



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES ARMÉES



## INSTRUCTION

N° 1950/DSAÉ/DIRCAM

RELATIVE

À L'EMPLOI DES PROCÉDURES  
DE COMMUNICATION VOCALE

PAR LES USAGERS  
DE LA CIRCULATION AÉRIENNE MILITAIRE

*La présente instruction entre en vigueur à compter du 19 octobre 2023.  
Cette version 1.1 annule et remplace la version 1.0 du 4 juin 2021.*

À Villacoublay, le 29 juin 2023

## SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b>	<b>2</b>
<b>APPROBATION DU DOCUMENT</b>	<b>7</b>
<b>DIFFUSION DU DOCUMENT</b>	<b>8</b>
<b>ENREGISTREMENT DES MODIFICATIFS</b>	<b>9</b>
<b>PRÉAMBULE</b>	<b>11</b>
<b>TEXTES DE RÉFÉRENCE</b>	<b>13</b>
<b>TITRE I NORMES DE PHRASÉOLOGIE DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE</b>	<b>15</b>
<b>I.1 GÉNÉRALITÉS - PHRACAM.001 -</b>	<b>15</b>
I.1.1 MISE EN ŒUVRE	15
I.1.2 RESPECT DES PROCÉDURES	15
I.1.3 CATÉGORIES DE MESSAGES ET ORDRE DE PRIORITÉ DE TRANSMISSION	16
I.1.4 MESSAGES INTÉRESSANT LA SÉCURITÉ DES VOLS - PHRACAM.010 -	17
<b>I.2 PRINCIPES DE COMMUNICATIONS</b>	<b>18</b>
I.2.1 LANGUE A UTILISER DANS LES COMMUNICATIONS AIR-SOL - PHRACAM.015 -	18
I.2.2 ÉPELLATION EN RADIOTÉLÉPHONIE - PHRACAM.020	18
I.2.3 ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS - PHRACAM.021 -	19
I.2.4 PRINCIPES RÉGISSANT L'IDENTIFICATION DES ROUTES ATS A L'EXCEPTION DES ITINÉRAIRES NORMALISÉS DE DÉPART ET D'ARRIVÉE - PHRACAM.025 -	21
I.2.5 POINTS SIGNIFICATIFS - PHRACAM.026. -	21
I.2.6 UTILISATION D'INDICATIFS POUR DES ITINÉRAIRES NORMALISÉS DE DÉPART ET D'ARRIVÉE AUX INSTRUMENTS - PHRACAM.030 -	21
I.2.7 TRANSMISSION DES NOMBRES EN RADIOTÉLÉPHONIE - PHRACAM.035 -	21
I.2.8 PRONONCIATION DES NOMBRES EN RADIOTÉLÉPHONIE	25
I.2.9 TECHNIQUE DE TRANSMISSION - PHRACAM.045 -	26
I.2.10 INDICATIFS D'APPEL RADIOTÉLÉPHONIQUE DES AÉRONEFS - PHRACAM.050	30
<b>I.3 PROCÉDURES DE COMMUNICATION</b>	<b>32</b>
I.3.1 PROCÉDURES DE RADIOTÉLÉPHONIE - PHRACAM.055	32
I.3.2 TRANSFERT DE COMMUNICATION SUR UNE FRÉQUENCE ATS - PHRACAM.060 -	33
I.3.3 PROCÉDURES DE CHANGEMENT DE CANAL DE COMMUNICATION VOCALE AIR-SOL - PHRACAM.065 -	33
I.3.4 PROCÉDURES D'ESSAI RADIO - PHRACAM.070 -	35
I.3.5 ÉCHANGE DE COMMUNICATIONS - PHRACAM.075 -	35
I.3.6 VEILLE RADIO/HEURES DE SERVICE - PHRACAM.080 -	38
I.3.7 TRANSMISSION SANS ACCUSE DE RECEPTION - PHRACAM.085 -	38
I.3.8 UTILISATION DE LA TECHNIQUE DU RELAIS DE COMMUNICATION - PHRACAM.087 -	38
I.3.9 PROCÉDURES DE COMMUNICATION SPÉCIFIQUES - PHRACAM.090 -	39
I.3.10 PROCÉDURES DE COMMUNICATION RADIOTÉLÉPHONIQUE DE DÉTRESSE ET D'URGENCE - PHRACAM.095 -	40
<b>TITRE II. TITRE II MANUEL DE PHRASÉOLOGIE MIXTE CAM CAG</b>	<b>45</b>
<b>II.1 GÉNÉRALITÉS</b>	<b>45</b>
II.1.1 OBJECTIF DU MANUEL	45
II.1.2 CLÉS DE LECTURE- PHRACAM.100 -	45
<b>II.2 EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES ATC</b>	<b>46</b>

II.2.1	INFORMATIONS GÉNÉRIQUES	46
II.2.1.1	INDICATION DES NIVEAUX [DÉSIGNÉS CI-APRÈS « (NIVEAU) »]	46
II.2.1.2	CHANGEMENTS DES NIVEAUX, COMPTES RENDUS ET VITESSE VERTICALE	46
II.2.1.3	CARBURANT MINIMAL	51
II.2.1.4	TRANSFERT DE CONTROLE OU CHANGEMENT DE FRÉQUENCE	51
II.2.1.5	ESPACEMENT DE 8,33 KHZ DES CANAUX	53
II.2.1.6	CHANGEMENT D'INDICATIF D'APPEL	53
II.2.1.7	RENSEIGNEMENTS SUR LE TRAFIC	54
II.2.1.8	CONDITIONS METEOROLOGIQUES	56
II.2.1.9	COMPTES RENDUS DE POSITION	58
II.2.1.10	COMPTE RENDU D'AUTO-INFORMATION	58
II.2.1.11	COMPTES RENDUS ADDITIONNELS	58
II.2.1.12	RENSEIGNEMENTS SUR L'AERODROME	60
II.2.1.13	ETAT DE FONCTIONNEMENT DES AIDES VISUELLES ET NON VISUELLES	63
II.2.1.14	VOL EN ESPACE AERIEN A MINIMUM DE SEPARATION VERTICALE REDUIT (RVSM)	64
II.2.1.15	ETAT DE FONCTIONNEMENT DU GNSS	65
II.2.1.16	PROCEDURE PBN	65
II.2.1.17	DÉGRADATION DES PERFORMANCES DE NAVIGATION DE L'AERONEF	66
II.2.1.18	COORDINATION ENTRE ORGANISMES ATS OU SECTEURS DE CONTRÔLE CIVILS	66
II.2.2	CONTROLE RÉGIONAL	68
II.2.2.1	DÉLIVRANCE D'UNE CLAIRANCE	68
II.2.2.2	INDICATION DE LA ROUTE ET DE LA LIMITE DE CLAIRANCE	69
II.2.2.3	MAINTIEN DE NIVEAUX SPECIFIES	69
II.2.2.4	PRESCRIPTION DE NIVEAUX DE CROISIERE	70
II.2.2.5	DESCENTE D'URGENCE	70
II.2.2.6	SI LA CLAIRANCE NE PEUT ETRE DELIVRÉE IMMEDIATEMENT SUR DEMANDE	70
II.2.2.7	EN CAS D'IMPOSSIBILITÉ DE DÉLIVRER UNE CLAIRANCE DE DÉROUTEMENT	70
II.2.2.8	INSTRUCTIONS DE SÉPARATION	71
II.2.2.9	INSTRUCTIONS RELATIVES A UN VOL SUR UNE ROUTE OFFSET, PARALLÈLE A LA ROUTE AUTORISÉE	71
II.2.2.10	RELAIS DE CLAIRANCES, D'INSTRUCTIONS ET D'INFORMATIONS	72
II.2.3	CONTROLE D'APPROCHE	72
II.2.3.1	INSTRUCTIONS AU DEPART	72
II.2.3.2	INSTRUCTIONS A L'APPROCHE	73
II.2.3.3	CLAIRANCES D'ATTENTE	76
II.2.3.4	HEURE D'APPROCHE PRÉVUE	77
II.2.4	CONTROLE D'AERODROME ET ALENTOUR	77
II.2.4.1	IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF	77
II.2.4.2	PROCÉDURES DE MISE EN ROUTE	77
II.2.4.3	PROCÉDURES DE REPOUSSAGE	78
II.2.4.4	PROCÉDURES DE TRACTAGE	78
II.2.4.5	CIRCULATION DES VÉHICULES	79
II.2.4.6	POUR DEMANDER L'HEURE EXACTE ET/OU LES PARAMÈTRES D'AÉRODROME POUR LE DÉPART	80
II.2.4.7	PROCÉDURES DE CIRCULATION A LA SURFACE	80
II.2.4.8	ATTENTE	83
II.2.4.9	TRAVERSÉE DE PISTE	83
II.2.4.10	PRÉPARATIFS DE DÉCOLLAGE	84
II.2.4.11	AUTORISATION DE DÉCOLLAGE	88
II.2.4.12	INSTRUCTIONS APRES LE DÉCOLLAGE	91
II.2.4.13	ENTRÉE DANS UN CIRCUIT D'AÉRODROME	93
II.2.4.14	DANS LE CIRCUIT D'AÉRODROME	94
II.2.4.15	INSTRUCTIONS RELATIVES A L'APPROCHE	95

II.2.4.16	AUTORISATION D'ATERRISSAGE	95
II.2.4.17	PROCÉDURES DE RETARDEMENT DE L'AÉRONEF	98
II.2.4.18	APPROCHE INTERROMPUE	98
II.2.4.19	RENSEIGNEMENTS FOURNIS AUX AÉRONEFS	98
II.2.4.20	DÉGAGEMENT DE LA PISTE ET COMMUNICATIONS APRÈS L'ATERRISSAGE	99
II.2.5	EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES CPDLC	101
<b>II.3</b>	<b>EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES DU SERVICE DE SURVEILLANCE ATS</b>	<b>102</b>
II.3.1	EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES GÉNÉRALES DU SERVICE DE SURVEILLANCE ATS	102
II.3.1.1	IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF	102
II.3.1.2	RENSEIGNEMENTS SUR LA POSITION	102
II.3.1.3	CHANGEMENT DE RÉGIME DE VOL	102
II.3.1.4	PRISE EN COMPTE RADAR	102
II.3.1.5	INSTRUCTIONS DE GUIDAGE	103
II.3.1.6	RECUEIL BASSE ALTITUDE	103
II.3.1.7	CESSATION DU GUIDAGE	104
II.3.1.8	MANŒUVRES	104
II.3.1.9	MODIFICATIONS DE VITESSE	105
II.3.1.10	COMPTES RENDUS DE POSITION	105
II.3.1.11	RENSEIGNEMENTS SUR LE TRAFIC ET MANŒUVRES D'ÉVITEMENT	106
II.3.1.12	COMMUNICATIONS ET INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS	107
II.3.1.13	CESSATION DU SERVICE RADAR, GUIDAGE RADAR ET/OU DU SERVICE ADS-B	108
II.3.1.14	DETERIORATION DE L'EQUIPEMENT RADAR	108
II.3.2	CONTROLE D'APPROCHE AVEC SYSTÈME DE SURVEILLANCE ATS	108
II.3.2.1	APPROCHE AU RADAR DE SURVEILLANCE	108
II.3.2.2	COMMENCEMENT ET POURSUITE DE L'APPROCHE	110
II.3.2.3	PROCÉDURE DE SÉPARATION DE PATROUILLE	111
II.3.2.4	GUIDAGE EN VUE DE L'APPROCHE	112
II.3.2.5	GUIDAGE POUR ARRIVÉE "POINT INITIAL"	112
II.3.2.6	GUIDAGE EN VUE D'UNE APPROCHE ILS OU D'UNE APPROCHE FONDÉE SUR D'AUTRES PROCÉDURES	113
II.3.2.7	MANŒUVRES AU COURS D'APPROCHES PARALLÈLES INDÉPENDANTES OU INTERDÉPENDANTES	114
II.3.2.8	APPROCHE TACAN	115
II.3.2.9	PASSAGE D'UN VOL CONTROLÉ DANS UN ESPACE AÉRIEN NON CONTROLÉ VERS UN AÉRODROME AFIS	115
II.3.2.10	EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES UTILISÉES AVEC LE RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR) ET L'ADS-B	116
<b>II.4</b>	<b>EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES DIVERSES</b>	<b>120</b>
II.4.1	DÉTERIORATION DE L'ADS-C	120
II.4.2	ALERTE	120
II.4.2.1	AVERTISSEMENT ALTITUDE BASSE	120
II.4.2.2	ALERTE PROXIMITÉ DU RELIEF	120
II.4.3	DÉPOT D'UN ASR	120
II.4.4	PERSONNEL AU SOL / ÉQUIPAGE	120
II.4.4.1	PROCÉDURE DE MISE EN ROUTE (PERSONNEL AU SOL / ÉQUIPAGE)	120
II.4.4.2	PROCÉDURES DE REPOUSSAGE (PERSONNEL AU SOL / ÉQUIPAGE)	121
II.4.5	AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)	121
<b>TITRE III. TITRE III MANUEL DE PHRASÉOLOGIE SPÉCIFIQUE CAM</b>		<b>123</b>
<b>III.1</b>	<b>GÉNÉRALITES</b>	<b>123</b>
III.1.1	OBJECTIF DU MANUEL	123
III.1.2	CLÉS DE LECTURE- PHRACAM.100 -	123
<b>III.2</b>	<b>CONTROLE D'APPROCHE</b>	<b>123</b>

III.2.1	DESCENTE AUTONOME	123
III.2.2	APPROCHE AU RADAR DE SURVEILLANCE POUR DÉPART BASSE ALTITUDE	124
III.2.3	APPROCHE RADAR DE PRÉCISION (PAR)	125
III.2.4	APPROCHE AU RADAR DE SURVEILLANCE (SRA)	129
III.2.5	DESCENTE POUR APPROCHE DE PRÉCISION – PROCÉDURE POUR L’AVIATION LÉGÈRE DE L’ARMÉE DE TERRE	132
III.2.6	APPROCHE RADAR DE PRÉCISION (PAR) – PROCÉDURE POUR L’AVIATION LÉGÈRE DE L’ARMÉE DE TERRE	133
III.2.7	PERCÉE POINT "OSCAR" – PROCÉDURE MARINE NATIONALE	133
III.2.8	APPROCHE RADAR DE PRÉCISION (PAR) – FINAL CARRIER CONTROL APPROACH (CCA)	134
III.2.9	PROCÉDURE SIMPLIFIÉE DE DESCRIPTION DES INTENTIONS ET DE CHANGEMENTS DE RÉGIME DE VOL - MARINE NATIONALE	135
<b>III.3</b>	<b>ACTIVITÉS PARTICULIÈRES</b>	<b>136</b>
III.3.1	CHANGEMENT DE RÉGIME DE VOL EN CAM	136
III.3.2	CHANGEMENT DE MÉTHODE DE CONTRÔLE	137
III.3.3	DÉPART CAM VICTOR [SPÉCIALE]	137
III.3.4	PROCÉDURE MARSAS	138
III.3.5	ÉVITEMENT DE ZONES	139
III.3.6	TRANSIT	139
III.3.7	MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE	141
III.3.7.1	DÉCOLLAGE SUR ALERTE	141
III.3.7.2	CHANGEMENT DE MISSION EN VOL	142
III.3.7.3	MESURES DE RENSEIGNEMENT / INVESTIGATION	142
III.3.7.4	MESURES D’INTERROGATION	143
III.3.7.5	MESURES DE CONTRAINTE	144
III.3.7.6	TIR DE DESTRUCTION / ENGAGEMENT	145
III.3.7.7	HALTE AU FEU	146
III.3.7.8	PROCÉDURE DISCRÈTE	146
III.3.7.9	ENTRAÎNEMENT MASA / FIN DE MASA RÉELLE	146
III.3.7.10	INTERCEPTION	146
III.3.8	ASSISTANCE EN VOL	147
III.3.9	RAVITAILLEMENT EN VOL	147
III.3.9.1	CONTRÔLE DU RAVITAILLEUR	147
III.3.9.2	PROCÉDURE DE RAVITAILLEMENT	147
III.3.9.3	SORTIE D’AXE DE RAVITAILLEMENT	148
III.3.10	VOL SUPERSONIQUE	148
III.3.12	PROCÉDURE DE TIR	149
III.3.12.1	TIR AIR - SOL	149
III.3.12.2	TIR AIR - AIR	149
III.3.13	RTBA	151
III.3.14	VOLTIGE	151
III.3.15	HAUT - BAS - HAUT	151
III.3.16	ARRIVÉE DRONE MALE (ou HALE) – PROCÉDURE ARMÉE DE L’AIR ET DE L’ESPACE	153
<b>III.4</b>	<b>PANNES</b>	<b>155</b>
III.4.1	ASSISTANCE	155
III.4.2	OXYGÈNE	155
III.4.3	GESTION CARBURANT	155
III.4.4	PANNE MOTEUR	155
III.4.5	PANNE CONSERVATEUR DE CAP	156
III.4.6	PANNE RMI (OU ALTERNAV) – PROCÉDURE POUR L’AVIATION LÉGÈRE DE L’ARMÉE DE TERRE	156
III.4.7	EJECTION	157
III.4.8	PANNE RADIO	157
III.4.9	PANNE RADAR	158
III.4.10	PANNE DE LIAISON DE DONNÉES MALE / HALE	160

<b>TITRE IV. TITRE IV LEXIQUE</b>	<b>161</b>
<b>IV.1 LEXIQUE ANGLAIS - FRANCAIS</b>	<b>161</b>
<b>IV.2 LEXIQUE FRANCAIS - ANGLAIS</b>	<b>179</b>

**APPROBATION DU DOCUMENT**

	Nom et qualité	Visa
Rédacteur	CC THETIOT DIRCAM/SDR/DR	
Vérificateur	CF SCHEPENS DIRCAM/SDR/DR	
Vérificateur	COL TARDY Sous-directeur réglementation DIRCAM	
Approbateur	GBA THIEBAUT Directeur de la Circulation Aérienne Militaire	

## DIFFUSION DU DOCUMENT

Dans un souci d'économie, de préservation de l'environnement et de réactivité, le présent document n'est distribué que sous forme électronique sur :

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



*INTENTIONNELLEMENT BLANC*

## PRÉAMBULE

La présente instruction a pour but de définir les procédures de communication vocale applicables par les usagers de la circulation aérienne militaire en temps de paix.

Cette instruction s'appuie, reprend tout **ou partie ou complète** pour les besoins spécifiques des usagers des services de la circulation aérienne militaire et des organismes prestataires de la navigation aérienne de la défense les documents mentionnés en références.

Ces procédures sont conformes chaque fois que possible aux dispositions du Volume II de l'Annexe 10 OACI.

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

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

Les procédures de radiotéléphonie à caractère tactique et spécifiques aux missions d'entraînement de défense aérienne ou des vols d'essais et de réception ne sont pas mentionnées dans cette instruction. Elles font l'objet de documents particuliers propres aux autorités organiques concernées.

*INTENTIONNELLEMENT BLANC*

## TEXTES DE RÉFÉRENCE

- Annexe 10 OACI, Volume II ;
- DOC 4444 « Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien » ;
- DOC 9432 : manuel de radiotéléphonie ;
- Arrêté du 20 juillet 2016 fixant les règles et services de la CAM et son annexe (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 et son annexe (PCAM) ;
- AATCP-2 NATO Radiotelephony Phraseology (RTF) ;
- Règlement d'exécution européen n° 923/2012 modifié dit « SERA » et ses suppléments nationaux (Pt. 14) ;
- STANAG :
  - n° 3817 « Phraséologie standard de radiotéléphonie à utiliser pour le contrôle de la circulation aérienne » ;
  - n° 7012 « Procédures radiotéléphoniques minimales au départ d'un aérodrome ».

*INTENTIONNELLEMENT BLANC*

## TITRE I NORMES DE PHRASÉOLOGIE DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Les dispositions relatives à ce titre sont conformes au règlement « SERA » amendé des suppléments nationaux objets de l'arrêté du 11 décembre 2014.

*Des modalités d'exploitation particulières de la phraséologie applicable par les usagers de l'aviation d'État apparaissent en italique dans le texte du présent titre. Celles-ci ne figurent pas dans la partie 14 du règlement précité. Il s'agit de spécificités CAM ou de bonnes pratiques, jugées favorables au maintien d'un niveau de sécurité satisfaisant, que la présente instruction précise.*

### I.1 GÉNÉRALITÉS - PHRACAM.001 -

*La phraséologie relative aux services de la circulation aérienne militaire (CAM) décrite au présent chapitre est applicable par les organismes prestataires de services de la circulation aérienne et les usagers de l'espace aérien pour les besoins de la circulation aérienne militaire.*

Cette phraséologie est qualifiée de « normalisée » lorsqu'elle est utilisée dans toutes les situations pour lesquelles elle est spécifiée. Le recours au langage clair (*plain language*) ne s'emploie que lorsque la phraséologie normalisée ne convient pas à la transmission voulue.

#### I.1.1 MISE EN ŒUVRE

*La phraséologie normalisée à utiliser s'appuie sur des expressions conventionnelles décrites dans le présent document.*

*Elle a pour objectif de proposer au personnel concerné, par des exemples, une phraséologie de référence correspondant aux situations les plus courantes. Cette phraséologie pourra être adaptée si les circonstances l'exigent, car il est impossible de donner des exemples portant sur toutes les situations concevables.*

#### I.1.2 RESPECT DES PROCÉDURES

##### a) Expressions conventionnelles

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

##### b) Formation ou patrouille

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

##### c) Communications inter-équipages

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

**d) Réciprocité des moyens de communication**

*Lorsqu'un contrôleur ou un membre d'équipage communique par voix, la réponse doit se faire par voix. Lorsqu'un contrôleur ou un membre d'équipage communique par liaison de données, la réponse doit se faire par liaison de données, cependant, un collationnement vocal des messages CPDLC peut être demandé.*

**e) 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 équipage 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 équipage ne peut quitter l'écoute qu'après en avoir informé le contrôleur.*

**I.1.3 CATÉGORIES DE MESSAGES ET ORDRE DE PRIORITÉ DE TRANSMISSION****a) Tableau de catégorisation et d'ordre de priorité**

Les catégories de messages acheminés par le service mobile aéronautique et l'ordre de priorité dans l'établissement des communications et dans la transmission des messages doivent être conformes au tableau suivant :

<b>Catégorie de message et ordre de priorité</b>	<b>Signal radiotéléphonique</b>
1. Appels de détresse, messages de détresse et trafic de détresse	<b>MAYDAY</b>
2. Messages d'urgence, y compris les messages précédés du signal des transports sanitaires	<b>PAN PAN ou PAN PAN MEDICAL</b>
3. Messages concernant la radiogoniométrie	--
4. Messages intéressant la sécurité des vols	--
5. Messages météorologiques	--
6. Messages intéressant la régularité des vols	--
7. Messages entre exploitants d'aéronefs et pilotes	--

**b) Messages et trafic de détresse**

Les messages de détresse et le trafic de détresse sont acheminés conformément aux dispositions du point PHRACAM.095.

**c) Messages et trafic d'urgence**

Les messages d'urgence et le trafic d'urgence, y compris les messages précédés du signal des transports sanitaires, sont acheminés conformément aux dispositions du point PHRACAM.095.

**I.1.4 MESSAGES INTÉRESSANT LA SÉCURITÉ DES VOLS - PHRACAM.010 -**

Les messages intéressant la sécurité des vols sont les suivants :

**a) Messages de mouvement et de contrôle ;**

*Il s'agit de messages :*

- 1) *ATC/ATS de clairance ;*
- 2) *de régulation de trafic ;*
- 3) *de compte-rendu de position ;*
- 4) *relatifs à la mission en cours.*

**b) Messages d'information de vol ;**

*Il s'agit de messages relatifs à la fourniture du service d'information de vol.*

**c) Messages provenant d'un exploitant d'aéronefs ou d'un aéronef**

Il s'agit de messages présentant un intérêt immédiat pour un aéronef en vol.

**d) Avis météorologique**

Il s'agit de messages présentant un intérêt immédiat pour un aéronef en vol ou sur le point de prendre le départ (messages à transmettre individuellement ou à radiodiffuser).

**e) Autres messages**

Il s'agit de messages concernant un aéronef en vol ou sur le point de prendre le départ.

**f) Messages de notification d'événement ATM**

*Il s'agit d'un message informant d'un évènement aéronautique en vol ayant compromis ou pu compromettre la sécurité d'un aéronef (Airprox-ASR). Si les circonstances le permettent, le pilote doit le notifier par radio immédiatement. Toutefois, cette notification immédiate en vol n'est pas obligatoire et peut être remplacée par une communication téléphonique dès que possible après le vol.*

## I.2 PRINCIPES DE COMMUNICATIONS

### I.2.1 LANGUE A UTILISER DANS LES COMMUNICATIONS AIR-SOL - PHRACAM.015 –

#### a) Communications radiotéléphoniques air-sol

Les communications radiotéléphoniques air-sol se font en anglais ou dans la langue habituellement utilisée par la station au sol.

Dans les espaces aériens exploités par l'administration française, la langue habituellement utilisée par la station au sol est le français.

#### b) Stations au sol

*Toutes les stations au sol relevant d'organismes « défense » doivent être en mesure d'employer l'anglais sur demande de tout aéronef ou si l'exécution de la mission le requiert. L'utilisation générale de la langue anglaise est recommandée dès lors que des communications air-sol sont conduites en anglais, de manière à éviter les incursions d'aéronefs sur une piste occupée ou d'autres risques pour la sécurité.*

#### c) Passage en langue française

*Le passage en langue française est autorisé sur demande de l'équipage ou lorsque la sécurité des vols est engagée.*

#### d) Informations aéronautiques

Les langues employées par une station au sol sont indiquées dans les publications d'information aéronautique et dans toute autre information aéronautique publiée relative à ces installations.

### I.2.2 ÉPELLATION EN RADIOTÉLÉPHONIE - PHRACAM.020

Lorsque des noms propres, des abréviations de service et des mots difficiles sont épelés en radiotéléphonie, le code d'épellation figurant dans le tableau ci-après est employé :

LETTRE	MOT	Figuration approximative de la prononciation (représentation des sons dans l'alphabet latin)
A	<b>Alfa</b>	<u>AL</u> FAH
B	<b>Bravo</b>	<u>BRA</u> VO
C	<b>Charlie</b>	<u>CHAR</u> LI
D	<b>Delta</b>	<u>DÉL</u> TAH
E	<b>Echo</b>	<u>ÈK</u> O
F	<b>Foxtrot</b>	<u>FOX</u> TROTT
G	<b>Golf</b>	GOLF
H	<b>Hotel</b>	HO <u>TÈLL</u>
I	<b>India</b>	<u>IN</u> DI AH
J	<b>Juliet</b>	<u>DJOU</u> LI <u>ÈTT</u>
K	<b>Kilo</b>	<u>KI</u> LO
L	<b>Lima</b>	<u>LI</u> MAH
M	<b>Mike</b>	<u>MAÏK</u>

N	<b>November</b>	NO <u>VÈ</u> MM BER
O	<b>Oscar</b>	<u>OSS</u> KAR
P	<b>Papa</b>	PAH <u>PAH</u>
Q	<b>Quebec</b>	KÉ <u>BÈ</u> K
R	<b>Roméo</b>	<u>RO</u> MI O
S	<b>Sierra</b>	SEE ÈR <u>RÉ</u>
T	<b>Tango</b>	<u>TANG</u> GO
U	<b>Uniform</b>	<u>YOU</u> NI FORM <u>OU</u> NI FORM
V	<b>Victor</b>	<u>VIK</u> TAR
W	<b>Whiskey</b>	<u>OUISS</u> KI
X	<b>X-ray</b>	ÈKSS <u>RÉ</u>
Y	<b>Yankee</b>	<u>YANG</u> KI
Z	<b>Zulu</b>	<u>ZOU</u> LOU

*Dans la figuration approximative de la prononciation, les syllabes à accentuer sont soulignées*

### I.2.3 ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS - PHRACAM.021 -

A B C se prononce Alfa Bravo Charlie.

A\_B\_C se prononce A B C.

<b>ACRONYME</b>	<b>ÉNONCIATION FRANÇAISE</b>	<b>ÉNONCIATION ANGLAISE</b>
<b>ACAS</b>	A_CAS	A_CAS
<b>ACC</b>	A_C_C	A_C_C
<b>AFIS</b>	A_FIS	A_FIS
<b>APP</b>	<i>Approche</i>	<i>Approach</i>
<b>ATFM</b>	A_T_F_M	A_T_F_M
<b>ATIS</b>	A_TIS	A_TIS
<b>ATS</b>	A_T_S	A_T_S
<b>AWY</b>	<i>Prononciation anglaise</i>	<i>AIRWAY</i>
<b>BKN</b>	<i>Prononciation anglaise</i>	<i>BROKEN</i>
<b>CAVOK</b>	CAV_O_Kay	CAV_O_Kay
<b>Cb</b>	<i>Ci Bi / Cumulonimbus</i>	C_B
<b>CBA</b>	C_B_A	C_B_A
<b>CDC</b>	C_D_C	C_R_C
<b>CDO</b>	C_D_O	C_D_O
<b>CMCC</b>	C_M_C_C	M_C_C_C
<b>CRNA</b>	C_R_N_A	(A_C_C)
<b>CTOT</b>	C_TOT/C_T_O_T	C_TOT/C_T_O_T
<b>CTR</b>	C_T_R	C_T_R
<b>CPDLC</b>	C_P_D_L_C	C_P_D_L_C
<b>DME</b>	D_M_E	D_M_E

<b>ELT</b>	<i>Prononciation anglaise</i>	<i>E_L_T</i>
<b>FEW</b>	<i>Prononciation anglaise</i>	<i>FEW</i>
<b>FIR</b>	<i>FIR</i>	
<b>GNSS</b>	<i>G_N_S_S</i>	<i>G_N_S_S</i>
<b>HAP</b>	<i>H_A_P</i>	<i>EXPECTED APPROACH TIME</i>
<b>HF</b>	<i>H_F</i>	<i>H_F</i>
<b>HPMA</b>	<i>H_P_M_A</i>	<i>H_P_M_A</i>
<b>IFR</b>	<i>I_F_R</i>	<i>I_F_R</i>
<b>ILS</b>	<i>I_L_S</i>	<i>I_L_S</i>
<b>IMC</b>	<i>I_M_C</i>	<i>I_M_C</i>
<b>INS GNSS</b>	<i>I_N_S_G_N_S_S</i>	<i>I_N_S_G_N_S_S</i>
<b>LNAV</b>	<i>L_NAV</i>	<i>L_NAV</i>
<b>LVP</b>	<i>L_V_P</i>	<i>L_V_P</i>
<b>MSAW</b>	<i>Prononciation anglaise</i>	<i>M SAW</i>
<b>NDB</b>	<i>N_D_B</i>	<i>N_D_B</i>
<b>NM</b>	<i>Nautiques</i>	<i>(Nautical) Miles</i>
<b>NOTAM</b>	<i>NOTAM</i>	<i>NOTAM</i>
<b>OVC</b>	<i>Prononciation anglaise</i>	<i>OVERCAST</i>
<b>PAR</b>	<i>P_A_R</i>	<i>P_A_R</i>
<b>POB</b>	<i>P_O_B</i>	<i>P_O_B</i>
<b>QFE</b>	<i>Q_F_E</i>	<i>Q_F_E</i>
<b>QFU</b>	<i>Q_F_U</i>	<i>Q_F_U</i>
<b>QNH</b>	<i>Q_N_H</i>	<i>Q_N_H</i>
<b>RVR</b>	<i>R_V_R</i>	<i>R_V_R</i>
<b>RVSM</b>	<i>R_V_S_M</i>	<i>R_V_S_M</i>
<b>SAR</b>	<i>SAR</i>	<i>SAR</i>
<b>SBAS</b>	<i>S_BAS</i>	<i>S_BAS</i>
<b>SCT</b>	<i>Prononciation anglaise</i>	<i>SCATTERED</i>
<b>SIV</b>	<i>S_I_V</i>	
<b>SKC</b>	<i>Prononciation anglaise</i>	<i>SKY CLEAR</i>
<b>SNOWTAM</b>	<i>Prononciation anglaise</i>	<i>SNOWTAM</i>
<b>SSR</b>	<i>S_S_R</i>	<i>S_S_R</i>
<b>TACAN</b>	<i>TACAN</i>	<i>TACAN</i>
<b>TCAS</b>	<i>Prononciation anglaise</i>	<i>T_CAS</i>
<b>TMA</b>	<i>T_M_A</i>	<i>T_M_A</i>
<b>TSA</b>	<i>T_S_A</i>	<i>T_S_A</i>

<i>TWR</i>	<i>TOUR</i>	<i>TOWER</i>
<i>UHF</i>	<i>U_H_F</i>	<i>U_H_F</i>
<i>UIR</i>	<i>U_I_R</i>	<i>U_I_R</i>
<i>UIC</i>	<i>U_I_C</i>	<i>U_I_C</i>
<i>UTC</i>	<i>U_T_C</i>	<i>U_T_C</i>
<i>VFR</i>	<i>V_F_R</i>	<i>V_F_R</i>
<i>VHF</i>	<i>V_H_F</i>	<i>V_H_F</i>
<i>VMC</i>	<i>V_M_C</i>	<i>V_M_C</i>
<i>VNAV</i>	<i>V_NAV</i>	<i>V_NAV</i>
<i>VOR</i>	<i>VOR / V_O_R</i>	<i>V_O_R</i>
<i>VPT</i>	<i>V_P_T</i>	<i>V_P_T</i>
<i>Z</i>	<i>ZULU</i>	<i>ZULU</i>

#### **I.2.4 PRINCIPES RÉGISSANT L'IDENTIFICATION DES ROUTES ATS A L'EXCEPTION DES ITINÉRAIRES NORMALISÉS DE DÉPART ET D'ARRIVÉE - PHRACAM.025 -**

*Voir détails SERA14025.*

#### **I.2.5 POINTS SIGNIFICATIFS - PHRACAM.026. -**

En principe, le nom en langage clair, dans le cas des points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation, ou le "nom indicatif codé" unique de cinq lettres prononçables, dans le cas des points significatifs qui ne sont pas identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation, est utilisé pour désigner le point significatif dans les communications en phonie. Si le nom en langage clair de l'emplacement d'une aide de radionavigation n'est pas utilisé, il est remplacé par l'indicatif codé qui, dans les communications en phonie, est énoncé conformément à l'alphabet d'épellation.

Exemples :

- " MTL " se dit : « MONTELIMAR »,
- « B L M » se dit : « BRAVO LIMA MIKE » (il s'agit ici d'un VOR / DME auquel un nom en langage clair n'a pas été attribué.

#### **I.2.6 UTILISATION D'INDICATIFS POUR DES ITINÉRAIRES NORMALISÉS DE DÉPART ET D'ARRIVÉE AUX INSTRUMENTS - PHRACAM.030 -**

L'indicatif en langage clair des itinéraires normalisés de départ ou d'arrivée aux instruments est utilisé dans les communications en phonie.

Les mots "départ", "arrivée" et "à vue" sont considérés comme faisant partie intégrante de l'indicatif en langage clair.

#### **I.2.7 TRANSMISSION DES NOMBRES EN RADIOTÉLÉPHONIE - PHRACAM.035 -**

##### **a) Cas général**

Tous les nombres utilisés pour la transmission de l'indicatif d'appel d'un aéronef, d'un cap, d'une piste, de la direction et de la vitesse du vent sont transmis en énonçant

chacun des chiffres qui le compose sauf pour les multiples de cent, de mille et pour le code horaire. Toutefois, pour les transpondeurs, les caps et calages altimétriques, les multiples de 100 doivent être énoncés.

En langue française, un nombre peut cependant être transmis comme on l'énonce dans la vie courante ou dans une suite de nombres (FRA.14035 en dérogation du SERA.14035). Si la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante et/ou en cas d'ambiguïté, la règle générale s'applique.

Les exemples suivants illustrent l'application de transmission de différentes catégories de nombres.

<b>Indicatif d'aéronef / Aircraft call signs</b>	<b>Énonciation</b>	<b>Transmitted as</b>
LASCAR 12	Las-car <b>douze</b>	Las-car <b>one two</b>
COTTON 28	Cotton <b>vingt huit</b>	Cotton <b>two eight</b>

<b>Cap absolu / Absolute heading</b>	<b>Énonciation</b>	<b>Transmitted as</b>
Cap 100 degrés	Cap <b>cent</b> ou Cap <b>unité zéro zéro</b>	Heading <b>one zero zero</b>
Cap 080 degrés	Cap <b>zéro quatre-vingts</b> ou Cap <b>zéro huit zéro</b>	heading <b>zero eight zero</b>
Cap 160 degrés	Cap <b>cent soixante</b> ou Cap <b>unité six zéro</b>	heading <b>one six zero</b>

<b>Cap relatif / Relative heading</b>	<b>Énonciation</b>	<b>Transmitted as</b>
Tournez à droite 15 degrés	Tournez à droite <b>quinze degrés</b> ou Tournez à droite <b>unité cinq degrés</b>	Turn right <b>one five degrees</b>
Tournez à gauche 10 degrés	Tournez à gauche <b>dix degrés</b> ou Tournez à <b>gauche unité zéro degrés</b>	Turn left <b>one zero degrees</b>

<b>Code horaire</b>	<b>Énonciation</b>	<b>Transmitted as</b>
Trafic 11 heures	Trafic <b>onze heures</b>	Traffic <b>eleven o'clock</b>

<b>Piste / Runway</b>	<b>Énonciation</b>	<b>Transmitted as</b>
27	Piste <b>vingt sept</b>	Runway <b>two seven</b>
30	Piste <b>trente</b>	Runway <b>three zero</b>

<b>Vitesse et direction du vent Wind direction and speed</b>	<b>Énonciation</b>	<b>Transmitted as</b>
200 degrés 70 noeuds	Vent <b>deux cents degrés soixante dix noeuds</b> ou Vent <b>deux zéro zéro degrés sept zéro noeuds</b>	Wind <b>two zero zero degrees seven zero knots</b>

160 degrés 18 noeuds rafales à 30 noeuds	vent <b>cent soixante</b> degrés <b>dix huit</b> noeuds rafales à <b>trente</b> noeuds ou Vent <b>unité six zéro</b> degrés <b>unité huit</b> noeuds rafales à <b>trois zéro</b> noeuds	Wind <b>one six zero</b> degrees <b>one eight</b> knots gusting <b>three zero</b> knots
--	---	---

### Niveaux de vol

Les niveaux de vols sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément, sauf dans le cas des niveaux de vol exprimés en centaines entières.

Niveau de vol / Flight level	Énonciation	Transmitted as
FL 180	Niveau de vol <b>unité huit zéro</b>	Flight level <b>one eight zero</b>
FL 200	Niveau de vol <b>deux cents</b>	Flight level <b>two hundred</b>

### Calage altimétrique

Le calage altimétrique est transmis en énonçant chaque chiffre séparément, sauf dans le cas d'un calage à 1 000 hPa, qui est transmis sous la forme "MILLE" ("ONE THOUSAND").

Calage altimétrique / Altimeter setting	Énonciation	Transmitted as
1009 hPa	QNH <b>mille neuf</b> ou QNH <b>unité zéro zéro neuf</b>	QNH <b>one zero zero nine</b>
1000 hPa	QNH <b>mille</b>	QNH <b>one thousand</b>
993 hPa	QNH <b>neuf cent quatre vingt treize</b> ou QNH <b>neuf neuf trois</b>	QNH <b>nine nine three</b>

### b) Codes transpondeur

Tous les nombres utilisés pour la transmission des codes de transpondeur sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément, sauf lorsque les codes de transpondeur contiennent uniquement des multiples entiers de mille, auquel cas l'information est transmise en énonçant chaque chiffre du nombre de milliers, le dernier étant suivi du mot « MILLE » (« THOUSAND »).

Code transpondeur / Transponder code	Énonciation	Transmitted as
3254	Transpondeur trois <b>deux cinq quatre</b>	Squawk <b>three two five four</b>
2400	Transpondeur <b>deux quatre zéro zéro</b>	Squawk <b>two four zero zero</b>
1000	Transpondeur <b>mille</b>	Squawk <b>one thousand</b>
2000	Transpondeur <b>deux mille</b>	Squawk <b>two thousand</b>

### c) Nombres de multiples entiers de cent ou de mille

Tous les nombres utilisés pour la transmission d'autres informations que celles décrites au point a) 1) sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément, sauf les nombres contenant des multiples entiers de cent et des multiples entiers de mille qui sont transmis en énonçant chaque chiffre du nombre de centaines ou de

milliers, le dernier étant suivi, selon le cas, du mot « CENT » (« HUNDRED ») ou « MILLE » (« THOUSAND »). Dans le cas des combinaisons de milliers et de multiples entiers de cent, chaque chiffre du nombre de milliers est énoncé, le dernier étant suivi du mot « MILLE » (« THOUSAND »), puis le nombre de centaines est énoncé et suivi du mot « CENT » (« HUNDRED »).

Les exemples suivants illustrent l'application de transmission de ces catégories de nombres :

Altitude / Altitude	Énonciation	Transmitted as
800	Huit cents	Eight hundred
3 400	Trois mille quatre cents	Three thousand four hundred
12 000	Douze mille ou Unité deux mille	One two thousand

Hauteur des nuages / Cloud height	Énonciation	Transmitted as
2 200	Deux mille deux cents	Two thousand two hundred
4 300	Quatre mille trois cents	Four thousand three hundred

Visibilité / Visibility	Énonciation	Transmitted as
1 000	Visibilité mille	Visibility one thousand
700	Visibilité sept cents	Visibility seven hundred

Portée visuelle de piste / Runway visual range	Énonciation	Transmitted as
600	RVR six cents	RVR six hundred
1 700	RVR mille sept cents	RVR one thousand seven hundred

#### d) Nombres multiples entiers de mille et/ou de cent

Dans les cas où il est nécessaire de spécifier le nombre transmis comme étant un multiple entier de mille et/ou de cent, le nombre est transmis en énonçant chaque chiffre séparément.

#### e) Information de gisement horaire

Lorsque des informations sont fournies concernant le gisement exprimé en heures par rapport à un objet ou à un autre mobile, elles le sont en énonçant les chiffres sous forme groupée, par exemple « DIX HEURES » (« TEN O'CLOCK ») ou « ONZE HEURES » (« ELEVEN O'CLOCK »).

#### f) Nombres comportant un séparateur décimal

Les nombres comportant un séparateur décimal sont transmis selon les modalités prévues au point a) 1) en faisant précéder la partie décimale du mot "DÉCIMALE" (« DECIMAL »).

Nombre / Number	Énonciation	Transmitted as
100.3	Unité zéro zéro décimale trois	One zero zero decimal three

38 143.9	Trois huit unité quatre trois décimale neuf	Three eight one four three decimal nine
----------	--	--

### g) Transmission des nombres pour les fréquences des canaux en radiotéléphonie

L'ensemble des six chiffres de l'identifiant numérique sont utilisés pour identifier le canal de transmission dans les communications radiotéléphoniques à très haute fréquence (VHF), sauf si le cinquième et le sixième chiffre sont des zéros, auquel cas seuls les quatre premiers chiffres sont utilisés.

