


# Liste des mises à jour

Liste de mise à jour de l'édition 10	
Ensemble du manuel	Les évolutions apportées par la nouvelle version du manuel sont mises en évidence par ce symbole : 
Ensemble du manuel	Afin d'améliorer la lecture du manuel, le <b>chapitre 2</b> concernant la <b>transmission des nombres</b> décrit précisément les règles d'usage en langue anglaise, puis en langue française. <b>Les nombres figurant dans les exemples ne sont donc plus ni soulignés ni espacés.</b> (Tout espace relève désormais de la typographie.)
	Suppression de la partie 8. Passage d'un vol IFR contrôlé dans un espace aérien non contrôlé à la demande du pilote de la section F. CROISIÈRE 8. Du Chapitre 5 - DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN VOL.
Pages 4, 5 et 6	Ajout dans le glossaire des acronymes : <i>5LNC, 5ANLC, AIREP, DA, DH, FMS, IF, LVO, MAPT, MVA, RCC, RCR, RNP, SPI</i>
Page 21	Précision sur l'usage de l'indicatif d'appel et de sa forme abrégée

Pages 58-59-60-108-151-153-158	<b>les pilotes collationnement les clairances de décollage et d'atterrissage par « je décolle »/« taking-off » et « j'atterris »/« landing ».</b> <i>Les expressions propres aux délivrances de clairance « autorisé au décollage », « autorisé atterrissage » sont réservées à l'ATC.</i>
Pages 28, 111, 124, 163, 165, 222, 227	<b>Le terme « terrain » est remplacé par le terme « aérodrome »</b> conformément à la définition réglementaire.
Pages 21 et 27	<b>Règle de l'usage de l'indicatif complet lors du 1<sup>er</sup> appel.</b>
Page 25	Ordre des éléments dans un message radiotéléphonique.
Page 36	Ajout des actions des contrôleurs à la suite d'un collationnement par le pilote
Page 49	<b>Ajout d'un chapitre concernant l'intervention d'un véhicule sur piste</b> avec des exemples traduisant les cas de traversée de piste et d'inspection de piste.
Page 50	« <i>Demande traversée de piste</i> » par un pilote remplace « <i>Demande de traverser</i> ».
Page 51	L'expression « <b>continue runway track</b> » pour Les instructions de maintien d'axe de piste à un aéronef encore au sol remplace « <i>track extended centre line</i> ».

# Listes de mises à jour

Page 55	Lors d'un alignement avec une instruction d'attente, les termes « <b>alignez-vous et attendez</b> »/ « <b>line up and wait</b> » sont indissociables.
Page 56	<b>Clarification de l'action du contrôleur dans l'alignement</b>
Page 61	Ajout d'un exemple relatif à l'alignement et au décollage depuis une bretelle intermédiaire.
Page 65	Correction de la traduction anglaise pour l'ATC de l'expression « restez dans l'axe de piste » par « <b>continue runway track</b> »
Page 65	Dans l'exemple, remplacement de l'expression anglaise "maintain runway track" par " <b>continue runway track</b> " dans le sens « <b>rester dans l'axe de piste</b> ».
Page 71	Révision du chapitre concernant le <b>départ à vue</b> . Reprise de la définition et des conditions d'utilisation.
Page 76	Modernisation de l'exemple avec l'usage d'un point à 5LNC par le contrôleur
Pages 91 et 94	<b>Usage du terme « gros porteur » ou « heavy » en langue française en fonction de la pertinence.</b>
Pages 94 et 95	<b>Les altitudes relatives dans le plan vertical sont corrigées comme suit : « au-dessus » pour « above ». Les termes « plus bas » pour « below » afin d'éviter toute confusion possible.</b>

Page 128	<b>Correction de l'exemple concernant l'arrivée d'un vol IFR contrôlé vers un aérodrome sur lequel aucun organisme de la circulation aérienne n'est en fonctionnement</b>
Page 132	Modification de l'exemple sur les instructions d'attente à la suite de la suppression de NIZ.
Page 139	Suppression de « to » dans l'expression « <i>V_P_T runway 15</i> »
Page 140	Corrections des actions pilotes dans les cas d'approche à vue.
Page 142	L'expression " <i>Do you have</i> " remplace " <i>have you</i> " dans l'exemple.
Page 144	Correction de l'expression « intercepter alignement d'approche » par « <b>intercepter axe d'approche finale</b> »
Pages 143 -147	La partie I. <u>APPROCHE</u> du Chapitre 5 - DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN VOL développe les clairances d' <b>approche RNP</b> en trois points. Les deux premiers pour le <b>nommage et l'identification de ce type de procédure</b> et le dernier pour la <b>phraséologie associée aux nouvelles procédures RNP(VPT)</b> .
Page 151	Ajout d'un exemple avec le terme « <b>rafale</b> »/ « <b>gust</b> »

# Listes de mises à jour

Page 154	Ajout d'un exemple reprenant les termes « <b>trafic précédant</b> » « <b>preceding traffic</b> » dans la circulation d'aérodrome.
Pages 157- 159	La partie « <b>Interruption d'approche – remise des gaz</b> » du chapitre 5 DEROULEMENT CHRONOLOGIQUE DU VOL - section ATERRISSAGE est développée en trois points pour améliorer la compréhension des différents cas en fonction de la position de l'aéronef sur sa trajectoire. <b>L'absence de mention du vent</b> en cas de remise de gaz est également rappelée.
Page 164	Ajout du rappel par le pilote que la <b>piste est dégagée</b> à la demande du contrôleur pour le cas d'une traversée de piste.
Page 170	Correction dans les actions propres au pilote du terme LVO.
Pages 177-178-179	Evolution des exemples concernant le VFR spécial, mise en cohérence des valeurs d'altitude de transit, de visibilité, d'itinéraires.
Page 191	Ajout de l'expression «Recyclez transpondeur» «reset squawk »
Page 198	R_N_P remplace R_NAV
Pages 202 et 203	<b>Introduction dans le chapitre 7 d'une partie dédiée au STCA ou filet de sauvegarde</b> pour éviter le franchissement des minimums de séparation.
Page 207	Correction de "No volcanic ash cloud SIGMET valid" par " <b>no valid volcanic ash cloud SIGMET</b> "
Page 209	Les <b>zones Restricted</b> s'énoncent <b>R Roméo</b> aussi bien en langue anglaise que française.

