO
Cellule	AIRFRAME
Centre de contrôle et de coordination Marine (CCMAR)	NAVY COORDINATION AND CONTROL CENTER (NCCC)

Centre de contrôle et de coordination du trafic	TRAFFIC CONTROL AND COORDINATION (CCT) CENTER
Centre de coordination et de sauvetage (CCS)	RESCUE COORDINATION CENTRE (RCC)
Centre régional de la navigation aérienne (CRNA)	AIR NAVIGATION REGIONAL CENTRE
Chambre de combustion	COMBUSTION CHAMBER
Champ de tir	RANGE, FIRING RANGE
Champ de tir canon	GUNNERY RANGE
Changer	TO CHANGE
Charger	TO LOAD
Chasse neige	SNOWPLOUGH
Chasseur	FIGHTER
Chef de patrouille	LEADER
Chemin de roulement	TAXIWAY
Cible	TARGET
Ciel clair	SKY CLEAR
Ciel invisible	SKY OBSCURED
Ciment	CONCRETE
Circuit	PATTERN, CIRCUIT
Circuit à droite	RIGHT HAND CIRCUIT
Circuit à gauche	LEFT HAND CIRCUIT
Circuit d'attente	HOLDING PATTERN
Circuit d'attente en hippodrome	RACE TRACK HOLDING PATTERN
Circuit GCA	GCA PATTERN
Circulation aérienne générale (CAG)	GENERAL AIR TRAFFIC (GAT)
Circulation essai et réception (CER)	ACCEPTANCE AND TEST TRAFFIC
Cisaillement du vent	WIND SHEAR
Clair	CLEAR
Clairance	CLEARANCE
Clairance annulée à ...	CLEARANCE VOID BY
Clairance valide jusqu'...	CLEARANCE VALID UNTIL
Clignoter	TO FLASH ON, TO BLINK
Clore	TO CLOSE
Cloturer	TO ENCLOSE, CLOSE DOWN
Cocarde	ROUNDEL
Collationner	TO READ BACK
Collision en vol	MIDAIR COLLISION
Collision volatile	BIRD STRIKE
Combat tournoyant	DOG FIGHT
Commandes de vol	FLIGHT CONTROLS
Commandes de vol électriques	FLY BY WIRE CONTROLS
Commencer	TO COMMENCE
Commuter	TO SWITCH TO
Compensateur	TAB
Compensateur réglable	TRIM

Comportement	BEHAVIOUR
Compréhensible	CLEAR, READABLE
Compter sur ...	TO EXPECT
Conditions de vol	FLIGHT CONDITIONS
Conditions météorologiques de vol à vue	VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS (VMC)
Conditions météorologiques de vol aux instruments	INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (IMC)
Cône mort	DEAD ZONE
Confirmer	TO CONFIRM
Conformité	COMPLIANCE
Congère	SNOW DRIFT
Connecter	TO CONNECT
Conserver	TO MAINTAIN
Consigne	INSTRUCTION
Contacter	TO CONTACT
Continuer	TO CONTINUE
Contourner	TO BY PASS
Contraindre	TO COMPEL, TO FORCE TO
Contre mesures électroniques	ELECTRONIC COUNTER MEASURES
Contrôler	TO CHECK
Contrôleur finale	FINAL CONTROLLER
Converger	TO CONVERGE
Copier	TO COPY
Correct	CORRECT
Côté	BORDER
Couche (nuageuse)	LAYER
Couche de transition	TRANSITION LAYER
Couche nuageuse	CLOUD LAYER
Couler	TO LEAK
Couleur	COLOR / COLOUR
Couloir aérien	AIRWAY
Couper	TO SHUT DOWN, TO SWITCH OFF
Couper l'IFF	STOP SQUAWK, STRANGLE PARROT
Courant ascendant	DRAFT (OR DRAUGHT) UP
Courant descendant	DRAFT (OR DRAUGHT) DOWN
Court circuit	SHORT CIRCUIT
Couvert (8/8 nébulosité)	OVERCAST
Couverture (radar)	COVER
Croiser	TO CROSS
 D	
Dalle de béton	CONCRETE SLAB
Débarquer (freght)	TO DESEMBARK (passengers), TO UNLOAD
De bord	AIRBORNE
Débris	WRECKAGE