Canal / Channel	Énonciation	Transmitted as
118.000	Cent dix huit décimale zéro ou Unité unité huit décimale zéro	One one eight decimal zero
118.005	Cent dix huit décimale zéro zéro cinq ou Unité unité huit décimale zéro zéro cinq	One one eight decimal zero zero five
118.010	Cent dix huit décimale zéro dix ou Unité unité huit décimale zéro unité zéro	One one eight decimal zero one zero
118.025	Cent dix huit décimale zéro vingt cinq ou Unité unité huit décimale zéro deux cinq	One one eight decimal zero two five
318.050	Trois cent dix huit décimale zéro cinquante ou Trois unité huit décimale zéro cinq zéro	Three one eight decimal zero five zero
318.100	Trois cent dix huit décimale cent ou Trois unité huit décimale unité	Three one eight decimal one

Il faut être prudent dans l'indication des canaux d'émission pour les communications radiotéléphoniques VHF/UHF lorsque les six chiffres du désignateur numérique sont utilisés dans un espace aérien où les canaux de communication sont espacés de 25 kHz, car dans les installations embarquées employant un espacement de 25 kHz ou plus, il n'est possible de sélectionner que les cinq premiers chiffres du désignateur numérique sur le panneau de commande des équipements de radiocommunication

### I.2.8 PRONONCIATION DES NOMBRES EN RADIOTÉLÉPHONIE

La prononciation des chiffres et/ou nombre transmis s'effectue conformément au tableau suivant :

CHIFFRE OU NOMBRE	PRONONCIATION (ANGLAIS/FRANÇAIS)
0	ZIRO / ZÉRO
1	OUANN / UNITÉ

2	TOU / DEUX
3	TRI / TROIS
4	FO-eur / QUATRE
5	FA-ÏF / CINQ
6	SIKS / SIX
7	SÈV'n / SEPT
8	EÏT / HUIT
9	NAÏ-neu / NEUF
10	TÈEN / DIX
11	ILÈV'n / ONZE
12	TOUÈLVE / DOUZE
Décimal	DÈ-SI-MAL / DÉCIMALE
100	HUN-dred / CENT
1000	TAOU-ZEND / MILLE

### 1.2.9 TECHNIQUE DE TRANSMISSION - PHRACAM.045 -

a) **Les transmissions sont effectuées avec concision** et en utilisant un ton de conversation normal. Il convient également de :

- *vérifier et respecter la portée opérationnelle de la fréquence à contacter ;*
- *avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre pour éviter toute interférence avec une autre station ;*
- *prononcer chaque mot clairement et distinctement ;*
- *maintenir une cadence régulière et adaptée au contexte, et si besoin réduire la cadence d'élocution ;*
- *maintenir le ton et la voix à un niveau constant.*

*Sauf indication contraire, chaque message commence par « indicatif de l'appelé, indicatif de l'appelant ».*

*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.*

b) *Temps utilisés*

*Le contrôleur utilise*

- *en français et en anglais, l'impératif présent pour des instructions, le futur pouvant être utilisé dans certains cas,*
- *En anglais, le présent progressif abrégé (forme en «ing») pour les informations.*

*L'équipage utilise :*

- *en français le présent de l'indicatif, à la première personne du singulier ou du pluriel (pour une patrouille), pour collationner ou pour un compte-rendu,*
- *en anglais, le présent simple pour une requête, le présent progressif abrégé (forme en «ing») pour collationner ou pour un compte-rendu, ou le futur dans certains cas,*
- *en français et en anglais, l'impératif présent pour une instruction à un équipier.*

*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).*

- c) **Les mots et expressions conventionnelles** suivants sont à utiliser selon les situations dans les communications radiotéléphoniques, et ont la signification qui leur est donnée dans le tableau suivant :

FRANÇAIS	ANGLAIS	SIGNIFICATION
ACCUSEZ RÉCEPTION	ACKNOWLEDGE	Faites-moi savoir si vous avez reçu et compris ce message.
	AFFIRM	Affirmatif ou Oui.
ANNULEZ	CANCEL	Annulez l'autorisation transmise précédemment.
APPROUVÉ	APPROVED	Permission accordée pour la mesure proposée.
ATTENDEZ	STAND BY	« Attendez que je vous rappelle » Normalement, le demandeur rappellera si l'attente est longue. L'expression « ATTENDEZ » n'est ni une approbation, ni un refus
AUTORISÉ	CLEARED	« 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.
	BREAK	<i>Indique une séparation entre deux parties du message. (Est à utiliser lorsqu'il n'y a pas de séparation distincte entre le texte et les autres parties du message)</i>
	BREAK BREAK	Séparation entre messages transmis à différents aéronefs dans un environnement très encombré et n'appelant pas d'A/R.
CHAQUE MOT DEUX FOIS	WORDS TWICE	a) À titre de demande: « La communication est difficile, veuillez formuler chaque mot ou groupe de mots deux fois » b) À titre indicatif: « La communication étant difficile, chaque mot ou groupe de mots dans ce message sera formulé deux fois »

COLLATIONNEZ	READ BACK	Répétez-moi tout ce message, ou la partie spécifiée, exactement comme vous l'avez reçu.
COMMENT RECEVEZ-VOUS ?	HOW DO YOU READ ?	Quelle est la lisibilité de ma transmission ?
CONFIRMEZ	CONFIRM	Je demande une confirmation de (l'autorisation, l'instruction, la mesure, l'information).
CONTACTEZ	CONTACT	Entrez en communication avec...
CORRECT		« Vrai » ou « Exact ».
CORRECTION		Une erreur a été commise dans cette transmission (ou le message indiqué). Le texte correct est...
TRAVERSEZ	CROSS	Pour une piste, un taxiway, un trafic
DEMANDE/DEMANDONS	REQUEST	« Je vous demande... » / « Nous vous demandons... » (demande visant à obtenir une information ou une autorisation)
IGNOREZ	DISREGARD	Ne tenez pas compte de ce message / Considérez que ce message n'a pas été envoyé
IMPOSSIBLE	UNABLE TO	Je ne peux pas approuver votre demande ou me conformer à votre instruction ou autorisation. L'expression « IMPOSSIBLE » est normalement suivie d'une raison
INDIQUEZ	REPORT	Donnez-moi l'information suivante...
ETES-VOUS PRET ?	ARE YOU READY ?	Je demande si le pilote est prêt pour exécuter une manœuvre
EN FONCTION	ACCORDINGLY	Pour ajouter une condition à une instruction
J'ECOUTE	PASS YOUR MESSAGE	
JE REPETE	I SAY AGAIN	Je répète pour être plus clair ou pour insister.
MAINTENEZ	MAINTAIN	« Continuez selon la ou les conditions spécifiées » / sens littéral. Par exemple « Restez en VFR ».

NEGATIF	NEGATIVE	« Non » ou « autorisation refusée » ou « cela n'est pas exact » ou « impossible de ».
PARLEZ PLUS LENTEMENT	SPEAK SLOWER	« Réduisez votre cadence d'élocution ».
PASSANT	PASSING	Pour un niveau, altitude, hauteur ou une radiale, une balise, un point significatif.
POUVEZ-VOUS ?	ADVISE ABLE TO?	« Demande préalable à une manœuvre hors procédure normale »
RAPPELEZ	REPORT	« Communiquez avec moi quand vous serez dans la situation suivante »
REAUTORISE	RE-CLEARED	« Une modification de votre clearance a été effectuée; la nouvelle clearance annule et remplace tout ou partie de la précédente »
REPETEZ	SAY AGAIN	« Répétez votre dernière transmission ou la partie spécifiée »
REPONDEZ	OVER	« Cette transmission est terminée et j'attends une réponse de votre part ». Normalement, cette expression n'est pas utilisée dans les communications VHF
ROGER		« J'ai reçu en entier votre dernière transmission » En aucun cas, cette expression ne doit être utilisée pour répondre à une question qui appelle un collationnement ou qui appelle une réponse directe positive (AFFIRM) ou négative (NEGATIF).
STABLE	STEADY	Pour un cap.

## I.2.10 INDICATIFS D'APPEL RADIOTÉLÉPHONIQUE DES AÉRONEFS - PHRACAM.050

### a) Indicateurs d'appel complets

L'indicateur d'appel radiotéléphonique d'un aéronef appartient en règle générale à l'un des types suivants:

- 1) Type a): caractères correspondant aux marques d'immatriculation de l'aéronef;
- ou
- 2) Type b): indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi des quatre derniers caractères des marques d'immatriculation de l'aéronef.
- 3) Type c): indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi de l'identification du vol ;
- 4) *Type d): code opérationnel suivi d'une couleur, d'un nombre ou de lettres ;*
- 5) *Type e): nom du constructeur ou du modèle de l'aéronef suivi des marques d'immatriculation de l'aéronef.*

### b) Indicateurs d'appel abrégé

Les indicateurs d'appel radiotéléphonique d'aéronef figurant au point a), à l'exception du type c, peuvent être abrégés dans les conditions définies à la règle PHRACAM055, point c). Les indicateurs d'appel abrégés prennent la forme suivante :

- 1) Type a) — premier caractère de l'immatriculation et au moins les deux derniers caractères de l'indicateur d'appel ;
- 2) Type b) — indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi d'au moins les deux derniers caractères de l'indicateur d'appel ;
- 3) Type c) — pas de forme abrégée.
- 4) *Type d) — couleur, lettre ou numéro de l'indicateur d'appel ;*
- 5) *Type e) — nom du constructeur ou modèle de l'aéronef suivi d'au moins les deux derniers caractères de l'immatriculation de l'aéronef.*

### Exemples d'indicateurs d'appel complets et d'indicateurs d'appel abrégés :

	Type a)	Type b)	Type c)	Type d)	Type e)
<b>Indicateur d'appel complet</b>	F-MJCD	AIRLEC FGGVG	SCANDI NAVIAN 937	LASCAR BLANC, CORIK GOLF, MARAUD 17	Airbus FGGVZ
<b>Indicateurs d'appel abrégés</b>	F-CD	AIRLEC VG	(pas de forme abrégée)	BLANC, GOLF, 17	Airbus VZ

Sauf en ce qui concerne les indicateurs téléphoniques et le type d'aéronef, chaque caractère de l'indicateur d'appel sera énoncé séparément. Le code d'épellation radiotéléphonique spécifié en PHRACAM.020 sera utilisé lorsque des lettres sont énoncées séparément. Les nombres seront énoncés conformément aux dispositions de PHRACAM.035.

**c) 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.*

**d) Indicatifs des agents d'exploitation**

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

## I.3 PROCÉDURES DE COMMUNICATION

### I.3.1 PROCÉDURES DE RADIOTÉLÉPHONIE - PHRACAM.055

#### a) Généralités

**Un aéronef ne change pas de type d'indicatif d'appel radiotéléphonique en cours de vol** sauf de façon temporaire si un organisme ATC lui en donne l'instruction pour des raisons de sécurité.

**Sauf pour des raisons de sécurité, aucun message n'est transmis à un aéronef pendant le décollage, la dernière partie de l'approche finale ou le roulage à l'atterrissage.**

**Lorsqu'un pilote effectue une remise de gaz, aucun message, autre qu'un accusé réception, ne lui est transmis pendant la première partie de l'approche interrompue, sauf pour des raisons de sécurité immédiate.**

Pour des besoins de sécurité et de compréhension, le contrôleur peut demander temporairement un changement d'indicatif en utilisant les expressions conventionnelles décrites partie II § 2.1.6.

#### b) Établissement de communications radiotéléphoniques

1) **L'indicatif d'appel radiotéléphonique complet est utilisé systématiquement lors de l'établissement de la communication.** Lors de l'établissement de la communication, l'aéronef commence son appel par la désignation de la station appelée, suivie de la désignation de la station appelante.

2) La réponse à cet appel utilise l'indicatif d'appel de la station appelante, suivi de l'indicatif d'appel de la station répondante, ce qui est considéré comme une invitation à la station appelante de poursuivre la transmission. Pour les transferts de communication au sein d'un même organisme ATS, l'indicatif d'appel de l'organisme ATS peut être omis lorsque cela est autorisé par l'autorité compétente.

3) Une communication commence par un appel et une réponse lorsque l'établissement d'un contact est souhaité; cependant, s'il est certain que la station appelée recevra l'appel, la station appelante peut transmettre le message sans attendre une réponse de la station appelée.

#### c) Communications radiotéléphoniques ultérieures

1) **Un indicatif d'appel radiotéléphonique abrégé, tel que défini à la règle PHRACAM.14050, point b), n'est utilisé qu'à partir du moment où une communication satisfaisante a été établie et à condition qu'il n'existe pas de confusion possible.** Un aéronef ne fait usage de son indicatif d'appel abrégé qu'à partir du moment où la station aéronautique s'est adressée à lui de cette manière.

2) Lors de la délivrance et du collationnement de clairances ATC, les contrôleurs et les pilotes ajoutent toujours l'indicatif d'appel de l'aéronef auquel la clairance s'applique. En dehors de ces occasions, une fois que le contact a été établi, la communication bidirectionnelle permanente peut se poursuivre sans identification ou appel supplémentaire jusqu'à ce qu'il soit mis fin au contact.

### **I.3.2 TRANSFERT DE COMMUNICATION SUR UNE FRÉQUENCE ATS - PHRACAM.060 -**

a) **L'organisme ATS compétent suggère** à un aéronef de passer d'une fréquence radio à une autre conformément à des procédures convenues. En l'absence d'un tel avis, l'aéronef avertit l'organisme ATS avant que le transfert ait lieu.

b) **Lors de l'établissement du contact initial sur une fréquence** (VHF, *UHF ou HF*), ou de l'abandon d'une fréquence, un aéronef transmet les informations exigées par le PSNA chargé d'assurer les services et agréé par l'autorité compétente.

### **I.3.3 PROCÉDURES DE CHANGEMENT DE CANAL DE COMMUNICATION VOCALE AIR-SOL - PHRACAM.065 -**

a) L'appel initial à un organisme ATS après un changement de canal de communication vocale air-sol contient les éléments suivants :

- la désignation de l'organisme ATS appelé ;
- l'indicatif d'appel et, pour les aéronefs de la catégorie de turbulence de sillage « gros porteurs », les mots « gros porteur » (« heavy ») ou « super » si l'aéronef a été identifié ainsi par l'autorité compétente ;
- le niveau actuel et le niveau autorisé, si l'aéronef ne maintient pas le niveau autorisé ;
- la vitesse, si elle est assignée par l'ATC ; et
- *les éléments supplémentaires exigés par le PSNA/D chargé d'assurer les services et agréé par l'autorité compétente.*

Les dispositions contraires imposées par le PSNA/D chargé d'assurer le service et les dispositions supplémentaires qu'il exige sont soumises à l'approbation préalable de l'autorité compétente selon le type de circulation aérienne concernée.

Elles sont portées à la connaissance des usagers de l'espace aérien par la voie de l'information aéronautique.

b) **Le pilote communique le niveau** correspondant à la centaine de pieds (30 m) la plus proche indiquée sur son altimètre.

#### **c) Appel initial à la tour de contrôle d'aérodrome.**

Pour les aéronefs bénéficiant du contrôle d'aérodrome, l'appel initial contient :

- la désignation de l'organisme ATS appelé ;
- l'indicatif d'appel et, pour les aéronefs de la catégorie de turbulence de sillage « gros porteurs », les mots « gros porteur » (« heavy ») ou « super » si l'aéronef a été identifié ainsi par l'autorité compétente ;

Pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure ou égale à 136 000 kg, les mots : « gros porteur » en langue française ou « heavy » en langue anglaise figurent immédiatement après l'indicatif d'appel de l'aéronef lors du premier contact avec la tour de contrôle d'aérodrome ou l'organisme de contrôle d'approche à l'arrivée ou au départ. Pour le cas spécifique de l'A380-800, de l'An-124 et de l'An-225, le mot « SUPER » est utilisé.

- la position; et
- *les éléments supplémentaires exigés par le PSNA/D chargé d'assurer les services et agréé par l'autorité compétente.*

**L'organisme ou le service est identifié conformément au tableau ci-dessous :**

<b>ORGANISME</b>	<b>FRANÇAIS ANGLAIS</b>
centre de contrôle régional / en route ( <i>cdc, cmcc, ccmr</i> )	<b>CONTRÔLE</b> CONTROL
contrôle d'approche ( <i>en général</i> )	<b>APPROCHE</b> APPROACH
radar (en général)	<b>RADAR</b> RADAR
contrôle d'approche arrivées / <i>recueil (fonction dédiée)</i>	<b>ARRIVÉE / RECUEIL</b> ARRIVAL
contrôle d'approche départs / <i>montées (fonction dédiée)</i>	<b>DÉPART</b> DEPARTURE
contrôle d'aérodrome	<b>TOUR</b> TOWER
<i>radar d'approche de précision</i>	<b>PRÉCISION</b> PRECISION
Station radiogoniométrique	<b>GONIO</b> HOMER
Contrôle des mouvements en surface	<b>SOL</b> GROUND
Aire de trafic / Parking	<b>TRAFFIC / PARKING</b> APRON
Opérations exploitant	<b>OPERATIONS</b> DISPATCH
<i>Centre de contrôle d'essais et réception</i>	<b>ESSAIS</b> TEST
Service d'information	<b>INFORMATION</b> INFORMATION
<i>Porte-aéronefs</i>	<b>AVIA, DEPART, RECUEIL, PLATEFORME, RADAR, FINAL</b> TOWER, DEPARTURE, MARSHAL, PLATFORM, FINAL

**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.*

### I.3.4 PROCÉDURES D'ESSAI RADIO - PHRACAM.070 -

a) La forme des émissions d'essai est la suivante :

- identification de la station appelée ;
- identification de la station appelante ;
- les mots « ESSAI RADIO » (« RADIO CHECK ») ;
- la fréquence utilisée.

b) La réponse à une émission d'essai est la suivante :

- identification de la station demandant l'essai ;
- identification de la station qui répond ;
- *les mots « JE VOUS REÇOIS » (« READING YOU ») ;*
- informations sur la lisibilité de la station demandant l'émission d'essai.

c) Lors de la réalisation des essais, l'échelle de lisibilité suivante est utilisée : Échelle de lisibilité

- 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 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 ».*

**Disposition supplémentaire :**

- i. Lorsqu'une station d'aéronef émet des signaux d'essai ou de réglage susceptibles de brouiller le travail d'une station au sol, l'accord préalable du contrôleur est obtenu. Ces émissions sont écourtées au maximum.
- ii. Lorsqu'une station au sol émet des signaux d'essai ou de réglage, ces signaux ne durent pas plus de 10 secondes. Ils sont constitués par la transmission de chiffres (un, deux, trois, etc.) suivis de l'indicatif d'appel de la station qui émet pour essai. Ces émissions sont écourtées au maximum.

### I.3.5 ECHANGE DE COMMUNICATIONS - PHRACAM.075 –

a) **Accusé de réception**

Les communications sont concises et dépourvues d'ambiguïtés, et utilisent une phraséologie normalisée dans la mesure du possible.

*Toutes les stations doivent accuser réception des messages ne nécessitant pas un collationnement.*

1. Lors de sa transmission par un aéronef, l'accusé de réception d'un message comprend l'indicatif d'appel de l'aéronef en question *suivi du mot « ROGER/ROGER » en français comme en anglais ou de l'indicatif seul.*

- i. Un pilote n'accuse pas réception d'un message qui se termine par l'expression « break break ».
  - ii. L'expression « alerte relief / terrain alert » est collationnée par le pilote. En cas de doute ou de mauvaise compréhension des éléments reçus, le pilote demande une répétition ou une confirmation de ceux-ci.
  - iii. Lorsque le système d'appel sélectif SELCAL est utilisé, le pilote répond à un appel par son indicatif d'appel suivi de l'expression « j'écoute / pass your message. »
2. Lorsqu'un accusé de réception est transmis par un organisme ATS à un aéronef, il comprend l'indicatif d'appel de l'aéronef suivi, si cela est jugé nécessaire, de l'indicatif d'appel de l'organisme ATS *suivi du mot « ROGER » en français comme en anglais ou de l'indicatif seul.*

Lorsqu'un organisme ATS accuse réception d'un message de détresse ou d'un message d'urgence, il utilise l'expression : « Mayday Roger » ou « Pan Pan Roger ».

#### **b) Fin de conversation**

La fin d'une conversation radiotéléphonique est signifiée par le fait que l'organisme ATS appelé ou l'aéronef utilise son propre indicatif d'appel.

Les échanges radiotéléphoniques entre un pilote et un contrôleur prennent également fin lorsque :

- le pilote collationne la fréquence à contacter lors d'un transfert de communication ;
- le pilote signale qu'il quitte la fréquence si le maintien des liaisons bilatérales n'est plus obligatoire.

#### **c) Collationnement**

*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.*

##### *1. Collationnement par un pilote*

*Un pilote collationne les clairances conformément aux éléments suivants :*

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

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

## 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 clearance.*

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

## 3. Collationnement par un agent d'exploitation (véhicule)

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

- *piste ;*
- *identification ;*
- *maintien avant piste ;*
- *la voie de circulation donnant accès à la piste ;*
- *traversée ;*
- *remontée.*

*Autres éléments sur demande du contrôleur.*

### d) Corrections et répétitions

1. En cas d'erreur de transmission, le mot « CORRECTION » est prononcé, le dernier groupe de mots ou expression à avoir été énoncé correctement est répété, puis la version correcte est transmise.
2. Si le meilleur moyen d'effectuer la correction est de répéter la totalité du message, l'expression « CORRECTION, JE RÉPÈTE » (« CORRECTION, I SAY AGAIN ») est utilisée avant que le message soit transmis une seconde fois.
3. Si la station appelée a un doute sur l'exactitude du message reçu, la répétition de ce message, en totalité ou en partie, est demandée.
4. Le mot « RÉPÉTEZ » (« SAY AGAIN ») est prononcé pour demander la répétition d'un message complet. Pour demander la répétition d'une partie de message, on utilise l'expression: « RÉPÉTEZ TOUT AVANT... (SAY AGAIN ALL BEFORE...) [premier mot convenablement reçu] »; ou « RÉPÉTEZ ENTRE... (SAY AGAIN...) [mot avant la partie manquante] ET... (TO...) [mot après la partie manquante] »; ou « RÉPÉTEZ TOUT APRÈS... (SAY AGAIN ALL AFTER...) [dernier mot convenablement reçu] ».
5. Certains éléments doivent être demandés, le cas échéant, tels que « REPETEZ ALTIMETRE » (« SAY AGAIN ALTIMETER »), « REPETEZ VENT » (« SAY AGAIN WIND »).

Si, lors de la vérification d'un collationnement, des éléments incorrects sont constatés, les mots « NÉGATIF JE RÉPÈTE » (« NEGATIVE I SAY AGAIN ») sont transmis après la fin du collationnement, suivis de la version correcte des éléments concernés.

### **I.3.6 VEILLE RADIO/HEURES DE SERVICE - PHRACAM.080 -**

**a) Pendant le vol, sauf pour des motifs de sécurité ou opérationnels, l'aéronef assure une veille sur les fréquences VHF et/ou UHF d'urgence 121,5 MHz et/ou 243.0 MHz quand les équipements de communications radio des aéronefs le permettent sans obérer les capacités de communication nécessaires à la bonne exécution du vol.**

**b) Les stations aéronautiques des PSNA/D assurent une écoute permanente des fréquences VHF d'urgence 121,5 MHz et UHF 243.0 MHz pendant les heures de service des organismes où elles sont installées. Lorsque deux de ces stations ou plus partagent le même site d'implantation, cette exigence est satisfaite si une seule d'entre elles assure l'écoute permanente de la fréquence 121,5 MHz ou 243.0 MHz.**

**c) Lorsqu'un aéronef ou un organisme ATS doit suspendre l'activité de veille** pour quelque raison que ce soit, il en informe si possible les autres stations concernées, en indiquant l'heure à laquelle la reprise d'activité est prévue. À la reprise de l'activité, les autres stations concernées doivent en être informées de la même manière. Lorsqu'il est nécessaire de suspendre l'activité au-delà de l'heure précisée dans l'avis initial, une heure modifiée de reprise d'activité est, si possible, transmise à ou vers l'heure indiquée initialement.

### **I.3.7 TRANSMISSION SANS ACCUSE DE RECEPTION - PHRACAM.085 -**

**a) Lorsqu'un aéronef ne parvient pas à établir le contact** sur le canal désigné, sur le canal utilisé précédemment ou sur un autre canal approprié à la route, et qu'il ne parvient pas à établir la communication avec l'organisme ATS approprié, un autre organisme ATS ou d'autres aéronefs en utilisant tous les moyens disponibles, il transmet son message deux fois sur les canaux désignés, précédé de l'expression « TRANSMISSION EN L'AIR » (« TRANSMITTING BLIND ») et inclut si nécessaire le ou les destinataires du message.

**b) Lorsqu'un aéronef n'est pas en mesure d'établir une communication** à cause d'une panne de récepteur, il transmet des comptes rendus aux heures ou aux positions prévues, sur le canal en service, en faisant précéder ses messages des mots « TRANSMISSION EN L'AIR PAR SUITE DE PANNE DE RÉCEPTEUR » (« TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE »). L'aéronef procède comme suit :

- il transmet le message voulu, suivi d'une répétition complète ;
- il signale l'heure à laquelle il compte faire la prochaine transmission ;
- il transmet en outre des indications sur les intentions du pilote commandant de bord en ce qui concerne la poursuite du vol s'il bénéficie des services de la circulation aérienne.

### **I.3.8 UTILISATION DE LA TECHNIQUE DU RELAIS DE COMMUNICATION - PHRACAM.087 -**

**a) Si un organisme ATS n'a pas réussi à établir le contact** avec un aéronef après des appels sur les fréquences sur lesquelles l'aéronef est supposé être à l'écoute, il procède comme suit:

- il demande aux autres organismes ATS de prêter assistance en appelant l'aéronef et en retransmettant les messages, si cela est nécessaire ; et
- il demande aux aéronefs qui se trouvent sur la route d'essayer d'établir la communication avec l'aéronef et de retransmettre les messages, si cela est nécessaire.

**b) Les dispositions du point a) s'appliquent également :**

- sur demande de l'organisme ATS concerné ;
- lorsqu'une communication attendue d'un aéronef n'a pas encore été reçue passé un laps de temps tel que l'on soupçonne une panne de communication.

**I.3.9 PROCÉDURES DE COMMUNICATION SPÉCIFIQUES - PHRACAM.090 -****a) Mouvements de véhicules**

Les expressions à utiliser pour les mouvements de véhicules autres que les tracteurs de remorquage sur l'aire de manoeuvre sont les mêmes que celles qui sont utilisées pour les mouvements des aéronefs, sauf en ce qui concerne les instructions de roulage. Dans ce cas, on utilise l'expression « PROCÉDEZ » (« PROCEED ») à la place de « ROULEZ » (« TAXI ») dans les communications avec les véhicules.

**b) Service consultatif de la circulation aérienne**

Le service consultatif de la circulation aérienne ne délivre pas de « clairances » mais fournit seulement des « renseignements consultatifs », et il emploie les termes « conseiller » ou « suggérer » pour proposer une ligne d'action à un aéronef.

**c) Indication de la catégorie de turbulence de sillage "gros porteur"**

1. Pour les aéronefs de la catégorie de turbulence de sillage "gros porteur", les mots « gros porteur » (« heavy ») figurent immédiatement après l'indicatif d'appel de l'aéronef lors du premier contact radiotéléphonique entre l'aéronef et l'organisme ATS.
2. Pour des aéronefs spécifiques de la catégorie de turbulence de sillage « gros porteur », déterminés par l'autorité compétente, le mot « super » figure immédiatement après l'indicatif d'appel de l'aéronef lors du premier contact radiotéléphonique entre l'aéronef et l'organisme ATS.

**d) Procédures d'écart de route pour cause météorologique**

Quand le pilote amorce la communication avec l'ATC, une réponse plus rapide peut être obtenue en spécifiant « DÉVIATION MÉTÉO DEMANDÉE » (« WEATHER DEVIATION REQUIRED ») pour indiquer qu'une priorité est demandée sur la fréquence et pour hâter la réponse de l'ATC. Si nécessaire, le pilote commence sa communication par l'appel d'urgence « PAN, PAN » (prononcé de préférence trois fois).

**e) Autorisation conditionnelle**

*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 :*

1. *Indicatif d'appel ;*
2. *Condition ;*
3. *Autorisation ;*
4. *Bref rappel de la condition.*

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

#### **f) Coordination civile-militaire tactique entre organismes de contrôle**

La phraséologie normalisée pour la coordination entre les organismes et/ou les secteurs des services de la circulation aérienne pour la gestion du trafic CAG est spécifiée au § II.2.1.18 de la présente instruction pour les cas génériques établis par l'AMC1 ATS.TR.230(b)(7) du R(UE) 2017/373. Lorsque la phraséologie normalisée ne convient pas à la transmission voulue, les interlocuteurs ont recours au langage clair.

*Toute spécificité de coordination entre organismes figure dans les lettres d'accords inter-organismes.*

*Le cas particulier des procédures de coordination tactique de niveau 3 et de niveau 3 étendu entre organismes de contrôle prestataires en espace aérien supérieur (ex: CRNA, CDC, CMCC, CCER, CCMAR) fait l'objet d'un protocole national civil-militaire. La phraséologie applicable dans ces situations y est décrite.*

### **I.3.10 PROCÉDURES DE COMMUNICATION RADIOTÉLÉPHONIQUE DE DÉTRESSE ET D'URGENCE - PHRACAM.095 -**

#### **a) Généralités**

1. Les communications de détresse et d'urgence comprennent tous les messages radiotéléphoniques se rapportant, respectivement, aux cas de détresse et d'urgence, définis comme suit :
  - i. Détresse : état caractérisé par la menace d'un danger grave et imminent et par la nécessité d'une assistance immédiate ;
  - ii. Urgence : état concernant la sécurité d'un aéronef ou de tout autre véhicule, ou celle d'une personne se trouvant à bord ou en vue, mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'une assistance immédiate.
2. Le message de détresse initial commence par le signal radiotéléphonique de détresse « MAYDAY » ; le message d'urgence initial commence par le signal radiotéléphonique d'urgence « PAN PAN ». L'utilisation des signaux radiotéléphoniques de détresse et d'urgence pour commencer les messages de détresse et d'urgence ultérieurs est admise.
3. L'émetteur des messages adressés à un aéronef en état de détresse ou d'urgence limite au minimum le nombre, le volume et le contenu de ces messages, en fonction des exigences de la situation.
4. Si l'organisme ATS auquel s'adresse l'aéronef n'accuse pas réception du message de détresse ou d'urgence, d'autres organismes ATS prêtent assistance à l'aéronef conformément aux dispositions, respectivement, des points b) 2) et b) 3).
5. Le trafic de détresse et d'urgence se poursuit en principe sur la fréquence sur laquelle il a été amorcé, tant que son transfert sur une autre fréquence n'est pas jugé préférable pour assurer une meilleure assistance.
6. **Dans les communications de détresse et d'urgence, la transmission radiotéléphonique s'effectue généralement à une cadence d'élocution lente, chaque mot étant prononcé de manière claire et distincte pour faciliter la transcription.**

#### **b) Communications radiotéléphoniques de détresse**

1. Mesures prises par l'aéronef en détresse

Quelle que soit la langue utilisée, le message de détresse à envoyer par un aéronef en détresse est précédé du signal de détresse radiotéléphonique « MAYDAY » tel qu'indiqué au point a) 2), prononcé de préférence trois fois, et est transmis selon les consignes suivantes :

- i. *il est émis sur la fréquence air-sol en cours d'utilisation, à défaut 121.5.MHz ou 243 MHz ou toute autre fréquence jugée opportune;*
  - ii. il comprend autant des éléments suivants que possible, énoncés distinctement et, si possible, dans l'ordre suivant :
    - le nom de l'organisme ATS auquel le message est adressé (si le temps disponible et les circonstances le permettent) ;
    - l'identification de l'aéronef ;
    - la nature du cas de détresse ;
    - les intentions du pilote commandant de bord ;
    - la position, le niveau et le cap actuels.
2. Mesures prises par l'organisme ATS auquel le message de détresse est adressé ou par le premier organisme ATS qui le reçoit. L'organisme ATS auquel s'adresse un aéronef en détresse, ou le premier organisme ATS qui reçoit le message de détresse :
- i. accuse immédiatement réception du message de détresse : « **MAYDAY ROGER / MAYDAY ROGER** » ;
  - ii. prend la direction des communications ou en transfère la responsabilité de façon précise et claire en avisant l'aéronef en cas de transfert ; et
  - iii. prend immédiatement des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient transmis dans les plus brefs délais :
    1. *au Centre de Coordination et de Sauvetage (CCS) ;*
    2. à l'organisme ATS concerné ;
    3. à l'exploitant d'aéronef concerné ou à son représentant, conformément aux dispositions préétablies.
  - iv. demande, s'il y a lieu, aux autres organismes ATS de ne pas transférer de trafic sur la fréquence utilisée pour la communication de détresse.
3. Imposition du silence
- i. L'aéronef en détresse ou l'organisme ATS qui gère le trafic de détresse peut imposer le silence soit à toutes les stations du service mobile de la région, soit à une station qui brouille le trafic de détresse. Selon les circonstances, il adresse ces instructions « à toutes les stations » ou à une seule station. Dans un cas comme dans l'autre, le message comprend les éléments suivants :
    1. « ARRÊTEZ TOUTES TRANSMISSIONS » (« STOP TRANSMITTING ») ;
    2. le signal de détresse radiophonique « MAYDAY ».
  - ii. L'utilisation des signaux indiqués au point b) 3) i) est réservée à l'aéronef en détresse et à l'organisme ATS qui gère le trafic de détresse.

#### 4. Mesures prises par tous les autres organismes ATS/aéronefs

- i. Les communications de détresse ont une priorité absolue sur toutes les autres communications, et les organismes ATS/aéronefs qui en ont connaissance s'abstiennent d'émettre sur la fréquence utilisée sauf si :
  1. l'état de détresse est annulé ou les communications de détresse ont cessé ;
  2. tout le trafic de détresse a été transféré sur d'autres fréquences ;
  3. l'organisme ATS qui gère les communications en donne l'autorisation ;
  4. ils prêtent eux-mêmes assistance.
- ii. ii) Tout organisme ATS/aéronef qui a connaissance d'un trafic de détresse et qui ne peut pas lui-même porter secours à l'aéronef en détresse continue néanmoins d'écouter les communications jusqu'à ce qu'il ait la certitude qu'un secours est assuré.

#### 5. Cessation des communications de détresse et du silence

- i. Lorsque la phase de détresse prend fin, l'aéronef transmet un message de fin de détresse.
- ii. Lorsque l'organisme ATS qui a géré le trafic de détresse constate la fin de l'état de détresse, il prend immédiatement des dispositions pour qu'en soient avisés, dans les meilleurs délais :
  1. *le CCS* ;
  2. les organismes ATS concernés ;
  3. l'exploitant d'aéronef concerné ou son représentant, conformément aux dispositions préétablies.
- iii. Il est mis fin aux communications de détresse et au silence par la transmission, sur la ou les fréquences qui ont été utilisées pour le trafic de détresse, d'un message comprenant l'expression « TRAFIC DE DÉTRESSE TERMINÉ » (« DISTRESS TRAFFIC ENDED »). Ce message est transmis uniquement par l'organisme ATS qui a géré le trafic de détresse lorsque, après la réception du message prévu au point b) 5) i), l'autorité compétente lui en donne l'autorisation.

### c) Communications radiotéléphoniques d'urgence

1. Mesures prises par l'aéronef qui rend compte d'un cas d'urgence, exception faite des dispositions du point c) 4)

*Quelle que soit la langue utilisée*, le message d'urgence à envoyer par un aéronef pour rendre compte d'un cas d'urgence est précédé du signal d'urgence radiotéléphonique indiqué au point a) 2) « PAN PAN » (prononcé comme les mots français "panne panne"), prononcé de préférence trois fois, et est transmis selon les consignes suivantes :

- i. il est émis sur la fréquence air-sol en cours d'utilisation ;
- ii. il comprend autant des éléments suivants que nécessaire, énoncés distinctement et, si possible, dans l'ordre suivant :
  1. le nom de l'organisme ATS auquel le message est adressé ;
  2. l'identification de l'aéronef ;
  3. la nature du cas d'urgence ;
  4. les intentions du pilote commandant de bord ;
  5. la position, le niveau et le cap actuels ;

## 6. tous autres renseignements utiles.

Toute autre information utile peut consister en des informations telles que (mais sans s'y limiter) la quantité de carburant restant, le nombre de personnes à bord, la présence éventuelle de marchandises dangereuses et la nature de ces marchandises, la couleur de l'aéronef/marques, les aides à la survie, etc. et peuvent également être transmises en situation de détresse.

## 2. Mesures prises par l'organisme ATS auquel le message d'urgence est adressé ou par le premier organisme ATS qui le reçoit

L'organisme ATS auquel s'adresse un aéronef qui rend compte d'un cas d'urgence, ou le premier organisme ATS qui reçoit le message d'urgence :

- i. accuse immédiatement réception du message d'urgence « **PANNE PANNE ROGER / PAN PAN ROGER** »;
- ii. prend immédiatement des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient transmis dans les plus brefs délais ;
  1. *au CCS* ;
  2. à l'organisme ATS intéressé ;
  3. à l'exploitant d'aéronef concerné ou à son représentant, conformément aux dispositions préétablies ;
- iii. assure au besoin la direction des communications.
- iv. *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.*

## 3. Mesures prises par tous les autres organismes ATS/aéronefs

Les communications d'urgence ont priorité sur toutes les autres communications à l'exception des communications de détresse. Tous les organismes ATS/aéronefs prennent soin de ne pas brouiller la transmission des messages d'urgence.

## 4. Mesures prises par un aéronef effectuant un transport sanitaire

- i. L'emploi du signal décrit au point c) 4) ii) indique que le message qui suit concerne un transport sanitaire protégé conformément aux conventions de Genève de 1949 et aux protocoles additionnels.
- ii. Pour annoncer et identifier un aéronef effectuant un transport sanitaire, le signal d'urgence radiotéléphonique « PAN PAN » (prononcé comme les mots français « panne panne »), prononcé de préférence trois fois, est suivi du signal radiotéléphonique « MÉDICAL » prévu pour les transports sanitaires. L'utilisation de ces signaux indique que le message qui suit concerne un transport sanitaire protégé.

Le message contient les éléments suivants :

1. indicatif d'appel ou tout autre moyen reconnu d'identification du véhicule de transport sanitaire ;
2. position du véhicule de transport sanitaire ;
3. nombre et type de véhicules de transport sanitaire ;
4. itinéraire prévu ;
5. durée estimée du déplacement, et heures de départ et d'arrivée prévues, selon le cas ; et
6. toute autre information, telle que l'altitude de vol, les fréquences radioélectriques de veille, les langues utilisées, les modes et les codes des systèmes de radar secondaires de surveillance.

5. Mesures prises par les organismes ATS auxquels le message est adressé, ou par les autres stations recevant un message relatif à un transport sanitaire.

Les dispositions des points c) 2) et c) 3) s'appliquent, selon le cas, aux organismes ATS qui reçoivent un message relatif à un transport sanitaire.

## TITRE II MANUEL DE PHRASÉOLOGIE MIXTE CAM CAG

### II.1 GÉNÉRALITÉS

#### II.1.1 OBJECTIF DU MANUEL

Ce manuel de phraséologie est un document de référence pour la formation initiale et continue du personnel exploitant la CAM et la CAG, contrôleurs aériens et pilotes. Il sert également de référence à la formation délivrée au personnel ayant à évoluer en véhicule sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

En conformité avec la réglementation applicable à ces deux types de circulation, il a pour objectif de proposer un référentiel non exhaustif de conformité exploitable dans les situations les plus courantes.

Ceci implique que cette phraséologie pourra être adaptée si les circonstances l'exigent.

L'utilisation systématique de cette phraséologie de référence développe des automatismes garants d'une gestion optimisée de la sécurité des vols.

#### II.1.2 CLÉS DE LECTURE- PHRACAM.100 -

Le symbole ✈ indique une communication d'un pilote.

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

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

Les expressions  sont à l'attention de tous les usagers en CAM ou en CAG.

Les expressions  sont à l'attention des usagers de l'aéronautique d'État et des PSNA/D fournies en compléments des expressions précédentes.

Par convention d'écriture :

- les expressions en majuscules sans parenthèses ni crochets se prononcent en l'état ;
- les expressions en minuscules ne se prononcent pas en l'état mais doivent être remplacées par la nature exacte de l'information à transmettre ;
- les expressions **entre parenthèses** signifient, soit que des indications précises, comme le niveau, l'emplacement ou l'heure, etc., doivent être ajoutées pour compléter l'expression (en italique minuscules), soit qu'une expression alternative peut être utilisée (en majuscules) ;
- 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 française apparaissent **en gras**, leur traduction en langue anglaise figure en-dessous en police normale.

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 navigation aérienne Défense et les autres catégories de personnel au sol communiquent en langage clair, de façon aussi explicite et précise que possible.