Page 213	Ajout de précision dans les conditions d'utilisation pour le chapitre suggestion de manœuvre à la demande du pilote en cas de risque de collision.
Pages 215 et 216	Mise en page du message ATIS concernant la température et le point de rosée.
Page 219	Correction du terme « <b>cumulus</b> »
Page 221	Pour les hélicoptères « <i>Décollage vertical</i> » se traduit par « <i>Lift-off</i> »
Page 236	<b>Ajout, dans le chapitre situation particulière d'une section concernant la présence de vent secteur arrière en finale.</b>
Page 241	<b>Introduction dans le chapitre 11 SITUATIONS ANORMALES ET D'URGENCE - A. ACTIONS D'URGENCE</b> d'une partie dédiée au <b>STCA ou filet de sauvegarde</b> afin d'éviter le franchissement des minimums de séparation ou de rétablir le plus rapidement possible cette séparation.
Pages 240 et 241	<b>Afin d'améliorer la compréhension du chapitre proximité avec le relief, les actions du contrôleur ainsi que les cas d'usage dans la phraséologie de base ont évolué.</b>
Pages 250 et 251	<b>Ajout d'expressions concernant les cas particuliers d'évènements liés au GNSS</b> dans le chapitre 11
Pages 254, 255, 256, 257	<b>Création d'un chapitre 12 COORDINATION</b> apportant les éléments de <b>phraséologie en langue française</b> à l'usage de la <b>coordination</b> entre organismes ATS et secteurs de contrôle

# Sommaire

## 1. Changements divers

- Nombres
- Collationnement pilote
- Terrain/aérodrome
- Utilisation de l'indicatif abrégé
- Heavy/gros porteur
- Au-dessus/dessous

## 2. Phraséologie aérodrome

- Inspection de piste/traversée de piste
- Alignement
- Départ à vue
- Trafic précédant dans le circuit
- Vent secteur arrière en finale

## 3. Phraséologie approche

- Arrivée d'un vol IFR contrôlé vers un aérodrome sans organisme
- RNP nommage des procédures
- RNP VPT
- API/Remise de gaz/Approche annulée

## 4. Situations anormales et d'urgence

- Suggestion de manœuvre
- MSAW
- STCA
- Événements liés au GNSS

## 5. Coordination

# 1. Changements divers: nombres



- Règle d'énonciation des nombres en langue anglaise **clarifiée**

- Dans tous les autres cas, on transmet les nombres en énonçant chaque chiffre séparément, sauf les nombres contenant des multiples entiers de cent et des multiples entiers de mille associés au terme «HUNDRED» ou «THOUSAND».

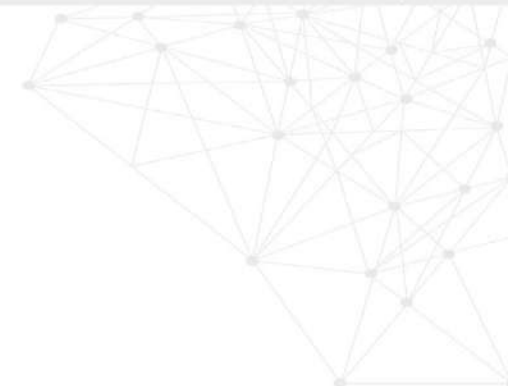
## E. TRANSMISSION DES NOMBRES

### 1. CAS GENERAL en langue anglaise

- Les nombres s'énoncent systématiquement **chiffre par chiffre** en radiophonie pour transmettre des éléments concernant :
  - ✓ L'**indicatif** d'appel d'un **aéronef**,
  - ✓ le **cap**,
  - ✓ la **piste**,
  - ✓ le **vent** ( direction et vitesse),
  - ✓ les éléments comportant un séparateur **décimal** en faisant précéder la partie décimale du terme « *DECIMAL* ».
- Ce principe s'applique également pour :
  - ✓ les **niveaux de vol** excepté pour les centaines entières «*HUNDRED*»
  - ✓ le **calage altimétrique** excepté pour l'entier 1 000 hPa « *ONE THOUSAND* »
  - ✓ le **code transpondeur** excepté pour les cas de multiples entier de mille qui se termine par « *THOUSAND* ».
  - ✓ La **fréquence** (VHF) par ensemble de 6 chiffres ; si les 5ème et 6ème chiffres sont des zéros, ils ne sont pas énoncés (seuls les quatre premiers chiffres sont énoncés).

- Résumé

Cas <i>Terme consacré</i>	Enoncer <b>systématiquement</b> chaque chiffre séparément.	Possibilité d'exprimer en <b>multiple entier de</b> mille suivi de : « thousand »	Possibilité d'exprimer en <b>centaines entières</b> suivi de : « hundred »
<b>Indicatif d'appel d'aéronef</b>	X		
<b>Cap</b> « Heading »	X		
<b>Piste</b> « Runway »	X		
<b>Vent (direction et vitesse)</b> "Wind... degrees ...knots (gusting)"	X		
<b>Fréquence</b> « decimal »	X si les 5ème et 6ème chiffres sont des zéros, ils ne sont pas énoncés (seuls les quatre premiers chiffres sont énoncés)		
<b>Niveau de vol</b> « Flight level »	X		X « hundred »
<b>Calages altimétriques</b> « QNH », « QFE »	X	X « one thousand »	
<b>Code transpondeur</b> « Squawk »	X	X « thousand »	
<b>Code horaire</b> « O'clock »	Par groupe de 2		
<b>Autres cas :</b>			
<b>Altitude</b> <b>Distance</b>	X	X « thousand »	X « hundred »



# 1. Changements divers : nombres

## 2. Echanges de communication en langue française

Conformément à l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012, un nombre en langue française peut être transmis comme il s'énonce dans la vie courante ou comme une suite de chiffres.

En cas de réception médiocre, de mauvaise compréhension ou de confusion possible, il est peut-être nécessaire d'énoncer chaque chiffre séparément pour faciliter la compréhension et éviter une répétition du message.

Ensemble du manuel

Afin d'améliorer la lecture du manuel, les explications du **chapitre 2** notamment sur la transmission des nombres ont été reprises et apporte une compréhension claire. Les exemples en langue anglaise comme en langue française ne sont donc plus ni soulignés ni espacés. Tout espace ou soulignement relève désormais de la typographie.

# 1. Changements divers : nombres

## Transmission du CAP :

Toutes les transmissions de cap s'énoncent systématiquement avec trois chiffres.