De dégagement, de remplacement	ALTERNATE
De secours	BACK UP
De temps en temps	NOW AND THEN
Débris	DEBRIS
Décélération	DECELERATION
Décision (hauteur de ... / altitude de ...)	DECISION (HEIGHT / ALTITUDE)
Décollage court	SHORT TAKE OFF
Décollage sur alerte	SCRAMBLE TAKE OFF
Décollé	AIRBORNE
Décoller	TO TAKE OFF
Décrochage compresseur	COMPRESSOR STALL
Défense aérienne	AIR DEFENCE
Défilé aérien	FLY PAST
Déformé	DISTORTED
Dégager	TO BREAK, TO BREAK AWAY, TO VACATE
Dégradation	DETERIORATION
Demander	TO REQUEST
Demander confirmation	TO VERIFY
Démarrer	TO START UP
Déneigement	SNOW REMOVAL (US)
Déneigée	SNOW REMOVED
Dépasser	TO OVERTAKE, TO OVERTAKE
Déposer un plan de vol	TO FILE A FLIGHT PLAN
Dérive	FIN
Dériver	TO DRIFT
Dernier virage	TURNING FINAL
Déroutement	DIVERSION
Dérouter	TO DIVERT
Derrière	BACK, BEHIND
Désarmement (aéronef)	WEAPON REMOVAL
Descente	DESCENT, LET DOWN
Descente économique	ECONOMICAL DESCENT
Descente normale	NORMAL DESCENT/LET DOWN
Descente opérationnelle	OPERATIONAL DESCENT
Détection	DETECTION
Détérioration	DETERIORATION
Détourner (par la force)	TO HIJACK
Détruire	TO ENGAGE
Déverglacage	ICE REMOVAL
Déverser du carburant	TO DUMP FUEL
Déviation	BY PASS TAXIWAY
Diminuer	TO DIM, TO DECREASE
Diminuer le régime du moteur	TO THROTTLE BACK
Direct	DIRECT
Direction	AXIS OF ADVANCE, DIRECTION
Directive	INSTRUCTION
Disponible	AVAILABLE

Distance	RANGE
Distance de sécurité	STAND OFF RANGE
Domage	DAMAGE
Données	DATA
Douanes	CUSTOMS
Doubler, dépasser	TO OVERTAKE
Droit devant	DEAD AHEAD
Drone (RPV)	UAV (UNMANNED AERIAL VEHICLE), (REMOTE PILOTED VEHICLE)
E	
Echos fixes	RADAR CLUTTER
Echouer	TO ABORT
Eclair	LIGHTNING
Eclatement de verrière	CANOPY BLOW-OUT, CANOPY BLOW-UP
Eclater (pneus)	TO BURST
Ecran de déviation de souffle	BLAST FENCE
Effaroucheur	BIRD SCARING SYSTEM
Effectuer	TO CARRY OUT, TO PERFORM, TO MAKE
Embarquer (passagers)	TO BOARD
Embuage habitacle	COCKPIT MISTING
Emission / émetteur	TRANSMISSION / TRANSMITTER
Empennage	TAIL
Emport de bombe	BOMLOAD
En accord avec ...	IN COMPLIANCE WITH ...
En avant, devant	AHEAD
En bas, plus bas	BELOW
En cas de ...	IN CASE OF ...
En conformité	IN COMPLIANCE WITH ...
En cours	IN PROGRESS
En dessous	BELOW
En direction de ...	INBOUND
En éloignement	OUTBOUND
En état de marche	SERVICEABLE
Enneigée	SNOW COVERED
Ennui	TROUBLE
En panne	UNSERVICEABLE, OUT OF ORDER, INOPERATIVE
En rapprochement	CLOSING, INBOUND
En remplacement de ...	BACK UP
En service	IN USE
Etre armé (pour un aéronef)	HAVE WEAPON ON BOARD (TO)
En vue	IN SIGHT
Enlèvement, suppression	REMOVAL
Enlever	TO DROP
Ensemble radar	RADAR UNIT
Entraînement	TRAINING