## II.2 EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES ATC

### II.2.1 INFORMATIONS GÉNÉRIQUES

#### II.2.1.1 INDICATION DES NIVEAUX [DÉSIGNÉS CI-APRÈS « (NIVEAU) »]

📍 **NIVEAU [DE VOL] (*nombre*)**  
[FLIGHT] LEVEL (*number*)

📍 **[HAUTEUR] (*nombre*) PIEDS / (OU MÈTRES)**  
[Height] (*number*) FEET / (or METERS)

📍 **[ALTITUDE] (*nombre*) PIEDS**  
[ALTITUDE] (*number*) FEET

*Note : dans des circonstances ou des précisions sont nécessaires, le mot « altitude » ou « hauteur » peut être inclus, par exemple "DESCENDEZ ALTITUDE DEUX MILLE PIEDS".*

*Lors du passage d'informations de niveau sous forme de distance verticale par rapport à l'autre trafic.*

📍 **(*nombre*) PIEDS / MÈTRES AU-DESSUS (OU DESSOUS)**  
(*number*) FEET / METERS ABOVE (or 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

📍 **(*nombre*) PIEDS PLUS HAUT QUE VOTRE NIVEAU ASSIGNÉ**  
(*number*) FEET ABOVE YOUR ASSIGNED LEVEL

📍 **A TRAVERS VOTRE NIVEAU**  
THROUGH YOUR LEVEL

#### II.2.1.2 CHANGEMENTS DES NIVEAUX, COMPTES RENDUS ET VITESSE VERTICALE

*Pour indiquer de commencer une montée (ou une descente) jusqu'à un niveau compris dans la plage verticale spécifiée.*

📍 **MONTEZ / DESCENDEZ**  
CLIMB / DESCEND

1) **(*niveau*) [INITIALEMENT]**  
[TO] (*level*) [INITIALLY]

2) **AU BLOC (*niveau*) A (*niveau*) ET MAINTENEZ**  
TO AND MAINTAIN BLOCK (*level*) TO (*level*)

**3) POUR ATTEINDRE (*niveau*) À (OU AVANT) (*heure ou point significatif*)**  
TO REACH (*level*) AT (or BY) (*time or significant point*)

**4) RAPPELEZ LIBÉRANT (OU ATTEIGNANT, OU PASSANT) (*niveau*)**  
REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING) (*level*)

**5) À (*nombre*) MÈTRES PAR SECONDE (OU PIEDS PAR MINUTE) [MINIMUM (OU MAXIMUM)]**  
AT (*number*) METERS PER SECOND (or FEET PER MINUTE) [or GREATER (or LESS)]

*Pour les aéronefs SST (supersonic transport) seulement.*

**6) RAPPELEZ DÉBUT D'ACCÉLÉRATION (OU DE DÉCÉLÉRATION)**  
REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION)

📍 **MAINTENEZ AU MOINS (*nombre*) MÈTRES (OU PIEDS) PLUS HAUT (OU PLUS BAS) (*indicatif d'appel aéronef*)**

MAINTAIN AT LEAST (*number*) METERS (or FEET) ABOVE (or BELOW) (*aircraft callsign*)

📍 **DEMANDEZ CHANGEMENT DE NIVEAU (OU DE NIVEAU [DE VOL] OU D'ALTITUDE) a (*nom de l'organisme*) [A (*heure ou point significatif*)]**

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

📍 **STOPPEZ LA MONTÉE (OU DESCENTE) (*niveau*)**

STOP CLIMB (or DESCENT) [AT] (*level*)

📍 **CONTINUEZ (OU POURSUIVEZ) LA MONTÉE (OU DESCENTE) VERS (*niveau*)**

CONTINUE CLIMB (or DESCENT) [TO] (*level*)

📍 **EXPÉDIEZ LA MONTÉE (OU DESCENTE) [A TRAVERS (*niveau*)]**

EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (*level*)]

📍 **QUAND PRÊT, MONTEZ (OU DESCENDEZ) (*niveau*)**

WHEN READY CLIMB (or DESCEND) [TO] (*level*)

📍 **PRÉVOYEZ MONTÉE (OU DESCENTE) A (*heure ou point significatif*)**

EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (*time or significant point*)

➔ **DEMANDE MONTÉE (OU DESCENTE) [A (*heure*)] (*ou niveau*)**

REQUEST CLIMB (or DESCENT) [AT (*time*)] (*or level*)

📍 **AUGMENTEZ (OU DIMINUEZ) TAUX DE MONTÉE (OU DESCENTE)**

INCREASE (or REDUCE) RATE OF CLIMB (or DESCENT)

*Pour une montée/descente en régime économique.*

📍 **AUTORISÉ MONTÉE (OU DESCENTE) RÉGIME ÉCONOMIQUE**

CLEARED ECONOMICAL CLIMB (or DESCENT)

*Pour une montée ou une descente en utilisant les performances maximales de l'avion (hors évitement) après demande ou accord du pilote.*

📍 **AUTORISÉ MONTÉE (OU DESCENTE) OPÉRATIONNELLE**

CLEARED OPERATIONAL CLIMB (or DESCENT)

*Pour une reprise de montée/descente après une interruption temporaire précédemment annoncée*

📍 **REPRENEZ LA MONTÉE (OU DESCENTE) (niveau)**  
RESUME CLIMB (or DESCENT) (level)

*Pour indiquer le moment ou le lieu où l'instruction doit être exécutée.*

📍 **IMMÉDIATEMENT**  
IMMEDIATELY

📍 **APRÈS PASSAGE (point significatif)**  
AFTER PASSING (significant point)

📍 **A (heure ou point significatif)**  
AT (time or significant point)

*Pour indiquer que l'instruction doit être exécutée au moment qui convient.*

📍 **QUAND PRÊT, (instruction)**  
WHEN READY (instruction)

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

📍 **ASSUREZ VOTRE SÉPARATION EN VMC [DU (niveau)] [AU (niveau)]**  
MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (level)] [TO (level)]

📍 **ASSUREZ VOTRE SÉPARATION EN VMC PLUS HAUT QUE (ou plus bas que, ou au) (niveau)**  
MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level)

*Lorsqu'un pilote est dans l'impossibilité de se conformer à une clairance ou à une instruction.*

➔ **IMPOSSIBLE**  
UNABLE

*Après qu'un équipage a commencé à s'écarter d'une clairance ou instruction ATC, quelle qu'elle soit, pour donner suite à un avis de résolution (RA) de l'ACAS (échange pilote-contrôleur).*

➔ **RA TCAS**  
TCAS RA

📍 **ROGER**  
ROGER

*Après exécution d'une manœuvre faisant suite à un RA de l'ACAS et une fois amorcé le retour à la clairance ou instruction ATC (échange pilote-contrôleur).*

➔ **CONFLIT TERMINÉ, JE REVIENS À (clairance en vigueur)**  
CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (assigned clearance)

📍 **ROGER (autres instructions)**  
ROGER (alternative instructions)

*Après exécution d'une manœuvre faisant suite à un RA de l'ACAS et une fois de retour à la clearance ou instruction ATC (échange pilote-contrôleur).*

→ **CONFLIT TERMINÉ, DE RETOUR A (clearance en vigueur)**  
 CLEAR OF CONFLICT, (assigned clearance) RESUMED

📍 **ROGER (autres instructions)**  
 ROGER (alternative instructions)

*S'il reçoit une clearance ou instruction ATC qui contredit le RA de l'ACAS, l'équipage suivra le RA et en informera directement l'ATC (échange pilote-contrôleur).*

→ **IMPOSSIBLE, RA TCAS**  
 UNABLE, TCAS RA

📍 **ROGER**  
 ROGER

*Autorisation de monter en suivant un SID comportant des restrictions publiées de niveau et/ou de vitesse, selon laquelle le pilote doit monter jusqu'au niveau autorisé, respecter les restrictions de niveau publiées, suivre le profil latéral du SID et respecter les restrictions de vitesse publiées ou les instructions de vitesse émises par l'ATC, selon le cas.*

📍 **MONTEZ VIA SID (niveau)**  
 CLIMB VIA SID [TO] (level)

*Autorisation d'annuler les restrictions de niveau du profil vertical d'un SID pendant la montée.*

📍 **MONTEZ VIA SID (niveau), ANNULEZ RESTRICTIONS DE NIVEAU**  
 CLIMB VIA SID [TO] (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)

*Autorisation d'annuler des restrictions de niveau précises du profil vertical d'un SID pendant la montée.*

📍 **MONTEZ VIA SID (niveau), ANNULEZ RESTRICTIONS DE NIVEAU À (points)**  
 CLIMB VIA SID [TO] (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))

*Autorisation d'annuler les restrictions de vitesse d'un SID pendant la montée.*

📍 **MONTEZ VIA SID (niveau), ANNULEZ RESTRICTIONS DE VITESSE**  
 CLIMB VIA SID [TO] (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S)

*Autorisation d'annuler des restrictions de vitesse précises d'un SID pendant la montée.*

📍 **MONTEZ VIA SID (niveau), ANNULEZ RESTRICTIONS DE VITESSE À (points)**  
 CLIMB VIA SID [TO] (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))

*Autorisation de monter et d'annuler les restrictions de vitesse et de niveau d'un SID.*

**📍 MONTEZ SANS RESTRICTIONS (niveau), ou MONTEZ (niveau), ANNULEZ RESTRICTIONS DE NIVEAU ET DE VITESSE**

CLIMB UNRESTRICTED [TO] (level) (or) CLIMB [TO] (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS

*Autorisation de descendre en suivant une STAR comportant des restrictions publiées de niveau et/ou de vitesse, selon laquelle le pilote doit descendre jusqu'au niveau autorisé, se conformer aux restrictions de niveau publiées, suivre le profil latéral de la STAR et respecter les restrictions de vitesse publiées ou les instructions de vitesse émises par l'ATC.*

**📍 DESCENDEZ VIA STAR (niveau)**

DESCEND VIA STAR [TO] (level)

*Autorisation d'annuler les restrictions de niveau d'une STAR pendant la descente.*

**📍 DESCENDEZ VIA STAR (niveau), ANNULEZ RESTRICTIONS DE NIVEAU**

DESCEND VIA STAR [TO] (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)

*Autorisation d'annuler les restrictions spécifiques de niveau d'une STAR pendant la descente.*

**📍 DESCENDEZ VIA STAR (niveau), ANNULEZ RESTRICTIONS DE NIVEAU À (points)**

DESCEND VIA STAR [TO] (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))

*Autorisation d'annuler les restrictions de vitesse d'une STAR pendant la descente.*

**📍 DESCENDEZ VIA STAR (niveau), ANNULEZ RESTRICTIONS DE VITESSE**

DESCEND VIA STAR [TO] (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S)

*Autorisation d'annuler les restrictions spécifiques de vitesse d'une STAR pendant la descente.*

**📍 DESCENDEZ VIA STAR (niveau), ANNULEZ RESTRICTIONS DE VITESSE À (points)**

[DESCEND VIA STAR [TO] (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))

*Autorisation d'annuler les restrictions spécifiques de vitesse d'une STAR pendant la descente.*

**📍 DESCENDEZ SANS RESTRICTIONS (niveau), ou DESCENDEZ (niveau), ANNULEZ RESTRICTIONS DE NIVEAU ET DE VITESSE**

DESCEND UNRESTRICTED [TO] (level) or DESCEND [TO] (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS

### II.2.1.3 CARBURANT MINIMAL

*Pour indiquer une situation de carburant minimal.*

→ **MINIMUM FUEL**  
MINIMUM FUEL

📞 **ROGER [PAS DE DÉLAI PRÉVU OU PRÉVOIR (*renseignements sur le délai*)]**  
ROGER [NO DELAY EXPECTED OR EXPECT (*delay information*)]

*Autonomie d'attente avant carburant minimal.*

📞 **INDIQUEZ AUTONOMIE AVANT DÉROUITEMENT [SUR VOTRE TERRAIN DE DÉGAGEMENT]**  
REPORT ENDURANCE BEFORE DIVERSION [TO YOUR ALTERNATE]

→ **AUTONOMIE (*nombre*) MINUTES AVANT DÉROUITEMENT [SUR TERRAIN DE DÉGAGEMENT]**  
ENDURANCE (*number*) MINUTES BEFORE DIVERSION [TO MY ALTERNATE]

*Autonomie d'attente avant sécurité carburant.*

📞 **INDIQUEZ AUTONOMIE AVANT ATERRISSAGE (*nom de l'aérodrome*)**  
REPORT ENDURANCE BEFORE LANDING (*airfield*)

→ **AUTONOMIE (*nombre*) MINUTES AVANT ATERRISSAGE (*nom de l'aérodrome*)**  
ENDURANCE (*number*) MINUTES BEFORE LANDING (*airfield*)

*Pour indiquer une situation de sécurité carburant (aéronef de combat) ou de carburant minimal (hélicoptères et conventionnels)*

→ **À COURT DE CARBURANT / MINIMUM FUEL**  
SHORT OF FUEL / MINIMUM FUEL

*Toute clairance qui allongerait le temps de vol prévu entraîne automatiquement un "MAYDAY FUEL" répété de préférence trois fois.*

### II.2.1.4 TRANSFERT DE CONTROLE OU CHANGEMENT DE FRÉQUENCE

📞 **TOURNEZ À DROITE (OU À GAUCHE) CAP (*nombre*) POUR REJOINDRE (OU VOUS DIRIGER VERS) LE POINT DE TRANSFERT**  
TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (*number*) TO JOIN (or TO PROCEED TO) HANDOVER POINT

📞 **DESCENDEZ (OU MONTEZ) NIVEAU [DE VOL] (*nombre*), POUR TRANSFERT, RAPPELZ ATTEIGNANT**  
DESCENT (or CLIMB) [FLIGHT] LEVEL (*number*), FOR HANDOVER, REPORT REACHING

📞 **RAPPELZ PRÊT POUR LE TRANSFERT**  
REPORT READY FOR HANDOVER

📞 **TRANSFERT EN COURS**  
HANDOVER IN PROGRESS

📞 **CONTACTEZ (*indicatif d'appel de l'organisme*) (*fréquence*) [MAINTENANT]**  
CONTACT (*unit call sign*) (*frequency*) [NOW]

📞 **A (OU VERTICALE) (*heure ou lieu*) [OU EN] [PASSANT/LIBÉRANT/ATTEIGNANT (*niveau*)]**  
CONTACTEZ (*indicatif d'appel de l'organisme*) (*fréquence*)

AT (or OVER) (time or place) [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING (level)] CONTACT  
(unit call sign) (frequency)

📞 **SI PAS DE CONTACT (instructions)**  
IF NO CONTACT (instructions)

**Note :** il peut être demandé à l'aéronef d'« ATTENDRE » sur une fréquence quand il est prévu que l'organisme ATS entrera bientôt en contact avec lui, ou de « VEILLER » une fréquence sur laquelle des informations sont en cours de diffusion.

📞 **ATTENDEZ L'APPEL DE (indicatif d'appel de l'organisme) SUR (fréquence)**  
STAND BY FOR (unit call sign) (frequency)

➔ **DEMANDE À PASSER SUR (fréquence)**  
REQUEST CHANGE TO (frequency)

📞 **CHANGEMENT DE FRÉQUENCE APPROUVÉ**  
FREQUENCY CHANGE APPROVED

📞 **VEILLEZ (indicatif d'appel de l'organisme) (fréquence)**  
MONITOR (unit call sign) (frequency)

➔ **JE VEILLE (fréquence)**  
MONITORING (frequency)

📞 **QUAND PRÊT CONTACTEZ (indicatif d'appel de l'organisme) (fréquence)**  
WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency)

📞 **RESTEZ SUR CETTE FRÉQUENCE**  
REMAIN THIS FREQUENCY

*Auto-transfert.*

📞 **PAS DE LIAISON AVEC (station), PRÉVOYEZ AUTO TRANSFERT**  
NO CONTACT WITH (station), EXPECT FREECALL PROCEDURE

📞 **TRANSPONDEUR (nombre) IDENT**  
SQUAWK (number) IDENT

📞 **CONTACTEZ (station) (ou (station) INFORMATION) (fréquence), RAPPELÉZ SUR MA FRÉQUENCE**  
CONTACT (station) (or (station) INFORMATION) (frequency) REPORT ON MY FREQUENCY

➔ **EN AUTO TRANSFERT DE (station) (nombre et type d'appareil(s)) (position) CAP (nombre) NIVEAU (nombre) TRANSPONDEUR (nombre) IDENT**  
FREE CALL PROCEDURE FROM (station) (number and type of aircraft) (position) HEADING (number) LEVEL (number) SQUAWK (number) IDENT

➔ **RADIO RADAR AVEC (station)**  
RADIO RADAR WITH (station)

### II.2.1.5 ESPACEMENT DE 8,33 KHZ DES CANAUX

**Note :** dans ce paragraphe, le nombre « 8,33 » n'est pas énoncé « huit décimale trois trois » mais « huit trente-trois ». Cette façon d'énoncer un nombre n'est utilisée que dans le contexte de l'espacement de 8,33 kHz des canaux et ne constitue pas une modification des dispositions ou des expressions conventionnelles OACI en vigueur relatives à l'emploi du mot « décimale ».

*Pour demander une capacité 8,33 kHz.*

📞 **CONFIRMEZ HUIT TRENTE-TROIS**  
CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE

➔ **AFFIRME HUIT TRENTE-TROIS**  
AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE

➔ **NÉGATIF HUIT TRENTE-TROIS**  
NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE

*Pour demander si l'aéronef a reçu une exemption 8,33 kHz.*

📞 **CONFIRMEZ EXEMPTION HUIT TRENTE-TROIS**  
CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED

➔ **AFFIRME EXEMPTION HUIT TRENTE-TROIS**  
AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED

➔ **NÉGATIF EXEMPTION HUIT TRENTE-TROIS**  
NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED

*Pour indiquer qu'une certaine clairance a été délivrée, sinon un aéronef sans l'équipement ou l'exemption nécessaires entrerait dans un espace aérien à obligation d'emport.*

📞 **CAUSE OBLIGATION HUIT TRENTE-TROIS**  
DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT

*Pour demander une capacité UHF.*

📞 **CONFIRMEZ UHF**  
CONFIRM UHF

➔ **AFFIRME UHF**  
AFFIRM UHF

➔ **NÉGATIF UHF**  
NEGATIVE UHF

### II.2.1.6 CHANGEMENT D'INDICATIF D'APPEL

*Pour indiquer à un aéronef de changer d'indicatif d'appel.*

📞 **CHANGEZ VOTRE INDICATIF D'APPEL POUR (nouvel indicatif d'appel) [JUSQU'À NOUVEL AVIS]**  
CHANGE YOUR CALL SIGN TO (new call sign)[UNTIL FURTHER ADVISED]

*Pour indiquer à un aéronef de reprendre l'indicatif d'appel indiqué dans son plan de vol.*

**☞ REPENEZ INDICATIF D'APPEL PLAN DE VOL (*indicatif d'appel*) [A (*point significatif*)]**  
**REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (*call sign*) [AT (*significant point*)]**

### II.2.1.7 RENSEIGNEMENTS SUR LE TRAFIC

*Si cela est matériellement possible, les renseignements sur le trafic sont délivrés sous la forme et dans l'ordre suivant :*

- a) position de l'autre aéronef ou d'un groupe d'aéronefs :*
- 1) position relative (relèvement et distance) ; ou*
  - 2) position estimée (relèvement et distance par rapport à un point significatif) et heure estimée correspondante ; ou*
  - 3) position caractéristique sur une trajectoire spécifiée ou dans le circuit d'aérodrome*
- b) sens de déplacement connu ou estimé ;*
- c) type d'aéronef ;*
- d) position verticale relative ;*
- e) évolutions dans le plan vertical.*

**☞ TRAFIC (*renseignements*)**  
**TRAFFIC (*information*)**

*Code horaire (uniquement quand l'aéronef contrôlé est stable au cap)*

**☞ TRAFIC (*nombre*) HEURES, (*nombre*) NAUTIQUES**  
**TRAFFIC (*number*) O'CLOCK, (*number*) MILES**

*Relèvement (lorsque l'aéronef contrôlé est stable au cap ou en virage)*

**☞ TRAFIC RELÈVEMENT (*nombre*), (*nombre*) NAUTIQUES**  
**TRAFFIC BEARING (*number*), (*number*) MILES**

*Secteur géographique (lorsque l'aéronef contrôlé est stable au cap ou en virage, moins précis que les deux méthodes précédentes)*

**☞ TRAFIC (*direction cardinale*) POSITION, (*nombre*) NAUTIQUES**  
**TRAFFIC (*cardinal direction*) POSITION, (*number*) MILES**

*Position relative*

**☞ TRAFIC DEVANT (OU PRÉCÉDENT OU DERRIÈRE OU SUIVANT)**  
**TRAFFIC AHEAD (or PRECEDING or BEHIND or FOLLOWING)**

*Direction cardinale.*

**☞ ROUTE (*point cardinal*)**  
**(*sector*) BOUND**

*Route.*

**☞ ROUTE (*nombre*)**  
**TRACK (*number*)**

*Route relative*

- 📍 **ROUTE PARALLÈLE**  
PARALLEL TRACK
- 📍 **ROUTE CONVERGENTE (ou DIVERGENTE)**  
CONVERGING (or DIVERGING) ROUTE
- 📍 **ROUTE NORD (ou SUD ou EST ou OUEST)**  
NORTH (or SOUTH or EAST or WEST) BOUND

*Altitude relative*

- 📍 **(nombre) PIEDS PLUS HAUT (ou BAS) [QUE VOTRE NIVEAU ASSIGNÉ]**  
(number) FEET ABOVE (or BELOW) [YOUR ASSIGNED LEVEL]
- 📍 **MÊME NIVEAU**  
SAME LEVEL
- 📍 **A TRAVERS VOTRE NIVEAU**  
THROUGH YOUR LEVEL

*Pour accuser réception de renseignements sur le trafic.*

*Quand le pilote ne voit pas le trafic*

- ➔ **JE SURVEILLE**  
LOOKING OUT

*Lorsque le pilote a acquis le visuel*

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

*Lorsque le pilote n'obtient pas le visuel*

- ➔ **PAS DE CONTACT VISUEL [raisons]**  
NEGATIVE CONTACT [reasons]

*Pour communiquer des renseignements sur le trafic.*

- 📍 **PAS DE TRAFIC CONNU**  
NO REPORTED TRAFFIC
- 📍 **TRAFIC [ADDITIONNEL] SE DIRIGEANT (direction) (type d'aéronef) (niveau) ESTIMÉ (ou VERTICALE DE) (point significatif) A (heure)**  
[ADDITIONAL] TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time)
- 📍 **TRAFIC BALLON(S) LIBRE(S) NON HABITÉ (S) (catégorie) VERTICALE [ou ESTIMÉ (S) VERTICALE] (lieu) A (heure) SIGNALÉ (S) (niveau(x)) [ou NIVEAU INCONNU] SE DÉPLAÇANT (direction) (autres renseignements utiles, s'il y a lieu)**  
TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE BALLOON(S) [ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REPORTED (level(s)) [or LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) (other pertinent information, if any)

*Annnonce de trafic multiple.*

📍 **PREMIER / SECOND / TROISIÈME TRAFIC...**  
FIRST / SECOND / THIRD TRAFFIC...

📍 **NOUVEAU TRAFIC (OU TRAFIC ADDITIONNEL)**  
NEW (or ADDITIONNAL) TRAFFIC...

*Réactualisation annonce de trafic.*

📍 **TRAFIC MAINTENANT ...**  
TRAFFIC NOW...

*Annnonce de fin de croisement.*

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

### II.2.1.8 CONDITIONS METEOROLOGIQUES

📍 **VENT [DE SURFACE] (nombre) DEGRÉS (vitesse) (unité) [RAFALE A (vitesse) (unité)]**  
[SURFACE] WIND (number) DEGREES (speed) (units) [GUSTING (speed) (units)]

📍 **VENT AU (niveau) (nombre) DEGRÉS (vitesse) (unité)**  
WIND AT (level) (number) DEGREES (speed) (units)

**Note :** le vent est toujours exprimé en indiquant la direction et la vitesse moyennes et toute variation significative de ces éléments.

📍 **VISIBILITÉ (distance) (unité) [DIRECTION]**  
VISIBILITY (distance) (units) [DIRECTION]

📍 **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)

**Note 1 :** les observations multiples de la RVR correspondent toujours à la zone de toucher des roues (touchdown zone), au point médian (midpoint zone) et à la zone de roulement à l'atterrissage/d'extrémité d'arrêt de la piste (roll-out/stop end zone).

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

*En cas d'observations multiples de la RVR.*

📍 **PORTÉE VISUELLE DE PISTE (OU RVR) [PISTE (numéro)] (première position) (distance) (unité), (deuxième position) (distance) (unité), (troisième position) (distance) (unité)**

RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units)

Si la RVR n'est pas disponible pour l'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 (OU VIBAL) [PISTE (numéro)] (distance) (unité)**  
HUMAN OBSERVED RVR [RUNWAY (number)] (distance) (units)

📍 **TEMPS PRÉSENT (détails)**  
PRESENT WEATHER (details)

📍 **NUAGES (nébulosité [(type)] et hauteur de la base) (unité) (OU CIEL CLAIR)**  
CLOUD (amount, [(type)] and height of base) (units) (or SKY CLEAR)

**Note :** des renseignements sur la façon d'indiquer la nébulosité et le type des nuages figurent au Chapitre 11, §11.4.3.2.3 de la Doc 4444 OACI (ex : few, scattered, broken, overcast).

📍 **CAVOK**  
CAVOK

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

📍 **TEMPÉRATURE [MOINS] (nombre) (et/ou POINT DE ROSÉE [MOINS] (nombre))**  
TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number))

📍 **QNH (nombre) [(unité)]**  
QNH (number) [(units)]

📍 **QFE (nombre) [(unité)]**  
QFE (number) [(units)]

**Note :** la valeur du calage doit être transmise à la première mention d'une altitude ou hauteur faite à un aéronef (ref SERA.8015).

📍 **(type d'aéronef) A SIGNALÉ GIVRAGE (OU TURBULENCE) (intensité) [DANS LES NUAGES] (région) (heure)**  
(aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time)

📍 **QUELLES SONT VOS CONDITIONS DE VOL ?**  
REPORT FLIGHT CONDITIONS

*Renseignements destinés à un pilote passant du vol IFR au vol VFR là où, selon toute vraisemblance, le vol dans les conditions météorologiques de vol à vue ne peut se poursuivre.*

- 📍 **CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS SIGNALÉES (OU PRÉVUES) AU VOISINAGE DE (*emplacement*)**  
INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED (OR FORECAST) IN THE VICINITY OF (*location*)

### II.2.1.9 COMPTES RENDUS DE POSITION

- 📍 **PROCHAIN COMPTE RENDU A (*point significatif*)**  
NEXT REPORT AT (*significant point*)

*Pour interrompre la transmission des comptes rendus de position jusqu'à une position spécifiée.*

- 📍 **OMETTEZ COMPTES RENDUS DE POSITION [JUSQU'A (*spécifier*)]**  
OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (*specify*)]
- 📍 **REPRENEZ COMPTES RENDUS DE POSITION**  
RESUME POSITION REPORTING

*Compte rendu de position en CAM V ou T.*

- ➔ (*indicatif*) (*nombre et type d'aeronef(s)*) (*position*) (*cap*) (*altitude*) [PROCHAIN POINT DE REPORT (*position*) A (*heure*)] [PROCHAIN POINT SIGNIFICATIF (*point significatif*)]  
(*call sign*) (*number and type of aircraft*) (*position*) (*heading*) (*altitude*) [NEXT REPORTING POINT (*position*) AT (*time*)] [NEXT SIGNIFICANT POINT (*significant point*)]

### II.2.1.10 COMPTE RENDU D'AUTO-INFORMATION

- ➔ (*indicatif*) (*nombre et type d'aeronef(s)*) [*sous JVN*] (*position*) (*cap*) (*altitude*) [PROCHAIN POINT DE REPORT (*position*) A (*heure*)] [PROCHAIN POINT SIGNIFICATIF (*point significatif*)]  
(*callsign*) (*number and type of aircraft*) [*WITH NIGHT GOOGLES*] (*position*) (*heading*) (*altitude*) [NEXT REPORTING POINT (*position*) AT (*time*)] [NEXT SIGNIFICANT POINT (*significant point*)]

Si cardinale ou intercardinale, la position est exprimée par rapport à des points caractéristiques rapidement identifiables par tous les pilotes.

### II.2.1.11 COMPTES RENDUS ADDITIONNELS

- 📍 **RAPPELÉZ PASSANT (OU VERTICALE OU TRAVERS) (*point significatif*)**  
REPORT PASSING (OR OVER/OVERHEAD or ABEAM) (*significant point*)

- 📍 **QUELLE EST VOTRE HEURE PRÉVUE DE PASSAGE FRONTIÈRE**  
REPORT BORDER PASSING ESTIMATED TIME

*Pour demander un compte rendu à une distance ou à un endroit précis.*

- 📍 **RAPPELEZ (distance) NAUTIQUES (GNSS OU DME) AVANT (OU APRÈS) (nom du dme) (ou point significatif)**  
REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point)

*Pour faire un compte rendu à une distance ou à un endroit précis.*

- ➔ **(distance) NAUTIQUES (GNSS OU DME) AVANT (OU APRÈS) (nom du DME) (ou point significatif)**  
*(distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point)*
- 📍 **RAPPELEZ PASSANT RADIALE (trois chiffres)VOR (nom du vor)**  
REPORT PASSING *(three digits)* RADIAL *(name of VOR)* VOR

*Pour demander un compte rendu de la position actuelle.*

- 📍 **INDIQUEZ DISTANCE (GNSS OU DME) AVANT OU APRÈS (point significatif) ou (nom du DME)**  
REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM *(significant point)* or *(name of DME station)*

*Pour indiquer la position actuelle.*

- ➔ **(distance) NAUTIQUES (GNSS OU DME) AVANT (OU APRÈS) (nom du DME) (ou point significatif)**  
*(distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point)*

**II.2.1.12 RENSEIGNEMENTS SUR L'AERODROME**

Pour les seuls aérodromes concernés par la mise en œuvre de la procédure GRF :

Le code relatif à l'état de surface est communiqué aux aéronefs dans l'ordre de la direction d'atterrissage ou de décollage. Ces informations sont fournies pour des tiers de piste ou pour toute la longueur de la piste, selon le cas. Lorsque le code relatif à l'état de surface est 6 pour chaque tiers de piste, l'expression « piste sèche » peut aussi être utilisée.

Note: Pour le cas des aéronefs nécessitant des annonces particulières complémentaires (ex: humide), ce type d'annonce est règlementairement possible, sous réserve d'une procédure exploitant au besoin dans le cadre du GM1 to AMC1 ATS.TR.305(a)(5) notamment a), b)(7) du RUE 373 prévoyant la transmission de « toute information jugée pertinente » pour qualifier l'état de piste. Sur les terrains civils concernés par la mise en œuvre du GRF, cette annonce ne sera toutefois pas faite.

En français :

**A) [(lieu)] PISTE (numéro) (ÉTAT DE SURFACE [CODE (numéro à trois chiffres)] ou RCC (numéro à trois chiffres)) ;**

*suivi au besoin de :*

**1) PUBLIÉ LE (date et heure utc) ;**

**2) SÈCHE, ou GLACE MOUILLÉE, ou EAU SUR NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE SÈCHE, ou NEIGE SÈCHE SUR GLACE, ou NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE, ou GLACE, ou NEIGE FONDANTE, ou EAU STAGNANTE, ou NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE MOUILLÉE, ou NEIGE SÈCHE SUR NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE MOUILLÉE SUR NEIGE COMPACTÉE, ou MOUILLÉE, ou MOUILLÉE GLISSANTE, ou GELÉE ou [DESCRIPTION NON COMMUNIQUÉE] ;**

**3) [PROFONDEUR] ((profondeur du dépôt) MILLIMÈTRES ou [NON COMMUNIQUÉE]) ;**

**4) [COUVERTURE] ((nombre) POURCENT ou [NON COMMUNIQUÉE]) ;**

**5) LARGEUR DISPONIBLE (nombre) MÈTRES ;**

**6) LONGUEUR RÉDUITE À (nombre) MÈTRES ;**

**7) CHASSE-NEIGE BASSE ;**

**8) SABLE NON ADHÉRENT ;**

**9) TRAITÉE CHIMIQUEMENT ;**

**10) CONGÈRE (nombre) MÈTRES [À GAUCHE, ou À DROITE ou DES DEUX CÔTÉS] [DE ou À PARTIR DE] L'AXE ;**

**11) VOIE DE CIRCULATION (ou TAXIWAY) (identification de la voie de circulation) CONGÈRE (nombre) MÈTRES [À GAUCHE, ou À DROITE ou DES DEUX CÔTÉS] [DE ou À PARTIR DE] L'AXE ;**

**12) CONGÈRES ADJACENTES ;**

**13) VOIE DE CIRCULATION (ou TAXIWAY) (identification de la voie de circulation) FAIBLE ;**

**14) AIRE DE TRAFIC (identification de l'aire de trafic) FAIBLE ;**

**15) Observations en langage clair.**

**b) [(lieu)] ÉTAT DE SURFACE PISTE (numéro) NON ACTUALISÉ ;**

**c) SURFACE D'ATERRISSAGE (état) ;**

**d) ATTENTION TRAVAUX DE CONSTRUCTION (emplacement) ;**

**e) ATTENTION (préciser les raisons) À DROITE (ou À GAUCHE) (ou DES DEUX CÔTÉS) DE LA PISTE [(NUMÉRO)] ;**

**f) ATTENTION TRAVAUX EN COURS (ou OBSTACLES) (POSITION ET TOUS CONSEILS UTILES) ;**

**g) [EFFICACITÉ DU] FREINAGE SIGNALÉE PAR (type d'aéronef) À (heure) BONNE (ou BONNE À MOYENNE, ou MOYENNE, ou MOYENNE À FAIBLE, ou FAIBLE) ;**

**h) VOIE DE CIRCULATION (ou TAXIWAY) (identification de la voie de circulation) MOUILLÉE [ou EAU STAGNANTE, ou DÉNEIGÉE (longueur et largeur, le cas échéant) ou CHIMIQUEMENT TRAITÉE, ou COUVERTE DE PLAQUES DE NEIGE SÈCHE (ou NEIGE MOUILLÉE, ou NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE FONDANTE, ou NEIGE FONDANTE GELÉE, ou GLACE, ou GLACE MOUILLÉE, ou GLACE RECOUVERTE DE NEIGE, ou GLACE ET NEIGE, ou CONGÈRES, ou ORNIÈRES ET ARÊTES GELÉES ou SABLE MEUBLE)] ;**

En anglais :

**☛ [(location) RUNWAY (number) SURFACE CONDITION [CODE (three-digit number) or RCC (three-digit number)] ;**

*suivi au besoin de :*

**1) ISSUED AT (date and time UTC) ;**

**2) DRY, or WET ICE, or WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, or DRY SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF ICE, or WET SNOW ON TOP OF ICE, or ICE, or SLUSH, or STANDING WATER, or COMPACTED SNOW, or WET SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET, or SLIPPERY WET, or SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY, or FROST or [NOT REPORTED]] ;**

**3) DEPTH ((depth of deposit) MILLI METERS or NOT REPORTED) ;**

**4) [COVERAGE ((number) PER CENT or NOT REPORTED) ;**

**5) AVAILABLE WIDTH (number) METERS ;**

**6) LENGTH REDUCED TO (number) METERS ;**

**7) DRIFTING SNOW ;**

**8) LOOSE SAND ;**

**9) CHEMICALLY TREATED ;**

**10) SNOWBANK (number) METERS [LEFT, OR RIGHT OR LEFT AND RIGHT] [OF OR FROM] CENTRE LINE ;**

**11) TAXIWAY (identification of taxiway) SNOWBANK (number) METERS [LEFT, OR RIGHT OR LEFT AND RIGHT] [OF OR FROM] CENTRE LINE ;**

**12) ADJACENT SNOWBANKS ;**

**13) TAXIWAY (identification of taxiway) POOR ;**

**14) APRON (identification of apron) POOR ;**

**15) Observations en langage clair.**

**b) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT;**

**c) LANDING SURFACE (condition);**

**d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location);**

**e) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [(number)];**

**f) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice);**

**g) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR);**

**h) TAXIWAY (identification of taxiway) WET [or STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or CHEMICALLY TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES or LOOSE SAND)];**

Pour les aérodromes MINARM non concernés par la mise en œuvre du GRF :

📍 **[(lieu)] ÉTAT DE SURFACE PISTE (numéro) (état)**  
[(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION (number) (condition)

📍 **[(lieu)] ÉTAT DE SURFACE PISTE (numéro) NON ACTUALISÉ**  
[(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION (number) NOT CURRENT

📍 **SURFACE D'ATTERRISSAGE (OU PISTE) (état) (OU GLISSANTE OU ENNEIGÉE OU VERGLACÉE OU DÉNEIGÉE)**  
LANDING SURFACE (or RUNWAY) (condition) (or SLIPPERY or SNOW COVERED or ICY or SNOW REMOVED)

📍 **ATTENTION TRAVAUX DE CONSTRUCTION (emplacement)**  
CAUTION CONSTRUCTION WORK (location)

📍 **ATTENTION (préciser les raisons) A DROITE (OU A GAUCHE) (OU DES DEUX COTÉS) DE LA PISTE [numéro]**  
CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [number]

📍 **ATTENTION TRAVAUX EN COURS (OU OBSTACLES) (position et tous conseils utiles)**  
CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice)

📍 **ÉTAT DE LA PISTE A (heure d'observation) PISTE (numéro) (type de précipitation) JUSQU'A (épaisseur du dépôt) MILLIMÈTRES FREINAGE ESTIMÉ BON (OU MOYEN-BON, OU MOYEN, OU MOYEN-FAIBLE, OU FAIBLE)**

RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES ESTIMATED SURFACE FRICTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR)

📍 **FREINAGE SIGNALÉ PAR (type d'aéronef) A (heure) BON (OU MOYEN, OU MOYEN A FAIBLE, OU FAIBLE)**

BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR)

📍 **PISTE (OU VOIE DE CIRCULATION OU TAXIWAY) (numéro) MOUILLÉE [OU HUMIDE, FLAQUES D'EAU, INONDÉE (profondeur), OU DÉNEIGÉE (longueur et largeur, le cas échéant) OU TRAITÉE, OU COUVERTE DE PLAQUES DE NEIGE SÈCHE (OU NEIGE MOUILLÉE, OU NEIGE TASSÉE, OU NEIGE FONDANTE, OU NEIGE FONDANTE GELÉE, OU GLACE, OU GLACE RECOUVERTE DE NEIGE, OU GLACE ET NEIGE, OU CONGÈRES, OU ORNIÈRES ET ARÊTES GELÉES)]**

RUNWAY (or TAXIWAY) (number) WET [or DAMP, WATER PATCHES, FLOODED (depth), or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)]

Pour tous les aérodromes MINARM :

📍 **LA TOUR OBSERVE (renseignements météorologiques)**

TOWER OBSERVES (weather information)

📍 **UN PILOTE SIGNALE (renseignements météorologiques)**

PILOT REPORTS (weather information)

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).

Note : l'ordre de transmission des paramètres peut varier.

*Transmission de la composante de vent traversier*

📍 **DANGER VENT (A OU B OU C OU D)**

WIND HAZARD (A or B or C or D)

### II.2.1.13 ETAT DE FONCTIONNEMENT DES AIDES VISUELLES ET NON VISUELLES

📍 **(préciser aide visuelle ou non visuelle) PISTE (numéro) OPÉRATIONNEL(LE) (OU HORS SERVICE OU EN MAINTENANCE) (description de l'anomalie)**

(specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) OPERATIONAL (or UNSERVICEABLE/OUT OF ORDER or ON MAINTENANCE) (description of deficiency)

📍 **BALISAGE LUMINEUX (type) (défaillance)**

(type) LIGHTING (unserviceability)

📍 **GBAS/SBAS/MLS/ILS CATÉGORIE (catégorie) (état de fonctionnement)**

GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state)

🔊 **BALISAGE LUMINEUX VOIE DE CIRCULATION (ou TAXIWAY) (description de l'anomalie)**  
TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)

🔊 **(type d'indicateur visuel de pente d'approche) PISTE (numéro) (description de l'anomalie)**  
(type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency)

### II.2.1.14 VOL EN ESPACE AERIEN A MINIMUM DE SEPARATION VERTICALE REDUIT (RVSM)

*Pour vérifier l'homologation RVSM d'un aéronef.*

🔊 **CONFIRMEZ HOMOLOGUÉ RVSM**  
CONFIRM RVSM APPROVED

*Pour indiquer que l'aéronef est homologué RVSM.*

➔ **AFFIRME RVSM**  
AFFIRM RVSM

*Pour indiquer que l'aéronef n'est pas homologué RVSM et fournir des renseignements complémentaires.*

➔ **NÉGATIF RVSM [(renseignements complémentaires, ex. aéronef d'état)]**  
NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. state aircraft)]

*Pour refuser une clairance ATC d'entrer dans un espace aérien à RVSM.*

🔊 **IMPOSSIBLE CLAIRANCE VERS ESPACE RVSM, MAINTENEZ [OU DESCENDEZ, OU MONTEZ] (niveau)**  
UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND [TO], or CLIMB [TO]] (level)

*Pour signaler qu'une forte turbulence empêche de respecter les prescriptions de tenue d'altitude applicables au vol en espace aérien à RVSM.*

➔ **IMPOSSIBLE RVSM CAUSE TURBULENCE**  
UNABLE RVSM DUE TURBULENCE

*Pour signaler une dégradation de l'équipement de bord empêchant celui-ci de respecter les normes de performances minimales de système d'aviation.*

➔ **IMPOSSIBLE RVSM CAUSE ÉQUIPEMENT**  
UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT

*Pour demander à être informé dès que l'aéronef a retrouvé le statut « homologué RVSM » ou lorsque le pilote est prêt à revenir en vol RVSM.*

🔊 **RAPPELZ QUAND VOUS POUVEZ REPRENDRE VOL RVSM**  
REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM

*Pour demander une confirmation que l'aéronef a retrouvé le statut « homologué RVSM » ou que le pilote est prêt à revenir en vol RVSM*

📍 **CONFIRMEZ QUE VOUS POUVEZ REPRENDRE VOL RVSM**  
CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM

*Pour indiquer une capacité de revenir en vol RVSM après un événement imprévu concernant l'équipement de bord ou les conditions météorologiques.*

➔ **PRÊT A REPRENDRE VOL RVSM**  
READY TO RESUME RVSM

### II.2.1.15 ETAT DE FONCTIONNEMENT DU GNSS

📍 **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])

1) **DANS UN RAYON DE (rayon) DE (lieu) [ENTRE (niveaux)]**  
IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN (levels)]

2) **DANS LA ZONE DE (description) (ou DANS LA FIR (nom)) [ENTRE (niveaux)]**  
IN THE AREA OF (description) (or IN (name) FIR) [BETWEEN (levels)]

📍 **GNSS (OU SBAS OU GBAS) NON DISPONIBLE POUR (préciser l'opération) [DE (heure) A (heure) (ou JUSQU'À NOUVEL AVIS)]**  
GNSS (OR SBAS OR GBAS) UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)]

➔ **GNSS NON DISPONIBLE [CAUSE (raison, ex. PERTE DE RAIM OU ALARME RAIM)]**  
GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM OR RAIM ALERT)]

➔ **GBAS (OU SBAS) NON DISPONIBLE**  
GBAS (OR SBAS) UNAVAILABLE

📍 **CONFIRMEZ NAVIGATION GNSS**  
CONFIRM GNSS NAVIGATION

➔ **AFFIRME NAVIGATION GNSS**  
AFFIRM GNSS NAVIGATION

### II.2.1.16 PROCEDURE PBN

Pour toutes les clairances approches PBN, l'appellation RNP [suffixe] a désormais remplacé l'appellation RNAV.