Exemple : cap 060 : cap zéro six zéro ou cap zéro soixante



# 1. Changements divers: nombres

- CAS PARTICULIERS :

- Le nombre «**8,33**» utilisé dans le contexte de l'espacement des canaux de 8,33 KHZ s'utilise pour une demande relative à la capacité (confirmation, indication, absence, obligation ou exemption) et s'énonce avec l'usage du terme « point » à la place de « décimal ». *8,33 : eight **point** three three*
- « **360** » dans le sens d'orbitez : **three sixty turn** (left/right)

# 1. Changements divers: collationnement pilote

- Collationnement de la clairance de décollage et d'atterrissage par le pilote:



**Piste 33 droite, autorisé atterrissage,  
vent 350 degrés 10 nœuds**

*Runway 33 right, cleared to land, wind  
350 degrees 10 knots*



**Piste 33 droite, j'atterris**  
*Runway 33 right, landing*



~~**Piste 33 droite, autorisé  
atterrissage**~~

~~*Runway 33 right, cleared to land*~~



**Alignez-vous piste 27, autorisé  
décollage, vent 280 degrés 10 nœuds**

*Line up runway 27, cleared for take-off,  
wind 280 degrees 10 knots*



**Je m'aligne piste 27,  
et je décolle**

*Lining up runway 27,  
and taking-off*



~~**Je m'aligne piste 27  
autorisé décollage**~~

~~*Lining up runway 27,  
cleared for take-off*~~

# 1. Changements divers: terrain/aérodrome

- Mot ~~terrain~~ remplacé par aérodrome



Paris, F B X, à 1 minute du largage.



F B X, cause trafic, attendez à vue verticale du terrain de Nevers,  
je vous rappelle pour larguer.



Paris, F B X, à 1 minute du largage.



F B X, cause trafic, attendez à vue verticale **aérodrome** de Nevers,  
je vous rappelle pour larguer.

# 1. Changements divers: utilisation de l'indicatif abrégé



Un indicatif d'appel abrégé n'est utilisable **qu'après un premier échange radiotéléphonique utilisant l'indicatif d'appel complet et seulement à l'initiative du contrôleur.**

# 1. Changements divers: heavy/gros porteur



ajout

- Les deux expressions « heavy » et « gros porteur » sont possibles en français



Rapidair 3245, trafic 11 heures, 4 nautiques, gauche vers droite,  
Airbus heavy/gros porteur, 1 000 pieds plus haut.



**Je surveille, Rapidair 3245.**



**Airbus heavy/gros porteur**

*Airbus Heavy*

# 1. Changements divers: au-dessus/dessous

- « ~~Plus haut~~ » remplacé par « au-dessus »
- « Plus bas » maintenu

 1 000 pieds **plus haut que** **au-dessus** votre niveau assigné  
*1 000 feet above your assigned level*

 2 000 pieds plus bas en montée  
*2 000 feet below climbing*

## XEMPLES

 **F B X**, trafic nord-est de votre position, 12 nautiques, de la droite vers la gauche, Airbus 380, 2 000 pieds **au-dessus**, en descente à travers votre niveau.  
 Roger , **F B X**, je regarde.

 **F B X**, trafic route "HHN" "TAF", A\_T\_R 72, 1 000 pieds **au-dessus**.  
 Roger, **F B X**.

## 2. Phraséologie aérodrome: inspection de piste

- Inspection de piste: ajout d'un exemple











Phraséo en français  
uniquement

### Chapitre 5 - DÉROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN VOL

#### B. CIRCULATION AU SOL

1. Repoussage
2. Roulage
3. Maintien de position
4. Intervention sur piste par véhicule
5. Traversée de piste
6. Tractage






- inspection piste

-  Lasbordes Tour, FLYCO, bonjour.
-  **FLYCO, j'écoute.**
-  FLYCO, au pied de la tour demande à procéder point d'attente A pour inspection de piste.
-  **FLYCO, procédez et rappelez point d'attente A.**
-  Je procède et rappelle point d'attente A, FLYCO.  
*Puis point d'attente A*
-  Lasbordes TOUR, FLYCO, point d'attente A, demande remontée piste 15.
-  **FLYCO, pénétrez , piste 15 inspectez, rappelez piste dégagée D.**
-  FLYCO, piste dégagée D.

## 2. Phraséologie aérodrome: intervention d'un véhicule sur piste

- ajout d'un exemple pour la traversée de piste

- Cas d'une traversée de piste

-  FLYCO, point d'attente A, demande traversée piste 27.
-  FLYCO, traversez piste 27, rappelez piste dégagée.
-  Je traverse la piste 27 et rappelle piste dégagée, FLYCO .  
*Puis piste dégagée*
-  FLYCO, piste dégagée demande à procéder parking B.
-  FLYCO, procédez jusqu'au parking B.



Phraséo en français  
uniquement



## 2. Phraséologie aérodrome: traversée de piste

### Traversée d'une piste active

#### **CONDITIONS D'UTILISATION**

Plusieurs aéronefs peuvent être autorisés à traverser simultanément une piste.

La traversée de piste est effectuée avec ou sans attente.

**Note. — Si l'aéronef qui traverse la piste ne peut être vu de la tour de contrôle (par exemple la nuit, par mauvaise visibilité), l'instruction devrait être accompagnée d'une demande au pilote de rappeler lorsqu'il a dégagé la piste.**

## 2. Phraséologie: alignement

- « Alignez-vous et attendez »: ordre des mots

### EXPRESSIONS

- |   |   |  |
|---|---|--|
|       | <p><b>Alignez-vous et attendez</b> piste 33 droite.</p> <p><i>Line up and wait runway 33 right.</i></p>   |  <p><b>Je m'aligne et j'attends</b> piste 33 droite.</p> <p><i>Lining up and waiting runway 33 right</i></p>                    |
|    | <p><b>Remontez</b> piste 04, <b>alignez-vous et attendez.</b></p> <p><i>Backtrack runway 04, line up and wait.</i></p>  |  <p><b>Je remonte</b> la piste 04, <b>m'aligne et attends.</b></p> <p><i>Backtracking runway 04, lining up and waiting.</i></p> |
|   | <p><b>Alignez-vous et attendez</b> piste 23, trafic au départ piste sécante.</p> <p><i>Line up and wait runway 23, traffic departing intersecting runway.</i></p> |  <p><b>Je m'aligne et attends</b> piste 23.</p> <p><i>Lining up and waiting runway 23.</i></p>                                |

~~Alignez-vous piste 33 droite et attendez.  
*Line up runway 33 right and wait.*~~

~~Je m'aligne piste 33 droite et j'attends.  
*Lining up runway 33 right and waiting.*~~

## 2. Phraséologie aérodrome: alignement

### b. Alignement : cas de plusieurs voies de circulation

#### **E**MPLOI

- Utilisé pour permettre un lever de doute sur la position de l'aéronef avant alignement.