Entre deux couches	BETWEEN LAYERS
Entrée d'air	AIR INTAKE
Entretien	MAINTENANCE
Envergure	SPAN
Envol	AIRBORNE
Epars	SCATTERED
Epave	WRECK
Epeler (indicatif)	TO SPELL
Equipage	CREW
Equipier	WINGMAN
Escale	CROSS SERVICING, STOP OVER
Escorte (sens MASA)	SHADOW, TATTLE TAIL
Escorter	TO CONVOY, TO ESCORT
Espace aérien contrôlé	CONTROLLED AIRSPACE
Essai radio	RADIO CHECK
Essai transpondeur	TRANSPONDER CHECK
Essayer	TO CHECK
Etabli	ESTABLISHED
Etat pétrole (pétrole restant)	FUEL STATE
Eteindre	TO SWITCH OFF
Etre à court de carburant	TO RUN SHORT OF FUEL
EVASAN	EVASAN
Evasive	EVASIVE
Eviter	TO AVOID
Exécuter	TO CARRY OUT, TO PERFORM
Extinction réacteur	FLAME OUT
Extrados	UPPER SURFACE
Extrémité d'aile, saumon	WING TIP
F	
Facteur de qualité	PRIMARY ELAPSED TIME, TRACK QUALITY
Faire demi-tour	TO TURN BACK, TO TURN ROUND
Faire escale	TO STOP
Faire un point fixe	TO RUN UP
Faites attention	CAUTION
Faites un trois cent soixante à droite	MAKE A THREE SIXTY TURN BY THE RIGHT
Fermé (terrain)	CLOSED OUT
Feu de navigation	NAVIGATION LIGHT
Feu d'obstacle	OBSTACLE LIGHT
Feu rasant, encastré	FLUSH LIGHT
Feu rotatif	ROTATING LIGHT
Feux à éclats	FLASHING LIGHTS
Feux anti-collision	ANTICOLLISION LIGHTS
Feux clignotants	FLASHING LIGHTS
Feux de navigation	NAVIGATION LIGHTS

Feux de position	POSITION LIGHTS
Feux de seuil de piste	RUNWAY THRESHOLD LIGHTS
Fin, extrémité de piste	FAR END OF THE RUNWAY
Finale contrôlée	GROUND CONTROLLED APPROACH (GCA)
Finale ILS	ILS FINAL APPROACH
Finale TACAN	TACAN FINAL APPROACH
Finir	TO COMPLETE
Flaque	PUDDLE, PATCH
Flaques d'eau	WATER PATCHES
Fondre	TO MELT
Force	STRENGTH
Forcer	TO COMPEL
Formation en file	TRAIL FORMATION
Formation serrée	CLOSE FORMATION
Fort	SEVERE
Fragmenté (météo)	BROKEN
Freins	BRAKES
Frein de piqué	DIVE BRAKE
Freinage	BRAKING ACTION
Fréquence	FREQUENCY
Fréquence de secours	BACK UP FREQUENCY
Frontière	BOUNDARY, BORDER
Fuite	LEAK
Fuir (liquide)	TO LEAK
Fusée (pour la vigie)	FLARE
Fuselage	FUSELAGE

G

Garder	TO MAINTAIN
Générateur	GENERATOR
Givrage	ICING
Givre	ICE
Goudron	BITUMEN, TAR
Gouverne de direction	RUDDER
Gouverne de profondeur	ELEVATOR
Grain	SQUALL
Grêle	HAIL
Grésil	LIGHTTAIL
Gros porteur	JUMBO JET, WIDE BODY AIRLINE
Groupe auxiliaire de puissance	AUXILIARY POWER UNIT (APU)
Groupe de démarrage au sol	GROUND POWER UNIT
Grue	CRANE
Guider	VECTOR (TO)
Gyrophare	ROTATING LIGHT