*Le pilote n'est pas en mesure d'accepter une procédure d'arrivée ou de départ PBN.*

➔ **IMPOSSIBLE DÉPART [OU ARRIVÉE] (indicatif) CAUSE TYPE RNP [suffixe]**  
UNABLE (designator) DEPARTURE [OR ARRIVAL] DUE RNP [suffixe] TYPE

*Le pilote n'est pas en mesure de se conformer à une procédure assignée de région de contrôle terminale.*

→ **IMPOSSIBLE DÉPART [OU ARRIVÉE] (indicatif) (raisons)**  
UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons)

*L'ATC n'est pas en mesure d'assigner la procédure PBN d'arrivée ou de départ demandée par le pilote en raison du type d'équipement RNP de l'aéronef.*

🔊 **IMPOSSIBLE DÉPART [OU ARRIVÉE] (indicatif) CAUSE TYPE RNP [suffixe]**  
UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNP [suffixe] TYPE

*L'ATC n'est pas en mesure d'assigner une procédure d'arrivée ou de départ demandée par le pilote.*

🔊 **IMPOSSIBLE DÉPART [OU ARRIVÉE] (indicatif) (raisons)**  
UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons)

*L'ATC demande au pilote de confirmer s'il est en mesure d'accepter une procédure d'arrivée ou de départ PBN particulière.*

🔊 **INFORMEZ SI POSSIBLE DÉPART [OU ARRIVÉE] (indicatif)**  
ADVISE IF ABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL]

*Pour informer l'ATC de l'absence de possibilité PBN.*

→ **(indicatif d'appel d'aéronef) IMPOSSIBLE RNP [suffixe] CAUSE ÉQUIPEMENT**  
(aircraft call sign) UNABLE RNP [suffixe] DUE EQUIPMENT

→ **(indicatif d'appel d'aéronef) NÉGATIF RNP [suffixe]**  
(aircraft call sign) NEGATIVE RNP [suffixe]

### II.2.1.17 DÉGRADATION DES PERFORMANCES DE NAVIGATION DE L'AERONEF

→ **IMPOSSIBLE RNP (préciser le type) [CAUSE (raison, ex. PERTE DE RAIM OU ALARME RAIM)]**  
UNABLE RNP (specify type) [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)]

### II.2.1.18 COORDINATION ENTRE ORGANISMES ATS OU SECTEURS DE CONTRÔLE CIVILS

#### II.2.1.18.1 CONTENU DU MESSAGE DE COORDINATION

*La phraséologie normalisée pour la coordination entre les organismes et/ou les secteurs des services de la circulation aérienne pour la gestion du trafic CAG est désormais applicable telle que décrite ci-après en conformité à l'AMC1 ATS.TR.230(b)(7) de l'IR ATM/ANS (R(UE) 2017/373).*

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

*Pour la gestion du trafic CAM, la phraséologie applicable n'est pas normalisée par la présente instruction. Les règles de transfert sont décrites au RCAM et PCAM.*

Les éléments de coordination suivants sont utilisés en fonction des situations dans les échanges téléphoniques :

Structure du message :

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

Les éléments déclinés ci-dessous sont choisis en fonction de la pertinence et de l'objet de l'appel dans l'ordre qui est jugé 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 opportun à la coordination)
- **HEURE D'APPROCHE/ARRIVÉE PRÉVUE**

#### II.2.1.18.2 DEMANDE D'APPROBATION

📞 **ACCEPTES-TU (OU ACCEPTEZ-VOUS) LE DÉPART PRÉVU DE (indicatif d'appel de l'aéronef) (conditions) (point significatif) À (heure)**

APPROVAL REQUEST (*aircraft call sign*) ESTIMATED DEPARTURE FROM (*significant point*) AT (time)

📞 **(indicatif d'appel de l'aéronef) APPROUVÉE [(restrictions s'il y a lieu)] (OU NEGATIF OU IMPOSSIBLE (autres instructions)).**

(*aircraft call sign*) REQUEST APPROVED [(restriction if any)] (OU UNABLE (alternative instructions))

#### II.2.1.18.3 MODIFICATION OU RÉVISION DE CLAIRANCE

📞 **DEMANDE DE CHANGEMENT [DE CLAIRANCE] DE (indicatif d'appel de l'aéronef) (détails de la modification proposée)**

MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (*aircraft call sign*) TO (*details of alteration proposed*)?

📞 **(modification de la clairance) de (indicatif d'appel de l'aéronef) APPROUVÉE (OU NEGATIF OU IMPOSSIBLE (indicatif d'appel de l'aéronef) (OU NÉGATIF OU IMPOSSIBLE (route, niveau, etc., demandés) [POUR (indicatif d'appel de l'aéronef)] [cause (raison)] (autre clairance proposée).**

AGREED TO (*alteration of clearance*) OF (*aircraft call sign*) (OR UNABLE (AIRCRAFT CALL SIGN) OR UNABLE (*desired route, level, etc.*) [FOR (*aircraft call sign*)] [DUE (*reason*)] (*alternative clearance proposed*).

📞 **(indicatif d'appel de l'aéronef) DEMANDE DE MONTEE (OU DESCENTE) VERS (level or altitude)**

(*aircraft call sign*) REQUEST TO CLIMB (OR DESCEND) TO (*level or altitude*)

📍 **(indicatif d'appel de l'aéronef) MONTÉE (OU DESCENTE) VERS (niveau ou altitude) APPROUVÉE**  
*(aircraft call sign) CLIMB (OR DESCENT) TO (level or altitude) APPROVED*

#### II.2.1.18.4 DEMANDE DE DÉLÉGATION D'AUTORISATION

Il s'agit ici de la demande de délégation d'autorisation pour la poursuite de la navigation d'un aéronef lorsque le transfert de communication a déjà eu lieu et que l'aéronef est encore dans la zone de responsabilité de l'organisme donneur.

📍 **DEMANDE DE RELÂCHER (indicatif d'appel de l'aéronef) EN MONTÉE (OU EN DESCENTE) JUSQU'À (niveau ou altitude) (OU EN CAP (altération de cap) OU AU CAP (cap) OU DIRECT (point) OU JUSQU'À (point limite) OU EN VITESSE**  
 REQUEST RELEASE OF *(aircraft call sign)* CLIMBING (OR DESCENDING) UNTIL *(level or altitude)* (OR HEADING *(heading alteration or heading)* OR DIRECT (POINT) OR UNTIL *(time or significant point)* OR IN SPEED

📍 **(indicatif d'appel de l'aéronef) RELÂCHE APPROUVÉE [À (heure)] (niveau ou altitude ou cap ou point limite ou altération ou vitesse) [(conditions/restrictions)]**  
*(aircraft call sign) RELEASED [AT (time)] [conditions or restrictions or FOR CLIMB (OR DESCENT) OR UNTIL (time or significant point)]*

OU

**(indicatif d'appel de l'aéronef) RELÂCHE IMPOSSIBLE [cause (détails)]**  
 UNABLE *(AIRCRAFT CALL SIGN) [cause (details)]*.

#### II.2.1.18.1 DEMANDE DE DÉPECHER UNE AUTORISATION

Il s'agit ici de coordonner des éléments de clairance avec un délai inférieur à celui défini dans les lettres d'accords.

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

### II.2.2 CONTROLE RÉGIONAL

#### II.2.2.1 DÉLIVRANCE D'UNE CLAIRANCE

📍 **(nom de l'organisme) AUTORISE (indicatif d'appel d'aéronef)**  
*(name of unit) CLEARS (aircraft call sign)*

📍 **(indicatif d'appel d'aéronef) AUTORISÉ A**  
*(aircraft call sign) CLEARED TO*

📍 **RÉAUTORISÉ (détails de la clairance modifiée) [RESTE DE LA CLAIRANCE NON MODIFIÉE]**  
 RECLEARED *(amended clearance details)* [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]

📍 **RÉAUTORISÉ (partie de route modifiée) JUSQU'À (point significatif de la route originale) [RESTE DE LA CLAIRANCE NON MODIFIÉE]**  
 RECLEARED *(amended route portion)* TO *(significant point of original route)* [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];

- 📍 **ENTREZ ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ (OU ZONE DE CONTROLÉ) [VIA (*point significatif* ou *route*)] (*niveau*) [A (*heure*)]**  
ENTER CONTROLLED AIRSPACE (OR CONTROL ZONE) [VIA (*significant point* or *route*)] [AT (*level*)] [AT (*time*)]
- 📍 **QUITTEZ ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ (OU ZONE DE CONTROLÉ) [VIA (*point significatif* ou *route*)] (*niveau*) (OU EN MONTÉE, OU EN DESCENTE)**  
LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (OR CONTROL ZONE) [VIA (*significant point* or *route*)] [AT (*level*)] (OR CLIMBING, OR DESCENDING)
- 📍 **REJOIGNEZ (*spécifier*) A (*point significatif*) (*niveau*) [A (*heure*)]**  
JOIN (*specify*) AT (*significant point*) [AT (*level*)] [AT (*time*)]

### II.2.2.2 INDICATION DE LA ROUTE ET DE LA LIMITE DE CLAIRANCE

- 📍 **DE (*lieu*) JUSQU'A (*lieu*)**  
FROM (*location*) TO (*location*)
- 📍 **JUSQU'A (*lieu*)**  
TO (*location*)
- 1) **DIRECT**  
DIRECT
- 2) **VIA (*route et/ou points significatifs*)**  
VIA (*route and/or significant points*)
- 3) **ROUTE PLAN DE VOL**  
FLIGHT PLANNED ROUTE
- 4) **VIA (*distance*) ARC DME (*direction*) DE (*nom de la station DME*)**  
VIA (*distance*) DME ARC (*direction*) OF (*name of DME station*)
- 📍 **(*route*) NON DISPONIBLE CAUSE (*cause*) ROUTE(S) ALTERNATIVE(S) (*routes*) AVISEZ-MOI**  
(*route*) NOT AVAILABLE DUE (*reason*) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (*routes*) ADVISE

### II.2.2.3 MAINTIEN DE NIVEAUX SPECIFIES

- 📍 **MAINTENEZ (*niveau*) [JUSQU'A (*point significatif*)]**  
MAINTAIN (*level*) [TO (*significant point*)]
- 📍 **MAINTENEZ (*niveau*) JUSQU'A PASSAGE (*point significatif*)**  
MAINTAIN (*level*) UNTIL PASSING (*significant point*)
- 📍 **MAINTENEZ (*niveau*) JUSQU'A (*minutes*) APRÈS PASSAGE (*point significatif*)**  
MAINTAIN (*level*) UNTIL (*minutes*) AFTER PASSING (*significant point*)
- 📍 **MAINTENEZ (*niveau*) JUSQU'A (*heure*)**  
MAINTAIN (*level*) UNTIL (*time*)
- 📍 **MAINTENEZ (*niveau*) JUSQU'A AVISÉ PAR (*nom de l'organisme*)**  
MAINTAIN (*level*) UNTIL ADVISED BY (*name of unit*)
- 📍 **MAINTENEZ (*niveau*) JUSQU'A NOUVEL AVIS**  
MAINTAIN (*level*) UNTIL FURTHER ADVISED
- 📍 **MAINTENEZ (*niveau*) DURANT PASSAGE DANS ESPACE CONTROLÉ**  
MAINTAIN (*level*) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE

📍 **MAINTENEZ BLOC (*niveau*) AU (*niveau*)**  
 MAINTAIN BLOCK (*level*) TO (*level*)

#### II.2.2.4 PRESCRIPTION DE NIVEAUX DE CROISIÈRE

📍 **PASSEZ (*point significatif*) AU (OU PLUS HAUT QUE, OU PLUS BAS QUE) (*niveau*)**  
 CROSS (*significant point*) AT (OR ABOVE, OR BELOW) (*level*)

📍 **PASSEZ (*point significatif*) A (*heure*) OU APRÈS (OU AVANT) (*niveau*)**  
 CROSS (*significant point*) AT (*time*) OR LATER (OR BEFORE) [AT] (*level*)

📍 **CROISIÈRE ASCENDANTE ENTRE (*niveaux*) (OU PLUS HAUT QUE (*niveau*))**  
 CRUISE CLIMB BETWEEN (*levels*) (OR ABOVE (*level*))

📍 **PASSEZ (*distance*) NAUTIQUES (GNSS OU DME) [(*direction*)] DE (*nom de la station DME*)  
 OU (*distance*) [(*direction*)] DE (*point significatif*) (OU PLUS HAUT QUE, OU PLUS BAS QUE)  
 (*niveau*)**  
 CROSS (*distance*) MILES (GNSS OR DME) [(*direction*)] OF (*name of DME station*) OR  
 (*distance*) [(*direction*)] OF (*significant point*) [AT] (OR ABOVE OR BELOW) (*level*)

#### II.2.2.5 DESCENTE D'URGENCE

➔ **DESCENTE D'URGENCE (*intentions*)**  
 EMERGENCY DESCENT (*intentions*)

📍 **A TOUS LES AÉRONEFS DANS LE VOISINAGE DE [OU A] (*point significatif ou lieu*), DESCENTE  
 D'URGENCE EN COURS DU (*niveau*) (*suivi, au besoin, d'instructions ou de clairances  
 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.*)

#### II.2.2.6 SI LA CLAIRANCE NE PEUT ÊTRE DELIVRÉE IMMEDIATEMENT SUR DEMANDE

📍 **PRÉVOYEZ CLAIRANCE (*ou type de clairance*) A (*heure*)**  
 EXPECT CLEARANCE (*or type of clearance*) AT (*time*)

#### II.2.2.7 EN CAS D'IMPOSSIBILITÉ DE DÉLIVRER UNE CLAIRANCE DE DÉROUTEMENT

📍 **IMPOSSIBLE, TRAFIC SE DIRIGEANT (*direction*) (*type d'aéronef*) (*niveau*) ESTIMÉ (OU  
 VERTICALE DE) (*point significatif*) A (*heure*) ; INDICATIF D'APPEL (*indicatif d'appel*).  
 INDIQUEZ INTENTIONS**  
 UNABLE, TRAFFIC (*direction*) BOUND (*type of aircraft*) (*level*) ESTIMATED (OR OVER)  
 (*significant point*) AT (*time*); CALL SIGN (*call sign*). ADVISE INTENTIONS

### II.2.2.8 INSTRUCTIONS DE SÉPARATION

**Note :** quand une séparation latérale VOR/GNSS est appliquée, une confirmation "ZERO OFFSET" est nécessaire.

- 📍 **PASSEZ (point significatif) A (heure) [OU APRÈS (OU AVANT)]**  
CROSS (significant point) AT (time)[OR LATER (OR OR BEFORE)]
- 📍 **POUVEZ-VOUS PASSER (point significatif) A (ou AU) (heure ou niveau)?**  
ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time or level)
- 📍 **MAINTENEZ MACH (nombre) [MINIMUM (OU MAXIMUM)] [JUSQU'A (point significatif)]**  
MAINTAIN MACH (number) [OR GREATER (OR OR LESS)] [UNTIL (significant point)]

- 📍 **NE DÉPASSEZ PAS MACH (nombre)**  
DO NOT EXCEED MACH (number)
- 📍 **CONFIRMEZ ÉTABLI SUR LA ROUTE ENTRE (point significatif) ET (point significatif) [AVEC ZERO OFFSET]**  
CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point) [WITH ZERO OFFSET]
- ➔ **ÉTABLI SUR LA ROUTE ENTRE (point significatif) ET (point significatif) [AVEC ZÉRO OFFSET]**  
ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point) [WITH ZERO OFFSET]
- 📍 **MAINTENEZ ROUTE ENTRE (point significatif) ET (point significatif). RAPPELEZ ÉTABLI SUR LA ROUTE**  
MAINTAIN TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK
- ➔ **ÉTABLI SUR LA ROUTE**  
ESTABLISHED ON THE TRACK
- 📍 **CONFIRMEZ ZÉRO OFFSET**  
CONFIRM ZERO OFFSET
- ➔ **AFFIRME ZÉRO OFFSET**  
AFFIRM ZERO OFFSET

### II.2.2.9 INSTRUCTIONS RELATIVES A UN VOL SUR UNE ROUTE OFFSET, PARALLÈLE A LA ROUTE AUTORISÉE

- 📍 **POUVEZ-VOUS SUIVRE ROUTE [PARALLELE] OFFSET ?**  
ADVISE IF ABLE TO PROCEED [PARALLEL] OFFSET
- 📍 **SUIVEZ ROUTE OFFSET (distance) A DROITE/GAUCHE DE [L'AXE DE LA] (route) [DE (point significatif ou heure)] [JUSQU'A (point significatif ou heure)]**  
PROCEED OFFSET (DISTANCE) RIGHT/LEFT OF (route) (TRACK) [CENTRE LINE] [AT (significant point or time)] [UNTIL (significant point or time)]
- 📍 **ANNULEZ ROUTE OFFSET (instructions de rejoindre la route autorisée ou autres renseignements)**  
CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight route or other information)

## II.2.2.10 RELAIS DE CLAIRANCES, D'INSTRUCTIONS ET D'INFORMATIONS

- 📍 **(organisme ATC) AUTORISE (OU DEMANDE) (OU INFORME) (détails de la clairance, de l'instruction, ou de l'information) ;**  
(ATC unit) CLEARS (or INSTRUCTS) (or informs) (*details of the clearance, instructions, or information*) ;
- 📍 **CORRECT (OU NÉGATIF) [JE RÉPÈTE (organisme atc) AUTORISE (OU DEMANDE) (détails de la clairance ou de l'instruction)].**  
[THAT IS] CORRECT (or NEGATIVE) [I SAY AGAIN (ATC unit) CLEARS (or INSTRUCTS) (*details of the clearance or the instruction*)]

## II.2.3 CONTROLE D'APPROCHE

### II.2.3.1 INSTRUCTIONS AU DEPART

- 📍 **[APRÈS DÉPART] TOURNEZ A DROITE (OU A GAUCHE), CAP (trois chiffres) (OU CONTINUEZ AU CAP DE LA PISTE) (OU RESTEZ DANS L'AXE DE LA PISTE) JUSQU'AU (OU JUSQU'A) (niveau ou point significatif) [(autres instructions, s'il y a lieu)]**  
[AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (*three digits*) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or RUNWAY TRACK) TO (*level or significant point*) [(*other instructions as required*)]
  - 📍 **APRÈS AVOIR ATTEINT (OU ATTEIGNANT) (OU PASSANT) (niveau ou point significatif) (instructions)**  
[AFTER] REACHING (or PASSING) (*level or significant point*) (*instructions*)
  - 📍 **TOURNEZ A DROITE (OU A GAUCHE) CAP (trois chiffres) (niveau) [POUR INTERCEPTER (route, voie aérienne, etc.)]**  
TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (*three digits*) [TO] (*level*) [TO INTERCEPT (*track, route, airway, etc.*)]
  - 📍 **DÉPART (nom et numéro du départ normalisé)**  
(*standard departure name and number*) DEPARTURE
  - 📍 **ROUTE (trois chiffres) DEGRÉS [MAGNÉTIQUES (OU VRAIS)] VERS (OU A PARTIR DE) (point significatif) JUSQU'A (heure, ou ATTEIGNANT (repère ou point significatif ou niveau)) [AVANT DE CONTINUER SUR LA ROUTE]**  
TRACK (*three digits*) DEGREES [MAGNETIC (or TRUE)] TO (or FROM) (*significant point*) UNTIL (*time, or REACHING (fix or significant point or level)*) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE]
  - 📍 **AUTORISÉ DEPART (désignation)**  
CLEARED (*designation*) DEPARTURE
- Autorisation de parcours direct avec avis préalable d'une instruction future de rejoindre le SID
- 📍 **AUTORISÉ DIRECT (point de cheminement) MONTEZ (niveau), PRÉVOYEZ DE REJOINDRE SID [(indicatif du sid)] [(A (point de cheminement)) puis**  
  
**REJOIGNEZ SID [(indicatif du sid)][(A (point de cheminement))**  
CLEARED DIRECT (*waypoint*), CLIMB [TO] (*level*), EXPECT TO REJOIN SID [(*SID designator*)] [AT (*waypoint*)]  
*then*

REJOIN SID [(SID designator)] [AT (waypoint)]

🔊 **AUTORISÉ DIRECT (point de cheminement) MONTEZ (niveau)**

*puis*

**REJOIGNEZ SID [(indicatif du sid)][A (point de cheminement)]**

CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB [TO] (level)

*then*

REJOIN SID [(SID designator)] [AT (waypoint)]

### II.2.3.2 INSTRUCTIONS À L'APPROCHE

*Note : L'identification de la procédure d'approche aux instruments sur la carte aéronautique est utilisée pour spécifier le type d'approche. Lorsque l'identification utilise un suffixe entre parenthèses pour inclure des conditions exceptionnelles, par exemple « (LNAV/VNAV seulement) » ou « (AR) », le texte figurant entre les parenthèses ne fait pas partie de l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne.*

🔊 **AUTORISÉ ARRIVÉE (désignation)**

CLEARED (désignation) ARRIVAL

🔊 **AUTORISÉ JUSQU'A (limite de la clairance) (désignation)**

CLEARED TO (clearance limit) (designation)

🔊 **AUTORISÉ (OU PROCÉDEZ) (détails de la route à suivre)**

CLEARED (OR PROCEED) (details of route to be followed)

*Autorisation de parcours direct avec avis préalable d'émission d'une instruction future de rejoindre la STAR.*

🔊 **AUTORISÉ DIRECT (point de cheminement), DESCENDEZ (niveau), PRÉVOYEZ DE REJOINDRE STAR [(indicatif de la star)] A (point de cheminement)**

*puis*

**REJOIGNEZ STAR [(indicatif de la star)][A (point de cheminement)]**

CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND [TO] (level), EXPECT TO REJOIN STAR [(STAR designator)] AT (waypoint)

*then*

REJOIN STAR [(STAR designator)] [AT (waypoint)]

🔊 **AUTORISÉ DIRECT (point de cheminement), DESCENDEZ (niveau)**

*puis*

**REJOIGNEZ STAR [(indicatif de la star)][A (point de cheminement)]**

CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND [TO] (level)

*then*

REJOIN STAR [(STAR designator)] [AT (waypoint)]

🔊 **AUTORISÉ APPROCHE (type d'approche) PISTE (numéro)**

CLEARED (type of approach) APPROACH RUNWAY (number)

🔊 **AUTORISÉ (type d'approche) PISTE (numéro) SUIVI D'UNE MANOEUVRE A VUE [POUR LA] PISTE (numéro)**

CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number)

📞 **COMMENCEZ L'APPROCHE A (heure)**

COMMENCE APPROACH AT (time)

➔ **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

📞 **RAPPELEZ PISTE [OU FEUX DE PISTE] EN VUE**  
REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT

*Lorsqu'un pilote demande une approche à vue.*

➔ **DEMANDE APPROCHE A VUE**  
REQUEST VISUAL APPROACH

📞 **AUTORISÉ APPROCHE A VUE PISTE (numéro)**  
CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number)

*Pour demander à un pilote s'il peut accepter une approche à vue.*

📞 **ACCEPTEZ-VOUS APPROCHE A VUE PISTE (numéro)**  
ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number)

*Dans le cas d'approches à vue successives, lorsque le pilote d'un aéronef qui suit signale qu'il voit l'aéronef qui le précède.*

📞 **AUTORISÉ APPROCHE A VUE PISTE (numéro), ASSUREZ VOTRE SÉPARATION AVEC (type d'aéronef et catégorie de turbulence de sillage appropriée) [SITUE] DEVANT [ATTENTION TURBULENCE DE SILLAGE]**  
CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate) [CAUTION WAKE TURBULENCE]

📞 **RAPPELEZ A (point significatif) [EN ÉLOIGNEMENT, OU EN RAPPROCHEMENT]**  
REPORT (significant point) [OUTBOUND, or INBOUND]

📞 **RAPPELEZ COMMENÇANT VIRAGE CONVENTIONNEL**  
REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN

➔ **DEMANDE DESCENTE [EN] VMC**  
REQUEST VMC DESCENT

📞 **ASSUREZ VOTRE SÉPARATION**  
MAINTAIN OWN SEPARATION

📞 **RESTEZ [EN] VMC**  
MAINTAIN VMC

📞 **CONNAISSEZ-VOUS LA PROCÉDURE D'APPROCHE (nom)?**  
ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE

➔ **DEMANDE APPROCHE (type d'approche) [PISTE (numéro)]**  
REQUEST (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)]

→ **DEMANDE (indicatif en langage clair MLS/RNP)**  
REQUEST (MLS/RNAV plain-language designator)

🔊 **AUTORISÉ (indicatif en langage clair mls/rnp)**  
CLEARED (MLS/RNP plain-language designator)

*Note : La notion d'“indicatif en langage clair” est définie au SERA/FR 216, elle inclut notamment le terme “approche” et le numéro de la piste concernée par la procédure.*

Approche INS/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)]

Séparation à vue :

→ **DEMANDE SÉPARATION À VUE**  
→ REQUEST VISUAL SEPARATION

🔊 **ASSUREZ VOTRE SÉPARATION [RESTEZ] EN VMC**  
MAINTAIN OWN VISUAL SEPARATION [AND STAY] VMC

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 PRECEEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate).

**II.2.3.3 CLAIRANCES D'ATTENTE**

A vue.

📍 **ATTENDEZ A VUE [VERTICALE] (position) (OU ENTRE (deux repères terrestres bien visibles))**

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

Procédure publiée d'attente à la verticale d'une installation ou d'un repère.

📍 **AUTORISÉ (OU PROCÉDEZ) JUSQU'A (point significatif, nom de l'installation ou du repère) [MAINTENEZ (OU MONTEZ OU DESCENDEZ) (niveau), ATTENDEZ [(direction)] [COMME PUBLIE] PRÉVOYEZ AUTORISATION D'APPROCHE (OU NOUVELLE AUTORISATION) A (heure)**

CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND [TO]) (level)] HOLD [(direction)] [AS PUBLISHED] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time)

➔ **DEMANDE INSTRUCTIONS D'ATTENTE**  
REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS

Quand une clairance d'attente détaillée est nécessaire.

📍 **AUTORISÉ (OU PROCÉDEZ) JUSQU'A (point significatif, nom de l'installation ou du repère) [MAINTENEZ (OU MONTEZ OU DESCENDEZ) (niveau)] ATTENDEZ [(direction)] [RADIALE (spécifiée), ROUTE, RAPPROCHEMENT (trois chiffres) DEGRES] [CIRCUIT A DROITE (OU A GAUCHE)] [TEMPS EN ÉLOIGNEMENT (nombre) MINUTES] PRÉVOYEZ AUTORISATION D'APPROCHE (OU NOUVELLE AUTORISATION) A (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'A RADIALE (trois chiffres) DU VOR (nom) A (distance) REPÈRE DME [MAINTENEZ (OU MONTEZ OU DESCENDEZ) (niveau)] ATTENDEZ [(direction)] [CIRCUIT A DROITE (OU A GAUCHE)] [TEMPS EN ÉLOIGNEMENT (nombre) MINUTES] PRÉVOYEZ AUTORISATION D'APPROCHE (OU NOUVELLE AUTORISATION) A (heure) (autres instructions, s'il y a lieu)**

CLEARED TO THE (three digits) 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)

📍 **AUTORISÉ JUSQU'A RADIALE (trois chiffres) DU VOR (nom) A (distance) REPÈRE DME [MAINTENEZ (OU MONTEZ OU DESCENDEZ) (niveau)] ATTENDEZ ENTRE (distance) ET (distance) DME [CIRCUIT A DROITE (OU A GAUCHE)] PRÉVOYEZ AUTORISATION D'APPROCHE (OU NOUVELLE AUTORISATION) A (heure) (autres instructions, s'il y a lieu)**

CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND [TO]) (level)] HOLD BETWEEN (distance) AND (distance) DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary)

### II.2.3.4 HEURE D'APPROCHE PRÉVUE

- 📍 **PAS DE DÉLAI PRÉVU**  
NO DELAY EXPECTED
- 📍 **HEURE D'APPROCHE PRÉVUE (ou HAP) (heure)**  
EXPECTED APPROACH TIME (*time*)
- 📍 **NOUVELLE HEURE D'APPROCHE PRÉVUE (ou HAP) (heure)**  
REVISED EXPECTED APPROACH TIME (*time*)
- 📍 **DÉLAI NON DÉTERMINÉ (raisons)**  
DELAY NOT DETERMINED (*reasons*)

## II.2.4 CONTROLE D'AERODROME ET ALENTOUR

### II.2.4.1 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF

- 📍 **ALLUMEZ VOS PHARES**  
SHOW LANDING LIGHTS

### II.2.4.2 PROCÉDURES DE MISE EN ROUTE

Accusé de réception visuel :

- 📍 **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

→ **[emplacement de l'aéronef] DEMANDE MISE EN ROUTE**  
[*aircraft location*] REQUEST START-UP

→ **[emplacement de l'aéronef] DEMANDE MISE EN ROUTE, INFORMATION (identification ATIS)**  
[*aircraft location*] REQUEST START-UP, INFORMATION (*ATIS identification*)

- 📍 **MISE EN ROUTE APPROUVÉE**  
START-UP APPROVED
- 📍 **MISE EN ROUTE A (heure)**  
START-UP AT (*time*)
- 📍 **PRÉVOYEZ MISE EN ROUTE A (heure)**  
EXPECT START-UP AT (*time*)
- 📍 **MISE EN ROUTE A VOTRE CONVENANCE**  
START-UP AT OWN DISCRETION
- 📍 **PRÉVOYEZ DEPART A (heure) MISE EN ROUTE A VOTRE CONVENANCE**  
EXPECT DEPARTURE (*time*) START-UP AT OWN DISCRETION

Mise en route des avions de combat et de complément :

📍 **MISE EN ROUTE [TECHNIQUE] APPROUVÉE PISTE (numéro) (couleur) (suffixe) (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 RÉGULATION**

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)]

### II.2.4.3 PROCEDURES DE REPOUSSAGE

➔ **[emplacement de l'aéronef] DEMANDE REPOUSSAGE**

[aircraft location] REQUEST PUSHBACK

📍 **REPOUSSAGE APPROUVÉ**

PUSHBACK APPROVED

📍 **ATTENDEZ**

STAND BY

📍 **REPOUSSAGE A VOTRE CONVENANCE**

PUSHBACK AT OWN DISCRETION

📍 **PRÉVOYEZ (nombre) MINUTES DE DÉLAI A CAUSE (raison)**

EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason)

### II.2.4.4 PROCÉDURES DE TRACTAGE

📍 **DEMANDE TRACTAGE (type d'aéronef) [nom de la compagnie] DE (emplacement) A (emplacement)**

REQUEST TOW [company name] (aircraft type) FROM (location) TO (location)

➔ **DEMANDONS TRACTAGE (type d'aéronef) DE (emplacement) A (emplacement)**

REQUESTING TOW (aircraft type) FROM (location) TO (location)

📍 **TRACTAGE APPROUVÉ VIA (itinéraire précis à suivre) RAPPELÉZ TRACTAGE TERMINÉ**

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

📍 **MAINTENEZ POSITION**

HOLD POSITION

📍 **ATTENDEZ**

STAND BY

### II.2.4.5 CIRCULATION DES VÉHICULES

Les expressions à utiliser pour les mouvements des véhicules autres que les tracteurs de piste sur l'aire de manœuvre (Cf. procédures de tractage) 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 « Procédez / 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.

- 🗣️ **JE DEMANDE A PROCÉDER VERS (position) VIA (position)**  
REQUESTING PROCEED TO (location) VIA (location)
- 🗣️ **PROCÉDEZ VERS (position) VIA (position) RAPPELEZ (position)**  
PROCEED TO (location) VIA (location) REPORT (location)
- 🗣️ **JE PROCÈDE VERS (position) VIA (position) JE RAPPELLE (position)**  
PROCEEDING TO (location) VIA (location) REPORTING (location)
- 🗣️ **(indicatif véhicule) MAINTENEZ POSITION.**  
(vehicle callsign) HOLD POSITION.

Lorsque le véhicule doit engager une piste, il ne doit pas être fait mention de "Via un point d'attente". Le point d'attente est la destination initiale.

- 🗣️ **PROCÉDEZ POINT D'ATTENTE (numéro), MAINTENEZ AVANT POINT D'ATTENTE (numéro)**  
PROCEED HOLDING POINT (number), HOLD SHORT OF HOLDING POINT (number)
- 🗣️ **JE PROCÈDE POINT D'ATTENTE (numéro), JE MAINTIENDRAI AVANT POINT D'ATTENTE (numéro)**  
PROCEEDING HOLDING POINT (number), WILL HOLD SHORT OF HOLDING POINT (number).
- 🗣️ **PROCÉDEZ VERS LE POINT D'ATTENTE (numéro) VIA (position), MAINTENEZ AVANT POINT D'ATTENTE (numéro)**  
PROCEED HOLDING POINT (number) VIA (location), HOLD SHORT OF HOLDING POINT (number)
- 🗣️ **JE PROCÈDE VERS LE POINT D'ATTENTE (numéro) VIA (position), JE MAINTIENDRAI AVANT POINT D'ATTENTE (numéro)**  
PROCEEDING HOLDING POINT (number) VIA (location), WILL HOLD SHORT OF HOLDING POINT (number).
- 🗣️ **POINT D'ATTENTE (numéro) PISTE (numéro), DEMANDE À TRAVERSER (ou REMONTER ou PÉNÉTRER)**  
HOLDING POINT (number), REQUEST TO CROSS (or BACKTRACK or ENTER)
- 🗣️ **TRAVERSEZ (ou REMONTEZ ou PÉNÉTREZ) LA PISTE (numéro), RAPPELEZ PISTE DEGAGÉE**  
CROSS (or BACKTRACK or ENTER) RUNWAY (number), REPORT RUNWAY VACATED

Dans les expressions conventionnelles de radiotéléphonie, le terme « point d'attente » désigne le point d'attente avant 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. Ainsi, l'expression « *maintenez position* » n'est pas utilisée aux abords de piste.

#### II.2.4.6 POUR DEMANDER L'HEURE EXACTE ET/OU LES PARAMÈTRES D'AÉRODROME POUR LE DÉPART

##### → DEMANDE HEURE EXACTE

REQUEST TIME CHECK

##### 📍 HEURE (*heure*)

TIME (*time*)

*En l'absence de diffusion ATIS.*

##### → DEMANDE PARAMÈTRES POUR LE DÉPART

REQUEST DEPARTURE INFORMATION

##### 📍 PISTE (*numéro*), VENT (*direction et vitesse*) (*unité*), QNH (ou QFE) (*nombre*) [(*unité*)], TEMPÉRATURE [MOINS] (*nombre*), [VISIBILITÉ (*distance*) (*unité*) (ou PORTÉE VISUELLE DE PISTE (ou RVR) (*distance*) (*unité*))] [HEURE (*heure*)]

RUNWAY (*number*), WIND (*direction and speed*) (*units*) QNH (or QFE) (*number*) [(*units*)] TEMPERATURE [MINUS] (*number*), [VISIBILITY (*distance*) (*units*) (OR RUNWAY VISUAL RANGE (OR RVR) (*distance*) (*units*))] [TIME (*time*)]

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

#### II.2.4.7 PROCÉDURES DE CIRCULATION A LA SURFACE

*Généralités*

##### → [(*emplacement de l'aéronef*)] DEMANDE ROULAGE JUSQU'À (*destination sur l'aérodrome*)

[(*aircraft location*)] REQUEST TAXI TO (*destination on aerodrome*)

##### 📍 ROULEZ TOUT DROIT

TAXI STRAIGHT AHEAD

##### 📍 ROULEZ AVEC PRÉCAUTION

TAXI WITH CAUTION

##### 📍 LAISSEZ PASSER (*description et position de l'autre aéronef*)

GIVE WAY TO (*description and position of other aircraft*)

##### → JE LAISSE PASSER (*aéronef ou véhicule*)

GIVING WAY TO (*traffic*)

##### → TRAFIC (*ou type d'aéronef*) EN VUE

TRAFFIC (*or type of aircraft*) IN SIGHT

##### 📍 ROULEZ 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**

VACATE RUNWAY

**➔ PISTE DEGAGÉE**

RUNWAY VACATED

**📍 EXPÉDIEZ ROULAGE [(raison)]**

EXPEDITE TAXI [(reason)]

**➔ J'EXPÉDIE**

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 AVANT LA PROCHAINE INTERSECTION**

HOLD SHORT OF NEXT INTERSECTION

*Pour le départ.*

**➔ [type d'aéronef] [catégorie de turbulence de sillage, s'il s'agit d'un « super » ou « gros-porteur »] [emplacement de l'aéronef] DEMANDE ROULAGE [intentions]**  
 [aircraft type] [wake turbulence category if "super" or "heavy"] [aircraft location]  
 REQUEST TAXI [intentions]

**➔ [type d'aéronef] [catégorie de turbulence de sillage, s'il s'agit d'un « super » ou « gros-porteur »] [emplacement de l'aéronef] (règles de vol) DESTINATION (aérodrome de destination) DEMANDE ROULAGE [intentions]**  
 [aircraft type] [wake turbulence category if "super" or "heavy"] [aircraft location]  
 (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions]

**📍 ROULEZ POINT D'ATTENTE [numéro] [PISTE (numéro)], MAINTENEZ AVANT LA PISTE (numéro) (OU TRAVERSEZ LA PISTE (numéro)) [HEURE (heure)]**

TAXI [TO] HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))] [TIME (time)]

*Pour un départ d'avions en formation:*

**📍 ROULEZ POINT D'ATTENTE [(numero)] PISTE (numero) INDIQUEZ TYPE DE DÉPART**

TAXI HOLDING POINT [(number)] RUNWAY (number) REPORT TYPE OF DEPARTURE

**➔ DÉPART [TRAIL] A X SECONDES (séquence de decollage) (ou PATROUILLE SERRÉE ou SECTION)**

[TRAIL] DEPARTURE X SECONDS (sequence for take-off) (or CLOSE FORMATION DEPARTURE)

- 📍 **PRENEZ (OU TOURNEZ) PREMIÈRE (OU DEUXIÈME) A GAUCHE (OU A DROITE)**  
TAKE (OR TURN) FIRST (OR SECOND) LEFT (OR RIGHT)
- 📍 **ROULEZ VIA (*identification de la voie de circulation*)**  
TAXI VIA (*identification of taxiway*)
- 📍 **ROULEZ VIA PISTE (*numéro*)**  
TAXI VIA RUNWAY (*number*)
- 📍 **ROULEZ JUSQU'À L'AÉROGARE (*ou autre emplacement par exemple aire d'aviation générale*)[POSTE (*numéro*)]**  
TAXI [TO] TERMINAL (*or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA*)[STAND (*number*)]

*Pour les vols d'hélicoptères.*

- ➔ **DEMANDE DE TRANSLATION DE (OU VIA) A (*emplacement ou itinéraire, selon le cas*)**  
REQUEST AIR-TAXIING FROM (OR VIA) TO (*location or routing as appropriate*)
- 📍 **TRANSLATEZ JUSQU'À (OU VIA) (*emplacement ou itinéraire, selon le cas*) [ATTENTION (*poussière, chasse-neige élevée, débris épars, aéronef léger circulant à la surface, personnel, etc.*)]**  
AIR-TAXI TO (OR VIA) (*location or routing as appropriate*)[CAUTION (*dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.*)]
- 📍 **TRANSLATEZ VIA (*itinéraire direct demande ou itinéraire spécifié*) JUSQU'À (*emplacement, hélisation, aire d'exploitation ou de mouvement, piste en service ou hors service*)**  
**ÉVITEZ (*aéronefs, véhicules ou personnel*)**  
AIR TAXI VIA (*direct, as requested, or specified route*)TO (*location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway*).  
AVOID (*aircraft or vehicles or personnel*)

*Après l'atterrissage.*

- ➔ **DEMANDE REMONTÉE DE PISTE**  
REQUEST BACKTRACK
- 📍 **REMONTÉE DE PISTE APPROUVÉE**  
BACKTRACK APPROVED

- 📍 **REMONTEZ PISTE (*numéro*)**  
BACKTRACK RUNWAY (*number*)

*Lorsque des instructions détaillées de roulage sont nécessaires.*

- ➔ **[*type d'aéronef*] [*catégorie de turbulence de sillage, s'il s'agit d'un « super » ou « gros-porteur »*] DEMANDE INSTRUCTIONS DÉTAILLÉES DE ROULAGE**  
[*aircraft type*][*wake turbulence category if "super" or "heavy"*] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS

📍 **ROULEZ POINT D'ATTENTE** [*numéro*] [PISTE (*numéro*)] VIA (*itinéraire précis à suivre*) [HEURE (*heure*)] [MAINTENEZ AVANT LA PISTE (*numéro*) (OU TRAVERSEZ LA PISTE (*numéro*))]  
 TAXI [TO] HOLDING POINT [*number*] [RUNWAY (*number*)] VIA (*specific route to be followed*)[TIME (*time*)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (*number*)] (or CROSS RUNWAY (*number*))

*Lorsque les paramètres d'aérodrome ne peuvent être obtenus à une autre source (ATIS par exemple).*

📍 **ROULEZ POINT D'ATTENTE** [(*numéro*)] (*suivi, s'il y a lieu, des paramètres d'aérodrome*) [HEURE (*heure*)]  
 TAXI [TO] HOLDING POINT [(*number*)] (*followed by aerodrome information as applicable*) [TIME (*time*)]

#### II.2.4.8 ATTENTE

*Attendre à une distance par rapport à la piste au moins égale à celle spécifiée.*

**Note :** *pour toutes les expressions suivantes, le pilote doit accuser spécifiquement réception.*

Les mots conventionnels "ROGER" et "WILCO" ne suffisent pas pour accuser réception des instructions "ATTENDEZ", "MAINTENEZ POSITION" et "MAINTENEZ AVANT" (position). Le pilote accusera réception dans chaque cas en précisant "JE MAINTIENS POSITION" ou "JE MAINTIENS AVANT", selon le cas.

📍 **ATTENDEZ** (*direction*) DE (*position, numéro de la piste, etc.*)  
 HOLD (*direction*) OF (*position, runway number, etc.*)

📍 **ATTENDEZ** (*distance*) DE (*position*)  
 HOLD (*distance*) FROM (*position*)

📍 **MAINTENEZ POSITION**  
 HOLD POSITION

➔ **JE MAINTIENS POSITION**  
 HOLDING

📍 **MAINTENEZ AVANT** (*position*)  
 HOLD SHORT OF (*position*)

➔ **JE MAINTIENS AVANT**  
 HOLDING SHORT

#### II.2.4.9 TRAVERSÉE DE PISTE

➔ **DEMANDE TRAVERSÉE PISTE** (*numéro*)  
 REQUEST CROSS RUNWAY (*number*)

**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.*

📍 **TRAVERSEZ PISTE** (*numéro*) [RAPPELEZ PISTE DEGAGÉE]  
 CROSS RUNWAY (*number*) [REPORT VACATED]

📞 **TRAVERSEZ RAPIDEMENT PISTE (numéro) TRAFIC (type d'aéronef) (distance) KILOMÈTRES (OU NAUTIQUES) EN FINALE**

EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETRES (or MILES) FINAL

📞 **ROULEZ POINT D'ATTENTE [numéro] [PISTE (numéro)] VIA (itinéraire précis à suivre) [MAINTENEZ AVANT LA PISTE (numéro)] OU [TRAVERSEZ LA PISTE (numéro)]**

TAXI [TO] HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)] or [CROSS RUNWAY (number)]

📞 **RAPPELEZ PISTE (NUMÉRO) DÉGAGÉE**

REPORT RUNWAY (number) VACATED

➔ **PISTE DEGAGÉE**

RUNWAY VACATED

**Note :** sur demande, le pilote annoncera « PISTE DEGAGÉE » lorsque l'aéronef aura entièrement franchi le point d'attente avant piste.

#### II.2.4.10 PRÉPARATIFS DE DÉCOLLAGE

📞 **IMPOSSIBLE ITINÉRAIRE DÉPART (indicatif) CAUSE (raisons)**

UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons)

📞 **RAPPELEZ PRÊT [POUR LE DÉPART]**

REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE]

📞 **ÊTES-VOUS PRÊT [POUR LE DÉPART] ?**

ARE YOU READY [FOR DEPARTURE] ?

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

ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE ?

➔ **PRÊT**

READY

*Autorisation de pénétrer sur la piste et d'attendre l'autorisation de décollage.*

📞 **ALIGNÉZ-VOUS [ET ATTENDEZ]**

LINE UP [AND WAIT]

*S'il y a risque de confusion lorsque plusieurs pistes sont en service.*

📞 **ALIGNÉZ-VOUS PISTE (numéro)**

LINE UP RUNWAY (number)

📞 **ALIGNÉZ-VOUS. SOYEZ PRÊT POUR DÉPART IMMÉDIAT**

LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE

*Départ minuté*

📞 **ÊTES-VOUS PRÊT POUR UN DÉPART DANS MOINS DE X MINUTES?**

ARE YOU READY FOR DEPARTURE WITHIN X MINUTES ?

📞 **ALIGNÉZ-VOUS [ET ATTENDEZ] PISTE (numéro) (raison de l'attente).**

LINE UP [AND WAIT] RUNWAY (number) (reason for waiting).

Alignement suite à une remontée de piste.