#### **A**CTIONS

#### CONTRÔLEUR

- Il délivre une clairance d'alignement en précisant le point d'attente ou la voie de circulation en cas d'alignement à partir d'une bretelle intermédiaire.

#### CONTRÔLEUR

- Il délivre une clairance d'alignement en précisant le point d'attente ou la voie de circulation pour les pistes avec plusieurs taxiways possibles à l'alignement pour le même QFU.

#### PILOTE

- Il collationne la clairance.
- Le cas échéant, il signale au contrôleur ne pas être au point d'attente ou sur la voie de circulation indiqués.

## 2. Phraséologie aérodrome: alignement

- Ajout d'un exemple: alignement décollage dans le même message

 **E** XEMPLE n°1 :



**Rapidair 3245, alignez-vous piste 27, intersection S 3, [piste 27] autorisé décollage, vent 280 degrés 10 nœuds.**



**Je m'aligne piste 27, intersection S 3 et je décolle, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, line up runway 27, intersection S 3, [runway 27]cleared for take-off, wind 280 degrees 10 knots.*



*Lining up runway 27, intersection S 3 and taking-off, Rapidair 3245.*

## 2. Phraséologie aérodrome: départ à vue



### 3. Départ à vue

#### **E**MPLOI

- Phraséologie utilisée pour délivrer une clearance de départ à un vol IFR.

Un départ à vue est un départ exécuté par un aéronef évoluant conformément aux règles de vol aux instruments qui ne suit pas tout ou partie d'une procédure de départ aux instruments (par exemple un départ normalisé aux instruments) mais qui exécute le départ par référence visuelle au sol.

Le départ à vue est exécuté dans les conditions suivantes :

- a) les conditions météorologiques dans la direction du décollage et la montée qui sont telles qu'elles ne compromettent pas la procédure jusqu'à une altitude étudiée et publiée dans l'AIP, par exemple l'altitude minimale de vol ou l'altitude minimale de secteur (MSA) ;
- b) la manœuvre est appliquée de jour;
- c) le pilote est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à l'altitude spécifiée. Les clearances ultérieures (route, cap, point) sont délivrées par l'ATC ;
- d) la séparation est assurée entre un aéronef autorisé à effectuer un départ à vue et les autres aéronefs à l'arrivée et au départ en fonction de la classe d'espace.



## 2. Phraséologie aérodrome: trafic précédant dans le circuit

Ajout d'un exemple avec « trafic précédant » à utiliser lorsqu'il est plus opportun que « suivez »

### EXEMPLE N°2



**Blagnac Tour, F B X, vent arrière main droite piste 33 droite.**



F B X, numéro 3, **trafic précédant** un Cessna 172, en base, rappelez base main droite piste 33 droite.



**Numéro 3, trafic en vue, je rappelle base main droite piste 33 droite, F B X.**



*Blagnac Tower, F B X, right-hand downwind runway 33 right.*



*F B X, number 3, **preceding traffic**, Cessna 172 on base, report right-hand base runway 33 right.*



*Number 3, traffic in sight, reporting right-hand base runway 33 right, F B X.*

## 2. Phraséologie aérodrome: Vent secteur arrière en finale



### B. PRESENCE DE VENT SECTEUR ARRIERE EN FINALE

#### Chapitre 10 - SITUATIONS PARTICULIÈRES

- A. TURBULENCE DE SILLAGE - SOUFFLE RÉACTEUR
- B. **PRESENCE DE VENT** SECTEUR ARRIERE EN FINALE
- B. PÉRIL AVIAIRE - PÉRIL ANIMALIER

- Vent transmis par un pilote :



vent [secteur]arrière signalé : XX kts

*Tail wind reported ...kts*

- Prévision de vent par Météo France:



Prévision vent [secteur] arrière 10 kts ou plus entre .. h et ...h

*Tail wind forecast: 10 kts or more between xxh and xxh.*

### 3. Phraséologie approche: arrivée d'un IFR contrôlé sur un aérodrome sans organisme



**Rapidair 3245, descendez niveau 60, espace aérien non contrôlé en dessous, rappelez libérant niveau 60.**



**Je descends niveau 60, Rapidair 3245.**

*puis*



**Saint EX, Rapidair 3245, je libère niveau 60, en descente, heure estimée d'arrivée Villefranche 1045.**



**Rapidair 3245, Villefranche 1045, [fin du service du contrôle], quittez l'espace aérien contrôlé, contactez Saint EX information.**

*puis*



**Saint EX, Rapidair 3245, je quitte la fréquence.**



**Rapidair 3245, pensez à clôturer votre plan de vol.**



~~**Rapidair 3245, service du contrôle terminé, contactez le Puy Information 1 1 8, 0.**~~



# 3. Phraséologie approche: RNP nommage des procédures

15 avril 2023

## 5. Clairance d'approche RNP

### a. Nommage des procédures

#### E MPLOI

S'il existe plusieurs procédures d'approche RNP pour une même piste, les différentes procédures seront différenciées sur la carte et en radiotéléphonie par l'ajout d'un suffixe :

- **A** ou **B** pour une procédure RNP VPT ou pour une procédure RNP suivie d'une MVL.
- **Z** ou **Y** ou **X** pour une procédure RNP.

Dans de tels cas, le suffixe est inclus dans l'identifiant de la procédure d'approche dans l'autorisation.

Le texte figurant entre parenthèses ne fait pas partie de l'autorisation ATC.