H

Habitacle	COCKPIT
-----------	---------

Hangar	HANGAR
Hauteur	HEIGHT
Hauteur de sécurité	SAFETY HEIGHT
Hébergement	ACCOMODATION
Héberger (équipage et/ou avion)	TO ACCOMODATE
Hélice	PROPELLER
Hélicoptère	HELICOPTER
Héliport	HELIPORT
Hélitreuilage	HOISTING
Heure d'arrivée prévue	ESTIMATED TIME OF ARRIVAL (ETA)
Heure de départ prévue	ESTIMATED TIME OF DEPARTURE (ETD)
Heure estimée de sortie parking	ESTIMATED OFF BLOCK TIME (EOBT)
Heure limite	DEAD LIME
Hors service	INOPERATIVE, UNSERVICEABLE, OUT OF ORDER
Hostile	HOSTILE
Huitième (MTO)	OCTAS
Humide	DAMP
Hydravion	SEAPLANE
I	
Ident	IDENT
Identification électronique	ELECTRONIC IDENTIFICATION (EID)
Identification visuelle	VISUAL IDENTIFICATION (VID)
Identifié radar	RADAR IDENTIFIED
Ignorer	TO DISREGARD
Immatriculation	REGISTRATION
Immédiatement	IMMEDIATLY
Inaudible	UNREADABLE
Incapable, impossible	UNABLE
Incapable d'exécuter	UNABLE TO COMPLY
Incident	INCIDENT
Inclinaison	BANK
Inconnu	UNKNOWN
Indicateur de vitesse	AIR SPEED INDICATOR
Indicateur panoramique	PLAN POSITION INDICATOR (PPI)
Indicateurs visuels de pente d'approche	VISUAL APPROACH SLOPE INDICATORS
Indicatif d'appel	CALL SIGN
Informé	TO ADVISE
Inondé	FLOODED
Instruction	INSTRUCTION, TRAINING
Intensité	INTENSITY
Interceptor	TO INTERCEPT
Interdire le survol	TO BAN THE OVERFLIGHT OF, TO PROHIBIT THE OVERFLIGHT
Interdire toute pénétration	TO DENY ALL PENETRATION OF THE

de l'espace aérien	AIRSPACE
Interrogation radio	RADIO INTERROGATION
Interrompre	TO ABORT
Intrados	LOWER SURFACE
Inverse	REVERSE
Isotherme 0°	FREEZING LEVEL
Itinéraire	ROUTING
Itinéraire prédéterminé	PREDETERMINED ROUTE (PDR)
Itinéraire préférentiel	PREFERENTIAL ROUTE

L

Lacher	TO DROP
Laisser passer	TO GIVE WAY
Lampe à signaux de la vigie	LIGHT GUN
Larguer (un bidon, une verrière)	TO JETTISON, TO DROP
Larguage verrière	CANOPY JETTISONING
Léger	LIGHT
Légèrement	SLIGHTLY
Lentement	SLOWLY
Lieu d'accident	CRASH SITE
Limitation, restriction	LIMITATION
Limite	BORDER, LIMIT
Localiser	TO LOCATE, TO SPOT
Logement	ACCOMODATION
Loger, héberger, recevoir	TO ACCOMODATE
Longue finale	LONG FINAL

M

Maintenance	MAINTENANCE
Maintenir	TO HOLD, TO MAINTAIN
Manche à air	WIND SOCK
Manette des gaz	THROTTLE
Manuel	MANUAL
Marques au sol	MARKING
Masque	MASK
Masse nuageuse	CLOUD BANK
Mât	MAST
Mauvais fonctionnement	MALFUNCTION
Mayday	MAYDAY
Mayday fuel	MAYDAY FUEL
Message	MESSAGE
Météorologie	METEOROLOGY
Mettre en route	TO START UP
Midi (position)	DEAD AHEAD
Migration d'oiseaux	BIRD MIGRATION
Minima	MINIMA
Minima terrain	AIRFIELD MINIMA

Minimum fuel	MINIMUM FUEL
Missile assaillant	INCOMING MISSILE
Mission haut-bas-haut	HIGH LOW HIGH MISSION
Mitrailleuse	MACHINE GUN
Modéré (turbulence, givrage, vent)	MODERATE
Modifier	TO AMEND, TO CHANGE
Mongolfière	HOT AIR BALLOON
Monoplace	SINGLE SEAT AIRCRAFT
Monomoteur	SINGLE ENGINE AIRCRAFT
Monter	TO CLIMB
Mouillé	WET
Mouvement Trafic	TRAFFIC
Moyen	MEDIUM, MODERATE, MEAN
Multimoteur	MULTI-ENGINE
N	
Nappe	PATCH
Nébulosité	CLOUDINESS
Neige	SNOW
Niveau de vol	FLIGHT LEVEL
Niveau moyen de la mer	MEAN SEA LEVEL (MSL)
Niveau refuge	SAFETY LEVEL
Nœud	KNOT
Notifier	TO NOTIFY
Numéro d'accord (plan de vol)	AGREEMENT NUMBER
Numéro de mission	MISSION NUMBER
Numéro de piste	TRACK NUMBER
O	
Obliger	TO COMPEL
Obstacle	OBSTRUCTION
Obtempérer	TO COMPLY
Obtenir une réponse (radio)	TO GET A REPLY TO A CALL
Offensif	OFFENSIVE
Optique d'appontage (miroir)	FLIGHT CARRIER LANDING SYSTEM or
DECK LANDING SYSTEM	
Orage	STORM
Orage (éclairs + tonnerre)	THUNDERSTORM
Ordre	INSTRUCTION
P	
Pale	BLADE
Panne	FAILURE
Panne alternateur	ALTERNATOR FAILURE
Panne badin	AIR SPEED INDICATOR FAILURE
Panne de radar	RADAR FAILURE
Panne de transfert	TRANSFER FAILURE