- 🔊 **REMONTÉZ PISTE (numéro) ALIGNEZ-VOUS [PISTE (numéro)] ET ATTENDEZ [raisons] (ou RAPPELEZ PRÊT AU DÉPART)**  
BACKTRACK RUNWAY (number) LINE-UP [RUNWAY (number)] AND WAIT [reasons] (ou REPORT READY FOR DEPARTURE)

*Clairance conditionnelle.*

- 🔊 **(condition) ALIGNEZ-VOUS (bref rappel de la condition)**  
(condition) LINE UP (brief reiteration of the condition)

*Accusé de réception d'une clairance conditionnelle.*

- ➔ **(condition) JE M'ALIGNE (bref rappel de la condition)**  
(condition) LINING UP (brief reiteration of the condition)

- 🔊 **CORRECT (OU NÉGATIF) [JE RÉPÈTE] ... (selon le cas)**  
[THAT IS] CORRECT (OR NEGATIVE) [I SAY AGAIN] ... (as appropriate)

**Note :** SERA.8015 (g)(h)(2) et PHRACAM 090 e) détaillent les dispositions sur l'emploi de clairances conditionnelles.

*La clairance d'alignement conditionnelle peut être utilisée lorsque le contrôleur et le pilote intéressés peuvent voir l'aéronef ou le véhicule en question. Ceci implique la nécessité pour l'aéronef à qui est délivrée la clairance conditionnelle d'identifier l'aéronef ou le véhicule entraînant la clairance conditionnelle. L'aéronef ou le véhicule causant la condition établie dans la clairance délivrée est le premier aéronef ou véhicule passant devant l'autre aéronef concerné.*

*Alignement conditionnel (exemple de situation fréquente):*

- 🔊 **(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) JE M'ALIGNE ET ATTENDS DERRIÈRE**  
BEHIND (condition) WILL LINE UP AND WAIT BEHIND
- 🔊 **CORRECT (OU NÉGATIF) [JE RÉPÈTE] ... (selon le cas)**  
[THAT IS] CORRECT (OR NEGATIVE) [I SAY AGAIN] ... (as appropriate)

*Demande relative à un départ à partir d'une position de décollage à une intersection.*

- ➔ **DEMANDE DÉPART A PARTIR PISTE (numéro), INTERSECTION (désignation ou nom de l'intersection)**  
REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection)

*Approbation d'une demande relative à un départ à partir d'une position de décollage à une intersection.*

🔊 **APPROUVÉ, ROULEZ POINT D'ATTENTE PISTE (numéro), INTERSECTION (désignation ou nom de l'intersection)**

APPROVED, TAXI [TO] HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection)

*Refus d'une demande relative à un départ à partir d'une position de décollage à une intersection.*

🔊 **NÉGATIF, ROULEZ POINT D'ATTENTE PISTE (numéro), INTERSECTION (désignation ou nom de l'intersection)**

NEGATIVE, TAXI [TO] HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection)

*Décollage à partir d'une intersection à l'initiative de l'ATC.*

🔊 **POUVEZ-VOUS PARTIR DE LA PISTE (numéro), INTERSECTION (désignation ou nom de l'intersection)**

ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection)

*Indication de la distance de roulement utilisable au décollage à partir de la position de décollage à l'intersection.*

🔊 **TORA PISTE (numéro) A PARTIR DE L'INTERSECTION (désignation ou nom de l'intersection), (distance) MÈTRES**

TORA RUNWAY (number), FROM INTERSECTION (designation or name of intersection), (distance) METRES

*Envoi d'une instruction relative à l'alignement multiple.*

🔊 **ALIGNÉZ-VOUS ET ATTENDEZ PISTE (numéro), INTERSECTION (nom de l'intersection), NUMÉRO (numéro) AU DÉPART | (information sur la circulation essentielle locale)]**

LINE UP AND WAIT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection), NUMBER (number) FOR DEPARTURE [(essential local traffic information)]

*Alignement multiple (exemple de situation fréquente):*

🔊 **ALIGNÉZ VOUS [ET ATTENDEZ] PISTE (numéro), INTERSECTION (numéro du point d'attente) [ou AUTORISÉ DÉCOLLAGE] NUMÉRO UN DEVANT (type) (position)**

LINE UP [AND WAIT] RUNWAY (number), INTERSECTION (number of holding point) [OR CLEARED FOR TAKE-OFF] NUMBER ONE BEFORE (type) (position)

➔ **JE M'ALIGNÉ PISTE (numéro), INTERSECTION (numéro du point d'attente) ET [J'ATTENDS/JE DÉCOLLE] NUMÉRO UN DEVANT (type) (position)**

LINING UP RUNWAY (number), INTERSECTION (number of holding point) [AND WAITING OR CLEARED FOR TAKE-OFF] NUMBER ONE BEFORE (type) (position)

📍 **ALIGNEZ VOUS ET ATTENDEZ, PISTE (numéro), INTERSECTION (numéro du point d'attente), NUMÉRO DEUX DERRIÈRE (type) (position)**

LINE UP AND WAIT, RUNWAY (number), INTERSECTION (number of holding point) NUMBER TWO BEHIND (type) (position)

➔ **JE M'ALIGNE PISTE (numéro), DE (numéro du point d'attente), ET J'ATTENDS, NUMÉRO DEUX DERRIÈRE (type) (position)**

LINING UP RUNWAY (number), FROM (number of holding point) AND WAITING, NUMBER TWO BEHIND (type) (position)

📍 **CORRECT (OU NÉGATIF) [JE RÉPÈTE] ... (selon le cas)**

[THAT IS] CORRECT (OR NEGATIVE) [I SAY AGAIN] ... (as appropriate)

*Demande de départ à vue.*

➔ **DEMANDE DÉPART À VUE [DIRECT] JUSQU'A (aide de navigation, point de cheminement, altitude)**

REQUEST VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint, altitude)

*Départ à vue à l'initiative de l'ATC.*

📍 **ACCEPTEZ-VOUS DÉPART A VUE [DIRECT] JUSQU'A (aide de navigation, point de cheminement /altitude)**

ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint/altitude)

*Clairance de départ à vue.*

📍 **DÉPART A VUE PISTE (numéro) APPROUVÉ, TOURNEZ A GAUCHE/DROITE [DIRECT] JUSQU'A (aide de navigation, cap, point de cheminement) [MAINTENEZ RÉFÉRENCE VISUELLE JUSQU'A (altitude)]**

VISUAL DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, TURN LEFT/RIGHT [DIRECT] TO (navaid, heading, waypoint)[MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL (altitude)]

*Collationnement d'une clairance de départ à vue.*

➔ **DÉPART A VUE JUSQU'A (aide de navigation, point de cheminement/altitude)**

VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL (navaid, waypoint/altitude)

*Transmission d'instructions après le décollage*

📍 **APRÈS DÉPART, TOURNEZ À DROITE (OU À GAUCHE, OU MONTEZ) (instructions selon les besoins)**

AFTER DEPARTURE, TURN RIGHT (or LEFT or CLIMB) (instructions as appropriate)

*La demande d'alignement d'avions en formation comprendra le type de départ*

➔ **(patrouille) DÉPART [TRAIL] (nombre) SECONDES (OU DÉPART PATROUILLE SERRÉE) DEMANDONS ALIGNEMENT**

(formation) [TRAIL] DEPARTURE (number) SECONDS (or CLOSE FORMATION DEPARTURE) REQUEST LINE UP

*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)
- 🔊 **AUTORISÉ DÉPART OMNIDIRECTIONNEL, PISTE (nombre) [(PUIS DIRECT (nom de la balise)) NIVEAU [DE VOL] (nombre)] [instructions]**  
CLEARED OMNIDIRECTIONNAL DEPARTURE, RUNWAY (number) [(THEN DIRECT (name of beacon)) (FLIGHT) LEVEL (number)] [instructions]
- 🔊 **AUTORISÉ DÉPART OMNIDIRECTIONNEL, PISTE (nombre) APRÈS AVOIR ATTEINT (OU PASSÉ) (niveau ou point significatif) (instructions)**  
CLEARED OMNIDIRECTIONNAL DEPARTURE, RUNWAY (number) AFTER REACHING (or PASSING or CROSSING) (level or significant point) (instructions)

#### II.2.4.11 AUTORISATION DE DÉCOLLAGE

*Les mots « DÉCOLLAGE / TAKE OFF » ne sont utilisés que lorsqu'un aéronef est autorisé décollage ou pour annuler un décollage, dans les autres cas on utilisera les mots « DÉPART / DEPARTURE ». L'équipage collationne la partie des autorisations qui intéresse la sécurité, dans ce cas le décollage et la piste utilisée. Les mots « **AUTORISÉ / CLEARED** » sont utilisés uniquement pour le décollage, l'atterrissage, l'option, le toucher et le passage bas, dans les autres cas on utilisera les mots « **APPROUVÉ / APPROVED** ».*

*L'expression « option » permet de laisser au pilote, lorsque le trafic le permet, le choix de la manoeuvre à effectuer : remise de gaz ou toucher .*

- 🔊 **PISTE (numéro) AUTORISÉ DECOLLAGE, VENT (direction et force) [RAPPELÉZ APRÈS ENVOL]**  
RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF, WIND (direction and speed) [REPORT AIRBORNE]

*Autorisation de décollage sur un aérodrome disposant de systèmes d'arrêt.*

- 🔊 **PISTE (numéro) AUTORISÉ DECOLLAGE, VENT (direction et force), [BARRIÈRE (OU CABLE) (position / hauteur du système d'arrêt)], [RAPPELÉZ (instructions)]**  
RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF, WIND (direction and speed), [BARRIER (OR CABLE) (position of arresting system)], [REPORT (instructions)]

*Position et/ou état du système d'arrêt.*

- 🔊 **BARRIÈRE SUR AUTOMATIQUE (OU HORS SERVICE)**  
BARRIER ON AUTOMATIC POSITION (OR OUT OF SERVICE)
- 🔊 **BARRIÈRE SUR MANUEL, RELEVAGE A LA DEMANDE**  
BARRIER ON MANUAL POSITION, LIFT UP ON REQUEST
- 🔊 **BARRIÈRE LEVÉE (OU ENGAGÉE OU BAISSÉE)**  
BARRIER UP (OR ENGAGED OR DOWN)

- 📍 **PRÉSENCE DE CABLE (OU BRIN) D'ARRÊT (*distance/unité*) DU SEUIL DE PISTE (*numéro*) (*hauteur/unité*) DE HAUT**  
ARRESTING CABLE ((*distance/unit*) FROM THRESHOLD RUNWAY (*number*) (*hauteur/unité*) HIGH
- 📍 **CABLE (OU BRIN) D'ARRÊT RELEVÉ (OU BAISSÉ OU DEMONTÉ)**  
ARRESTING CABLE UP (or DOWN or DERIGGED)

Lorsque le pilote demande un relevage manuel

➔ **BARRIÈRE BARRIÈRE BARRIÈRE**  
BARRIER BARRIER BARRIER

📍 **BARRIÈRE LEVÉE**  
BARRIER UP

➔ **CABLE CABLE CABLE**  
CABLE CABLE CABLE

📍 **BRIN D'ARRÊT LEVÉ**  
CABLE UP

Note : 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 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*)

➔ **DEMANDE INSTRUCTIONS DE DÉPART**  
REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS

📍 **APRÈS LE DÉPART, TOURNEZ A DROITE (OU A GAUCHE, OU MONTEZ) (*instructions selon les besoins*)**  
AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (*instructions as appropriate*)

*Pour un décollage vertical*

📍 **AUTORISÉ DÉCOLLAGE VERTICAL [DE (*emplacement*)] (*position actuelle, voie de circulation, aire d'approche finale et de décollage, piste et numéro*) VENT (*direction et force*)**  
CLEARED FOR LIFT-OFF [FROM (*location*)] (*present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number*) WIND (*direction and speed*)

*Pour demander le silence radio pendant un décollage.*

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

### Pour un décollage immédiat

📞 **(indicatif aéronef), ÊTES VOUS PRÊT POUR UN DÉPART IMMÉDIAT ?**

*(aircraft call sign), ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE ?*

➔ **Affirme (indicatif aéronef)**

*Affirm (callsign)*

📞 **(indicatif aéronef), ALIGNEZ VOUS PISTE (numéro), AUTORISÉ DÉCOLLAGE IMMÉDIAT, VENT (direction et force)**

*(aircraft call sign), LINE UP RUNWAY (number), CLEARED FOR IMMEDIATE TAKE-OFF, WIND (direction and speed)*

➔ **JE M'ALIGNE PISTE (numéro) ET JE DÉCOLLE, (indicatif aéronef)**

*LINING UP RUNWAY (number) AND TAKING OFF, (aircraft call sign)*

### Décollage sur alerte.

➔ **(indicatif) ROULAGE**

*(callsign) TAXIING*

📞 **ROULEZ PISTE (nombre), TERRAIN (condition opérationnelle), QFE (nombre), [ALIGNEZ-VOUS PISTE (nombre), AUTORISÉ DÉCOLLAGE, VENT (direction et force) [état câble ou barrière], [instructions complémentaires].**

*TAXI RUNWAY (number), AIRFIELD (operational condition), QFE (number), [LINE UP RUNWAY (number), CLEARED FOR TAKE-OFF, WIND (direction and speed), [cable ou barrier state], [further instructions].*

### Quand un minimum de séparation sur piste réduit est appliqué.

📞 **(renseignements sur le trafic) PISTE (numéro) AUTORISÉ DÉCOLLAGE, VENT (direction et force)**

*(traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF WIND (direction and speed)*

### Lorsque l'autorisation de décollage n'a pas été observée.

📞 **DÉCOLLAGE IMMÉDIAT OU DÉGAGEZ LA PISTE [(instructions)]**

*TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)]*

📞 **DÉCOLLAGE IMMÉDIAT OU MAINTENEZ AVANT LA PISTE**

*TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY*

### Pour annuler une autorisation de décollage.

📞 **MAINTENEZ POSITION, ANNULEZ DÉCOLLAGE, JE RÉPÈTE ANNULEZ DÉCOLLAGE (raisons)**

*HOLD POSITION CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons)*

➔ **JE MAINTIENS POSITION**

*HOLDING*

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

📢 **(indicatif) STOPPEZ IMMÉDIATEMENT [(répéter l'indicatif d'appel de l'aéronef)] STOPPEZ IMMÉDIATEMENT**  
 (call sign) STOP IMMEDIATELY [(repeat call sign)] STOP IMMEDIATELY

➔ **JE STOPPE (OU J'ARRÊTE)**  
 STOPPING

*Pour informer le pilote d'un danger soudain extérieur à l'aéronef pendant la course au décollage (en cas de risque de sortie de piste si interruption tardive), le commandant de bord exerce alors son jugement quant à l'utilisation de son aéronef (ref doc OACI 4444, §7.4.1.4.1)*

📢 **(indicatif) DANGER (raison) (position)**  
 (callsign) WARNING (reason) (position)

#### II.2.4.12 INSTRUCTIONS APRES LE DÉCOLLAGE

➔ **DEMANDE VIRAGE À DROITE (OU À GAUCHE)**  
 REQUEST RIGHT (OR LEFT) TURN

📢 **VIRAGE À DROITE (OU À GAUCHE) APPROUVÉ**  
 RIGHT (OR LEFT) TURN APPROVED

📢 **JE RAPPELLERAI PLUS TARD POUR VIRAGE À DROITE (OU À GAUCHE)**  
 WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (OR LEFT) TURN

*Pour demander l'heure d'envol.*

📢 **RAPPELÉZ APRÈS L'ENVOL**  
 REPORT AIRBORNE

📢 **[L']ENVOL À (heure)**  
 AIRBORNE (time)

📢 **PASSANT (niveau) (instructions)**  
 AFTER PASSING (level) (instructions)

*Cap à suivre.*

📢 **CONTINUEZ AU CAP DE LA PISTE (instructions)**  
 CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions)

*S'il faut suivre une route précise.*

📢 **CONTINUEZ DANS L'AXE DE LA PISTE (instructions)**  
 CONTINUE RUNWAY TRACK (instructions)

📢 **MONTEZ TOUT DROIT (instructions)**  
 CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions)

*Départ patrouille (après identification de chaque appareil) :*

📢 **RAPPELÉZ 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**

📍 **RAPPELÉZ PRÊTS POUR LE TRANSFERT**  
**REPORT READY FOR HANDOVER.**

**II.2.4.13 ENTRÉE DANS UN CIRCUIT D'AÉRODROME**

*Lorsque des informations ATIS sont indisponibles.*

→ **[type d'aéronef] (position) (niveau) POUR ATERRISSAGE**  
*[aircraft type] (position) (level) FOR LANDING*

📍 **ENTREZ [(sens du circuit)] (position dans le circuit) PISTE (numéro) VENT [DE SURFACE] (direction et vitesse) (unité) [TEMPÉRATURE [MOINS] (nombre)] QNH (ou QFE) (nombre) [(unité)] [TRAFFIC (détails)], RAPPELÉZ (position dans le circuit)**  
*JOIN [(direction of circuit)] (position in circuit) RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)], REPORT (position in circuit)*

📍 **CIRCUIT [(sens du circuit)] PISTE (numéro) VENT [DE SURFACE] (direction et vitesse) (unité) [TEMPÉRATURE [MOINS] (nombre)] QNH (ou QFE) (nombre) [(unité)] [TRAFFIC (détails)];**  
**[(direction of circuit)] RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (nombre)] QNH (OR QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];**

📍 **EXÉCUTEZ APPROCHE DIRECTE PISTE (numéro) VENT [DE SURFACE] (direction et vitesse) (unité) [TEMPÉRATURE [MOINS] (nombre)] QNH (ou QFE) (nombre) [(unité)] [TRAFFIC (détails)]. RAPPELÉZ LONGUE FINALE**  
*MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)]. REPORT LONG FINAL*

*Lorsque des informations ATIS sont disponibles.*

→ **[type d'aéronef] (position) (niveau) INFORMATION (identification ATIS) POUR ATERRISSAGE**  
*(aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING*

📍 **ENTREZ (position dans le circuit) [PISTE (numéro)] QNH (ou QFE) (nombre) [(unité)] [TRAFFIC (détails)]**  
*JOIN (position in circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)]*

📍 **CIRCUIT (sens dans le circuit) [PISTE (numéro)] QNH (ou QFE) (nombre) [(unité)] [TRAFFIC (détails)].**  
*(direction of circuit) [RUNWAY (number)] QNH (OR QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)].*

*Pour les aéronefs dits "de combat et d'entraînement (type chasse)".*

→ **(nombre et type d'aéronef(s)) POSITION, (intentions)**  
*(number and aircraft type) POSITION, (intentions)*

📍 **PISTE (numéro) (nom de l'aérodrome) (condition opérationnelle) VENT (direction et vitesse) QFE (nombre) RAPPELÉZ (point d'entrée)**  
*RUNWAY (number) (airfield name) (operational condition) WIND (direction and speed) QFE (number) REPORT (entering point)*

**Note :** la condition opérationnelle pourra être remplacée par "IMC" ou "VMC", ou tout autre paramètre selon le cas.

→ **(point d'entrée) POUR REJOINDRE INITIAL PISTE (numéro)**  
*(entering point) TO JOIN INITIAL FOR RUNWAY (number)*

📍 **RAPPELZ [POINT] INITIAL (OU IP) (numéro) [TRAFFIC (détails)]**  
 REPORT (or JOIN) INITIAL POINT (or IP) (number) [TRAFFIC (details)]

📍 **INDIQUEZ ORDRE ET TYPE D'ATERRISSAGE**  
 REPORT SEQUENCE AND TYPE OF LANDING

→ **ATERRISSAGE PATROUILLE SERRÉE (OU ATERRISSAGE INDIVIDUEL ORDRE (nombre))**  
*CLOSE FORMATION LANDING (or INDIVIDUAL LANDING ORDER (nombre))*

**Note :** *indiquer break a droite (right hand break) si nécessaire.*

#### II.2.4.14 DANS LE CIRCUIT D'AÉRODROME

→ **(position dans le circuit par exemple VENT ARRIÈRE OU FINALE)**  
*(position in circuit, e.g. DOWNWIND or FINAL)*

📍 **NUMÉRO (numéro) SUIVEZ (type d'aéronef et position) [instructions supplémentaires au besoin]**  
 NUMBER (number) FOLLOW (aircraft type and position) [additional instructions if required]

📍 **TRAFFIC (détails) [informations supplémentaires au besoin]**  
 TRAFFIC (detail) [additional information if required]

📍 **RAPPELZ (position dans le circuit)**  
 REPORT (position in circuit)

**Note :** *À la préférence du terme « suivez » ou « follow », une information de trafic reste nécessaire sur le trafic précédent. En effet, bien que réglementaire, le terme « suivez » ou « follow » est susceptible d'inciter le pilote bénéficiaire de cette information à un suivi de la trajectoire de l'aéronef précédent.*

📍 **NUMÉRO (numéro) TRAFFIC [PRÉCÉDENT] (type d'aéronef et position) [instructions supplémentaires au besoin]**  
 NUMBER (number) [PRECEDING TRAFFIC] (aircraft type and position) [additional instructions if required]

→ **(position dans le circuit par exemple VENT ARRIÈRE OU FINALE) TRAIN SORTI VERROUILLÉ**  
*(position in circuit, e.g. DOWNWIND or FINAL) GEAR DOWN AND LOCKED*

*Au point initial.*

→ **[PASSANT] [POINT] INITIAL (ou IP) (numéro), QFE (nombre)**  
 [PASSING] INITIAL [POINT] (or IP) (number), QFE (number)

📍 **CORRECT (OU NÉGATIF QFE (nombre)) NUMÉRO (numéro) RAPPELZ DERNIER VIRAGE TRAIN SORTI VERROUILLÉ [instructions supplémentaires au besoin]**  
 CORRECT (or NEGATIVE QFE (number)) NUMBER (number) REPORT TURNING FINAL GEAR DOWN AND LOCKED [additional instructions if required]

*Note: parmi les instructions supplémentaires, pour un aéronef du Groupe Aérien embarqué en retour du porte-avions, il sera précisé « CROSSE RENTREE » / « HOOK UP »*

→ **DERNIER VIRAGE, TRAIN SORTI VERROUILLÉ (signal sonore)**  
TURNING FINAL, GEAR DOWN AND LOCKED (beeper)

Mesures de régulation au « BREAK ».

📞 **RAPPELEZ AU BREAK**  
REPORT ON THE BREAK

📞 **CORRECT (ou NÉGATIF QFE (nombre) NUMÉRO (nombre) TRAFIC [PRÉCÉDENT] (type d'aéronef et position), [BREAK MI-BANDE ou BREAK FIN DE BANDE]) RAPPELEZ DERNIER VIRAGE, TRAIN SORTI VERROUILLÉ [instructions supplémentaires au besoin]**  
CORRECT (or NEGATIVE QFE (number) NUMBER (number) TRAFFIC [PRECEDING] (aircraft type and position,)[BREAK MIDDLE OF RUNWAY or BREAK END OF RUNWAY] 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

#### II.2.4.15 INSTRUCTIONS RELATIVES A L'APPROCHE

📞 **EXÉCUTEZ APPROCHE COURTE**  
MAKE SHORT APPROACH

📞 **EXÉCUTEZ APPROCHE LONGUE (ou ALLONGEZ VENT ARRIÈRE)**  
MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND)

📞 **RAPPELEZ BASE (ou FINALE ou LONGUE FINALE)**  
REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL)

📞 **CONTINUEZ L'APPROCHE [(raison)] [SOYEZ PRÊT POUR POSSIBLE REMISE DES GAZ]**  
CONTINUE APPROACH [(reason)] [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND]

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

#### II.2.4.16 AUTORISATION D'ATTERRISSAGE

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

📞 **VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ**  
CHECK GEAR DOWN AND LOCKED

→ **(indicatif d'appel aéronef) TRAIN SORTI VERROUILLÉ (signal sonore)**  
(aircraft callsign) GEAR DOWN AND LOCKED (beeper)

📞 **SIGNAL RECU (OU JE NE RECOIS PAS LE SIGNAL SONORE)**

BEEPER RECEIVED (OR BEEPER NOT RECEIVED)

*Pour les aéronefs équipés, si le pilote n'a pas transmis le signal sonore, le contrôleur doit l'exiger :*

📞 **JE NE RECOIS PAS LE SIGNAL SONORE [VÉRIFIEZ TRAIN SORTI ET VERROUILLE]**

BEEPER NOT RECEIVED [CHECK GEAR DOWN AND LOCKED]

📞 **PISTE (numéro) AUTORISÉ ATERRISSAGE (OU TOUCHER OU OPTION) VENT (direction et vitesse)**

RUNWAY (number) CLEARED TO LAND (OR TOUCH AND GO OR OPTION) WIND (direction and speed)

Procédure Marine pour une patrouille au break :

*Le 1<sup>er</sup> aéronef à se présenter :*

➔ **DERNIER VIRAGE (OU BASE OU FINALE) PISTE (nombre) TRAIN SORTI VERROUILLÉ**

TURNING FINAL (OR BASE OR FINAL) RUNWAY (number) GEAR DOWN AND LOCKED

📞 **(indicatif d'appel patrouille) PISTE (numéro) AUTORISÉ ATERRISSAGE (OU TOUCHER OU OPTION) VENT (direction et vitesse)**

(formation callsign) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND (OR TOUCH AND GO OR OPTION) WIND (direction and speed)

📞 **VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ**

CHECK GEAR DOWN AND LOCKED

➔ **(indicatif d'appel aéronef) (leader ou x)) train sorti verrouillé (signal sonore) (aircraft callsign (leader or x)) gear down and locked (beeper)**

📞 **SIGNAL RECU (OU JE NE RECOIS PAS LE SIGNAL SONORE)**

BEEPER RECEIVED (OR BEEPER NOT RECEIVED)

*Les aéronefs suivants :*

➔ **DERNIER VIRAGE (OU BASE OU FINALE) PISTE (nombre) TRAIN SORTI VERROUILLÉ**

TURNING FINAL (OR BASE OR FINAL) RUNWAY (number) GEAR DOWN AND LOCKED

📞 **VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ**

CHECK GEAR DOWN AND LOCKED

➔ **(indicatif d'appel aéronef (leader ou x)) TRAIN SORTI VERROUILLÉ (signal sonore) (aircraft callsign (leader or x)) GEAR DOWN AND LOCKED (beeper)**

📞 **SIGNAL RECU (OU JE NE RECOIS PAS LE SIGNAL SONORE)**

BEEPER received (OR BEEPER NOT RECEIVED)

📞 **(indicatif d'appel aéronef (leader ou x)) vent (direction et vitesse) [RAPPEL PISTE DÉGAGÉE]**

(aircraft callsign (leader or x)) WIND (direction and speed) [REPORT RUNWAY VACATED]

📞 **PISTE (numéro) AUTORISÉ ATERRISSAGE VENT (direction et vitesse)**

RUNWAY (number) CLEARED TO LAND WIND (direction and speed)

*Quand un minimum de séparation sur piste réduit est appliqué.*

📞 **(renseignements sur le trafic) PISTE (numéro) AUTORISÉ ATERRISSAGE**

*(traffic information)* RUNWAY *(number)* CLEARED TO LAND

*Opérations particulières.*

- 🔊 **AUTORISÉ TOUCHER**  
CLEARED TOUCH AND GO
- 🔊 **FAITES UN [ATERRISSAGE] COMPLET**  
MAKE FULL STOP

*Pour faire une approche le long de la piste, ou parallèlement à celle-ci, en descendant jusqu'à un niveau minimal convenu.*

- ➔ **DEMANDE APPROCHE BASSE (raisons)**  
REQUEST LOW APPROACH *(reasons)*
- 🔊 **AUTORISÉ POUR APPROCHE BASSE [PISTE (numéro)] [(restriction d'altitude au besoin) (instructions de remise des gaz)]**  
CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY *(number)*] [(altitude restriction if required) *(go around instructions)*]

- 🔊 **FAITES UNE BAIONNETTE A DROITE (OU GAUCHE)**  
MAKE SIDE STEP BY THE RIGHT (OR THE LEFT)
- 🔊 **RAPPELZ À L'OUVERTURE DROITE (OU GAUCHE)**  
REPORT BREAKING RIGHT (OR LEFT)

*Pour un passage en vol à la tour de contrôle ou en un autre point d'observation (pour permettre une inspection visuelle par des personnes au sol au besoin).*

- ➔ **DEMANDE PASSAGE BAS (raisons)**  
REQUEST LOW PASS *(reasons)*
- 🔊 **AUTORISÉ PASSAGE BAS [PISTE (numéro)] [(restriction d'altitude au besoin) (instructions de remise des gaz)]**  
CLEARED LOW PASS [RUNWAY *(number)*] [(altitude restriction if required) *(go around instructions)*]

*Pour les vols d'hélicoptères.*

- ➔ **DEMANDE APPROCHE DIRECTE [OU INDIRECTE, VIRAGE A GAUCHE (OU A DROITE) JUSQU'À (emplacement)]**  
REQUEST STRAIGHT-IN *(or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location))*
- 🔊 **EXÉCUTEZ APPROCHE DIRECTE (OU INDIRECTE, VIRAGE A GAUCHE (OU A DROITE) VERS (emplacement, piste, voie de circulation, aire d'approche finale et de décollage)) [ARRIVÉE (OU ITINÉRAIRE D'ARRIVÉE) (numéro, nom ou code)]. [MAINTENEZ AVANT (piste en service, prolongement de l'axe de la piste, autre)]. [RESTEZ A (direction ou distance) DE (piste, axe de la piste, autre hélicoptère ou aéronef)]. [ATTENTION (lignes à haute tension, obstacles non balisés, turbulence de sillage, etc.)]**  
**AUTORISÉ ATERRISSAGE**  
MAKE STRAIGHT-IN *(or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area))* [ARRIVAL *(or ARRIVAL ROUTE)* *(number, name, or code)*]. [HOLD SHORT OF *(active runway, extended runway centre line,*

*other*]. [REMAIN (*direction or distance*) FROM (*runway, runway centre line, other helicopter or aircraft*)]. [CAUTION (*power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.*)]  
CLEARED TO LAND

#### II.2.4.17 PROCÉDURES DE RETARDEMENT DE L'AÉRONEF

##### 📍 TOURNEZ AUTOUR DE L'AÉRODROME

CIRCLE THE AERODROME

##### 📍 ORBITEZ A DROITE (OU A GAUCHE) [A PARTIR DE VOTRE POSITION ACTUELLE]

ORBIT RIGHT (or LEFT) [FROM PRESENT POSITION]

##### 📍 REFAITES UN CIRCUIT

MAKE ANOTHER CIRCUIT

##### 📍 FAITES UN 360 À GAUCHE (OU À DROITE) (*raison*) RAPPELEZ (*point significatif*)

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

*Pour les hélicoptères (quelle que soit la phase de vol)*

##### ➔ DEMANDE A FAIRE UN STATIONNAIRE VERTICALE (*emplacement*)

REQUEST TO PERFORM STATIONARY FLIGHT OVER (*location*)

##### 📍 EFFECTUEZ VOL STATIONNAIRE VERTICALE (*emplacement*)

PERFORM STATIONARY FLIGHT OVER (*location*)

#### II.2.4.18 APPROCHE INTERROMPUE

##### 📍 EN CAS DE REMISE DES GAZ (*instructions*)

IN CASE OF GO AROUND (*instructions*)

##### 📍 REMETTEZ LES GAZ

GO AROUND

##### ➔ JE REMETS LES GAZ

GOING AROUND

*Note : force et direction du vent ne sont pas transmises pour la remise de gaz*

*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

#### II.2.4.19 RENSEIGNEMENTS FOURNIS AUX AÉRONEFS

*Quand le pilote a demandé une vérification visuelle du train d'atterrissage.*

- 🔊 **Le TRAIN [D'ATERRISSAGE] SEMBLE SORTI**  
LANDING GEAR APPEARS DOWN
- 🔊 **LA 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
- 🔊 **LA ROUE DROITE (OU GAUCHE, OU AVANT) NE SEMBLE PAS RENTRÉE (OU SORTIE)**  
RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN)

*Turbulence de sillage.*

- 🔊 **ATTENTION TURBULENCE DE SILLAGE [DUE A L'ARRIVÉE (OU AU DÉPART) (type d'aéronef)] [autres renseignements selon les besoins]**  
CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required]

*Souffle de réacteurs sur l'aire de trafic ou sur le taxiway.*

- 🔊 **ATTENTION SOUFFLE DE RÉACTEURS**  
CAUTION JET BLAST  
*Souffle d'hélices.*
- 🔊 **ATTENTION SOUFFLE D'HÉLICES**  
CAUTION SLIPSTREAM

*Informations portant sur l'utilisation effective de la piste*

- 🔊 **TRAFIC (détails);**  
TRAFFIC (details)
- 🔊 **PAS DE TRAFIC CONNU PISTE (numéro);**  
NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (number);
- 🔊 **PISTE (numéro) OCCUPÉE [ou BLOQUÉE PAR] (détails) [RAPPELÉZ INTENTIONS].**  
RUNWAY (number) OCCUPIED [OR BLOCKED BY] (details) [REPORT INTENTIONS].

Les informations portant sur l'utilisation effective de la piste peuvent être données à un aéronef durant n'importe quelle phase du vol, en particulier dans le circuit d'aérodrome et lors de la préparation au départ

#### II.2.4.20 DÉGAGEMENT DE LA PISTE ET COMMUNICATIONS APRÈS L'ATERRISSAGE

*Utilisation du parachute frein.*

- 🔊 **PARACHUTE OUVERT (OU NON OUVERT)**  
CHUTE OPEN (or NOT OPENED)
- 🔊 **PARACHUTE NON SORTI, RAPPELÉZ VITESSE CONTROLÉE**  
NO CHUTE, REPORT SPEED UNDER CONTROL
- 🔊 **PARACHUTE NON VÉRIFIÉ, RAPPELÉZ VITESSE CONTROLÉE**  
CHUTE NOT CHECKED, REPORT SPEED UNDER CONTROL
- 🔊 **PARACHUTE EN TORCHE, RAPPELÉZ VITESSE CONTROLÉE**

CHUTE CANDLED, REPORT SPEED UNDER CONTROL

- 📞 **PARACHUTE LARGUÉ**  
CHUTE DROPPED

➔ **[BANDE LENTE] VITESSE CONTROLÉE**  
[LOW SPEED LANE] SPEED UNDER CONTROL

- 📞 **CONTACTEZ SOL (fréquence)**  
CONTACT GROUND (frequency)
- 📞 **QUAND PISTE DÉGAGÉE CONTACTEZ SOL (fréquence)**  
WHEN RUNWAY VACATED CONTACT GROUND (frequency)
- 📞 **DÉGAGEZ RAPIDEMENT LA PISTE**  
EXPEDITE VACATING
- 📞 **VOTRE POSTE (ou PORTE) (désignation)**  
YOUR STAND (or GATE) (designation)
- 📞 **PRENEZ (ou TOURNEZ) PREMIÈRE [(ou DEUXIÈME) INTERSECTION] [ou A VOTRE CONVENANCE] A GAUCHE (ou A DROITE) ET CONTACTEZ SOL (fréquence)**  
TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency)

➔ **DEMANDE REMONTÉE DE PISTE**  
REQUEST BACKTRACK

- 📞 **REMONTÉZ LA PISTE [(numéro)]**  
BACKTRACK RUNWAY [(number)]

- 📞 **RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE**  
REPORT RUNWAY VACATED

➔ **PISTE DÉGAGÉE**  
RUNWAY VACATED

- 📞 **DÉGAGEZ LA PISTE RAPIDEMENT, RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE**  
EXPEDITE VACATING, REPORT RUNWAY VACATED

➔ **PISTE DÉGAGÉE**  
RUNWAY VACATED

*Pour les vols d'hélicoptères.*

- 📞 **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))
- 📞 **TRANSLATEZ JUSQU'A (ou VIA) (emplacement ou itinéraire, selon le cas) [ATTENTION (poussière, chasse-neige élevée, débris épars, aéronef léger circulant à la surface, personnel, etc.)]**

AIR-TAXI TO (or VIA) (*location or routing as appropriate*) [CAUTION (*dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.*)]

- 🔊 **TRANSLATEZ VIA** (*itinéraire direct demande ou itinéraire spécifique*) **JUSQU'À** (*emplacement, hélisation, aire de manœuvre ou de mouvement, piste en service ou hors service*)

**ÉVITEZ** (*aéronefs, véhicules ou personnel*)

AIR-TAXI VIA (*direct, as requested, or specified route*) TO (*location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway*)

AVOID (*aircraft or vehicles or personnel*)

## II.2.5 EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES CPDLC

*Panne des DLC.*

- 🔊 **[TOUTES LES STATIONS] PANNE CPDLC** (*instructions*)  
[ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (*instructions*)

*Echec d'un message CPDLC.*

- 🔊 **ÉCHEC MESSAGE CPDLC** (*clearance instruction, renseignements ou demande appropriés*)  
CPDLC MESSAGE FAILURE (*appropriate clearance, instruction, information or request*)

*Pour corriger une clearance, une instruction, des renseignements ou une demande transmis par CPDLC.*

- 🔊 **IGNOREZ MESSAGE CPDLC** (*type du message*), **BREAK**, (*clearance, instruction, renseignements ou demande corrigés*)  
DISREGARD CPDLC (*message type*) MESSAGE, BREAK, (*correct clearance, instruction, information or request*)

*Pour donner à toutes les stations ou à un vol particulier l'instruction de s'abstenir d'envoyer des demandes CPDLC pendant un certain temps.*

- 🔊 **[TOUTES LES STATIONS] CESSEZ ENVOI DEMANDES CPDLC [JUSQU'À NOUVEL AVIS]** [(*raison*)]  
[ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(*reason*)]

*Pour revenir à l'usage normal des CPDLC.*

- 🔊 **[TOUTES LES STATIONS] REPRENEZ OPÉRATIONS CPDLC NORMALES**  
[ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS

## II.3 EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES DU SERVICE DE SURVEILLANCE ATS

### II.3.1 EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES GÉNÉRALES DU SERVICE DE SURVEILLANCE ATS

#### II.3.1.1 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF

- 📍 **INDIQUEZ VOTRE CAP [ET NIVEAU [DE VOL] (OU ALTITUDE)]**  
REPORT HEADING [AND [FLIGHT] LEVEL (or ALTITUDE)]
- 📍 **POUR IDENTIFICATION TOURNEZ A GAUCHE (OU A DROITE) AU CAP (*trois chiffres*)**  
FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (*three digits*)
- 📍 **TRANSMETTEZ POUR IDENTIFICATION ET INDIQUEZ VOTRE CAP**  
TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING
- 📍 **CONTACT RADAR [*position*]**  
RADAR CONTACT [*position*]
- 📍 **IDENTIFIÉ [*position*]**  
IDENTIFIED [*position*]
- 📍 **NON IDENTIFIÉ [*raison*], [REPRENEZ (OU POURSUIVEZ) VOTRE NAVIGATION]**  
NOT IDENTIFIED [*reason*], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION]

#### II.3.1.2 RENSEIGNEMENTS SUR LA POSITION

- 📍 **POSITION (*distance*) (*direction*) DE (*point significatif*) (OU VERTICALE DE OU TRAVERS DE (*point significatif*))**  
POSITION (*distance*) (*direction*) OF (*significant point*) (or OVER or ABEAM (*significant point*))

#### II.3.1.3 CHANGEMENT DE RÉGIME DE VOL

- ➔ **(indicatif) J'ANNULE IFR (OU CAM INDIA OU CAM TANGO), JE PASSE EN VFR (OU CAM VICTOR)**  
CANCELLING IFR (or OAT INDIA or OAT TANGO), FLYING NOW VFR (or OAT VICTOR)
- 📍 **(indicatif) IFR (OU CAM INDIA OU CAM TANGO) ANNULÉ A (heure), POURSUIVEZ EN VFR (OU CAM VICTOR), QNH RÉGIONAL (nombre)**  
(callsign) IFR (or OAT INDIA or OAT TANGO) CANCELLED AT (time), CONTINUE IN VFR (or OAT VICTOR) (station) QNH (number)

#### II.3.1.4 PRISE EN COMPTE RADAR

- 📍 **IDENTIFIÉ [RADAR], [(*nombre*) DEGRÉS (*nombre*) NAUTIQUES (*terrain*)], [TRANSPONDEUR (*nombre*)], (*instructions ou informations*), [VOUS PASSEZ EN IFR (OU CAM INDIA OU TANGO)] [PISTE (*nombre*), (*condition opérationnelle ou paramètres du terrain*)]**  
[RADAR] IDENTIFIED, [(*number*) DEGREES (*number*) MILES (*airfield*)], [SQUAWK (*number*)], (*instructions or informations*) [YOU ARE NOW IN IFR (or OAT INDIA or TANGO)] [RUNWAY (*number*), (*operational condition or airfield parameters*)]

**Note :** piste et couleur terrain seront annoncées le plus tôt possible pour le trafic chasse en approche. La condition opérationnelle pourra être remplacée par "IMC" ou "VMC", ou tout autre paramètre selon le cas.