Exemples :

voir AD 2 LFKJ.22  
see AD 2 LFKJ.22

<b>RNP AR APCH</b>	<b>RNP RWY 20 (AR)</b>	
API / missed APCH: RNP < 1	RDH/TCH 49	VAR (20)

« RNP RWY 20 »

<b>RNP A RWY22R (VPT)</b>		
avec Manoeuvre à vue sur Trajectoire Prescrite/ with Visual Manoeuvring on Prescribed Track	49	2°E (20)
voch réservée aux exploitants approuvés/ voach restricted to approved operators		

"RNP A RWY 22 droite"

AD 2 LFSB IAC RWY33 FNA VPT A 19 MAY 22
<b>BALE MULHOUSE</b>
FNA VPT A RWY 33

AD 2 LFML IAC RWY13L FNA RNP Z 16 JUN 22
<b>MARSEILLE PROVENCE</b>
FNA RNP Z RWY 13L

# 3. Phraséologie approche: RNP VPT



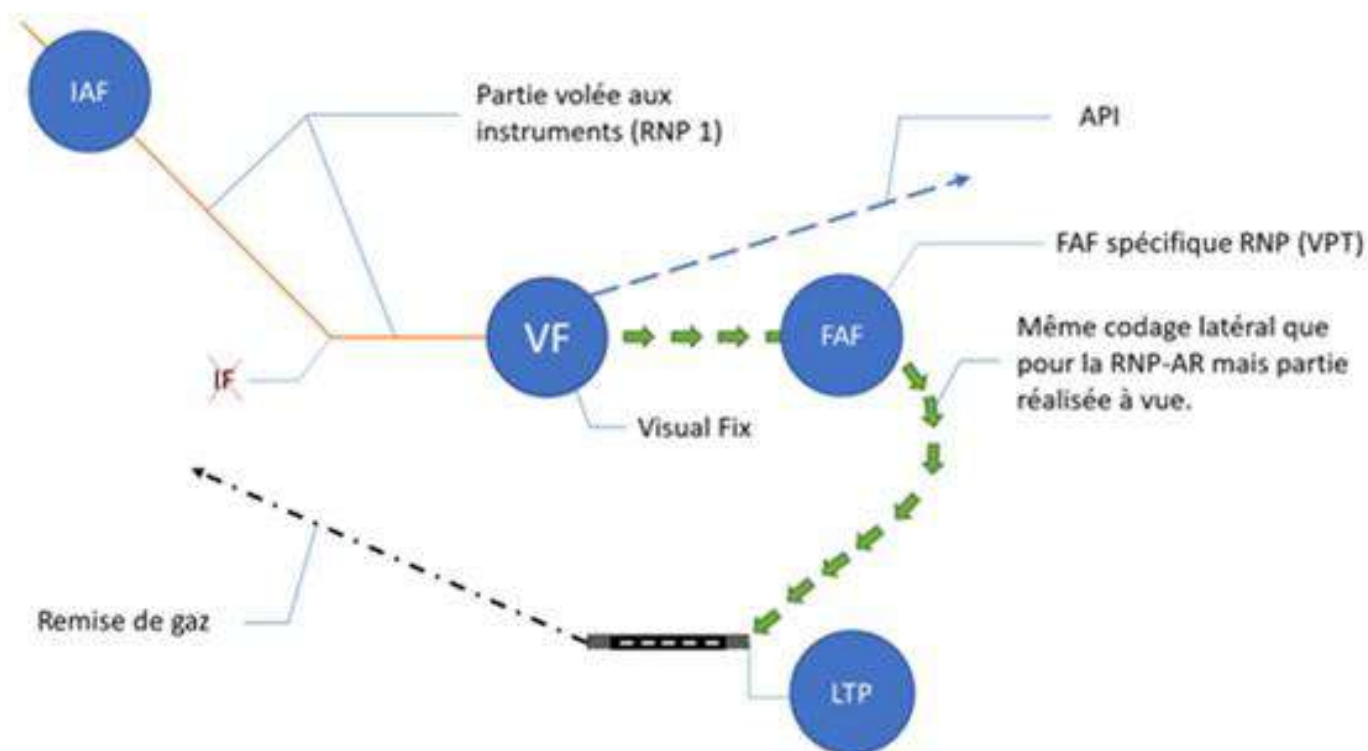
## c. Procédure d'approche RNP (VPT)

### CONDITIONS D'UTILISATION

Ce concept de procédure permet à la demande du pilote d'effectuer une arrivée de type RNP codée dans la base de données de navigation. Puis à partir d'un point de cheminement appelé visual fix (VF) qui porte le nom d'un Waypoint PBN (5LNC ou 5ANNC) l'équipage poursuit à vue selon une trajectoire prédéterminée pilotée par le FMS vers la piste en service.

Seul l'équipage connaît la capacité de navigation de son aéronef et les approbations opérationnelles reçues. Ainsi cette procédure ne peut être proposée par l'ATC, elle est autorisée seulement à la demande de l'équipage dont la compagnie a reçu l'approbation DSAC adéquate.

# 3. Phraséologie approche: RNP VPT



Bordeaux  
Marseille  
Bâle

# 3. Phraséologie approche: RNP VPT

CONTRÔLEUR	PILOTE
<p>- Délivre au pilote la clairance d'approche pour la procédure RNP RWY A XX (VPT)</p> <p>Demande au pilote de rappeler au VF (5LNC ou 5ANNC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Demande à effectuer une approche pour la procédure RNP (VPT).</li> <li>✓ Le pilote rappelle à l'IAF</li> <li>✓ Le pilote rappelle au VF</li> <li>✓ <u>En absence de visuel au VF, le pilote initie l'API et l'annonce au contrôleur:</u> « je remets les gaz »  « going around »</li> <li>✓ <u>En cas d'interruption après le VF, le pilote suit la trajectoire de remise de gaz publiée et l'annonce au contrôleur:</u>  « je remets les gaz »  « going around »</li> </ul>

# 3. Phraséologie approche: RNP VPT


## EXPRESSIONS

- le pilote rappelle au VF


 **(5LNC ou 5ANNC), en vue\***  
(5LNC or 5ANNC), visual.

\*signifie = je poursuis

- Au Visual Fix, en cas de décision par le pilote d'interruption à poursuivre la procédure.

 **(5LNC ou 5ANNC), je remets les gaz**  
(5LNC or 5ANNC), going around.

- Cas d'interruption de l'approche après le VF  
Si, après le Visual Fix, le pilote n'est plus en possibilité de poursuivre l'approche, il effectue une procédure de remise de gaz.

 **[raison], je remets les gaz**  
[reason], going around

 **Roger**  
roger

- action du contrôleur

 **perte de visual**  
loss of visual

 **remettez les gaz**  
Go around

# 3. Phraséologie approche: API/Remise de gaz /Approche annulée

## EMPLOI

- L'approche interrompue n'intervient qu'entre l'IF et la DA ou le MAPT. En amont, c'est une approche annulée.