Panne d'huile	OIL FAILURE
Panne électrique	ELECTRICAL FAILURE
Panne électrique totale	TOTAL ELECTRICAL FAILURE
Panne hydraulique	HYDRAULIC FAILURE
Panne moteur	ENGINE FAILURE
Panne oxygène	OXYGEN FAILURE
Panneaux de distance lumineux	DISTANCE MARKING LIGHTS
Panneaux de signalisation	DISTANCE MARKER
Par intermittence	NOW AND THEN
Par intermittence dans les nuages	IN AND OUT OF CLOUDS
Par le travers de ...	ABEAM
Parachutage	AIR DROP, PARACHUTING
Parachute	CHUTE, PARACHUTE
Parachute en torche	CHUTE CANDLED
Parachute largué	CHUTE DROPPED
Parachute non sorti	NO CHUTE
Parachute non vérifié	CHUTE NOT CHECKED
Parachute ouvert	CHUTE OPEN
Paramètres pour le départ	DEPARTURE INFORMATION, DATA
	DEPARTURE
Parasites	CLUTTERS
Parking	RAMP, APRON
Parqueur	MARSHALLER
Partir	TO DEPART
Parvenir	TO REACH
Pas de contact, pas de visuel	NO JOY
Passage bas	LOW PASS
Passer (un point)	TO CROSS
Passerelle d'avion	LANDING STEPS
Patrouille	CLOSE FORMATION, SECTION
Patrouille rassemblée	HOLDING HANDS
Peigne	BY PASS TAXIWAY
Perdu	FADDED
Péril aviaire	BIRD HAZARD
Perte de contact RADAR	RADAR CONTACT LOST
Perte de contrôle	LOSS OF CONTROL
Perte d'identification radar	RADAR IDENTIFICATION LOST
Permanence opérationnelle (PO)	QUICK REACTION ALERT (QRA)
Pétrole restant	STATE FUEL
Phare	HEADLIGHT
Phare d'atterrissage	LANDING HEADLIGHT
Phare de danger aéronautique	HAZARD BEACON
Pile d'attente	HOLDING STACK
Pilote automatique	AUTOMATIC PILOT
Pirates de l'air	HIJACKERS, SKYJACKERS
Piste	RUNWAY, TRACK
Piste aux instruments (AMV)	INSTRUMENT RUNWAY

Piste dégagée	RUNWAY VACATED
Piste désaffectée	DISUSED RUNWAY
Piste en dur	PAVED RUNWAY
Piste en service	RUNWAY IN USE
Piste, bande en terre battue	DUST STRIP
Piste glissante	SLIPPERY RUNWAY
Plafond	CEILING
Plafond et visibilité OK	CEILING AND VISIBILITY OK (CAVOK)
Plan (géométrie)	PATH
Plan canard	NOSE PLAN
Plan de descente	GLIDE PATH / SLOPE
Plan de vol	FLIGHT PLAN
Plan de vol déposé en l'air	AIR FILED FLIGHT PLAN
Plancher de contrôle	MINIMUM CONTROL ALTITUDE
Planeur	GLIDER
Planifier	TO SCHEDULE
Plaque	PATCH
Plastron	TARGET
Plonger	TO DIVE
Pluie	RAIN
Plus bas	BELOW
Plus haut	ABOVE
Pneu	TYRE (UK), TIRE (US)
Pneus à plat	FLAT TYRE
Point caractéristique	LANDMARK
Point d'ancrage, d'attache	TIE DOWN POINT
Point d'arrêt	HOLDING POINT
Point d'atterrissage	TOUCH DOWN
Point d'emport	HARD POINT, STORE STATION
Point de compte rendu	REPORTING POINT
Point de repère	LANDMARK
Point de rosée	DEW POINT
Point initial	INITIAL POINT
Pont aérien	AIR LIFT
Pont d'envol (porte-avions)	FLIGHT DECK
Portance	LIFT
Porte (GCA)	(GCA) GATE
Porte-avions	AIRCRAFT CARRIER
Portée	RANGE
Portée visuelle de piste	RUNWAY VISUAL RANGE (RVR)
Position automatique	AUTOMATIC POSITION
Post combustion	REHEAT, AFTERBURNER
Poursuite radar	RADAR TRACKING
Poursuivre	TO CONTINUE
Préavis de transfert	PRIOR NOTIFICATION (PRINOTE)
Précaution	CAUTION
Précipitation	PRECIPITATION