→ **PISTE (nombre), (condition opérationnelle), DEMANDE [PERCÉE (ILS OU GCA OU POINT INITIAL) (ATERRISSAGE OU PASSAGE BAS OU TOUCH AND GO), [DANS L'ORDRE (nombre)], AUTONOMIE (valeur) [UNITE]**

**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), [IN ORDER (number)], ENDURANCE (number)[UNIT]**

📞 **ROGER, QFE/QNH (nombre)**

ROGER, QFE/QNH (number)

### II.3.1.5 INSTRUCTIONS DE GUIDAGE

📞 **QUITTEZ (point significatif) CAP (trois chiffres)**

LEAVE (significant point) HEADING (three digits)

📞 **CONTINUEZ CAP (trois chiffres)**

CONTINUE HEADING (three digits)

📞 **CONTINUEZ CAP ACTUEL**

CONTINUE PRESENT HEADING

📞 **VOLEZ AU CAP (trois chiffres)**

FLY HEADING (three digits)

📞 **TOURNEZ A GAUCHE (OU A DROITE) CAP (trois chiffres) [raison]**

TURN LEFT (OR RIGHT) HEADING (three digits) [reason]

📞 **TOURNEZ A GAUCHE (OU A DROITE) (nombre) DEGRÉS [raison]**

TURN LEFT (OR RIGHT) (number of degrees) DEGREES [reason]

📞 **STOPPEZ LE VIRAGE CAP (trois chiffres)**

STOP TURN HEADING (three digits)

📞 **VOLEZ AU CAP (trois chiffres), QUAND VOUS LE POURREZ, DIRECT VERS (point significatif) (nom)**

FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point)

📞 **VOTRE CAP EST CORRECT**

HEADING IS GOOD

📞 **AUGMENTEZ (OU REDUISEZ) TAUX DE DESCENTE (OU MONTÉE)**

INCREASE (OR DECREASE) RATE OF DESCENT (OR CLIMB)

### II.3.1.6 RECUEIL BASSE ALTITUDE

→ **(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)**

📞 **IDENTIFIÉ [RADAR], [(nombre) DEGRÉS (nombre) NAUTIQUES (terrain)], [TRANSPONDEUR (nombre)], (instructions ou informations), [VOUS PASSEZ EN CAM INDIA (ou CAM TANGO)] [PISTE (nombre), (condition opérationnelle ou paramètres du terrain)]**

[RADAR] IDENTIFIED, [(number) DEGREES (number) MILES (airfield)], [SQUAWK (number)], (instructions or informations) [YOU ARE NOW IN OAT INDIA (or TANGO)] [RUNWAY (number), (operational condition or airfield parameters)]

### II.3.1.7 CESSATION DU GUIDAGE

- 🔊 **REPRENEZ VOTRE NAVIGATION (position de l'aéronef) (instructions spécifiques)**  
RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions)
- 🔊 **REPRENEZ VOTRE NAVIGATION [DIRECTE] VERS (point significatif) [ROUTE MAGNÉTIQUE (trois chiffres) DISTANCE (nombre) NAUTIQUES]**  
RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (significant point) [MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number) MILES]

### II.3.1.8 MANŒUVRES

- 🔊 **FAITES UN TROIS CENT SOIXANTE [A GAUCHE (OU A DROITE)] [raison]**  
MAKE A THREE SIXTY [TURN] LEFT (or RIGHT) [reason]
- 🔊 **ORBITEZ A GAUCHE (OU A DROITE) [raison]**  
ORBIT LEFT (or RIGHT) [reason]

**Note :** s'il faut préciser la raison du guidage ou des manœuvres ci-dessus, il conviendrait d'utiliser les expressions suivantes :

- 1) CAUSE TRAFIC  
DUE TRAFFIC
- 2) POUR SEPARATION  
FOR SPACING
- 3) POUR RETARDER  
FOR DELAY
- 4) POUR VENT ARRIERE (OU BASE OU FINALE)  
FOR DOWNWIND (or BASE, or FINAL)

- 🔊 **TOURNEZ À DROITE (OU À GAUCHE) CAP (nombre) (OU (nombre) DEGRÉS), POUR SÉPARATION RADAR**  
TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (number)(or (number) DEGRESS), FOR RADAR SPACING

*Si les indications des instruments de direction de bord ne sont pas sûres.*

- 🔊 **FAITES TOUS LES VIRAGES AU TAUX UN (OU UN DEMI OU (nombre) DEGRÉS PAR SECONDE) COMMENCEZ ET STOPPEZ TOUS LES VIRAGES DES RÉCEPTION DE LA DIRECTIVE « MAINTENANT »**  
MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW"
- 🔊 **TOURNEZ À GAUCHE (OU À DROITE) MAINTENANT**  
TURN LEFT (or RIGHT) NOW
- 🔊 **STOPPEZ LE VIRAGE MAINTENANT**  
STOP TURN NOW

### II.3.1.9 MODIFICATIONS DE VITESSE

📢 **INDIQUEZ VOTRE VITESSE**  
REPORT SPEED

➔ **VITESSE (*nombre*) NŒUDS (OU KILOMETRES/HEURE)**  
SPEED (*number*) KNOTS (OR KILOMETRES PER HOUR)

📢 **MAINTENEZ (*nombre*) NOEUDS [MINIMUM (OU MAXIMUM)] [JUSQU'À (*point significatif*)]**  
MAINTAIN (*number*) KNOTS [OR GREATER (OR OR LESS)] [UNTIL (*significant point*)]

📢 **NE DÉPASSEZ PAS (*nombre*) NOEUDS**  
DO NOT EXCEED (*number*) KNOTS

📢 **MAINTENEZ VITESSE ACTUELLE**  
MAINTAIN PRESENT SPEED

📢 **AUGMENTEZ (OU RÉDUISEZ) VITESSE (*nombre*) NOEUDS [ MINIMUM (OU MAXIMUM)]**  
INCREASE (OR REDUCE) SPEED [TO] (*number*) KNOTS [OR GREATER (OR OR LESS)]

📢 **AUGMENTEZ (OU RÉDUISEZ) VITESSE DE (*nombre*) NOEUDS**  
INCREASE (OR REDUCE) SPEED BY (*number*) KNOTS

📢 **REPRENEZ VITESSE NORMALE**  
RESUME NORMAL SPEED

📢 **RÉDUISEZ A LA VITESSE MINIMALE D'APPROCHE**  
REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED

📢 **RÉDUISEZ A LA VITESSE MINIMALE EN LISSE**  
REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED

📢 **REPRENEZ VITESSE PUBLIÉE**  
RESUME PUBLISHED SPEED

📢 **VITESSE LIBRE**  
NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS

**Note :** *il peut être demandé à un aéronef à l'arrivée de maintenir sa "vitesse maximale" (maximum speed), "vitesse minimale en configuration lisse" (minimum clean speed), "vitesse minimum" (minimum speed) ou une vitesse spécifiée. "Vitesse minimale en configuration lisse" signifie la vitesse minimale à laquelle un aéronef peut voler dans une configuration lisse, c'est-à-dire sans déploiement des dispositifs d'augmentation de la portance, des aérofreins ou du train d'atterrissage.*

### II.3.1.10 COMPTES RENDUS DE POSITION

*Pour faire omettre les comptes rendus de position.*

📢 **OMETTEZ COMPTES RENDUS DE POSITION [JUSQU'À (*spécifier*)]**  
OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (*specify*)]

📢 **PROCHAIN COMPTE RENDU A (*point significatif*)**  
NEXT REPORT AT (*significant point*)

📢 **COMPTES RENDUS EXIGÉS SEULEMENT A (*point(s) significatif(s)*)**  
REPORTS REQUIRED ONLY AT (*significant point(s)*)

**📍 REPRENEZ COMPTES RENDUS DE POSITION**  
RESUME POSITION REPORTING

### II.3.1.11 RENSEIGNEMENTS SUR LE TRAFIC ET MANOEUVRES D'ÉVITEMENT

**📍 TRAFIC A (nombre) HEURES (distance) (direction du vol) [tous autres renseignements utiles] :**

TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) [any other pertinent information]

- 1) **INCONNU**  
UNKNOWN
- 2) **LENT**  
SLOW MOVING
- 3) **RAPIDE**  
FAST MOVING
- 4) **CONVERGENT**  
CLOSING
- 5) **EN SENS OPPOSÉ (OU DANS LE MÊME SENS)**  
OPPOSITE (or SAME) DIRECTION
- 6) **EN DÉPASSEMENT**  
OVERTAKING
- 7) **CROISANT DE GAUCHE A DROITE (OU DE DROITE A GAUCHE)**  
CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT)

*Si ces renseignements sont connus.*

- 8) **(type d'aéronef)**  
*(aircraft type)*
- 9) **(niveau)**  
*(level)*

*En passant des indications de niveau aux aéronefs en montée ou en descente, sous forme de distance verticale par rapport à l'autre trafic.*

- 10) **[VOTRE NIVEAU AUTORISÉ]**  
[YOUR CLEARED LEVEL]
- 11) **STABLE**  
STEADY (or LEVELLED)
- 12) **EN MONTÉE (OU EN DESCENTE)**  
CLIMBING (or DESCENDING)

*En présence d'aéronefs non identifiés.*

- 📞 **DÉGAGÉ DU TRAFIC [instructions appropriées]**  
CLEAR OF TRAFFIC [appropriate instructions]

*Pour demander une manœuvre d'évitement.*

- 📞 **VOULEZ-VOUS UN GUIDAGE [RADAR] ?**  
DO YOU WANT [RADAR] VECTORS?
- ➔ **DEMANDE GUIDAGE [RADAR]**  
REQUEST [RADAR] VECTORS

*Pour une manœuvre d'évitement.*

- 📞 **IMMÉDIATEMENT TOURNEZ [À GAUCHE (OU A DROITE)] IMMÉDIATEMENT CAP (trois chiffres) (ou (nombre) DEGRES) POUR ÉVITER TRAFIC [NON IDENTIFIÉ] (gisement par indication horaire ou relèvement et distance)**  
IMMEDIATELY TURN [LEFT (OR RIGHT)] IMMEDIATELY HEADING (three digits) (or (number) DEGREES) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (bearing by clock-reference or bearing and distance)
- 📞 **IMMÉDIATEMENT MONTEZ (OU DESCENDEZ) (nombre) PIEDS [QNH OU QFE] (OU NIVEAU [DE VOL] (nombre) IMMÉDIATEMENT POUR ÉVITER TRAFIC [NON IDENTIFIÉ] (gisement par indication horaire ou relèvement et distance)**  
IMMEDIATELY CLIMB (OR DESCEND) (number) FEET [QNH OR QFE] (OR [FLIGHT] LEVEL (number)) IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (bearing by clock-reference or bearing and distance)

### II.3.1.12 COMMUNICATIONS ET INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS

- 📞 **[EN CAS DE] PERTE DE CONTACT RADIO (instructions)**  
[IF] RADIO CONTACT LOST (instructions)
- 📞 **SI VOUS NE ME RECEVEZ PAS PENDANT (nombre) MINUTES (OU SECONDES) (instructions)**  
IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (number) MINUTES (OR SECONDS) (instructions)
- 📞 **JE NE VOUS REÇOIS PAS (instructions)**  
REPLY NOT RECEIVED (instructions)

*Si l'on soupçonne une interruption des communications.*

- 📞 **SI VOUS ME RECEVEZ [instructions de manœuvre ou TRANSPONDEUR (code ou ident)]**  
IF YOU READ [manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)]
- 📞 **(manœuvre, TRANSPONDEUR OU IDENT) OBSERVÉ, POSITION (position de l'aéronef) [(instructions)]**  
[manoeuvre, SQUAWK or IDENT] OBSERVED. POSITION (position of aircraft) [(instructions)]

### II.3.1.13 CESSATION DU SERVICE RADAR, GUIDAGE RADAR ET/OU DU SERVICE ADS-B

- 🔊 **FIN DU SERVICE (OU DE L'IDENTIFICATION OU DU GUIDAGE) RADAR [CAUSE (*raison*)] (*instructions*)**  
RADAR SERVICE (OR IDENTIFICATION OR VECTOR) TERMINATED [DUE (*reason*)] (*instructions*)
- 🔊 **JE VAIS BIENTÔT PERDRE L'IDENTIFICATION (*instructions ou renseignements appropriés*)**  
WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (*appropriate instructions or information*)
- 🔊 **IDENTIFICATION PERDUE [*raisons*] (*instructions*)**  
IDENTIFICATION LOST [*reasons*] (*instructions*)

### II.3.1.14 DETERIORATION DE L'EQUIPEMENT RADAR

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

## II.3.2 CONTROLE D'APPROCHE AVEC SYSTÈME DE SURVEILLANCE ATS

### II.3.2.1 APPROCHE AU RADAR DE SURVEILLANCE

*Fourniture du service.*

- 🔊 **APPROCHE RADAR DE SURVEILLANCE PISTE (*numéro*) JUSQU'A (*distance*) DU TOUCHER [DES ROUES], ALTITUDE (OU HAUTEUR) DE FRANCHISSEMENT D'OBSTACLES (*nombre*) MÈTRES (OU PIEDS) VÉRIFIEZ VOS MINIMA [EN CAS DE REMISE DES GAZ (*instructions*)]**  
THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (*number*) TERMINATING AT (*distance*) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (OR HEIGHT) (*number*) METRES (OR FEET) CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO AROUND (*instructions*)]
- 🔊 **FIN D'INSTRUCTIONS D'APPROCHE A (*distance*) DU TOUCHER [DES ROUES]**  
APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (*distance*) FROM TOUCHDOWN

*Site.*

- 🔊 **COMMENCEZ DESCENTE MAINTENANT [POUR MAINTENIR UNE TRAJECTOIRE DE DESCENTE DE (*nombre*) DEGRÉS]**  
COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A (*number*) DEGREE GLIDE PATH]
- 🔊 **A (*distance*) DU TOUCHER DES [ROUES] VOTRE ALTITUDE (OU HAUTEUR) DEVRAIT ÊTRE DE (*nombre et unité*)**  
(*distance*) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (OR HEIGHT) SHOULD BE (*numbers and units*)

*Position.*

- 🔊 **(*distance*) DU TOUCHER [DES ROUES]**  
(*distance*) FROM TOUCHDOWN

*Vérifications.*📍 **VÉRIFIEZ TRAIN SORTI [ET VERROUILLÉ]**

CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED]

📍 **VERTICALE DU SEUIL**

OVER THRESHOLD

*Fin de l'approche.*📍 **RAPPELZ PISTE (OU FEUX DE PISTE) EN VUE**

REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT

📍 **FIN D'APPROCHE [APPELZ (*organisme*)]**APPROACH COMPLETED [CONTACT (*unit*)]*Transmission de la procédure de remise de gaz avant la finale en cas d'approche finale aux instruments.*📍 **EN CAS DE REMISE DES GAZ (*instructions appropriées*)**IN CASE OF GO AROUND (*appropriate instructions*)*Descente au dessus de la hauteur minimale de guidage.*📍 **[NUMÉRO (*numéro dans la séquence d'approche*)] DESCENDEZ VERS (*nombre*) PIEDS QFE (*nombre*), [HAUTEUR MINIMALE DE GUIDAGE (*nombre*) PIEDS], [QFE (*nombre*)], RAPPELZ PASSANT 10 000 PIEDS**[NUMBER (*number in approach sequence*)] DESCEND (*number*) FEET, QFE (*number*), [MINIMUM VECTORING HEIGHT (*number*) FEET], [QFE (*number*)], REPORT PASSING 10 000 FEET➔ **[NUMÉRO (*numéro dans la séquence d'approche*)] DESCENDS VERS (*nombre*) PIEDS QFE (*nombre*), [HAUTEUR MINIMALE DE GUIDAGE (*nombre*) PIEDS] [QFE (*nombre*)]**[NUMBER (*number in approach sequence*)] DESCENDING (*number*) FEET, QFE (*number*), [MINIMUM VECTORING HEIGHT (*number*) FEET], [QFE (*number*)]➔ **PASSANT 10 000 PIEDS QFE (*nombre*) [VERS (*nombre*) PIEDS QFE (*nombre*)] [HAUTEUR MINIMALE DE GUIDAGE (*nombre*) PIEDS]**PASSING 10000 FEET QFE (*number*) [TO (*number*) FEET QFE (*number*)] [MINIMUM VECTORING HEIGHT (*number*) FEET]📍 **CORRECT (OU NÉGATIF QFE (*nombre*))**CORRECT (OR NEGATIVE QFE (*number*))*Au besoin, si au passage des 10 000 pieds, le pilote ne confirme pas la hauteur autorisée et le QFE.*📍 **RELISEZ (hauteur autorisée) ET QFE**

READ BACK (cleared height) AND QFE

*Descente jusqu'à la hauteur minimale de guidage.*📍 **NUMÉRO (*numero dans la séquence d'approche*) DESCENDEZ [VERS HAUTEUR MINIMALE DE GUIDAGE] (*nombre*) PIEDS QFE (*nombre*), RAPPELZ PASSANT 10 000 PIEDS**

NUMBER (*number in approach sequence*) DESCEND [TO MINIMUM VECTORING HEIGHT] (*number*) FEET, QFE (*number*), REPORT PASSING 10 000 FEET

→ **NUMÉRO (*numéro dans la séquence d'approche*) JE DESCENDS [HAUTEUR MINIMALE DE GUIDAGE] (*nombre*) PIEDS QFE (*nombre*)**

NUMBER (*number in approach sequence*) DESCENDING TO [MINIMUM VECTORING HEIGHT] (*number*) FEET, QFE (*number*)

→ **PASSANT 10 000 PIEDS QFE (*nombre*) VERS (*nombre*) PIEDS QFE (*nombre*) [HAUTEUR MINIMALE DE GUIDAGE (*nombre*) PIEDS]**

PASSING 10 000 FEET QFE (*number*) TO (*number*) FEET QFE (*number*) [MINIMUM VECTORING HEIGHT (*number*) FEET]

🔊 **CORRECT (*ou NÉGATIF* QFE (*nombre*))**

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

*Au besoin, si au passage des 10 000 pieds, le pilote ne confirme pas la hauteur minimale de guidage et le QFE.*

🔊 **RELISEZ HAUTEUR MINIMALE DE GUIDAGE (*ou hauteur autorisée*) ET QFE**

READ BACK MINIMUM VECTORING HEIGHT (*or cleared 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]

### II.3.2.2 COMMENCEMENT ET POURSUITE DE L'APPROCHE

*Quand la RVR annoncée avant le début de la procédure est inférieure aux minima applicables sur cette procédure*

🔊 **RVR PISTE (*numéro*) (distance) MÈTRES (*données météorologiques complémentaires*), VÉRIFIEZ VOS MINIMA [CONFIRMEZ VOS INTENTIONS]**

RVR RUNWAY (*number*) (distance) MÈTRES (*further weather data*), CHECK YOUR MINIMA [CONFIRM INTENTIONS]

*dans le cas de la volonté de l'équipage de poursuivre la procédure, sauf cas particulier de minima spéciaux ou de vols d'entraînement, une fois la procédure débutée, le pilote ne peut pas poursuivre au-delà du point de report signifié, même si la RVR devient supérieure aux minima applicables pour la procédure,*

🔊 **AUTORISÉ (*nom de la procédure*) PISTE (*numéro*), RAPPELEZ À L'OUTER MARKER (*ou position équivalente* ou 1 000ft)**

CLEARED (*procedure name*) RUNWAY (*number*), REPORT OUTER MARKER (*or equivalent position or 1 000ft*)

*dans le cas d'un vol d'entraînement, les minima sont ceux de la procédure en vigueur, une approche interrompue est impérativement entreprise à la DA/H ou au plus tard au MAPT de la procédure considérée, quelles que soient les références visuelles acquises en ce point.*

→ **JE DEMANDE A DÉBUTER (*nom de la procédure*) POUR ENTRAÎNEMENT SANS INTENTION D'ATTEINDRE, (*intentions*)**

REQUEST TO BEGIN (procedure name) FOR TRAINING WITHOUT INTENTION TO LAND  
(intentions)

📍 **AUTORISÉ (nom de la procédure) PISTE (numéro), RAPPELÉ A LA REMISE DE GAZ**  
CLEARED (procedure name) RUNWAY (number), REPORT GOING AROUND

### II.3.2.3 PROCÉDURE DE SÉPARATION DE PATROUILLE

*Séparation par virage(s).*

📍 **(indicatif d'appel patrouille) LA SÉPARATION S'EFFECTUERA PAR VIRAGE DROITE (OU GAUCHE OU PAR 360° PAR LA DROITE (OU GAUCHE)) DU LEADER (OU NUMÉRO), RAPPELÉ PRÊT POUR LA SÉPARATION**

(formation callsign) SEPARATION (or SPACING) WILL BE BY RIGHT TURN (or LEFT or BY 360° [BY THE RIGHT or LEFT]) OF LEADER (or NUMBER), REPORT READY FOR SEPARATION (or SPACING)

➔ **PRÊT POUR LA SÉPARATION**  
READY FOR SEPARATION (or SPACING)

📍 **[(indicatif d'appel patrouille) POUR SÉPARATION], (indicatif d'appel aéronef (leader ou x)), TOURNEZ À DROITE (OU À GAUCHE) CAP (nombre) (OU FAITES UN 360 PAR LA DROITE (OU LA GAUCHE)) RAPPELÉ STABLE**

[(formation callsign)], [FOR SPACING (or SEPARATION)], (aircraft callsign (leader or x)) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (number)(or MAKE A 360 BY THE RIGHT (or THE LEFT)) REPORT STEADY

➔ **(indicatif d'appel aéronef (leader ou x)) TOURNE À DROITE (OU À GAUCHE) CAP (nombre)**  
(aircraft callsign (leader or x)) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (number)

📍 **(indicatif d'appel aéronef (2 ou x)) TRANSPONDEUR [(code)]**  
(aircraft callsign (2 or x)) SQUAWK [(CODE)]

➔ **(indicatif (2 ou x)) TRANSPONDEUR [(code)]**  
(aircraft callsign (2 or x)) SQUAWKING [(CODE)]

📍 **[(indicatif d'appel patrouille) SÉPARATION OBSERVÉE] (indicatif d'appel aéronef (2 ou x)) IDENTIFIÉ [RADAR] (position) TOURNEZ À DROITE (OU À GAUCHE) CAP (nombre) RAPPELÉ STABLE**

[(formation callsign) SEPARATION OBSERVED] (aircraft callsign (2 or x)) [RADAR] IDENTIFIED (position) TURN RIGHT (or À LEFT) HEADING (number) REPORT STEADY

*Séparation par ajustement des vitesses.*

📍 **ACCEPTÉZ-VOUS UNE SÉPARATION EN VITESSE ?**  
DO YOU ACCEPT SPEED SEPARATION (or SPACING)?

➔ **AFFIRME**  
AFFIRM

📍 **(indicatif d'appel aéronef (leader ou x)) AUGMENTEZ (OU RÉDUISEZ) VITESSE (nombre) NOEUDS [POUR SÉQUENCÉMENT]**

(aircraft callsign (leader or x)) INCREASE (or DECREASE) SPEED (number) KNOTS [FOR SEQUENCING ]

➔ **(indicatif d'appel aéronef (leader ou x)) J'AUGMENTE (OU JE RÉDUIS) VITESSE (nombre) NOEUDS**

(callsign (leader or x)) INCREASING (OR DECREASING) SPEED (number) KNOTS

- 📞 **(indicatif d'appel aéronef (2 ou x)) MAINTENEZ (nombre) NOEUDS, TRANSPONDEUR [(code)]**  
(aircraft callsign (2 or x)) MAINTAIN (number) KNOTS, SQUAWK [(code)]
- ➔ **(indicatif d'appel aéronef (2 ou x)) JE MAINTIENS (nombre) NŒUDS, TRANSPONDEUR [(code)]**  
(callsign (2 or x)) MAINTAINING (number) KNOTS, SQUAWKING [(code)]
- 📞 **(indicatif d'appel aéronef (2 ou x)) IDENTIFIÉ [RADAR] (position)**  
(aircraft callsign (2 or x)) [RADAR] IDENTIFIED (position)

Attribution des fréquences pour approche finale individuelle.

- 📞 **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)

#### II.3.2.4 GUIDAGE EN VUE DE L'APPROCHE

- 📞 **GUIDAGE [POUR] [APPROCHE] (type d'approche) PISTE (numéro)**  
VECTERING [FOR] (type of pilot-interpreted aid) [APPROACH] RUNWAY (number)
- 📞 **GUIDAGE [POUR] APPROCHE A VUE PISTE (numéro). RAPPELÉZ AÉRODROME (OU PISTE) EN VUE (OU EN VUE DES INSTALLATIONS)**  
VECTERING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number) REPORT FIELD (OR RUNWAY) IN SIGHT

Note : le guidage pour approche à vue requiert le visuel de l'aérodrome quand la clairance d'une approche à vue sans guidage requiert le visuel du « terrain » (en anglais « le sol ») (ref AMC2 ATS.TR.155(c)(3) g) (2) et AMC9 ATS.TR.210(a)(3) R(UE) 2017/373)

- 📞 **GUIDAGE POUR (position dans le circuit)**  
VECTERING FOR (positioning in the circuit)
  - 📞 **GUIDAGE POUR APPROCHE RADAR DE SURVEILLANCE PISTE (OU GCA) (numéro)**  
VECTERING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (OU GCA) (number)
- Note : Surveillance Radar Approach = SRA
- 📞 **GUIDAGE POUR APPROCHE DE PRÉCISION PISTE (numéro)**  
VECTERING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number)
  - 📞 **APPROCHE (type) IMPOSSIBLE CAUSE (raison) (autres instructions)**  
(type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions)

#### II.3.2.5 GUIDAGE POUR ARRIVÉE "POINT INITIAL"

- 📞 **POINT INITIAL (OU IP OU INITIAL OU TERRAIN) (code horaire / distance) RAPPELÉZ (position spécifiée)**  
INITIAL POINT (OR IP OR INITIAL OR AIRFIELD) (radial / distance) REPORT (specific position)
- 📞 **FIN DU SERVICE RADAR, CONTACTEZ (station) TOUR (fréquence)**  
RADAR SERVICE TERMINATED, CONTACT (station) TOWER (frequency)

### II.3.2.6 GUIDAGE EN VUE D'UNE APPROCHE ILS OU D'UNE APPROCHE FONDÉE SUR D'AUTRES PROCÉDURES

- 📍 **POSITION (*distance*) DE (*repère*). TOURNEZ A GAUCHE (OU A DROITE) CAP (*trois chiffres*)**  
POSITION (*distance*) FROM (*fix*). TURN LEFT (OR RIGHT) HEADING (*three digits*)
- 📍 **VOUS ALLEZ INTERCEPTER (ALIGNEMENT D'APPROCHE FINALE OU aide radio) A (*distance*) DE (*point significatif* ou DU TOUCHER [DES ROUES])**  
YOU WILL INTERCEPT (*radio aid or track*) (*distance*) FROM (*significant point or TOUCHDOWN*)

Lorsque le pilote souhaite être établi à une distance précise du point de toucher des roues.

- ➔ **DEMANDE FINALE DE (*distance*)**  
REQUEST (*distance*) FINAL
- 📍 **AUTORISÉ [POUR] APPROCHE (*type d'approche*) PISTE (*numéro*)**  
CLEARED [FOR] (*type of approach*) APPROACH RUNWAY (*number*)

*Instructions et renseignements.*

- 📍 **RAPPELÉZ ÉTABLI SUR LE LOCALIZER [ILS] (OU SUR [ALIGNEMENT] D'APPROCHE [FINALE] [GLS/RNP/MLS])**  
REPORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER (OR ON GLS/RNP/MLS APPROACH COURSE)

- 📍 **VOUS APPROCHEZ PAR LA GAUCHE (OU LA DROITE) [RAPPELÉZ ÉTABLI]**  
CLOSING FROM LEFT (OR RIGHT) [REPORT ESTABLISHED]

- 📍 **TOURNEZ A GAUCHE (OU A DROITE) CAP (*trois chiffres*) [POUR INTERCEPTER] OU [RAPPELÉZ ÉTABLI]**  
TURN LEFT (OR RIGHT) HEADING (*three digits*) [TO INTERCEPT] or [REPORT ESTABLISHED]

- 📍 **PRÉVOYEZ UN GUIDAGE POUR CROISER (LE LOCALIZER OU L'ALIGNEMENT D'APPROCHE FINALE [GLS/RNP/MLS] ou l'aide radio) [raison]**  
EXPECT VECTOR ACROSS (*localizer course or radio aid*) (*reason*)
- 📍 **CE VIRAGE VOUS FERA CROISER (LE LOCALIZER OU L'ALIGNEMENT D'APPROCHE FINALE [GLS/RNP/MLS] ou l'aide radio) [raison]**  
THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (*localizer course or radio aid*) [reason]
- 📍 **JE VOUS FAIS CROISER (LE LOCALIZER OU L'ALIGNEMENT D'APPROCHE FINALE [GLS/RNP/MLS] ou l'aide radio) [raison]**  
TAKING YOU THROUGH (*localizer course or radio aid*) [reason]
- 📍 **MAINTENEZ (*altitude*) JUSQU'À INTERCEPTION DU GLIDE**  
MAINTAIN (*altitude*) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION
- 📍 **RAPPELÉZ ÉTABLI SUR LE GLIDE**  
REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH
- 📍 **INTERCEPTEZ (LE LOCALIZER OU L'ALIGNEMENT D'APPROCHE FINALE [GLS/RNP/MLS] ou l'aide radio) PISTE (*numéro*) [RAPPELÉZ ÉTABLI]**  
INTERCEPT (*localizer course or radio aid*) [REPORT ESTABLISHED]

- 📍 **(indicatif aéronef), (station) PRÉCISION CONTACT RADAR POUR SURVEILLANCE ILS, VENT (direction et vitesse) [RAPPELZ ÉTABLI LOCALIZER]**  
(aircraft callsign), (station) PRECISION RADAR CONTACT FOR ILS MONITORING WIND (direction and speed) [REPORT ESTABLISHED ON LOCALIZER]
- ➔ **(indicatif aéronef) TRAIN SORTI VERROUILLÉ [intentions]**  
(aircraft callsign) GEAR DOWN AND LOCKED [intentions]
- 📍 **RAPPELZ ÉTABLI SUR LE PLAN DE DESCENTE (OU GLIDE) [TRAIN SORTI VERROUILLÉ]**  
REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH [GEAR DOWN AND LOCKED]

*Dérive.*

- 📍 **VOUS DÉRIVEZ, TOURNEZ À DROITE (OU À GAUCHE) (nombre) DEGRÉS, POUR REJOINDRE VOTRE ITINÉRAIRE (OU POUR VOUS DIRIGER VERS) (point significatif)**  
YOU ARE DRIFTING, TURN RIGHT (or LEFT) (number) DEGREES, TO JOIN YOUR TRACK (or ROUTE) (or TO PROCEED TO) (significant point)

*Début de descente.*

- ➔ **DÉBUT DE DESCENTE [TRAIN SORTI VÉRROUILLÉ]**  
BEGINNING DESCENT [GEAR DOWN AND LOCKED]

*Vérification du train.*

- 📍 **VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VÉRROUILLÉ**  
CHECK GEAR DOWN AND LOCKED
- ➔ **TRAIN SORTI VÉRROUILLÉ [signal sonore]**  
GEAR DOWN AND LOCKED [beeper]

*Aux minimas.*

- 📍 **RAPPELZ AUX MINIMA**  
REPORT REACHING MINIMAS
- ➔ **MINIMA ATTEINTS, PISTE EN VUE (OU JE REMETS LES GAZ OU PAS DE VISUEL)**  
REACHING MINIMAS, RUNWAY IN SIGHT (or GOING AROUND or NEGATIVE VISUAL)

Note : Pour un aéronef doté de train fixe, l'expression "vérifiez train sorti verrouillé" sera remplacée par "vérifiez actions vitales effectuées" (ALAT) | « check cockpit check completed » ou « effectuez vérifications finales de cabine ».

### II.3.2.7 MANOEUVRES AU COURS D'APPROCHES PARALLÈLES INDÉPENDANTES OU INTERDÉPENDANTES

- 📍 **AUTORISÉ [POUR] APPROCHE (type d'approche) PISTE (numéro) GAUCHE (OU DROITE)**  
CLEARED [FOR] (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT)
- 📍 **VOUS AVEZ CROISÉ LE LOCALIZER (OU L'AXE D'APPROCHE FINALE GLS/RNP/MLS). [IMMÉDIATEMENT] TOURNEZ A GAUCHE (OU A DROITE) IMMÉDIATEMENT ET REVENEZ SUR LE LOCALIZER (OU L'AXE D'APPROCHE FINALE GLS/RNP/MLS) PISTE (numéro)**  
YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (or GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE). [IMMEDIATELY] TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (or GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE) [RUNWAY (number)]

📍 **ILS (OU MLS) PISTE (numéro) GAUCHE (OU DROITE) FRÉQUENCE LOCALIZER (OU MLS) (fréquence)**  
 ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency)

*Aux fins d'évitement lorsqu'on voit un aéronef pénétrant dans la NTZ*

📍 **[IMMÉDIATEMENT] TOURNEZ A GAUCHE (OU A DROITE) (nombre) DEGRÉS (OU CAP) (trois chiffres) IMMÉDIATEMENT [POUR ÉVITER] TRAFIC [S'ÉCARTANT DE L'APPROCHE ADJACENTE], MONTEZ (altitude)**  
 [IMMEDIATELY] TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB [TO] (altitude)

*Aux fins d'évitement, dans le cas d'un aéronef situé à moins de 120 m (400 ft) au-dessus de l'altitude du seuil de la piste, aux endroits où sont appliqués des critères de surfaces d'évaluation d'obstacles pour approches parallèles (PAOAS).*

📍 **[IMMÉDIATEMENT] MONTEZ (altitude) IMMÉDIATEMENT [POUR ÉVITER] TRAFIC [S'ÉCARTANT DE L'APPROCHE ADJACENTE] (autres instructions)**  
 [IMMEDIATELY] CLIMB [TO] (altitude) IMMEDIATELY [TO AVOID] TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (further instructions)

### II.3.2.8 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, RAPPELÉZ STABLE EN CAP**  
 PROCEED INITIAL APPROACH FIX, REPORT STEADY WITH HEADING

📍 **RAPPELÉZ APPROCHANT LE IAF POUR DÉBUTER LA PROCÉDURE**  
 REPORT APPROACHING INITIAL APPROACH FIX READY FOR THE PROCEDURE

➔ **APPROCHANT LE IAF POUR DÉBUTER LA PROCÉDURE**  
 APPROACHING INITIAL APPROACH FIX READY FOR THE PROCEDURE

📍 **AUTORISÉ APPROCHE TACAN PISTE (numero), [QFE (nombre) or QNH (nombre)], RAPPELÉZ QUITTANT (niveau) (nombre) OU [RAPPELÉZ ÉTABLI DANS L'ATTENTE], VENT (direction et vitesse)**  
 CLEARED TACAN APPROACH RUNWAY (number), [QFE (number) or QNH (number)], REPORT LEAVING (level) (number) or [REPORT ESTABLISHED IN THE HOLD], WIND (direction and speed)

### II.3.2.9 PASSAGE D'UN VOL CONTROLÉ DANS UN ESPACE AÉRIEN NON CONTROLÉ VERS UN AÉRODROME 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)

➔ **JE DESCENDS (niveau) (nombre), (indicatif)**  
DESCENDING (level) (number), (callsign)

➔ **LIBÈRE (niveau) (nombre) EN DESCENTE**  
LEAVING (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)

*En l'absence d'organisme de la circulation aérienne.*

📍 **FIN DU SERVICE DU CONTRÔLE, RAPPELEZ QUITTANT LA FRÉQUENCE**  
CONTROL SERVICE TERMINATED, REPORT LEAVING FREQUENCY

➔ **QUITTE LA FRÉQUENCE**  
LEAVING FREQUENCY

📍 **N'OUBLIEZ PAS DE CLOTURER VOTRE PLAN DE VOL [éléments pour la cloture du plan de vol]**  
REMEMBER TO CLOSE YOUR FLIGHT PLAN [elements to close flight plan]

### II.3.2.10 EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES UTILISÉES AVEC LE RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR) ET L'ADS-B

*Pour demander les possibilités de l'équipement SSR de bord.*

📍 **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 donner les possibilités de l'équipement ADS-B.*

📍 **INDIQUEZ POSSIBILITÉS ADS-B**  
ADVISE ADS-B CAPABILITY

➔ **ÉMETTEUR ADS-B (liaison de données)**  
ADS-B TRANSMITTER (data link)

➔ **RÉCEPTEUR ADS-B (liaison de données)**  
ADS-B RECEIVER (data link)

➔ **NÉGATIF ADS-B**  
NEGATIVE ADS-B

*Pour donner des instructions au sujet du réglage du transpondeur.*

🔊 **POUR LE DÉPART TRANSPONDEUR (code)**

FOR DEPARTURE SQUAWK (code)

🔊 **TRANSPONDEUR (code)**

SQUAWK (code)

*Pour donner des instructions du code du transpondeur en séquence pour plusieurs aéronefs en patrouille*

🔊 **(indicatif patrouille) TRANSPONDEUR (code) EN SÉQUENCE**

(formation callsign) SQUAWK (code) IN SEQUENCE

➔ **(indicatif patrouille) TRANSPONDEUR (code du leader) EN SÉQUENCE**

(formation callsign) SQUAWKING (leader code) IN SEQUENCE

**Note :** Le leader affiche le code énoncé par l'organisme de contrôle, le ou les équipier(s) affichent dans l'ordre les codes selon l'ordre numérique croissant suivant le code du leader.  
Ex : Le leader affiche 6021, le premier équipier affiche 6022, le second équipier affiche 6023, etc.

*Pour demander au pilote de recycler le mode et le code qui lui ont été assignés.*

🔊 **RECYCLEZ TRANSPONDEUR [(mode)] (code)**

RESET SQUAWK [(mode)] (code)

➔ **JE RECYCLE (mode) (code)**

RESETTING (mode) (code)

*Pour demander au pilote de recycler l'identification de l'aéronef.*

🔊 **ENTREZ DE NOUVEAU INDICATIF PLAN DE VOL**

RE-ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION

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

🔊 **CONFIRMEZ TRANSPONDEUR (code)**

CONFIRM SQUAWK (code)

➔ **TRANSPONDEUR (code)**

SQUAWKING (code)

*Pour demander d'actionner le dispositif IDENT.*

🔊 **TRANSPONDEUR [(code)] [ET] IDENT**

SQUAWK [(code)] [AND] IDENT

🔊 **TRANSPONDEUR BASSE (OU FAIBLE) INTENSITÉ**

SQUAWK LOW

🔊 **TRANSPONDEUR NORMAL**

SQUAWK NORMAL

**📍 TRANSMETTEZ IDENTIFICATION ADS-B**  
TRANSMIT ADS-B IDENT

*Pour demander de suspendre momentanément l'utilisation du transpondeur.*

**📍 TRANSPONDEUR STANDBY**  
SQUAWK STANDBY

*Pour demander l'émission du code des cas d'urgence.*

**📍 TRANSPONDEUR MAYDAY [CODE SEPT-SEPT-ZERO-ZERO]**  
SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO]

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

**📍 ARRÊTEZ TRANSPONDEUR [TRANSMETTEZ ADS-B SEULEMENT]**  
STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]

**📍 ARRÊTEZ TRANSMISSION ADS-B [TRANSPONDEUR (code) SEULEMENT]**  
STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY]

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

*Pour demander la transmission de l'altitude-pression.*

**📍 TRANSPONDEUR [MODE] CHARLIE**  
SQUAWK CHARLIE

**📍 TRANSMETTEZ ALTITUDE ADS-B**  
TRANSMIT ADS-B ALTITUDE

*Pour demander la vérification du calage altimétrique et la confirmation du niveau.*

**📍 VÉRIFIEZ CALAGE ALTIMÉTRIQUE ET CONFIRMEZ (niveau)**  
CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level)

*Pour demander d'arrêter la transmission de l'altitude-pression en raison d'un fonctionnement défectueux.*

**📍 ARRÊTEZ TRANSPONDEUR [MODE] CHARLIE INDICATION ERRONÉE**  
STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION

**📍 ARRÊTEZ TRANSMISSION ALTITUDE ADS-B [(INDICATION ERRONÉE, ou raison)]**  
STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, or reason)]

*Pour demander la vérification du niveau.*

📞 **CONFIRMEZ (niveau)**  
CONFIRM (level)

*Le contrôleur interroge un écart entre le "niveau sélectionné" affiche et le niveau autorisé.*

**Note :** *le contrôleur ne précisera pas par radio la valeur du "niveau sélectionné" observé sur l'affichage de la situation.*

📞 **VÉRIFIER LE NIVEAU SELECTÉ LE NIVEAU AUTORISÉ EST (niveau)**  
CHECK SELECTED LEVEL. CLEARED LEVEL IS (level)

📞 **VÉRIFIER LE NIVEAU SELECTÉ CONFIRMER EN MONTÉE (OU EN DESCENTE) A (OU MAINTENANT) (niveau)**  
CHECK SELECTED LEVEL. CONFIRM CLIMBING (or DESCENDING) TO (or MAINTAINING) (level)

➔ **EN MONTÉE (OU EN DESCENTE) A (OU MAINTENANT) (niveau) (les renseignements appropriés sur le niveau choisi)**  
CLIMBING (or DESCENDING) TO (or MAINTAINING) (level) (appropriate information on selected level)

## II.4 EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES DIVERSES

### II.4.1 DÉTERIORATION DE L'ADS-C

📍 **ADS-C (OU ADS-CONTRAT) HORS SERVICE** (*renseignements appropriés selon les besoins*)  
 ADS-C (OR ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE (*appropriate information as necessary*)

### II.4.2 ALERTE

#### II.4.2.1 AVERTISSEMENT ALTITUDE BASSE

📍 (*indicatif d'appel d'aéronef*) **AVERTISSEMENT ALTITUDE BASSE, VÉRIFIEZ VOTRE ALTITUDE IMMÉDIATEMENT, QNH (nombre) [(unité)].** [ALTITUDE MINIMALE DE VOL (*altitude*)]  
 (*aircraft call sign*) **LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number) [(units)].** [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (*altitude*)]

#### II.4.2.2 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*)

### II.4.3 DÉPOT D'UN ASR

➔ **JE DÉPOSE UN ASR (OU AIRPROX)**  
 FILING AN ASR (OR AIRPROX)

📍 **ROGER**

**Note :** Cette notification en vol n'est pas obligatoire et peut être remplacée par une communication téléphonique après vol selon les circonstances.

### II.4.4 PERSONNEL AU SOL / ÉQUIPAGE

#### II.4.4.1 PROCÉDURE DE MISE EN ROUTE (PERSONNEL AU SOL / ÉQUIPAGE)

📍 **[ÊTES-VOUS] PRÊT POUR MISE EN ROUTE ?**  
 [ARE YOU] READY TO START-UP ?

➔ **MISE EN ROUTE NUMERO (numéro(s) de moteur)**  
 STARTING NUMBER (*engine number(s)*)

**Note 1 :** à la suite de cet échange, le personnel au sol devrait ou bien répondre sur l'interphone, ou bien adresser un signal visuel distinctif, pour indiquer que tout est en ordre et que la mise en route peut avoir lieu comme prévu.

**Note 2 :** une identification sans équivoque des parties intéressées est indispensable dans toute communication entre le personnel au sol et les pilotes.

#### II.4.4.2 PROCÉDURES DE REPOUSSAGE (PERSONNEL AU SOL / ÉQUIPAGE)

**✈ ÉTES-VOUS PRÊT POUR REPOUSSAGE ?**  
ARE YOU READY FOR PUSHBACK ?

➔ **PRÊT POUR REPOUSSAGE**  
READY FOR PUSHBACK

**✈ CONFIRMEZ FREINS DESSERRÉS**  
CONFIRM BRAKES RELEASED

➔ **FREINS DESSERRÉS**  
BRAKES RELEASED

**✈ COMMENÇONS REPOUSSAGE**  
COMMENCING PUSHBACK

**✈ REPOUSSAGE TERMINÉ**  
PUSHBACK COMPLETED

➔ **ARRÊTEZ REPOUSSAGE**  
STOP PUSHBACK

**✈ CONFIRMEZ FREINS SERRÉS**  
CONFIRM BRAKES SET

➔ **FREINS SERRÉS**  
BRAKES SET

➔ **DÉCROCHEZ**  
DISCONNECT

**✈ JE DÉCROCHE. ATTENDEZ SIGNAL A VOTRE GAUCHE (ou DROITE)**  
DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT)

***Note :** cet échange est suivi d'un signal visuel adressé au pilote pour lui indiquer que le tracteur a été décroché et que l'aéronef peut rouler.*

#### II.4.5 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

*Attribution d'une heure calculée de décollage (CTOT) résultant d'un Message d'Allocation de Créneau (SAM).*

**✈ CRÉNEAU (heure)**  
SLOT (time)

*Changement de CTOT résultant d'un Message de Révision de Créneau (SRM).*

**✈ CRÉNEAU RÉVISÉ (heure)**  
REVISED SLOT (time)

*Annulation du CTOT résultant d'un Message d'Annulation de Créneau Slot (SLC).*

**✈ CRÉNEAU ANNULÉ, RAPPELEZ PRÊT**  
SLOT CANCELLED, REPORT READY

*Suspension de vol jusqu'à nouvel ordre (résultant d'un Message de Suspension de Vol (FLS)).*

**📞 VOL SUSPENDU JUSQU'A NOUVEL ORDRE, CAUSE (*raison*)**  
FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (*reason*)

*Dé-Suspension de vol résultant d'un Message de De-Suspension (DES).*

**📞 SUSPENSION ANNULÉE, RAPPELEZ PRÊT**  
SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY

*Refus de mise en route lorsque demandée trop tard pour se conformer avec le CTOT donné.*

**📞 IMPOSSIBLE D'APPROUVER L'AUTORISATION DE MISE EN ROUTE CAUSE CRÉNEAU EXPIRÉ, DEMANDEZ UN NOUVEAU CRÉNEAU**  
UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT

*Refus de mise en route lorsque demandée trop tôt pour se conformer avec le CTOT donné.*

**📞 IMPOSSIBLE D'APPROUVER L'AUTORISATION DE MISE EN ROUTE CAUSE CRÉNEAU (*heure*), DEMANDEZ MISE EN ROUTE A (*heure*)**  
UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT (*time*), REQUEST START-UP AT (*time*)

## TITRE III MANUEL DE PHRASÉOLOGIE SPÉCIFIQUE CAM

### III.1 GÉNÉRALITES

#### III.1.1 OBJECTIF DU MANUEL

Ce manuel de phraséologie est un document de référence pour la formation initiale et continue du personnel exploitant spécifiquement la CAM, contrôleurs et pilotes.