## EXPRESSIONS



**En cas d'approche interrompue**

*In case of missed approach*

## EXEMPLE



**Rapidair 3245, en cas d'approche interrompue, montez 4 000 pieds dans l'axe de piste puis tournez à droite direct T L B.**



**En cas d'approche interrompue, je monte 4 000 pieds dans l'axe de piste puis tourne à droite direct T L B, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, in case of missed approach, climb 4 000 feet on runway track then turn right direct T L B.*



*In case of missed approach, climbing 4 000 feet on runway track then turn right direct T L B, Rapidair 3245.*



# 3. Phraséologie approche: API/Remise de gaz /Approche annulée



## EMPLOI

- En cas d'annulation d'approche avant l'IF, la phraséologie de remise de gaz n'est pas adaptée, c'est la notion d'approche annulée qui s'applique.

## EXEMPLES



**Rapidair 3245, annulez approche cause piste occupée, maintenez 3 000 pieds, prévoyez guidage I\_L\_S piste 27.**



**Approche annulée, je maintiens 3 000 pieds et prévois guidage I\_L\_S piste 27, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, cancel approach due runway occupied, maintain 3 000 feet, expect vectoring I\_L\_S runway 27.*



*Approach cancelled, maintaining 3 000 feet, expecting vectoring I\_L\_S runway 27, Rapidair 3245.*

ou



**Rapidair 3245, annulez approche cause piste occupée, stoppez la descente altitude 2 000 pieds, prévoyez guidage I\_L\_S piste 27.**



**Approche annulée, je stoppe la descente altitude 2 000 pieds et prévois guidage I\_L\_S piste 27, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, cancel approach due runway occupied, maintain 3 000 feet, expect vectoring I\_L\_S runway 27.*



*Approach cancelled, maintaining 3 000 feet, expecting vectoring I\_L\_S runway 27, Rapidair 3245.*

# 3. Phraséologie approche: API/Remise de gaz /Approche annulée

## c. Remise de gaz

### EMPLOI

- Sauf en cas de besoin opérationnel avéré, **il est demandé de ne pas mentionner le vent** dans les instructions de remise de gaz afin d'éviter toute confusion avec une clairance d'atterrissage.

### EXPRESSIONS



**Remettez les gaz**

*Go around*



**En cas de remise de gaz**

*In case of go-around*



**Je remets les gaz**

*Go around*

### EXEMPLES



**F B X, remettez les gaz, rappelez vent arrière main droite piste 33 droite.**



**Je remets les gaz et rappelle vent arrière main droite piste 33 droite, F B X.**



**F B X, go around, report right-hand downwind runway 33 right.**



**Going around, reporting right-hand downwind runway 33 right, F B X.**



# 4. Situations anormales et d'urgence: suggestion de manœuvre

- a. Risque de collision, suggestion de manœuvre à la demande du pilote
- 

## CONDITIONS D'UTILISATION

Un pilote en vol IFR ou VFR évoluant dans un espace de classe D peut demander au contrôleur une suggestion de manœuvre d'évitement.

Ce principe peut être appliqué sur les aérodromes contrôlés en classe G.

# 4. Situations anormales et d'urgence: MSAW

## E MPLOI

- Utilisé suite à une alarme par un système sol d'avertissement de proximité du relief (MSAW), prévoyant un rapprochement dangereux entre un aéronef et le relief.

## A CTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si l'aéronef n'est pas en guidage, il avise immédiatement le pilote en utilisant l'expression "alerte relief/terrain alert".</li> <li>- Il fournit le QNH et s'assure du collationnement. (2017/373 - ATS.TR.235 g.).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il collationne le message d'alerte de proximité du relief.</li> <li>- Dès que possible, il informe le contrôleur de l'éventuelle manœuvre entreprise.</li> </ul>

## 4. Situations anormales et d'urgence: MSAW

- Phraséologie identique mais actions contrôleur précisées

- Hors guidage ATS, aviser immédiatement l'équipage qu'une alarme a été générée.



**Rapidair 3245, alerte relief, vérifiez votre altitude immédiatement,  
Q\_N\_H 1012.**



**Alerte relief, Q\_N\_H 1012, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, terrain alert, check your altitude immediately,  
Q\_N\_H is 1012.*



*Terrain alert, Q\_N\_H 1012, Rapidair 3245.*

## 4. Situations anormales et d'urgence: MSAW

- Phraséologie identique mais actions contrôleur précisées



- En guidage ATS, donner l'instruction de monter immédiatement au niveau de sécurité applicable.



**Rapidair 3245, alerte relief, immédiatement montez 5 000 pieds, Q\_N\_H 1014, immédiatement.**



**Je monte immédiatement 5 000 pieds, Q\_N\_H 1014, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, terrain alert, immediately climb 5 000 feet, Q\_N\_H 1014, immediately.*



*Climbing immediately 5 000 feet, Q\_N\_H 1014, Rapidair 3245.*

## 4. Situations anormales et d'urgence: MSAW

- Phraséologie identique mais actions contrôleur précisées



Et, si nécessaire et au-dessus de la MVA, lui assigner un cap.



**Rapidair 3245, alerte relief, immédiatement montez 5 000 pieds, Q\_N\_H 1014, et tournez à droite immédiatement cap 270.**



**Je monte immédiatement 5000 pieds, Q\_N\_H 1014, et tourne à droite cap 2 7 0, Rapidair 3245.**



*Rapidair 3245, terrain alert, immediately climb 5 000 feet, Q\_N\_H 1014, and turn right immediately heading 270.*



*Climbing immediately 5 000 feet, Q\_N\_H 1014, and turning right Heading 270, Rapidair 3245.*

# 4. Situations anormales et d'urgence: STCA

## Chapitre 7 - EMPLOI DU SYSTÈME DE SURVEILLANCE ATS

- A. UTILISATION DU TRANSPONDEUR
- B. GUIDAGE
- C. MODIFICATION DE CAP
- D. VOCABULAIRE ASSOCIE A L'EMPLOI DU SYSTÈME DE SURVEILLANCE ATS
- E. FILET DE SAUVEGARDE-STCA