Prendre en compte	TO TAKE OVER
Prendre note	TO COPY
Volez au cap	FLY HEADING
Pression (normale - basse)	PRESSURE (NORMAL-LOW)
Pression (QNH) régionale	REGIONAL PRESSURE
Pression oxygène	OXYGEN PRESSURE
Pression régionale moyenne	AREA'S MEAN PRESSURE
Pressurisation	PRESSURIZATION
Pressurisation branchée	PRESSURE ON
Prévoir	TO EXPECT
Prévenir	TO ADVISE
Prévisions météorologiques	WEATHER FORECAST
Prévoir	TO FORECAST, TO PLAN, TO EXPECT
Priorité de passage	RIGHT OF WAY
Prise en compte	PICK UP
Procéder	TO PROCEED
Procédure silencieuse (radio)	SPEECHLESS PROCEDURE
Programmer	TO SCHEDULE
Projecteur	FLOODLIGHT
Projeter (dans le temps)	TO PLAN
Prolongement occasionnellement roulable (POR)	OVERRUN
Protéger l'espace aérien	TO SECURE AIRSPACE
Pylône	MAST
Q	
Queue	TAIL
Quitter	TO LEAVE
R	
Raccourcir le circuit	TO SHORTEN CIRCUIT
Radar	RADAR
Radar d'approche de précision	PRECISION APPROACH RADAR (PAR)
Radar de surveillance	SURVEILLANCE RADAR
Radiale	RADIAL
Radio borne extérieure	OUTERMARKER
Radio borne intérieure	INNER MARKER
Radio-phare d'alignement de piste	LOCALIZER
Radome	RADOME, ROTERDOME
Rafale	GUST
Ralentir	TO SLOW DOWN, TO THROTTLE BACK
Rallumer	TO RELIGHT
Rampe d'approche	APPROACH LIGHTS
Rappeler (au téléphone)	TO CALL BACK
Rappeler (pour rendre compte)	TO REPORT
Raquette (pour demi-tour)	LOOP
Rassemblement	JOIN UP

Ravitaillement en carburant	REFUELING
Ravitaillement en vol	AIR REFUELING
Ravitailleur	TANKER, REFUELING AIRCRAFT, AERIAL AIRCRAFT
Rayon d'action	RANGE
Rebondissement à l'atterrissage	BOUNCED LANDING
Recevoir	TO ACCOMODATE
Rechercher	TO SEARCH
Recherches et sauvetage	SEARCH AND RESCUE (SAR)
Reconnaissance	RECOGNITION
Rectifier (Taux de descente / montée, vitesse)	TO ADJUST
Recueil	RECOVERY
Réduire	TO REDUCE
Réel	ACTUAL
Refus	REFUSAL
Région	AREA
Région de contrôle terminale	TERMINAL CONTROL AREA
Région d'information de vol	FLIGHT INFORMATION REGION
Région supérieure de contrôle	UPPER TRAFFIC AREA (UTA)
Région supérieure d'information de vol	UPPER FLIGHT INFORMATION REGION (UIR)
Règles d'engagement ROE	RULES OF ENGAGEMENT (ROE's)
Règles de sécurité	SAFETY RULES
Relayer	TO RELAY
Relevage à la demande	LIFT UP ON REQUEST
Relèvement	BEARING
Remettre les gaz	TO GO AROUND
Remonter une piste, un chemin de roulement	BACK TRACK
Remorquer	TO TOW
Remorqueur	TOW PLANE
Remorqueur de cible	TOW SHIP
Rentrée du train (d'atterrissage)	GEAR RETRACTION
Répéter	TO SAY AGAIN
Repoussage	PUSH BACK
Reprendre	TO RESUME
Réseau de transmission de données	DATA LINK
Réservoir	TANK
Réservoir ventral	BELLY TANK
Respecter	TO COMPLY WITH
Rester	TO REMAIN
Rester à l'écoute d'une fréquence	TO LISTEN OUT ON
Rester en dehors	KEEP OFF, TO REMAIN OUT OF
Rester en dehors, à l'écart de (zone – trafic-nuage)	TO REMAIN CLEAR OF
Rester sur (fréquence)	TO REMAIN (FREQUENCY)