En conformité avec la réglementation applicable à ce type de circulation, il a pour objectif de proposer un référentiel non exhaustif de conformité exploitable dans les situations les plus courantes. Ceci implique que cette phraséologie pourra être adaptée si les circonstances l'exigent.

L'utilisation systématique de cette phraséologie de référence développe des automatismes garants d'une gestion optimisée de la sécurité des vols.

#### III.1.2 CLÉS DE LECTURE- PHRACAM.100 -

*Idem II.1.2*

### III.2 CONTROLE D'APPROCHE

#### III.2.1 DESCENTE AUTONOME

- 🔊 **RAPPELÉZ DÉBUT DE DESCENTE VERS (nombre) PIEDS QFE (nombre)**  
REPORT BEGINNING DESCENT (number) FEET QFE (number)
- ➔ **DÉBUT DE DESCENTE VERS (nombre) PIEDS QFE (nombre)**  
BEGINNING DESCENT (number) FEET QFE (number)
- 🔊 **ROGER, RAPPELÉZ PASSANT 10 000 PIEDS, QFE (nombre) [HAUTEUR MINIMALE DE GUIDAGE (nombre) PIEDS]**  
ROGER, REPORT PASSING 10 000 FEET, QFE (number) [MINIMUM VECTORING HEIGHT (number) FEET]
- ➔ **PASSANT 10 000 PIEDS QFE (nombre) [VERS (nombre) PIEDS QFE (nombre)] [HAUTEUR MINIMALE DE GUIDAGE (nombre) PIEDS]**  
PASSING 10 000 FEET QFE (number) [TO (number) FEET QFE (number)] [MINIMUM VECTORING HEIGHT (number) FEET]
- 🔊 **CORRECT (ou NÉGATIF QFE (nombre)), RAPPELÉZ 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)

### III.2.2 APPROCHE AU RADAR DE SURVEILLANCE POUR DÉPART BASSE ALTITUDE

→ **(nombre et type d'aéronef(s)) DEMANDE DESCENTE POUR DÉPART BASSE ALTITUDE**  
(number and type of aircraft) REQUEST DESCENT FOR LOW LEVEL DEPARTURE

🗣️ **TRANSMETTEZ ÉLÉMENTS POUR DÉPART BASSE ALTITUDE**

REPORT ELEMENTS FOR LOW LEVEL DEPARTURE

→ **(niveau) SECTEUR et/ou CAP (nombre)**  
(level) SECTOR and/or HEADING (number)

🗣️ **DESCENDEZ VERS HAUTEUR (OU ALTITUDE) MINIMALE DE GUIDAGE (nombre) PIEDS QFE (OU QNH) (nombre), [RAPPELÉZ PASSANT 10 000 PIEDS]**

DESCENT TO MINIMUM VECTORING HEIGHT (or ALTITUDE) (number) FEET, QFE (or QNH) (number), [REPORT PASSING 10 000 FEET]

→ **Je DESCENDS HAUTEUR (OU ALTITUDE) MINIMALE DE GUIDAGE (nombre) PIEDS QFE (OU QNH) (nombre)**

DESCENDING TO MINIMUM VECTORING HEIGHT (or ALTITUDE) (number) FEET, QFE (or QNH) (number)

🗣️ **CORRECT (OU NÉGATIF QFE/QNH (nombre))**

CORRECT (or NEGATIVE QFE/QNH (number))

*Au besoin, si au passage des 10000 pieds, le pilote ne confirme pas la hauteur minimale de guidage et QFE.*

🗣️ **RELISEZ HAUTEUR MINIMALE DE GUIDAGE ET QFE**

READ BACK MINIMUM VECTORING HEIGHT AND QFE

*Poursuite en deçà de la hauteur minimale de guidage.*

🗣️ **RAPPELÉZ EN VMC [CONFIRMEZ VOS INTENTIONS]**

REPORT VMC [CONFIRM YOUR INTENTIONS]

*La poursuite d'un vol CAM I ou T en CAM V doit faire l'objet d'une demande du pilote*

→ **VMC, (indicatif) J'ANNULE MON VOL CAM INDIA (OU CAM TANGO), JE DEMANDE À PASSER EN CAM VICTOR**

VMC, CANCELLING OAT INDIA (or OAT TANGO), REQUESTING TO FLY OAT VICTOR

🗣️ **CAM INDIA (OU TANGO) ANNULÉ A (heure), POURSUIVEZ EN CAM VICTOR, TRANSPONDEUR 0300, DESCENDEZ VERS (niveau ou altitude demandé) QNH (nombre) RAPPELÉZ SORTIE DE ZONE**

OAT INDIA (or TANGO) CANCELLED AT (time), CONTINUE IN OAT VICTOR, SQUAWK 0300, QNH (number) DESCEND (level or altitude requested) REPORT LEAVING AREA

→ **EN SORTIE DE ZONE**

LEAVING AREA

🗣️ **AUTORISÉ A QUITTER LA FRÉQUENCE, QNH REGIONAL (nombre) [informations de dégradations météorologiques sur un secteur géographique si connues]**

CLEARED TO LEAVE FREQUENCY, (station) QNH (number) [(weather evolution data in specific area if reported)]

### III.2.3 APPROCHE RADAR DE PRÉCISION (PAR)

*Transfert par le contrôleur radar ou approche*

📍 **(indicatif aéronef), CONTACTEZ (station) PRÉCISION (fréquence)**  
(aircraft callsign), CONTACT (station) PRECISION (frequency)

*Cependant, si une percée est déjà en cours, que l'aéronef est manœuvré 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.*

📍 **(indicatif aéronef), VEILLENZ (station) PRÉCISION (fréquence)**  
(aircraft callsign), MONITOR (station) PRECISION (frequency)

*Prise en compte de l'aéronef (au plus tard au début de l'approche finale).*

📍 **(station) PRÉCISION, CONTACT (SPAR, PAR) (distance) NAUTIQUES\*, [VENT (direction et force)], [A DROITE (OU GAUCHE) DE L'AXE], LISEZ (ou relisez) QFE**  
(station) PRECISION, (SPAR, PAR) CONTACT, (DISTANCE) MILES\*, [WIND (direction and strength)] [RIGHT (OR LEFT) OF TRACK] READ (OR READ BACK) QFE

\* : precision au demi-nautique

📍 **(indicatif aéronef), [VÉRIFIEZ VOS MINIMA], INDIQUEZ HAUTEUR (OU ALTITUDE) DE DÉCISION [ET INTENTIONS]**  
(aircraft callsign), [CHECK YOUR MINIMA], REPORT DECISION HEIGHT (OR ALTITUDE) [AND INTENTIONS]

*En cas de doute sur la connaissance par le pilote des instructions de remise de gaz applicables,*

📍 **CONNAISSEZ VOUS LES INSTRUCTIONS EN CAS DE REMISE DE GAZ ?**  
DO YOU KNOW INSTRUCTIONS IN CASE OF GO AROUND?

*Si le pilote n'en a pas connaissance,*

📍 **EN CAS DE REMISE DE GAZ : (instructions de cap, hauteur ou altitude, QFE ou QNH, fréquence)**  
IN CASE OF GO AROUND : (instructions of heading, height or altitude, QFE ou QNH, frequency)

*Au besoin, le contrôleur donne au pilote le taux de descente approximatif après lui avoir fait confirmer la vitesse en finale*

📍 **VOTRE TAUX DE DESCENTE SERA D'ENVIRON (nombre) PIEDS PAR MINUTE**  
YOUR RATE OF DESCENT WILL BE AROUND (number) FEET PER MINUTE

*Dans le cas d'une absence de contact en site ou de doute sur le calage altimétrique.*

📍 **(station) PRÉCISION, CONTACT AZIMUT, VÉRIFIEZ HAUTEUR (OU ALTITUDE) ET RELISEZ QFE (OU QNH)**  
(station) PRECISION, AZIMUTH CONTACT, CHECK HEIGHT (OR ALTITUDE) AND READ BACK QFE (OR QNH)

*Dès le contact radar en site.*

📍 **(indicatif), CONTACT GLIDE MAINTENANT**  
(callsign), GLIDE CONTACT NOW

*Transmission de l'ordre à l'atterrissage (à actualiser chaque fois que nécessaire, en particulier pour numéro 1 avant la clairance d'atterrissage)*

- 📍 **[NUMÉRO (numéro) [TRAFFIC [PRÉCÉDENT] (type d'aéronef, position et intentions si besoin)]**  
[NUMBER (number) [[PRECEDING] TRAFFIC (aircraft type, position and intentions if required)]]

*Si le train n'est pas sorti et verrouillé et/ou les intentions ne sont pas précisées avant la mise en descente.*

- 📍 **(indicatif aéronef), RAPPELZ TRAIN SORTI ET VERROUILLÉ, [PARÉ POUR LA DESCENTE]**  
(aircraft callsign), REPORT GEAR DOWN AND LOCKED, [READY TO DESCEND]

*Si la hauteur de décision du pilote est inférieure à la hauteur de décision du moyen utilisé, le contrôleur doit spécifier cette dernière.*

- 📍 **(indicatif aéronef), HAUTEUR (OU ALTITUDE) DE DÉCISION P\_A\_R PISTE (nombre), (nombre) PIEDS**  
(aircraft callsign), P\_A\_R DECISION HEIGHT (OR ALTITUDE) RUNWAY (number), (number) FEET

*Mise en descente (sous réserve du contact site et azimuth).*

- 📍 **APPROCHANT DU PLAN DE DESCENTE\***  
APPROACHING GLIDE PATH\*

*\* à environ 0,5 nautiques du plan de descente.*

- 📍 **COMMENCEZ (OU DÉBUTEZ) LA DESCENTE MAINTENANT, RÉPONDEZ**  
COMMENCE (OR BEGIN) DESCENT NOW, OVER

- ➔ **DÉBUT DE DESCENTE CAP (nombre)**  
BEGINNING DESCENT HEADING (number)

*Suite à accusé réception du pilote.*

- 📍 **NE RÉPONDEZ PLUS [AUX INSTRUCTIONS À SUIVRE]**  
DON'T ACKNOWLEDGE [FURTHER INSTRUCTIONS]

*Guidage en azimuth.*

- 📍 **SUR L'AXE [DE PISTE]**  
ON TRACK

- 📍 **LÉGÈREMENT (OU FRANCHEMENT) A DROITE (OU GAUCHE) [DE L'AXE DE PISTE]**  
SLIGHTLY (OR FAR RIGHT) (OR LEFT) [OF TRACK]

- 📍 **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)

*Guidage en site.*

- 📍 **SUR LE PLAN DE DESCENTE**  
ON GLIDE PATH
- 📍 **LÉGEREMENT HAUT (OU BAS), AJUSTEZ.**  
SLIGHTLY ABOVE (OR BELOW), ADJUST.
- 📍 **FRANCHEMENT HAUT, AJUSTEZ.**  
FAR ABOVE, ADJUST.
- 📍 **DANGEREUSEMENT BAS, STABILISEZ, RÉPONDEZ**  
DANGEROUSLY BELOW, LEVEL OFF, OVER
- ➔ **JE STABILISE**  
LEVELLING OFF

*Corrélation hauteur / distance. Le « top » est annoncé au moment du passage à la distance précédemment citée.*

- 📍 **(nombre) NAUTIQUES, (nombre) PIEDS, TOP (informations position site et azimut)**  
*(number) MILES, (number) FEET, TOP (glide and track position informations)*

*Vérification du train (à 3 nautiques pour la procédure Marine).*

- 📍 **[3 NAUTIQUES], VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ [RÉPONDEZ]**  
[3 MILES] CHECK GEAR DOWN AND LOCKED [ACKNOWLEDGE]
- ➔ **TRAIN SORTI VERROUILLE, [signal sonore pour les aéronefs équipés]**  
GEAR DOWN AND LOCKED, [beeper for equipped aircraft]
- 📍 **SIGNAL REÇU (OU JE NE REÇOIS PAS LE SIGNAL SONORE)**  
BEEPER RECEIVED (OR BEEPER NOT RECEIVED)

*Pour une patrouille rassemblée.*

- 📍 **(indicatif aéronef leader), VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ [RÉPONDEZ]**  
*(leader aircraft callsign), CHECK GEAR DOWN AND LOCKED [ACKNOWLEDGE]*
- ➔ **(indicatif aéronef leader), TRAIN SORTI VERROUILLÉ, [signal sonore pour les aéronefs équipés]**  
*(leader aircraft callsign), GEAR DOWN AND LOCKED, [beeper for aircraft equipped]*
- 📍 **(indicatif aéronef 2), VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ [RÉPONDEZ]**  
*(2 aircraft callsign), CHECK GEAR DOWN AND LOCKED [ACKNOWLEDGE]*
- ➔ **(indicatif aéronef 2), TRAIN SORTI VERROUILLÉ, [signal sonore pour les aéronefs équipés]**  
*(2 aircraft callsign), GEAR DOWN AND LOCKED, [beeper for aircraft equipped]*

*La clairance doit être communiquée au plus tôt à l'aéronef, et au plus tard à 2 Nm du point de toucher des roues. Celle-ci peut donc être donnée sans acquisition visuelle de la piste et dès l'autorisation transmise de la tour. Le pilote doit collationner la clairance.*

*Pour un aéronef seul ou une patrouille rassemblée.*

- 📞 **(indicatif aéronef ou patrouille), PISTE (nombre), AUTORISÉ (ATTERRISSAGE OU TOUCHER OU OPTION OU PASSAGE BAS), PISTE (nombre), VENT (direction et force), [RÉPONDEZ]**  
(*indicatif aéronef or formation*), RUNWAY (*number*), CLEARED (TO LAND or TOUCH AND GO or OPTION or LOW PASS), RUNWAY (*number*), WIND (*direction and force*) [ACKNOWLEDGE]

*Pour une patrouille rassemblée, si les intentions individuelles sont différentes.*

- 📞 **(indicatif aéronef leader), PISTE (nombre), AUTORISÉ (ATTERRISSAGE OU TOUCHER OU OPTION OU PASSAGE BAS), PISTE (nombre), VENT (direction et force), [RÉPONDEZ]**  
(*indicatif aéronef 2*), PISTE (*nombre*), AUTORISÉ (ATTERRISSAGE OU TOUCHER OU OPTION OU PASSAGE BAS), PISTE (*nombre*), VENT (*direction et force*), [RÉPONDEZ]  
(*leader aircraft callsign*), RUNWAY (*number*), CLEARED (TO LAND or TOUCH AND GO or OPTION or LOW PASS), RUNWAY (*number*), WIND (*direction and force*) [ACKNOWLEDGE]
- 📞 **(2 aéronef), PISTE (nombre), AUTORISÉ (ATTERRISSAGE OU TOUCHER OU OPTION OU PASSAGE BAS), PISTE (nombre), VENT (direction et force), [RÉPONDEZ]**  
(*2 aircraft callsign*), RUNWAY (*number*), CLEARED (TO LAND or TOUCH AND GO or OPTION or LOW PASS), RUNWAY (*number*), WIND (*direction and force*) [ACKNOWLEDGE]

*Aux minima (DH applicable au pilote).*

- 📞 **(indicatif aéronef), MINIMA ATTEINTS, RÉPONDEZ**  
(*indicatif aéronef*), REACHING MINIMA, OVER
- ➔ **(indicatif aéronef), PISTE EN VUE (OU J'ATTERRIS OU JE REMETS LES GAZ OU PAS DE VISUEL)**  
(*indicatif aéronef*), RUNWAY IN SIGHT (LANDING or GOING AROUND or NEGATIVE VISUAL)

*Aux minima de la fonction guidage du radar*

- 📞 **(indicatif aéronef), FIN DU GUIDAGE RADAR, VENT (direction et force)**  
(*indicatif aéronef*), RADAR VECTORING TERMINATED, WIND (*direction and strength*)

*Dans la mesure du possible, poursuite de l'information de position de l'aéronef en azimut et en site après les minima jusqu'à ce que l'aéronef soit au-dessus du seuil*

- 📞 **SUR L'AXE**  
ON TRACK (or RUNWAY HEADING)
- 📞 **LÉGÈREMENT DROITE (OU GAUCHE)**  
SLIGHTLY RIGHT (or 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)

*A 0,5 nautiques, fin des informations de position*

- 📞 **0,5 NAUTIQUE, RAPPEL PISTE DÉGAGÉE (OU VITESSE CONTRÔLÉE OU autre instruction de report)**  
0,5 MILE, REPORT RUNWAY VACATED (or SPEED CONTROLLED or *other report instructions*)

### III.2.4 APPROCHE AU RADAR DE SURVEILLANCE (SRA)

*Prise en compte de l'aéronef (au plus tard au début de l'approche finale).*

📍 **(station) PRÉCISION, CONTACT (SPAR, PAR) (distance) NAUTIQUES\*, [VENT (direction et force)], [A DROITE (OU GAUCHE) DE L'AXE], LISEZ (OU RELISEZ) QFE**  
*(station) PRECISION, (SPAR, PAR) CONTACT, (DISTANCE) MILES\*, [WIND (direction and strength)] [RIGHT (or LEFT) OF TRACK] READ (OU READ BACK) QFE*

\* : precision au demi-nautique

📍 **(indicatif aéronef), [VÉRIFIEZ VOS MINIMA], INDIQUEZ HAUTEUR (OU ALTITUDE) DE DÉCISION [ET INTENTIONS]**  
*(aircraft callsign), [CHECK YOUR MINIMA], SAY DECISION HEIGHT (or ALTITUDE) [AND INTENTIONS]*

*En cas de doute sur les instructions de remise de gaz applicables,*

📍 **CONNAISSEZ VOUS LES INSTRUCTIONS EN CAS DE REMISE DE GAZ ?**  
*DO YOU KNOW INSTRUCTIONS IN CASE OF GO AROUND ?*

*Si le pilote n'en a pas connaissance,*

📍 **EN CAS DE REMISE DE GAZ : (instructions de cap, hauteur ou altitude, QFE ou QNH, fréquence)**  
*IN CASE OF GO AROUND : (instructions of heading, height or altitude, QFE ou QNH, frequency)*

*Au besoin, le contrôleur donne au pilote le taux de descente approximatif après lui avoir fait confirmer la vitesse en finale*

📍 **VOTRE TAUX DE DESCENTE SERA D'ENVIRON (nombre) PIEDS PAR MINUTE**  
*YOUR RATE OF DESCENT WILL BE AROUND (number) FEET PER MINUTE*

*Dans le cas de doute sur le calage altimétrique.*

📍 **(station), VÉRIFIEZ HAUTEUR (OU ALTITUDE) ET RELISEZ QFE (OU QNH)**  
*(station), CHECK HEIGHT (or ALTITUDE) AND READ BACK QFE (or QNH)*

*Transmission de l'ordre à l'atterrissage (à actualiser chaque fois que nécessaire, en particulier pour numéro 1 avant clairance d'atterrissage)*

📍 **NUMÉRO (numéro) [TRAFIC [PRÉCÉDENT] (type d'aéronef, position et intentions si besoin)]**  
*NUMBER (number) [[PRECEDING] TRAFFIC (aircraft type, position and intentions if required)]*

*Si le train n'est pas sorti et verrouillé et/ou les intentions ne sont pas précisées avant la mise en descente.*

📍 **(indicatif aéronef), RAPPELEZ TRAIN SORTI ET VERROUILLÉ [PARÉ POUR LA DESCENTE]**  
*(aircraft callsign), REPORT GEAR DOWN AND LOCKED [READY TO DESCEND]*

*Si la hauteur de décision du pilote est inférieure à la hauteur de décision du moyen utilisé, le contrôleur doit spécifier cette dernière.*

📍 **(indicatif aéronef), HAUTEUR (OU ALTITUDE) DE DÉCISION (nom de la procédure) PISTE (nombre), (nombre) PIEDS**  
*(aircraft callsign), (procedure name) DECISION HEIGHT (or ALTITUDE) RUNWAY (number), (number) FEET*

*Mise en descente (sous réserve du contact radar).*

📍 **(altitude ou hauteur) PIEDS, (nombre) NAUTIQUES TOP, DÉBUTEZ LA DESCENTE, RÉPONDEZ**  
*(altitude or height) FEET, (number) MILES, TOP, BEGIN DESCENT, OVER*

➔ **DÉBUT DE DESCENTE CAP (nombre)**  
*BEGINNING DESCENT HEADING (number)*

*Suite à accusé réception du pilote.*

📍 **NE RÉPONDEZ PLUS [instructions suivantes]**  
*DON'T ACKNOWLEDGE [further instructions]*

*Guidage en azimut.*

📍 **SUR L'AXE [DE PISTE]**  
*ON TRACK*

📍 **LÉGÈREMENT (OU FRANCHEMENT) A DROITE (OU GAUCHE) [DE L'AXE DE PISTE]**  
*SLIGHTLY (or FAR RIGHT) (or LEFT)*

📍 **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)*

*Corrélation hauteur / distance tous les nautiques a minima (tous les demi-nautiques après 2Nm). Le « top » est annoncé au moment du passage à la distance précédemment citée.*

📍 **(nombre) NAUTIQUES, (nombre) PIEDS, TOP**  
*(number) MILES, (number) FEET, TOP*

*Vérification du train après la mise en descente (à 3 nautiques pour la procédure Marine, 5 nautiques pour l'Armée de l'Air).*

📍 **[3 NAUTIQUES], VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ [RÉPONDEZ]**  
*[3 MILES] CHECK GEAR DOWN AND LOCKED [ACKNOWLEDGE]*

➔ **TRAIN SORTI VERROUILLÉ, [signal sonore pour les aéronefs équipés]**  
*GEAR DOWN AND LOCKED, [beeper for equipped aircraft]*

📍 **SIGNAL REÇU (OU JE NE REÇOIS PAS LE SIGNAL SONORE)**  
*BEEPER RECEIVED (or BEEPER NOT RECEIVED)*

*Pour une patrouille rassemblée.*

📍 **(indicatif aéronef leader), VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ [RÉPONDEZ]**  
*(leader aircraft callsign), CHECK GEAR DOWN AND LOCKED [ACKNOWLEDGE]*

→ **(indicatif aéronef leader), TRAIN SORTI VERROUILLÉ, [signal sonore pour les aéronefs équipés]**

*(leader aircraft callsign), GEAR DOWN AND LOCKED, [beeper for aircraft equipped]*

📞 **(indicatif aéronef 2), VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ [RÉPONDEZ]**

*(2 aircraft callsign), CHECK GEAR DOWN AND LOCKED [ACKNOWLEDGE]*

→ **(indicatif aéronef 2), TRAIN SORTI VERROUILLÉ, [signal sonore pour les aéronefs équipés]**

*(2 aircraft callsign), GEAR DOWN AND LOCKED, [beeper for aircraft equipped]*

*La clairance doit être communiquée au plus tôt à l'aéronef, et au plus tard à 2 Nm du point de toucher des roues. Celle-ci peut donc être donnée sans acquisition visuelle de la piste et dès l'autorisation transmise de la tour. Le pilote doit collationner la clairance.*

*Pour un aéronef seul ou une patrouille rassemblée.*

📞 **(indicatif aéronef ou patrouille), PISTE (nombre), AUTORISÉ (ATTERRISSAGE OU TOUCHER OU OPTION OU PASSAGE BAS), PISTE (nombre), VENT (direction et force), [RÉPONDEZ]**

*(indicatif aéronef or formation), RUNWAY (number), CLEARED (TO LAND OR TOUCH AND GO OR OPTION OR LOW PASS), RUNWAY (number), WIND (direction and force) [ACKNOWLEDGE]*

*pour une patrouille rassemblée, si les intentions individuelles sont différentes.*

📞 **(indicatif aéronef leader), PISTE (nombre), AUTORISÉ (ATTERRISSAGE OU TOUCHER OU OPTION OU PASSAGE BAS), PISTE (nombre), VENT (direction et force), [RÉPONDEZ]**

**(indicatif aéronef 2), PISTE (nombre), AUTORISÉ (ATTERRISSAGE OU TOUCHER OU OPTION OU PASSAGE BAS), PISTE (nombre), VENT (direction et force), [RÉPONDEZ]**

*(leader aircraft callsign), RUNWAY (number), CLEARED (TO LAND OR TOUCH AND GO OR OPTION OR LOW PASS), RUNWAY (number), WIND (direction and force) [ACKNOWLEDGE]*

*(2 aircraft callsign), RUNWAY (number), CLEARED (TO LAND OR TOUCH AND GO OR OPTION OR LOW PASS), RUNWAY (number), WIND (direction and force) [ACKNOWLEDGE]*

*Aux minima (DH applicable au pilote).*

📞 **(indicatif aéronef), MINIMA ATTEINTS, RÉPONDEZ**

*(indicatif aéronef), REACHING MINIMA, OVER*

→ **(indicatif aéronef), PISTE EN VUE (OU J'ATTERRIS OU JE REMETS LES GAZ OU PAS DE VISUEL)**

*(indicatif aéronef), RUNWAY IN SIGHT (OR LANDING OR GOING AROUND OR NEGATIVE VISUAL)*

*Aux minima de la fonction guidage du radar*

📞 **(indicatif aéronef), FIN DU GUIDAGE RADAR, VENT (direction et force)**

*(indicatif aéronef), RADAR VECTORING TERMINATED, WIND (direction and strength)*

### III.2.5 DESCENTE POUR APPROCHE DE PRÉCISION – PROCÉDURE POUR L'AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE

- 📍 **(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). REPORT 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 vitesse), QUELLE SERA VOTRE VITESSE EN FINALE ?**  
*(callsign) WIND (direction and speed) REPORT SPEED ON FINAL*
- ➔ **ROGER, VENT (direction et vitesse), VITESSE EN FINALE (valeur en km/h ou nœuds) (indicatif)**  
*ROGER, WIND (direction and speed), SPEED ON FINAL (number km/h or knots) (callsign)*
- 📍 **RAPPELEZ PRÊT A COPIER VOS ÉLÉMENTS**  
*REPORT READY TO COPY DATA*
- ➔ **PRÊT À COPIER (indicatif)**  
*READY TO COPY (callsign)*
- 📍 **(indicatif) PISTE (nombre), VENT (direction et vitesse), 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 speed), 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 vitesse), 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 speed), SPEED ON FINAL (number km/h or knots), RATE OF DESCENT (number hm/minute or feet/minute) (callsign)*
- 📍 **(indicatif) CORRECT, DÉBUT DE DESCENTE A (valeur en kilomètres) DU POINT DE POSER, HAUTEUR DE DÉCISION (valeur en mètres), A (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 HEIGHT (*number meters*), AT (*number kilometres*) OF LANDING POINT, ALTERNATE FREQUENCY (*number*), PRECISION FREQUENCY (*number*), MAINTAINING FREQUENCY AND ALTITUDE (*callsign*)

📍 (*indicatif*), VÉRIFIEZ ACTIONS VITALES EFFECTUÉES, [TRAIN SORTI VÉROUILLÉ] (*callsign*), CHECK COCKPIT CHECK COMPLETED, [GEAR DOWN AND LOCKED]

➔ ACTIONS VITALES EFFECTUÉES, [TRAIN SORTI VÉROUILLÉ] (*indicatif*)  
COCKPIT CHECK COMPLETED, [GEAR DOWN AND LOCKED] (*callsign*)

📍 (*indicatif*), CONTACTEZ (*station*) PRÉCISION  
(*callsign*), CONTACT (*station*) PRÉCISION

➔ JE CONTACTE (*station*) PRÉCISION, (*indicatif*)  
CONTACTING (*station*) PRÉCISION, (*callsign*)

### III.2.6 APPROCHE RADAR DE PRÉCISION (PAR) – 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 aéronef*), VÉRIFIEZ ACTIONS VITALES EFFECTUÉES, [TRAIN SORTI VÉROUILLÉ]  
(*aircraft callsign*), CHECK COCKPIT CHECK COMPLETED, [GEAR DOWN AND LOCKED]

*Corrélation hauteur / distance à 4 et 2 kilomètres (suivant la pente).*

📍 (*indicatif aéronef*) QUATRE (OU DEUX) KILOMÈTRES, (*nombre mètres ou pieds*)  
(*aircraft callsign*) FOUR (OU TWO) KILOMETERS, (*number meters or feet*)

### III.2.7 PERCÉE POINT "OSCAR" – PROCÉDURE MARINE NATIONALE

*Poste recueil - Ralliement du point "OSCAR". (Particularités PA soulignées).*

📍 (*indicatif*) TERRAIN (*couleur*) – PONT (*couleur*), QFE (*nombre*), PISTE EN SERVICE (*nombre*) - ROUTE AVIA (*nombre*), VPA (*vitesse*)  
(*callsign*) FIELD STATE (*colour*) - CASE<sup>1</sup> (*number*) RECOVERY, QFE (*number*) RUNWAY IN USE (*number*) - BASE RECOVERY COURSE (*number*), SHIP VELOCITY (*speed*)

📍 IDENTIFIÉ [RADAR] RADIALE (*nombre*) (*nombre*) NAUTIQUES, CONFIRMEZ NIVEAU  
[RADAR] IDENTIFIED RADIAL (*number*), (*number*) MILES, CONFIRM LEVEL

📍 PROCÉDEZ POINT "OSCAR", (*nombre*) NAUTIQUES, (*nombre*) PIEDS QFE (*nombre*),  
RAPPELEZ AU POINT « OSCAR » AVEC L'ORDRE DE PERCÉE PAR NUMÉROS DE COQUE  
PROCEED "OSCAR" POINT, (*number*) MILES, (*number*) FEET, QFE (*number*), REPORT "OSCAR"  
POINT, CONFIRM ORDER OF LET DOWN BY COCKPIT NUMBERS

📍 RAPPELEZ AU POINT "OSCAR"  
REPORT "OSCAR" POINT

<sup>1</sup> case 1 recovery = pont bleu ouvert, case 2 recovery = pont jaune victor, case 3 recovery = pont jaune ou de nuit

→ **"POINT OSCAR"**  
**"OSCAR POINT"**

À la libération du point "OSCAR", le contrôleur distingue chaque aéronef de la patrouille par son numéro de coque.

→ **"A 30 SECONDES"**  
**"30 SECONDS"**

Si le pilote ne s'annonce pas à 30s :

📍 **(indicatif), VOUS ÊTES À (nombre) SECONDES, JE VOUS PRÉSENTE**  
*(callsign) YOU ARE (number) SECONDS BEFORE DESCENT, "BEGIN APPROACH"*

Puis :

📍 **DESCENDEZ 1 500 FT QFE, RAPPELEZ LIBÉRANT (hauteur du point OSCAR) AVEC UN CAP**  
 DESCEND 1 500 FT QFE, REPORT LEAVING (*OSCAR point height*) WITH HEADING

→ **LIBÉRANT POINT "OSCAR", CAP**  
 LEAVING "*Oscar*" POINT, heading

📍 **CONTACTEZ U11 (U18)**  
 CONTACT U11 (U18)

Poste radar (Plateforme)

📍 **IDENTIFIÉ [RADAR], RAPPELEZ LIBÉRANT 5 000 PIEDS**  
 [RADAR] IDENTIFIED, REPORT LEAVING 5 000 FEET

📍 **BOLTER / BOLTER, RAPPELEZ FIN DE 360°**  
 BOLTER / BOLTER REPORT END OF 360°

📍 **POUR SÉPARATION, TOURNEZ À DROITE (ou GAUCHE) CAP (nombre), RÉDUISEZ VITESSE (nombre) NŒUDS**  
 FOR SPACING, TURN RIGHT (OR LEFT) HEADING (*number*), REDUCE SPEED (*number*) KNOTS

📍 **RAPPELEZ STABLE 1 500 PIEDS**  
 REPORT STEADY 1 500 FEET

📍 **TOP 10 NAUTIQUES**  
 TOP 10 MILES

📍 **(nombre) NAUTIQUES, CONTACTEZ (U19/U20)**  
 (*number*) MILES, CONTACT (U19/U20)

### III.2.8 APPROCHE RADAR DE PRÉCISION (PAR) – FINAL CARRIER CONTROL APPROACH (CCA)

Prise en compte de l'aéronef.

📍 **(indicatif aéronef), CONTACT RADAR (distance) NAUTIQUES, VÉRIFIEZ 1 500 PIEDS [1 000 PIEDS QFE en cas de Bolter (CCA réduit)] A DROITE (ou GAUCHE) DE L'AXE [DE PISTE], RÉLISEZ QFE (nombre). RAPPELEZ TRAIN SORTI ET VERROUILLÉ. RAPPELEZ PARÉ APPONTAGE**

*(aircraft callsign)*, RADAR CONTACT *(distance)* MILES, CHECK 1 500 FEET [1 000 FEET QFE in case of Bolter (short radar pattern)], READ BACK QFE *(number)*.REPORT GEAR DOWN AND LOCKED.REPORT READY TO CATCH

*Mise en descente.*

📍 **1 500 PIEDS (ou 1 000 PIEDS), TOP, DÉBUTEZ LA DESCENTE [MAINTENANT], RÉPONDEZ**  
1 500 FEET (or 1 000 FEET), TOP, BEGIN DESCENT [NOW], OVER

➔ **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.*

📍 **1 400 PIEDS, TOP...1 300 PIEDS, TOP...1 200 PIEDS, TOP.....**  
1 400 FEET, TOP...1 300 FEET, TOP...1 200 FEET, TOP.....

📍 **A DROITE (ou GAUCHE), (nombre) DEGRÉS, CAP (nombre)**  
TURN RIGHT (or LEFT), *(number)* DEGREES, HEADING *(number)*

*Chasse de route supérieure à 6°.*

📍 **CHASSE DE ROUTE, A DROITE (ou GAUCHE), ROUTE AVIA (nombre), TOURNEZ A GAUCHE (ou DROITE) CAP (nombre)**  
SHIP TURNING RIGHT (or LEFT), BASE RECOVERY COURSE *(number)*, TURN LEFT (or RIGHT) HEADING *(number)*

📍 **LÉGÈREMENT DROITE (ou GAUCHE)**  
SLIGHTLY RIGHT (or LEFT)

📍 **FRANCHEMENT DROITE (ou GAUCHE)**  
FAR RIGHT (or LEFT)

*Mise en descente.*

📍 **350 PIEDS, TOP, ANNONCEZ MIROIR**  
350 FEET, TOP, CALL THE BALL

### III.2.9 PROCÉDURE SIMPLIFIÉE DE DESCRIPTION DES INTENTIONS ET DE CHANGEMENTS DE RÉGIME DE VOL - MARINE NATIONALE

La phraséologie décrite ci-après est une procédure exploitant utilisée sur la BAN Landivisiau. Elle a pour but de simplifier le dialogue pilote/contrôleur dans la description usuelle des intentions de vol et des changements de régime de vol pour indiquer le type de départ, de transfert ou de recueil souhaité, dans le volume d'approche et dans le circuit d'aérodrome.

Ces modalités de mise en oeuvre sont dûment détaillées (procédures associées, responsabilités) dans la documentation locale.

Le terme "visual", "radar" ou "tactical" désignent alors respectivement une partie du vol qui sera conduite en CAM VICTOR, INDIA ou TACTIQUE.

Au départ :

→ **(indicatif) JE DEMANDE ROULAGE PISTE (numéro), INTENTIONS : DÉPART RADAR (OU VISUAL OU TACTICAL) TO RADAR (OU VISUAL OU TACTICAL) (cap) (altitude) (point de sortie) (call sign) REQUEST TAXI RUNWAY (number), INTENTIONS RADAR (or VISUAL or TACTICAL) TO RADAR (OU VISUAL OU TACTICAL) DEPARTURE (heading) (altitude) (exit point)**

📍 **(indicatif aéronef), ROULEZ POINT D'ATTENTE (numéro) JE VOUS RAPPELE POUR LA CLAIRANCE**  
(indicatif aéronef), TAXI TO HOLDING POINT (number) I CALL YOUR BACK FOR YOUR CLEARANCE

A l'arrivée :

→ **(indicatif) (position) (altitude) (conditions de vol) (composition de la patrouille, nombre) (transpondeur) [RTB] DEMANDE (OU INTENTIONS :) RETOUR [OU PRISE EN COMPTE] RADAR (OU VISUAL OU TACTICAL) TO RADAR (OU VISUAL OU TACTICAL) POUR (procédure aux instruments) (break) [ATTERRISSAGE SECTION OU INDIVIDUEL]]**  
(aircraft call sign) (position) (altitude) (flight conditions) (type of formation, number) (squawk) [RTB] REQUEST (INTENTIONS :) [or PICK UP] RADAR (OU VISUAL OU TACTICAL) TO RADAR (OU VISUAL OU TACTICAL) FOR (instrument procédure) (break) [section or individual landing]

📍 **(indicatif) IDENTIFIÉ [RADAR], [(nombre) DEGRÉS (nombre) NAUTIQUES (terrain)], [TRANSPONDEUR (code)], (instructions ou informations), [PISTE (nombre), (condition opérationnelle ou paramètres du terrain)]**  
(aircraft call sign) [RADAR] IDENTIFIED, [(number) DEGREES (number) MILES (airfield)], [SQUAWK (number)], (instructions or informations) [RUNWAY (number), (operational condition or airfield parameters)]

### III.3 ACTIVITÉS PARTICULIÈRES

#### III.3.1 CHANGEMENT DE RÉGIME DE VOL EN CAM

→ **JE DEMANDE À PASSER EN CAM TANGO [OU VICTOR OU INDIA] [VMC (OU IMC)] [À (point significatif ou zone) DE (niveau) A (niveau)] [JUSQU'A (heure ou point significatif)]**  
REQUEST TO CHANGE FOR OAT TANGO [or VICTOR or INDIA] [VMC (OU IMC)] [(significant point or area) FROM (level) TO (level)] [TO (time or significant point)]

📍 **VOUS ÊTES MAINTENANT EN CAM TANGO [OU VICTOR OU INDIA] [TRANSPONDEUR (code)] RAPPELEZ FIN DE TRAVAIL (ou point de report significatif)**  
YOU ARE NOW IN OAT TANGO [or VICTOR or INDIA] [SQUAWK (code)] REPORT END OF WORK (or significant report point)

→ **[TRANSPONDEUR (code)], JE RAPPELE FIN DE TRAVAIL (ou point de report significatif)**  
[SQUAWK (code)], WILL REPORT END OF WORK (ou significant report point)

→ **FIN DE VOL EN CAM TANGO, DEMANDE À REPREDRE (OU À PASSER EN) EN CAM VICTOR [OU INDIA]**  
END OF OAT TANGO, REQUEST TO RESUME (or TO CHANGE) OAT VICTOR [or INDIA]

📍 **VOUS ÊTES MAINTENANT EN CAM VICTOR (OU INDIA)**  
YOU ARE NOW IN OAT VICTOR (or INDIA)

### III.3.2 CHANGEMENT DE MÉTHODE DE CONTROLE

*Tout changement de méthode de contrôle et de régime de vol doit être annoncé.*

- 🔊 **VOUS PASSEZ EN CAM VICTOR, BROADCAST CONTROL**  
CONTINUE IN OAT VICTOR, BROADCAST CONTROL

### III.3.3 DÉPART CAM VICTOR [SPÉCIALE]

➔ *(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) OAT 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 SPÉCIALE].**  
TAXI HOLDING POINT [(number)] RUNWAY (number) (color) (suffix) (QFE et/ou QNH) [OAT VICTOR SPECIAL CONDITIONS].

**III.3.4 PROCÉDURE MARSA**

**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  
**IN VISUAL TRAIL :** maintien à vue de la séparation  
**HOLDING HANDS :** les avions sont rassemblés

*Départ MARSA.*

- (callsign), FLIGHT OF (number of aircrafts), REQUEST MARSA DEPARTURE RUNWAY (number) (type of departure)
- 📞 (callsign) MARSA DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, INITIAL (heading or direction), SQUAWK (code)
- (callsign) MARSA DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, INITIAL (heading or direction), SQUAWKING (code)
- (callsign "2") SHINING (OU NO RADAR CONTACT)
- (callsign "leader") BUDDY SPIKE

*Après vérification RADAR/IFF/AA-TACAN.*

- (callsign "2") TIED ON
- (callsign "leader") MARSA, STEADY (level) STANDARD (heading or direction), READY TO CLIMB
- 📞 RADAR IDENTIFIED, CLIMB (level)

*Arrivée MARSA.*

- (callsign), FLIGHT OF (number of aircraft), REQUEST MARSA APPROACH (type of formation) TRAIL (number) MILES
- 📞 (callsign) MARSA APPROACH RUNWAY (number) APPROVED
- (callsign), PROCEEDING MARSA 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 "leader"), 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), 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.