## Chapitre 11 - SITUATIONS ANORMALES ET D'URGENCE

- A. ACTIONS D'URGENCE
  1. Système embarqué d'anticollision (ACAS)
  2. Proximité avec le relief
  3. Manoeuvre d'évitement
  4. Filet de sauvegarde-STCA

# 4. Situations anormales et d'urgence: STCA

## C CONDITIONS D'UTILISATION

- Lors d'un déclenchement d'alerte STCA, relativement à des vols contrôlés, le contrôleur analyse sans délai la situation sur la base de l'image du trafic à sa disposition.
  - En cas d'alerte sur deux avions non séparés dans le plan horizontal, mais autorisés avec 1 000 pieds d'écart (2 000 pieds hors espace RVSM, ou dans le cas des aéronefs exemptés) dans le plan vertical, le contrôleur confirme la (les) autorisation(s) à l' (aux) avion(s) évolutif(s) afin de prévenir tout franchissement du niveau assigné.
  - En cas d'alerte justifiée par une perte de séparation avérée ou imminente, le contrôleur ordonne une (des) manœuvre(s) d'évitement en utilisant la phraséologie d'urgence, et fournira si possible une information de trafic réciproque.

15 avril 2023



## E. FILET DE SAUVEGARDE-STCA

### E EMPLOI

- Le STCA a pour objectif d'assister le contrôleur dans la prévention des collisions entre aéronefs, en fournissant, au moment opportun, une alerte visuelle prévenant d'un franchissement potentiel ou effectif des minima de séparation radar.

# 4. Situations anormales et d'urgence: STCA

## XEMPLE n°1 :

- Suite à une alerte STCA Le contrôleur rappelle au pilote la clairance délivrée accompagnée de l'information de trafic afin d'éviter le franchissement des minima de séparation



**Rapidair 3245, maintenez FL210 atteignant. Trafic, 02 heures, 8NM, sens opposé, A320, stable 1 000ft au-dessus de votre niveau assigné.**



**Bordeaux control, Rapidair 3245, je maintiens niveau 210 atteignant, [Trafic en vue / au TCAS] ».**



*Rapidair 3245, maintain FL210 reaching. Traffic, 02 o'clock, 8NM, opposite direction, A320, steady 1 000ft above your assigned level.*



*Bordeaux control, Rapidair 3245, maintaining level 210 reaching, [Traffic in sight/ TCAS] ».*



# 4. Situations anormales et d'urgence: STCA

## Chapitre 11 - SITUATIONS ANORMALES ET D'URGENCE

### A. ACTIONS D'URGENCE

1. Système embarqué d'anticollision (ACAS)
2. Proximité avec le relief
3. Manoeuvre d'évitement
4. Filet de sauvegarde-STCA

### XEMPLE:

- Suite à une alerte STCA, le contrôleur délivre des instructions afin d'éviter le franchissement des minima de séparation ou de rétablir le plus rapidement possible cette séparation.



**Rapidair 3245, immédiatement, stoppez la montée FL230, immédiatement .  
Trafic, A320, 2 heures, 11NM, sens opposé, stable 1000ft au-dessus de votre  
clairance.**



**Bordeaux control, Rapidair 3245, je stoppe la montée FL230 immédiatement,  
Trafic en vue**



**Rapidair 3245, immediately, stop climb, immediately FL230. Traffic, A320,  
2 o'clock, 11NM, opposite direction, steady 1000ft above your clearance.**



**Bordeaux control, Rapidair 3245, stopping climbing FL230, traffic in sight.**

# 4. Situations anormales et d'urgence: Evénements liés au GNSS



## 3. Cas particulier des événements liés au GNSS

### **E**XPRESSIONS

- Ecart de trajectoire observée par le contrôleur



**Vous êtes en dehors de la trajectoire, confirmez établi sur la procédure RNP XX ?**

*You are off track, Confirm following RNP procedure XXX?*



**Affirme, en procédure RNP XX.**

*Affirm RNP XXX procedure navigation*

## 4. Situations anormales et d'urgence: Evénements liés au GNSS

- Performance dégradation de l'aéronef ou panne du système bord



**impossible RNP/RNAV (préciser le type)  
[CAUSE (raison, p. ex. perte de RAIM\* ou  
alarme RAIM)].**

*Unable RNP (specify type) (or RNAV) [DUE  
TO (reason, e.g. LOSS of RAIM\* or RAIM  
alert or LOSS of GPS signal or GPS LOSS)].*



**(indicatif d'appel d'aéronef) impossible  
RNAV cause équipement.**

*(aircraft call sign) unable RNAV  
due equipment;*

\* **RAIM** : Receiver Autonomous Integrity Monitoring prononcé RAIM ou R.A.I.M. \* Système bord qui vérifie l'intégrité des signaux du GPS

# 4. Situations anormales et d'urgence: Evénements liés au GNSS

- Poursuite du vol



**Informez si capable arrivée [ou départ] (type d'approche) ;**

*Advise if able (designator) arrival (or departure)*



**Pouvez-vous effectuer une procédure RNP XX ?**

*Advise if able RNP XX?*



**Pouvez-vous effectuer une procédure R\_NAV?**

*Advise if able R\_NAV?*



**Indiquez intentions**

*Say intentions*



**demande approche a vue**

*Request visual approach;*



**demande approche (type d'approche) [piste (numéro)]**

*Request (type of approach) approach [runway number];*



**remise de gaz, demande guidage pour approche I\_L\_S\_Y piste 26**

*Go around request vectoring for I\_L\_S\_Y approach runway 26*



**Affirme**

*Affirm*

## 4. Situations anormales et d'urgence: Evénements liés au GNSS

- AIREP/compte rendu pilote



**GPS signalé non fiable ou panne GPS signalée ou brouillage ou interférences signalés, (lieu), (niveaux);**

*GPS reported unreliable or GPS failure reported or interference or jamming reported (location), (levels).*



**GPS non fiable ou panne GPS, (lieu) (niveaux) ;**

*GPS unreliable or GPS may not be available/failure, (location), (levels);*

# 5. Coordination

15 avril 2023



## A. ELEMENTS DE PHRASEOLOGIE EN LANGUE FRANCAISE A L'USAGE DE LA COORDINATION ENTRE ORGANISMES ATS OU SECTEURS DE CONTROLE

La phraséologie normalisée pour la coordination entre les organismes et/ou les secteurs des services de la circulation aérienne en langue anglaise est prévue par l'AMC1 ATS.TR.230(b)(7) de l'IR ATM/ANS.