Revenant sur ...	CORRECTING
Revêtement	PAVEMENT
Revêtement anti-dérapant	FRICITION SURFACE
Revêtement rapide	RIGID PAVEMENT
Revêtement souple	FLEXIBLE PAVEMENT
Risque, danger	HAZARD
Rodéo GCA	RADAR TRAINING CIRCUIT
Rouler	TO TAXI
Roulette de nez	NOSE WHEEL, STEERING WHELL
Route, itinéraire	ROUTE
Route conditionnelle	CONDITIONAL ROUTE
Route prédéterminée	PREDETERMINATED ROUTE
S	
S'aligner (pour le décollage)	TO LINE UP
S'allumer	TO FLASH ON
Sans mettre en jeu la sécurité	WITHOUT COMPROMISE SAFETY
Sans nuages	CLEAR
Sans parachute	NO CHUTE
S'arrêter	TO STOP
S'assurer de	TO CHECK
S'attendre	TO EXPECT
Saturation du trafic	TRAFFIC CONGESTION
Saut en parachute	PARACHUTE JUMPING
Sauver, secourir	TO RESCUE
Scope	DISPLAY
Se conformer à ...	TO COMPLY WITH
Se dérouter	TO DIVERT
Se diriger sur / passer par	TO PROCEED TO / BY
S'écarter	TO TURN AWAY
Secours électrique	SECONDARY POWER SUPPLY
Secours oxygène	OXYGEN EMERGENCY
S'écraser au sol	TO CRASH
S'éjecter	TO EJECT, TO BAIL OUT
S'éloigner	TO TURN AWAY
S'éloigner de sa route	TO DRIFT
Selon	ACCORDING TO
S'embraser, prendre feu	TO BURST INTO FLAMES
Sens opposé	OPPOSITE DIRECTION
Serré de près	CLOSE
Seuil	THRESHOLD
Seuil de piste	RUNWAY THRESHOLD
Seuil décalé	DISPLACED THRESHOLD
Sévère (givrage - turbulence)	SEVERE
Signal PANNE PANNE	PAN PAN Signal radio d'urgence (3 fois)
Signal sonore (du train)	BEEPER
Sol	GROUND

Souffle	BLAST
Souffle d'hélices	SLIPSTREAM
Souffle de réacteur	JET BLAST
Soute	CARGO COMPARTMENT
Stabiliser	LEVEL OFF
Stable (pour un cap)	STEADY
Stable (niveau)	LEVELLED
Stopper	TO STOP
Suivant	ACCORDING TO
Suivre	TO FOLLOW
Sur l'axe	ON TRACK
Surchauffe	OVERHEAT
Surveillance	SURVEILLANCE
Surveiller	TO LOOK OUT
Surveiller à distance	TO STAND OF SURVEILLANCE
Système d'atterrissage aux instruments	INSTRUMENT LANDING SYSTEM (ILS)

T

T d'atterrissage	LANDING T
Taux de montée / descente	RATE OF CLIMB/DESCENT
Taxe d'atterrissage	LANDING FEES
Taxiway	TAXIWAY
Température au sol	GROUND TEMPERATURE
Tempête de neige	SNOW STORM
Temps de vol restant	ENDURANCE
Tendance	TREND
Tenter	TO ATTEMPT TO, TO TRY
Terrain d'aviation	AIRFIELD (US), FIELD
Terrain de départ	DEPARTURE AIRFIELD
Terrain de destination	DESTINATION AIRFIELD
Tir	FIRING
Tir de semonce	WARNING SHOT/BURST
Tirer	TO SHOOT
Tôles percées assemblées	PIERCED STEEL PLANKS (PSP)
Touché	TOUCH AND GO
Tourner	TO TURN
Tout droit	STRAIGHT AHEAD
Tractage	TO TOW
Tracteur élévateur	FORKLIFT
Trafic croisé	CLEAR OF TRAFFIC
Trafic inconnu	TRAFFIC UNKNOWN
Train avant	NOSE GEAR
Train d'atterrissage	UNDERCARRIAGE, LANDING GEAR
Traînée de condensation	CONTRAIL (CONDENSATION TRAIL)
Traitement de données	DATA PROCESSING
Trajectoire de descente	SLOPE
Tranchée	TRENCH