Lorsque la phraséologie normalisée ne convient pas à la transmission voulue, les interlocuteurs ont recours au langage clair.

Lorsque ces échanges pour la coordination sont effectués en langue française, utiliser les éléments ci-après en fonction des situations dans les échanges téléphoniques :

# 5. Coordination

## STRUCTURE DU MESSAGE

- 1 Identité station émettrice
- 2 (objet de l'appel)
- 3 (indicatif d'appel de l'aéronef)
- 4 (position)

LES ELEMENTS DECLINES CI-DESSOUS SONT CHOISIS EN FONCTION DE LA PERTINENCE ET DE L'OBJET DE L'APPEL DANS L'ORDRE QUI EST JUGE LE PLUS OPPORTUN.

- **ARRIVÉE/ESTIMÉE prévue** (point significatif) (heure) (niveau) (route/cap)
- **TRANSPONDEUR** (code SSR)
- (évolution) : **EN MONTEE** ou **EN DESCENTE DU** (niveau) **AU** (niveau) ou **STABLE**
- (type d'aéronef) (régime de vol)
- (vitesse)
- (observations - restrictions éventuelles-éléments opportuns à la coordination)
- **HEURE D'APPROCHE/ARRIVÉE PRÉVUE**

# 5. Coordination

DEMANDE D'APPROBATION	
Organisme émetteur	Réponse de l'organisme récepteur
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ACCEPTES-TU/ACCEPTEZ-VOUS LE DÉPART PRÉVU DE</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) (conditions) (point significatif) <b>À</b> (heure)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>APPROUVÉE</b> [(restrictions s'il y a lieu)];</li> <li><b>NEGATIF/IMPOSSIBLE</b> (autres instructions).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>APPROVAL REQUEST</b> (aircraft call sign) <b>ESTIMATED DEPARTURE FROM</b> (significant point) <b>AT</b> (time);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(aircraft call sign) <b>REQUEST APPROVED</b> [(restriction if any)];</li> <li>(aircraft call sign) <b>UNABLE</b> (alternative instructions).</li> </ul>



# 5. Coordination

MODIFICATION/REVISION DE CLAIRANCE	
Organisme émetteur	Réponse de l'organisme récepteur
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>DEMANDE DE CHANGEMENT [DE CLAIRANCE] DE</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) (détails de la modification proposée).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (expression de modification de la clairance) <b>DE</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>APPROUVÉE</b></li> <li>• <b>NEGATIF/IMPOSSIBLE</b> (<i>indicatif d'appel de l'aéronef</i>) ;</li> <li>• <b>NEGATIF/IMPOSSIBLE</b> (route, niveau, etc., demandés) [<b>POUR</b> (indicatif d'appel de l'aéronef)] [<b>CAUSE</b> (<i>raison</i>)] (autre clairance proposée).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>MAY WE CHANGE CLEARANCE OF</b> (<i>aircraft call sign</i>) <b>TO</b> (<i>details of alteration proposed</i>)?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>AGREED TO</b> (<i>alteration of clearance</i>) <b>OF</b> (<i>aircraft call sign</i>);</li> <li>• <b>UNABLE</b> (<i>aircraft call sign</i>);</li> <li>• <b>UNABLE</b> (<i>desired route, level, etc.</i>) [<b>FOR</b> (<i>aircraft call sign</i>)] [<b>DUE</b> (<i>reason</i>)] (<i>alternative clearance proposed</i>).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>DEMANDE de MONTEE/DESCENTE vers</b> (FL/altitude)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>MONTEE/ DESCENTE vers</b> (niveau/altitude) <b>APPROUVEE</b></li> <li>• <b>IMPOSSIBLE</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) [<b>TRAFIC</b> (détails)].</li> </ul>

# 5. Coordination

## DEMANDE DE DELEGATION D'AUTORISATION -

*Demande de délégation d'autorisation dans la poursuite la montée/descente vers FL/altitude lorsque le transfert de communication a déjà eu lieu et que l'aéronef est encore dans la zone de responsabilité de l'organisme donneur.*

Organisme émetteur	Réponse de l'organisme récepteur
<p><i>Poursuite plutôt dans changement</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>DEMANDE DE RELÂCHER</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) en MONTEE/DESCENTE <b>JUSQU'AU/À</b> FL/altitude</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>RELÂCHER APPROUVÉ</b> (FL/altitude) [(conditions/restrictions)] ;</li> <li>• (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>RELÂCHER IMPOSSIBLE</b> [CAUSE (raisons)]</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>DEMANDE DE RELÂCHER</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) en cap (altération de cap)/direct (point) / <b>JUSQU'À</b> (limite)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>RELÂCHER APPROUVÉ</b> (cap/point/altération) [(conditions/restrictions)] ;</li> <li>• (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>RELÂCHER IMPOSSIBLE</b> [CAUSE (raisons)]</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>DEMANDE DE RELÂCHER</b> (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>EN VITESSE</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>RELÂCHER APPROUVÉ</b> (vitesse) [(conditions/restrictions)];</li> <li>• (indicatif d'appel de l'aéronef) <b>RELÂCHER IMPOSSIBLE</b> [CAUSE (raisons)]</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>REQUEST RELEASE OF</b> (aircraft call sign);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (aircraft call sign) <b>RELEASED [AT (time)]</b> [conditions/restrictions];</li> <li>• <b>IS</b> (aircraft call sign) <b>RELEASED [FOR CLIMB (or DESCENT)]</b>;</li> <li>• (aircraft call sign) <b>NOT RELEASED [UNTIL (time or significant point)]</b>;</li> <li>• <b>UNABLE</b> (aircraft call sign) [TRAFFIC IS (details)].</li> </ul>

# 5. Coordination

## DEMANDE DE DEPECHER UNE AUTORISATION

*L'expression « Expédiez une clairance » est utilisée par un organisme quand il coordonne une clairance avec un délai inférieur à celui défini dans les lettres d'accords.*

- a) **EXPEDIEZ CLAIRANCE** (indicatif d'appel de l'aéronef) **DÉPART PRÉVU DE** (lieu) **À** (heure);  
*EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time);*
- b) **EXPEDIEZ CLAIRANCE** (indicatif d'appel de l'aéronef) **ARRIVÉE VERTICALE** (lieu) [**PRÉVUE**] **À** (heure) **DEMANDE** (niveau ou route, etc.).  
*EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) [ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REQUESTS (level or route, etc.)*