Transfert,	HANDOVER, HANDOFF
Transfert carburant	FUEL TRANSFER / CROSSFEED
Translation	TRANSLATION
Transpondeur (appareil)	TRANSPONDER
Transpondeur ... (affichage)	SQUAWK ...
Travaux en cours	WORK IN PROGRESS
Travers	ABEAM
Traverser	TO CROSS
Trim	TRIM
Tropopause	TROPOPAUSE
Trou d'air	AIR POCKET
Tube de Pitot	PITOT HEAD
Turbulence	TURBULENCE
Turbulence de sillage	WAKE TURBULENCE
Tuyère	JET PIPE, NOZZLE
U	
Utilisation du vide-vite	FUEL DUMP VALVE OPERATION
V	
Variations de poussée	THRUST VARIATIONS
Véhicule de pompiers	FIRE TRUCK
Véhicule pilote	FOLLOW ME VEHICLE
Véhicules de secours	EMERGENCY VEHICLES
Veille radar	RADAR MONITORING
Veiller	TO MONITOR
Vent arrière	DOWNWIND, TAIL WIND
Vent au sol	SURFACE WIND
Vent de face	HEAD WIND
Vent de travers	CROSS WIND
Vent en altitude	WIND ALOFT
Vent faible	LIGHT WIND
Vent fort	STRONG WIND
Vent nul	WIND NIL
Verglacé	ICY
Verglas	CLEAR ICE, CLEAR ICING, ICE
Vérifier	TO CHECK, TO VERIFY
Verrière	CANOPY
Verrouiller	TO LOCK
Vibration	VIBRATION
Vidanger	TO DUMP FUEL
Virage de procédure	PROCEDURE TURN
Visibilité	VISIBILITY
Vitesse	VELOCITY
Vitesse contrôlée	SPEED UNDER CONTROL
Vitesse d'approche	APPROACH SPEED
Vitesse d'approche	LANDING APPROACH SPEED

Vitesse d'atterrissage	LANDING SPEED
Vitesse d'un avion par rapport à la masse d'air environnante (vitesse propre)	AIR SPEED
Voie aérienne	AIRWAY
Voie de circulation	TAXIWAY
Voie de communication	CHANNEL
Voie d'évitement	BY PASS TAXIWAY
Vol d'accompagnement	SHEPHERD FLIGHT (UK)
Vol d'aide humanitaire	HUMANITERIAN AID FLIGHT
Vol de calibration des aides à la navigation	NAVAID CALIBRATION FLIGHT
Vol de contrôle	TRIAL FLIGHT
Vol de reconnaissance météorologique	METEOROLOGICAL RECONNAISSANCE FLIGHT
Vol d'essai (pour prototype, etc...)	TEST FLIGHT
Vol rectiligne stabilisé	STRAIGHT AND LEVEL FLIGHT
Vol stationnaire	HOOVER, STATIONARY FLIGHT
Vol supersonique	SUPERSONIC RUN / FLIGHT
Volets de courbure	FLAPS
Volets rentrés	FLAPS RETRACTED
Volets sortis	FLAPS EXTENDED, FLAPS DOWN
Voltige aérienne	AEROBATICS, ACROBATIC FLIGHT
Voire navigation	OWN NAVIGATION
Vrille	SPIN
Vue du sol	GROUND IN SIGHT
Z	
Zone	AREA
Zone	ZONE
Zone bâtie	BUILT UP AREA
Zone dangereuse	DANGER AREA
Zone de combat	COMBAT AREA
Zone de largage	DROP ZONE
Zone de non-détection	DEAD ZONE
Zone de recherches	SEARCH AREA
Zone de toucher des roues	TOUCH DOWN ZONE
Zone d'Interdiction Temporaire (ZIT)	TEMPORARY PROHIBITED AREA
Zone interdite	PROHIBITED AREA
Zone interdite de survol	NO FLY ZONE
Zone réglementée	RESTRICTED AREA