### III.3.5 ÉVITEMENT DE ZONES

**📍 RESTEZ HORS DE LA ZONE**

REMAIN OUT OF AREA

**📍 TOURNEZ À DROITE (OU À GAUCHE) CAP (*nombre*)(ou (*nombre*) DEGRÉS), POUR ÉVITER**

TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (*number*)(or (*number*) DEGREES), TO AVOID

**1) ZONE ACTIVE**

ACTIVE AREA

**2) ZONE DE COMBAT FRONTALIÈRE**

CROSS BORDER AREA

**3) ZONE DE RAVITAILLEMENT**

REFUELLING AREA

**4) ZONE DE VIDANGE CARBURANT**

FUEL DUMPING AREA

**5) ZONE INTERDITE (OU RÉGLEMENTÉE OU DANGEREUSE OU SEGRÉGUÉE) [TEMPORAIRE]**

[TEMPORARY] PROHIBITED (or RESTRICTED or DANGEROUS or SEGREGATED) AREA

**6) ZONE D'ÉCHOS FIXES**

RADAR CLUTTER AREA

**📍 ENTRAÎNEMENT DE CHASSEURS EN COURS**

FIGHTER TRAINING IN PROGRESS

**➔ ENTRONS DANS LA ZONE**

ENTERING AREA

**➔ QUITTONS LA ZONE**

LEAVING AREA

### III.3.6 TRANSIT

**📍 QUELLE EST VOTRE POSITION ?**

REPORT POSITION

**📍 QUEL EST VOTRE TERRAIN DE DÉPART (OU DE DESTINATION) ?**

REPORT DEPARTURE (or DESTINATION) AIRFIELD

**📍 QUEL EST VOTRE PROCHAIN POINT DE COMPTE RENDU ?**

REPORT NEXT REPORTING POINT

**➔ 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 A ME DIRIGER VERS (*point significatif*)**

REQUEST TO PROCEED TO (*significant point*)

**📍 AUTORISÉ A VOUS DIRIGER VERS (*point significatif*)**

CLEARED TO PROCEED TO (*significant point*)

🔊 **DIRECT (point significatif) APPROUVÉ**  
**DIRECT (significant point) APPROVED**

➔ **PASSANT (point significatif)**  
**PASSING (significant point)**

*Transit en espace aérien contrôlé.*

➔ **(nombre et type d'aéronefs) DEMANDE TRANSIT [CAM VICTOR SPECIALE OU CAM VICTOR OU CAM TANGO EN VMC (ou IMC)] (nombre) PIEDS, DE (point) VERS (point) (ou DIRECT (point)) [A (heure)]**  
*(number and type of aircraft) REQUEST [OAT VICTOR SPECIAL OR OAT VICTOR OR OAT TANGO VMC (or IMC)] (number) FEET TRANSIT, FROM (point) TO (point) (or DIRECT, (point)) [AT (time)]*

🔊 **TRANSPONDEUR (code), INDIQUEZ AÉRODROME DE DÉPART ET DE DESTINATION, [type d'appareil et nombre de personnes à bord]**  
**SQUAWK (code), REPORT AIRFIELD OF DEPARTURE AND DESTINATION, [type of aircraft and persons on board]**

➔ **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 SPÉCIALE OU CAM VICTOR OU CAM TANGO, (nombre) PIEDS, QNH (nombre)], (point a) (point b) DIRECT [VIA (point c) OU VERTICALE TERRAIN], RAPPELÉZ [(point b ou point c) OU VERTICALE TERRAIN]**  
**TRANSIT [OAT VICTOR SPECIAL OR OAT VICTOR OR OAT TANGO, (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) (ou point b) (ou point c), (nombre) PIEDS, RAPPELLERAI [(point B ou C) OU VERTICALE TERRAIN], (indicatif)**  
*(point a) (or 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 (nombre) QUITTEZ ZONE ET FRÉQUENCE, QNH (nombre) [CONTACTEZ (station) (fréquence)]**  
**SQUAWK (number) LEAVE AREA AND FREQUENCY, QNH (number) [CONTACT (station) (frequency)]**

### III.3.7 MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE

#### III.3.7.1 DÉCOLLAGE SUR ALERTE

🔊 **AUTHENTIFICATION (méthode d'authentification)**

AUTHENTICATE (method of authentication)

🔊 **IDENTIFIÉ [RADAR], (méthode de contrôle), TOURNEZ DROITE (OU GAUCHE) CAP (nombre), MONTEZ NIVEAU [DE VOL] (nombre)**

[RADAR] IDENTIFIED, (method of control), TURN RIGHT (OR LEFT) HEADING (number), CLIMB [FLIGHT] LEVEL (number)

Note : sous le plancher de contrôle / AMG, on annoncera " IFF REÇU" ou « SQUAWK RECEIVED ».

🔊 **VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT**

CHECK WEAPONS SAFE

*Aucun objectif n'est désigné avant le décollage. Le pilote est en alerte en vol.*

🔊 **VOTRE MISSION EST L'ALERTE EN VOL, POINT D'ATTENTE**

YOU ARE ON AIRBORNE ALERT, HOLDING POINT

*Lorsqu'un objectif est désigné*

🔊 **VOUS ALLEZ EXÉCUTER DES MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE SUR UN OBJECTIF CLASSIFIÉ (classification), RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU [DE VOL] (nombre), FORCE PRÉSUMÉE (nombre), TRANSPONDEUR (nombre)**

YOUR TASK IS QRA INTERCEPT (OR AIR POLICING) ON A TARGET CLASSIFIED (classification) BRAA (number), PRESUMED FORCE (number), SQUAWKING (number)

*Informations sur l'objectif.*

🔊 **OBJECTIF CLASSIFIÉ (classification), RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU [DE VOL] (nombre), FORCE PRÉSUMÉE (nombre), TRANSPONDEUR (nombre)**

TARGET CLASSIFIED (classification) BRAA (number), STRENGTH (number), SQUAWKING (number)

*Vérification de la fréquence commune (de sécurité) ou TAD correspondante.*

🔊 **RAPPELÉZ PRÊT POUR VÉRIFIER (FRÉQUENCE COMMUNE (DE SÉCURITÉ)) / TAD (numéro)**

REPORT READY TO CHECK ((SAFETY) COMMON FREQUENCY) / TAD (number)

### III.3.7.2 CHANGEMENT DE MISSION EN VOL

*Pour s'assurer que le pilote est apte à la mission.*

- 📞 **ÊTES-VOUS APTE MASA ?**  
ARE YOU QRA CAPABLE ?
- 📞 **ÊTES-VOUS APTE RAVITAILLEMENT EN VOL ?**  
ARE YOU AIR REFUELLING CAPABLE ?
- 📞 **ANNONCEZ AUTONOMIE ET ARMEMENT**  
CONFIRM ENDURANCE AND WEAPON STATE

*Si le pilote et l'appareil sont aptes MASA.*

- 📞 **CHANGEMENT DE MISSION EN VOL, VOUS ALLEZ EXÉCUTER DES MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE, TRANSPONDEUR 74XX, (MÉTHODE DE CONTROLE)**  
MISSION CHANGE YOUR TASK IS QRA INTERCEPT, SQUAWK 74XX, (METHOD OF CONTROL)
- 📞 **TOURNEZ DROITE (OU GAUCHE) CAP (nombre), MONTEZ (OU DESCENDEZ) NIVEAU (OU ALTITUDE) (nombre), VOUS ALLEZ EXÉCUTER DES MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE SUR UN OBJECTIF CLASSIFIÉ (classification), RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU [DE VOL] (nombre)**  
TURN R/L HEADING (nombre), CLIMB/DESCENT (LEVEL) (OR ALTITUDE) (nombre), YOUR TASK IS QRA INTERCEPT ON A TARGET CLASSIFIED (*classification*) BRAA.... (number)

### III.3.7.3 MESURES DE RENSEIGNEMENT / INVESTIGATION

*Reconnaissance ou surveillance à distance.*

- 📞 **VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE RECONNAISSANCE (OU SURVEILLANCE) À DISTANCE SUR...**  
YOUR TASK WILL BE VID TYPE (or SHADOWING) ON...
- 📞 **RAPPELEZ JUDY (or TALLY)**  
REPORT JUDY (or TALLY)

*A l'annonce du Judy / Tally.*

*Aéronef*

- 1) **EXÉCUTEZ UNE RECONNAISSANCE (OU SURVEILLANCE) À DISTANCE - SÉCURITÉ 1 000 PIEDS, 1 000 MÈTRES - LIBERTÉ DE MANŒUVRE (OU CLOSE POSITIVE)**  
EXECUTE VID TYPE (or SHADOWING) – SAFETY 1000 FEET, 1000 METERS – CLEAR EVOLUTIONS (or CLOSE POSITIVE CONTROL)

*Hélicoptère*

- 2) **EXÉCUTEZ UNE RECONNAISSANCE (OU SURVEILLANCE) A DISTANCE - SÉCURITÉ 150 MÈTRES - LIBERTÉ DE MANŒUVRE (OU CLOSE POSITIVE)**  
EXECUTE VID TYPE (or SHADOWING) – SAFETY 150 METERS - CLEAR EVOLUTIONS (or CLOSE POSITIVE CONTROL)

*Note : si nécessité de garder l'aéronef à ses ordres utiliser le terme close positive en lieu et place de liberté de manoeuvre/clear evolutions.*

📍 **RAPPELÉ EN PLACE**

REPORT IN PLACE

➔ **EN PLACE**

IN PLACE

*En condition de vol VMC.*

📍 **WHAT LUCK ?**

*A l'issue de l'observation, le pilote transmet le nombre d'aéronefs observés et les paramètres de vol.*

### III.3.7.4 MESURES D'INTERROGATION

*Observation visuelle.*

📍 **VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE OBSERVATION VISUELLE SUR (*description*)**

YOUR TASK IS VID MARKINGS AND NUMBER (*description*)

📍 **RAPPELÉ JUDY (or TALLY)**

REPORT JUDY (or TALLY)

*A l'annonce du Judy / Tally.*

*Aéronef "chasse"*

**1) EXÉCUTEZ UNE OBSERVATION VISUELLE SÉCURITÉ 300M**

EXECUTE VID MARKINGS AND NUMBER, SAFETY 300M

*Hélicoptère*

**2) EXÉCUTEZ UNE OBSERVATION VISUELLE, SÉCURITÉ 50 MÈTRES**

EXECUTE VID, MARKINGS AND NUMBER, SAFETY 50 METERS

📍 **RAPPELÉ EN PLACE**

REPORT IN PLACE

➔ **EN PLACE**

IN PLACE

📍 **AUTORISÉ À VOUS RAPPROCHER SANS ENGAGER LA SÉCURITÉ DE L'APPAREIL (OU DES APPAREILS)**

CLEARED TO CLOSE UP ENSURING AIRCRAFT SAFETY

*Observation radar.*

📍 **VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE OBSERVATION RADAR**

YOUR TASK WILL BE RADAR OBSERVATION

📍 **RAPPELÉ JUDY**

REPORT JUDY

*A l'annonce du Judy*

📍 **EXÉCUTEZ UNE OBSERVATION RADAR**

EXECUTE RADAR OBSERVATION

*Interrogation radio.*

- 📢 **EXÉCUTEZ UNE INTERROGATION RADIO SUR (*fréquence*), MAINTENEZ FRÉQUENCE DE SÉCURITÉ (ou TAD (*nombre*)) EN ÉCOUTE**  
EXECUTE RADIO INTERROGATION ON FREQUENCY (*frequency*), MONITOR SAFETY FREQUENCY (or TAD (*number*))

*Interrogation photo.*

- 📢 **EXÉCUTEZ UNE INTERROGATION PHOTO, RAPPELEZ MESURE EFFECTUÉE**  
EXECUTE A PHOTO EVIDENCE, REPORT COMPLETED

*Escorte.*

- 📢 **EXÉCUTEZ UNE MESURE D'ESCORTE**  
EXECUTE AN ESCORT

**III.3.7.5 MESURES DE CONTRAINTE***Contrainte d'itinéraire.*

- 📢 **EXÉCUTEZ UNE CONTRAINTE D'ITINÉRAIRE, FAITES PRENDRE À L'APPAREIL LE CAP (*nombre*) PAR LA DROITE (ou LA GAUCHE)**  
EXECUTE ROUTE DEVIATION, FORCE THE TARGET TO FLY HEADING (*number*) BY THE RIGHT (OR LEFT)
- 📢 **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 THE TARGET HE HAS TO FLY HEADING (*number*) IN ORDER TO JOIN HIS SCHEDULED ROUTE

*Interdiction de survol.*

- 📢 **EXÉCUTEZ UNE INTERDICTION DE SURVOL, FAITES PRENDRE À L'APPAREIL LE CAP (*nombre*) PAR LA DROITE (ou LA GAUCHE)**  
EXECUTE OVERFLIGHT INTERDICTION, FORCE THE TARGET TO FLY HEADING (*number*)
- 📢 **NOTIFIEZ À L'APPAREIL**  
NOTIFY THE TARGET
  - 1) **QU'IL EST DANS UNE ZONE INTERDITE**  
HE IS INSIDE A PROHIBITED AREA
  - 2) **QU'IL N'EST PAS AUTORISÉ À SURVOLER (*point significatif*), FAITES PRENDRE À L'APPAREIL LE CAP (*nombre*) PAR LA DROITE (ou LA GAUCHE)**  
HE IS NOT ALLOWED TO OVERFLY (*significant point*), FORCE THE TARGET TO FLY HEADING (*number*) BY THE RIGHT (OR LEFT)
  - 3) **QU'IL DOIT PRENDRE LE CAP (*nombre*) POUR QUITTER UN ESPACE INTERDIT (ou RESTREINT)**  
HE HAS TO FLY HEADING (*number*) IN ORDER TO LEAVE PROHIBITED (OR RESTRICTED) AIRSPACE

*Arraisonnement.*

- 🔊 **EXÉCUTEZ UN ARRAISONNEMENT DE (*désignation de l'appareil*) POUR ATTEINDRE SUR LE TERRAIN DE (*nom*)**  
EXECUTE INTERVENTION TO LAND ON (*aircraft designation*), FORCE THE TARGET TO LAND ON (*name*) AIRFIELD
- 🔊 **NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL FAIT L'OBJET D'UNE MESURE D'ARRAISONNEMENT SUR LE TERRAIN DE (*nom*)**  
NOTIFY THE TARGET THAT HE IS DIVERTED TO LAND ON (*name*) AIRFIELD

*Tir de semonce.*

- 🔊 **EXÉCUTEZ UN TIR DE SEMONCE AVEC LEURRES (OU CANON)**  
EXECUTE A WARNING SHOT (OR BURST) BY FLARES (OR WITH GUN)
- 🔊 **VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT**  
CHECK WEAPONS SAFE (OR HOT)
- 🔊 **AUTHENTIFICATION (*méthode d'authentification*)**  
AUTHENTICATE (*method of authentication*)

*Une fois la mesure effectuée.*

- 🔊 **RAPPELZ TIR EFFECTUÉ**  
REPORT SHOT COMPLETED

*Si tir canon.*

- 🔊 **VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT**  
CHECK WEAPONS SAFE

*Dans le cadre de l'entraînement*

- 🔊 **EXÉCUTEZ UN TIR DE SEMONCE FICTIF**  
EXECUTE A SIMULATED WARNING SHOT (OR BURST) BY FLARES (OR WITH GUN)
- 🔊 **VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT**  
CHECK WEAPONS SAFE
- 🔊 **AUTHENTIFICATION (*méthode d'authentification*)**  
AUTHENTICATE (*method of authentication*)

**III.3.7.6 TIR DE DESTRUCTION / ENGAGEMENT***Tir de destruction.*

- 🔊 **EXÉCUTEZ UN TIR DE DESTRUCTION**  
CLEAR TO ENGAGE
- 🔊 **VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT**  
CHECK WEAPONS HOT
- 🔊 **AUTHENTIFICATION (*méthode d'authentification*)**  
AUTHENTICATE (*method of authentication*)

*Une fois la mesure effectuée.*

- 🔊 **RAPPELZ TIR EFFECTUÉ**

**REPORT SHOT COMPLETED**

- 🔊 **VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT**  
CHECK WEAPONS SAFE

*Dans le cadre de l'entraînement*

- 🔊 **EXÉCUTEZ UN TIR DE DESTRUCTION FICTIF**  
EXECUTE A SIMULATED ENGAGEMENT
- 🔊 **VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT**  
CHECK WEAPONS SAFE
- 🔊 **AUTHENTIFICATION (*méthode d'authentification*)**  
AUTHENTICATE (*method of authentication*)

**III.3.7.7 HALTE AU FEU**

- 🔊 **HALTE AU FEU, HALTE AU FEU, AUTHENTIFICATION (*méthode d'authentification*)**  
STOP ENGAGEMENT, STOP ENGAGEMENT, AUTHENTICATE (*method of authentication*)

**III.3.7.8 PROCÉDURE DISCRÈTE**

*A 20 Nm.*

- 🔊 **PROCÉDURE DISCRÈTE (COUPEZ LE MODE C)**  
DISCREET PROCEDURE (TURN MODE C OFF)

*A 15Nm si le pilote n'a pas annoncé procédure discrète.*

- 🔊 **CONFIRMEZ PROCÉDURE DISCRÈTE**  
CONFIRM DISCREET PROCEDURE

*Une fois la mesure effectuée et après dégagement.*

- 🔊 **FIN DE PROCÉDURE DISCRÈTE**  
END OF DISCREET PROCEDURE

**III.3.7.9 ENTRAÎNEMENT MASA / FIN DE MASA RÉELLE**

- 🔊 **VOUS ALLEZ EFFECTUER DES MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE POUR ENTRAÎNEMENT SUR UN OBJECTIF..., TRANSPONDEUR (*nombre*) (OU FIN DES MESURES RÉELLES. TRANSPONDEUR (*nombre*))**  
YOUR TASK IS TRAINING QRA ON TARGET.... , SQUAWK (*number*) (OR END OF QRA INTERCEPT, SQUAWK (*number*))

**III.3.7.10 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 (OU BAS)**  
FIGHTER BEARING (number), (number) MILES, HEADING (number), (number) FEET ABOVE (OR BELOW)

*Pour annoncer la fin de l'interception.*

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

### III.3.8 ASSISTANCE EN VOL

- 🔊 **VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE ASSISTANCE EN VOL SUR UN APPAREIL (informations sur l'aéronef), TRANSPONDEUR 74XX**  
YOUR TASK IS IN FLIGHT ASSISTANCE ON THE AIRCRAFT (aircraft information), SQUAWK 74XX

*A l'annonce du Tally.*

- 🔊 **EXÉCUTEZ UNE ASSISTANCE EN VOL**  
PERFORM IN FLIGHT ASSISTANCE

### III.3.9 RAVITAILLEMENT EN VOL

#### III.3.9.1 CONTRÔLE DU RAVITAILLEUR

- 🔊 **INDIQUEZ NIVEAU [DE VOL] DE BASE**  
REPORT 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 (code ravitailleur)**  
SQUAWK (tanker code)

#### III.3.9.2 PROCÉDURE DE RAVITAILLEMENT

*Rejointe.*

- 🔊 **VOULEZ VOUS UNE REJOINTE GUIDÉE ?**  
DO YOU REQUEST A RADAR JOIN UP (OR RADAR VECTOR)
- 🔊 **(indicatif ravitailleur) RELÈVEMENT (nombre), DISTANCE (nombre) nautiques**  
(tanker callsign) BEARING (number), DISTANCE (number) MILES

📞 **CONFIRMEZ REJOINTE AUTONOME ?**  
CONFIRM SELF JOIN UP

*Ravitaillement.*

- 📞 **RAPPELÉ EN VUE (ou VISUEL) SUR (*indicatif aéronef ravitailleur*) (ou LE DISPOSITIF)**  
REPORT IN SIGHT (or VISUAL) ON (*tanker callsign*) (or FORMATION)
- 📞 **TRANSPONDEUR STAND BY, AUTORISÉ A CONTACTER (*indicatif aéronef ravitailleur*), RAPPELÉ FIN DE RAVITAILLEMENT**  
CLEAR TO CONTACT (*tanker callsign*), SQUAWK STAND BY, REPORT REFUELLING COMPLETED

*En cas d'échec au ravitaillement.*

- 📞 (*indicatif aéronef*), **DÉGAGEZ CAP (*nombre*), NIVEAU [DE VOL] (*nombre*)**  
(*aircraft callsign*), BREAK AWAY HEADING (*number*), [FLIGHT] LEVEL (*number*)

### III.3.9.3 SORTIE D'AXE DE RAVITAILLEMENT

- 📞 (*indicatif aéronef*), **RAPPELÉ [ATTEIGNANT] NIVEAU [DE VOL] (*nombre*), TRANSPONDEUR NORMAL**  
(*aircraft callsign*), REPORT [REACHING] [FLIGHT] LEVEL (*number*), SQUAWK NORMAL
- 📞 (*indicatif aéronef*), **RAPPELÉ STABLE CAP (*nombre*), TRANSPONDEUR NORMAL**  
(*aircraft callsign*), REPORT STEADY HEADING (*number*), SQUAWK NORMAL
- 📞 (*indicatif aéronef*), **IDENTIFIÉ [RADAR]**  
(*aircraft callsign*), [RADAR] IDENTIFIED

### III.3.10 VOL SUPERSONIQUE

- 📞 **PASSEZ SUPERSONIQUE, RAPPELÉ SUPERSONIQUE**  
SUPERSONIC APPROVED, REPORT SUPERSONIC
- 📞 **RAPPELÉ SUBSONIQUE**  
REPORT SUBSONIC
- 📞 **INDIQUEZ VITESSE MAXIMALE**  
REPORT MAXIMUM SPEED
- ➔ **VITESSE MAXIMALE MACH (*nombre*)**  
MAXIMUM SPEED MACH (*number*)

**III.3.12 PROCÉDURE DE TIR****III.3.12.1 TIR AIR - SOL**

*Pendant le tir.*

➔ **(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)**

<b>PASSE RECO</b>	SAFETY HEIGHT PASS
<b>PASSE CAMÉRA</b>	FINAL DRY
<b>PASSE FICTIVE</b>	DUMMY RUN
<b>PASSE RÉELLE</b>	FINAL HOT
<b>PASSE OPS</b>	FIRST RUN ATTACK
<b>SURVOL SANS ATTAQUE</b>	ORBIT
<b>SURVOL BA</b>	RAPID PASS
<b>NORIA</b>	ACADEMIC PATTERN
<b>LIMITE DE ZONE</b>	AREA BOUNDARY

📍 **(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 (point significatif), QNH (nombre),  
TRANSPONDEUR (code), VÉRIFIEZ SÉCURITÉ BRANCHÉES, CONTACTEZ (station)**  
**CLEAR TO LEAVE THE RANGE VIA..., QNH (number), SQUAWK (code), CHECK SWITCHES SAFE,  
CONTACT (station)**

**III.3.12.2 TIR AIR - AIR**

*Prise en compte.*

📍 **IDENTIFIÉ [RADAR], CLOSE POSITIVE CONTROL, MONTEZ ALTITUDE (nombre)**  
**[RADAR] IDENTIFIED, CLOSE POSITIVE CONTROL, CLIMB ALTITUDE (number)**

*Vérification fréquence sécurité.*

📍 **RAPPELÉZ 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**

*Rassemblement.*

📍 **REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur), RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES,  
ALTITUDE (nombre), ROUTE (nombre)**

TOWSHIP (or callsign of towship), B.R.A (number), (number) MILES, ALTITUDE (number), TRACK (number)

*L'annonce de la position du remorqueur se fait jusqu'à l'annonce du tally.*

*Pendaison.*

📞 **RAPPELÉ EN PLACE**

REPORT IN PLACE

*L'appareil rappelle en place 2Nm à gauche du remorqueur et 2 000' haut.*

📞 **RAPPELÉ PRÊT POUR LA PENDAISON (OU POUR DÉLOVER)**

REPORT READY TO DEPLOY

➔ **PRÊT**

READY

📞 **AUTORISÉ A LA PENDAISON (OU A DÉLOVER)**

CLEAR TO DEPLOY

*Cible déployée. Champ est "vert". Officier de tir annonce : "LA CIBLERIE, LE CHAMP EST VERT".*

📞 **REMQUEUR (ou indicatif remorqueur), (indicatif station), AUTORISÉ A ORBITER**

TOWSHIP (or callsign of towship), (callsign station), CLEARED TO ORBIT

➔ **REMQUEUR (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

*Cible déployée. Champ est "rouge".*

📞 **LA CIBLERIE (OU LE CHAMP) EST ROUGE**

📞 **CAMERA 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.*

*Pendant le tir.*

➔ **REMQUEUR (ou indicatif remorqueur), (indicatif a/c), EN RÉEL / CAMÉRA**

TOWSHIP (or callsign of towship), (callsign a/c), IN HOT/DRY

📞 **REMQUEUR (ou indicatif remorqueur), AUTORISÉ EN RÉEL / CAMÉRA**

TOWSHIP (or callsign of towship), IN HOT/DRY

➔ **REMQUEUR (ou indicatif remorqueur), (indicatif a/c), OUT TIRÉ / NON TIRÉ**

TOWSHIP (or callsign of towship), (callsign a/c), OUT HOT/DRY

*Pilote au sol.*

**REMQUEUR (ou indicatif remorqueur), (indicatif station), RÉSULTAT**

TOWSHIP (or callsign of towship) (callsign station), RESULT

*Dégagement.*

- 🔊 **DÉGAGEZ CAP (*nombre*), MAINTENEZ NIVEAU [DE VOL] (*nombre*)(ou ALTITUDE (*nombre*))**  
BREAK AWAY HEADING (*number*), MAINTAIN LEVEL (*number*)(or ALTITUDE (*number*))

### III.3.13 RTBA

*Procédure d'entrée*

- ➔ **(*position*) (*paramètres*) DEMANDE À PASSER EN CAM TANGO A (*heure d'intégration*) (*point d'entrée*)**  
(*position*) (*parameters*) REQUEST OAT TANGO AT (*estimated time of entry*) (*entry point*)
- 🔊 **POURSUIVEZ EN CAM TANGO À (*point d'entrée*) (*instructions*) TRANSPONDEUR 6700**  
[RAPPELÉZ POUR QUITTER LA FRÉQUENCE]  
CONTINUE IN OAT TANGO AT (*entry point*) (*instructions*) SQUAWK 6700 [REPORT TO LEAVE FREQUENCY]

*Procédure de sortie*

- ➔ **(*position*) (*paramètres*) DEMANDE À PASSER EN CAM INDIA [ou VICTOR] À (*heure de sortie*) (*point de sortie*) (*intentions*)**  
(*position*) (*parameters*) REQUEST OAT INDIA [or VICTOR] AT (*estimated time of exit*) (*exit point*) (*intentions*)
- 🔊 **POURSUIVEZ EN CAM VICTOR [ou INDIA] À (*point de sortie*) TRANSPONDEUR (*code*) (*instructions*)**  
CONTINUE IN OAT VICTOR [or INDIA] AT (*exit point*) SQUAWK (*code*) (*instructions*)

### III.3.14 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 TO OPERATE BETWEEN LEVEL (*number*) AND LEVEL (*number*)
- 🔊 **CONFIRMEZ BLOC DE TRAVAIL**  
CONFIRM ASSIGNED BLOCK
- ➔ **ÉVOLUTIONS ENTRE NIVEAU (*nombre*) ET NIVEAU (*nombre*)**  
OPERATE BETWEEN LEVEL (*number*) AND LEVEL (*number*)
- 🔊 **RAPPELÉZ DÉBUT (ou FIN) DE VOLTIGE**  
REPORT BEGINNING (or END OF) AEROBATICS

### III.3.15 HAUT - BAS - HAUT

*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, RAPPELÉZ 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 (OU CONFIRMEZ) CONDITIONS DE VOL**  
REPORT (or CONFIRM) FLIGHT CONDITIONS
- 📞 **ANNONCEZ VMC**  
REPORT VMC

*Conditions VMC au ou avant plancher de contrôle.*

- 📞 **TRANSPONDEUR (*code*)**  
SQUAWK (*code*)
- 📞 **AUTORISÉ À PASSER EN CAM VICTOR**  
CLEAR TO CONTINUE IN OAT VICTOR

*Conditions IMC au plancher de contrôle.*

- 📞 **MAINTENEZ (*nombre*) PIEDS, INDIQUEZ INTENTIONS**  
MAINTAIN (*number*) FEET, REPORT INTENTIONS

*Poursuite du vol en CAM V.*

- ➔ **J'ANNULE MON VOL CAM INDIA (OU TANGO) POUR POURSUIVRE EN CAM VICTOR**  
CANCELLING OAT INDIA (or TANGO) TO CONTINUE IN OAT VICTOR
- 📞 **ROGER (*indicatif*) CAM INDIA (OU TANGO) ANNULÉ À (*heure*), POURSUIVEZ VOTRE VOL EN CAM VICTOR, QNH (*nom station*) (*nombre*) [*informations de dégradations météorologiques sur un secteur géographique si connues*]**  
ROGER (*callsign*) OAT INDIA (or TANGO) CANCELLED AT (*time*) CONTINUE IN OAT VICTOR, (*name of station*) QNH (*number*) [(*weather evolution data in specific area if reported*)]

*Remontée (d'urgence\*) basse altitude*

- ➔ **(*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*)] (*intentions*) DEMANDE PRISE EN COMPTE RADAR**  
(*station*) INFORMATION (*callsign*) (*number and type of aircraft*, [(*position, heading, squawk*)] (*intentions*)] REQUEST RADAR CONTROL (or RADAR 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], TRANSPONDEUR (code), [VOUS PASSEZ EN CAM INDIA (ou TANGO)], MONTEZ NIVEAU [DE VOL] (nombre), RAPPELLEZ ATTEIGNANT (station) INFORMATION, [RADAR] IDENTIFIED, SQUAWK (code), [YOU ARE NOW IN OAT INDIA], CLIMB [FLIGHT] LEVEL (number), REPORT REACHING**

### III.3.16 ARRIVÉE DRONE MALE (ou HALE) – PROCÉDURE ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

*Guidage vers l'axe d'approche final :*

📞 **TOURNEZ A GAUCHE (ou A DROITE) CAP (trois chiffres) POUR INTERCEPTER L'ALIGNEMENT D'APPROCHE AUTONOME PISTE (numéro), [RAPPELLEZ ÉTABLI]**  
TURN LEFT (OR RIGHT) HEADING (three numbers) TO INTERCEPT 'AUTONOMOUS APPROACH COURSE' RUNWAY (number), [REPORT ESTABLISHED]

*ou sans guidage :*

📞 **RAPPELLEZ ÉTABLI SUR L'ALIGNEMENT D'APPROCHE AUTONOME PISTE (numéro)**  
REPORT ESTABLISHED ON 'AUTONOMOUS APPROACH COURSE' RUNWAY (number).

*Une fois le drone établi sur l'axe, l'organisme de contrôle l'autorise à poursuivre en autonome sur son approche en vue d'un atterrissage autonome. Soit il est possible d'avoir un point de verrouillage à 4Nm et d'opérer une décision à ce moment de l'approche, à ce moment on parlera d'approche finale semi-autonome.*

*Cas d'une approche finale semi-autonome avec un point de verrouillage/report à 4Nm :*

📞 **(indicatif) AUTORISÉ [POUR] APPROCHE (ou FINALE) AUTONOME PISTE (numéro), [RAPPELLEZ PASSANT 4NM]**  
(call sign) CLEARED [FOR] AUTONOMOUS APPROACH (or FINAL) RUNWAY (number), [REPORT PASSING 4NM (ou 4NM INBOUND)]

➔ **JE PROCÈDE [POUR] APPROCHE (ou FINALE) AUTONOME PISTE (numéro), JE RAPPELLE À 4 NM**  
PROCEEDING AUTONOMOUS APPROACH (or FINAL) RUNWAY (number), WE'LL REPORT PASSING 4NM

*Point de report à 4Nm (cas d'une finale semi-autonome) :*

➔ **(indicatif), À 4 Nm [EN FINALE]**  
(call sign), PASSING 4 Nm [INBOUND]

📞 **(indicatif), NUMÉRO 1, PISTE (numéro) AUTORISÉ ATERRISSAGE VENT (direction et vitesse)**  
(call sign) NUMBER 1, RUNWAY (number) CLEARED TO LAND WIND (direction and speed)

→ **(indicatif), J'ATERRIS PISTE (numéro)**  
**(call sign), LANDING RUNWAY (number)**

*Sans point de report à 4Nm (cas d'une finale semi-autonome) :*

📍 **(indicatif) AUTORISÉ [POUR] APPROCHE (ou FINALE) AUTONOME PISTE (numéro), N°1, PISTE (numéro) AUTORISÉ ATERRISSAGE VENT (direction et vitesse)**  
**(call sign) CLEARED [FOR] AUTONOMOUS APPROACH (or FINAL) RUNWAY (number), NUMBER 1, RUNWAY (number) CLEARED TO LAND WIND (direction and speed)**

→ **JE PROCÈDE [POUR] APPROCHE (ou FINALE) AUTONOME PISTE (numéro), ET J'ATERRIS PISTE (numéro)**  
**PROCEEDING AUTONOMOUS APPROACH (or FINAL) RUNWAY (number), [THEN] LANDING RUNWAY (number)**

Remarque : pour l'armée de Terre, les procédures de phraséologie mises en œuvre par les contrôleurs aériens et les télépilotes pour le SDT Patroller, en environnement contrôlé, sont celles employées pour le vol à vue avec l'aviation habitée

## III.4 PANNES

### III.4.1 ASSISTANCE

➔ **JE DEMANDE UNE ASSISTANCE**

REQUEST ASSISTANCE

📞 **JE VAIS VOUS FOURNIR UNE ASSISTANCE, VOUS RESTEZ RESPONSABLE DE LA CONDUITE DE VOTRE AÉRONEF**

I AM GOING TO ASSIST YOU, YOU WILL REMAIN RESPONSIBLE FOR AIRCRAFT HANDLING

### III.4.2 OXYGÈNE

📞 **VÉRIFIEZ BRANCHEMENT DU MASQUE**

CHECK OXYGEN MASK CONNECTION

📞 **PASSEZ SUR OXYGÈNE SECOURS**

SWITCH ON EMERGENCY OXYGEN

### III.4.3 GESTION CARBURANT

*Expressions usuelles :*

📞 **À COURT CARBURANT**

SHORT OF FUEL

📞 **AUTONOMIE**

ENDURANCE

📞 **LARGUER UN RÉSERVOIR**

TO DROP (or JETTISON) A TANK

📞 **VIDANGER CARBURANT**

TO DUMP FUEL

### III.4.4 PANNE MOTEUR

➔ **POSITION RADIALE (nombre), DISTANCE (nombre) [(ou point significatif)], NIVEAU (nombre), DEMANDE PRISE EN COMPTE [RADAR] EXTINCTION MOTEUR, (nombre) P\_O\_B**  
 POSITION RADIALE (nombre), DISTANCE (nombre) [(or significant point)], LEVEL (number), REQUEST [RADAR] FLAME-OUT RECOVERY, (number) P\_O\_B

📞 **[CAP (nombre) POUR (station)], [QFE (ou QNH) (nombre)]**

[HEADING FOR (station) IS (number)], [QFE (or QNH) (number)]

*Lorsque l'aéronef a visuel du terrain.*

➔ **POINT CLÉ HAUT**

HIGH KEY POINT

📞 **RAPELLEZ POINT CLÉ BAS, VENT (direction, vitesse)**

REPORT LOW KEY POINT, WIND (direction, speed)

→ **POINT CLÉ BAS**  
LOW KEY POINT

Expression en cas d'exercice panne moteur MALE ou HALE (« Simulated Engine Off ») :  
« SEO »

### III.4.5 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.

🔊 **CONFIRMEZ VOTRE CAP**  
CONFIRM HEADING

→ **CAP (nombre)**  
HEADING (number)

🔊 **VOS INDICATIONS DE CAP SONT ERRONÉES, FAITES TOUS LES VIRAGES AU TAUX UN (OU UN DEMI OU (nombre) DEGRÉS PAR SECONDE), COMMENCEZ ET ARRÊTEZ TOUS LES VIRAGES DÈS RÉCEPTION DE LA DIRECTIVE « MAINTENANT »**  
YOUR HEADING INDICATIONS ARE WRONG, MAKE ALL TURNS RATE ONE (OR RATE HALF OR (number) DEGREES PER SECOND), START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW"

Virage > 10°.

🔊 **POUR UN VIRAGE À DROITE (OU À GAUCHE) DE (nombre) SECONDES, TOURNEZ À DROITE (OU À GAUCHE) MAINTENANT**  
FOR A RIGHT (OR LEFT TURN) DURING (number) SECONDS, TURN RIGHT (OR LEFT) NOW

→ **EN VIRAGE À DROITE (OU À GAUCHE)**  
TURNING RIGHT (OR LEFT)

🔊 **ARRÊTEZ LE VIRAGE MAINTENANT**  
STOP TURN NOW

Virage < 10°.

🔊 **POUR UN VIRAGE À DROITE (OU À GAUCHE), VENEZ À DROITE (OU À GAUCHE), FIN DE VIRAGE**  
FOR A RIGHT (OR A LEFT) TURN, TURN RIGHT (OR LEFT), STOP TURN

### III.4.6 PANNE RMI (OU ALTERNAV) – PROCÉDURE POUR L'AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE

Par convention, chaque virage est effectué au taux de 3 degrés par seconde (180° en une minute).

Virage > 10°.

🔊 **POUR UN VIRAGE À DROITE (OU À GAUCHE) DE (nombre) SECONDES, TOP DÉBUT DE VIRAGE**  
FOR A RIGHT (OR LEFT TURN) DURING (number) SECONDS, BEGIN TURN TOP

→ **EN VIRAGE À DROITE (OU À GAUCHE)**  
TURNING RIGHT (OR LEFT)

🔊 **TOP FIN DE VIRAGE**  
END OF TURN TOP

→ **FIN DE VIRAGE**

END OF TURN

*Virage < 10°,*🔊 **POUR UN VIRAGE À DROITE (OU À GAUCHE), VENEZ À DROITE (OU À GAUCHE) (répétition), FIN DE VIRAGE**FOR A RIGHT (OR A LEFT) TURN, TURN RIGHT (OR LEFT) (*repetition*), STOP TURN**III.4.7 EJECTION***Ejection préparée.*🔊 **ATTENTION LIMITE BASSE D'ÉJECTION (*niveau*), ATTENTION LIMITE BASSE D'ÉJECTION (*niveau*)**CAUTION LOWER LIMIT FOR EJECTION (*level*), CAUTION LOWER LIMIT FOR EJECTION (*level*)→ **(*indicatif aéronef*) ÉJECTION**  
**(*aircraft callsign*) EJECTION (or BAIL OUT)***Ejection non préparée en VMC.*🔊 **SI VOUS ÊTES EN PERTE DE CONTRÔLE À 10 000 PIEDS ÉJECTION, SI VOUS ÊTES EN PERTE DE CONTRÔLE À 10 000 PIEDS ÉJECTION**

IF YOU HAVE NO CONTROL BY 10000 FEET EJECTION (or BAIL OUT), IF YOU HAVE NO CONTROL BY 10 000 FEET EJECTION (or BAIL OUT)

*Ejection non préparée en IMC.*🔊 **(*indicatif aéronef*) ÉJECTION, ÉJECTION****(*aircraft callsign*) EJECTION, EJECTION (or BAIL OUT BAIL OUT)****III.4.8 PANNE RADIO**→ **(*indicatif aéronef*) ESSAI RADIO**  
**(*aircraft callsign*) RADIO CHECK**🔊 **(*indicatif station*) ESSAI RADIO**  
**(*station callsign*) RADIO CHECK**→ **(*indicatif aéronef*), (*indicatif station*) SUR GARDE ME RECEVEZ-VOUS ?**  
**(*aircraft callsign*), (*station callsign*) ON GUARD DO YOU READ ME**🔊 **(*indicatif aéronef*) DE (*indicatif station*) SUR GARDE ME RECEVEZ-VOUS ?**  
**(*aircraft callsign*) FROM (*station callsign*) 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 ÉMISSION**  
**SQUAWK IDENT RECEIVED, YOU HAVE A TRANSMISSION FAILURE**🔊 **ACCUSEZ RÉCEPTION DE TOUS MES MESSAGES PAR IDENT**  
**ACKNOWLEDGE ALL MESSAGES BY SQUAWKING IDENT**

*En contrôle 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

Des procédures complémentaires d'échanges pilote-contrôleur en cas de panne d'émission radio du pilote restent possibles en l'absence de transpondeur ou de visuel mais lorsque des pressions d'alternat sont audibles par le contrôleur et les messages du contrôle audibles pour le pilote (ref ATCP-2, §3.11).

Le principe est la mise en place d'un dialogue en procédure silencieuse dont les réponses sont fournies par le pilote selon le code présent ci-après. Il convient alors de rappeler ce code, tout ou partie, au pilote au début de l'échange.

● : un coup d'alternat court – = un coup d'alternat long :

● : Yes

●● : No

●●● : Say Again

●●●● : Homing/Request Assistance

–●●– : Further Emergency

### III.4.9 PANNE RADAR

🔊 **IDENTIFICATION RADAR PERDUE, FIN DU SERVICE RADAR, [DERNIÈRE POSITION (*position*)],**

**INDIQUEZ CONDITIONS DE VOL**

RADAR IDENTIFICATION LOST, RADAR SERVICE TERMINATED, [LAST POSITION (*position*)],

REPORT FLIGHT CONDITIONS

*Aéronef en VMC.*

🔊 **VOUS PASSEZ EN CAM VICTOR ET ASSUREZ VOTRE SÉCURITÉ, TRANSPONDEUR (*nombre*), QNH (*nombre*)**

CONTINUE IN OAT VICTOR, YOU ARE NOW RESPONSIBLE FOR YOUR OWN FLIGHT SAFETY, SQUAWK (*number*), QNH (*number*)

*Aéronef en IMC.*

🔊 **STABILISEZ (OU MAINTENEZ) NIVEAU [DE VOL] (*nombre*), TRANSPONDEUR EMERGENCY**

LEVEL OFF (or MAINTAIN) [FLIGHT] LEVEL (*number*), SQUAWK EMERGENCY

➔ (*indicatif aéronef*), ÉTABLI SUR FINALE (*autre procédure / moyen*), JE DEMANDE A CONTINUER L'APPROCHE (*aircraft callsign*), ESTABLISHED ON (*other procedure / means*) FINAL, I REQUEST TO CONTINUE APPROACH.

🔊 **ROGER, REPORT MINIMA**

ROGER, REPORT MINIMA

*En approche finale :*

📞 **CONTACT SPAR (OU PAR OU SPARTIATE) PERDU, FIN DU SERVICE RADAR, INDIQUEZ CONDITIONS DE VOL**  
 SPAR (or PAR or SPARTIATE) CONTACT LOST, RADAR SERVICE TERMINATED, SAY FLIGHT CONDITIONS

- *l'aéronef est en VMC.*

📞 **VOUS PASSEZ EN CAM VICTOR, ASSUREZ VOTRE SÉCURITÉ, RAPPELEZ (*point significatif*)**  
 CONTINUE IN OAT VICTOR, YOU ARE NOW RESPONSIBLE FOR YOUR OWN FLIGHT SAFETY, REPORT (*significant point*)

-- *l'aéronef est en IMC.*

📞 **REMETTEZ LES GAZ, MONTEZ (OU MAINTENEZ) (*nombre*) PIEDS QFE [OU QNH] [CONTACTEZ (*station*) APPROCHE (*fréquence*)]**  
 GO AROUND, CLIMB (or MAINTAIN) (*number*) FEET QFE [or QNH], [CONTACT (*station*) APPROACH (*frequency*)]

OU,

➔ (*indicatif aéronef*), ÉTABLI SUR (*autre procédure*), JE DEMANDE A POURSUIVRE LA DESCENTE  
 (*indicatif aéronef*), ESTABLISHED ON (*other procédure*), I REQUEST TO CONTINUE DESCENT

📞 **ROGER, JE CONFIRME (*autorisation*)**

*Procédure ALAT.*

📞 (*indicatif*), IDENTIFICATION RADAR PERDUE, MONTEZ (OU MAINTENEZ) HAUTEUR DE SÉCURITÉ (*nombre*) PIEDS, QFE (*nombre*), TRANSPONDEUR DÉTRESSE  
 (*callsign*), RADAR IDENTIFICATION LOST, CLIMB (or MAINTAIN) SAFETY HEIGHT (*number*) FEET, QFE (*number*), SQUAWK EMERGENCY

*Procédure MALE / HALE*

📞 (*indicatif*), IDENTIFICATION RADAR PERDUE, [DERNIÈRE POSITION (*position*)], MAINTENEZ LA ZONE [TRANSPONDEUR DÉTRESSE]  
 (*callsign*), RADAR IDENTIFICATION LOST, [LAST POSITION (*position*)], MAINTAIN AREA [SQUAWK EMERGENCY]

➔ **ROGER, ON MAINTIENT LA ZONE**  
 ROGER, MAINTAINING AREA

*En cas de transfert à un autre organisme*

📞 (*indicatif*) CONTACTEZ (*indicatif d'appel de l'organisme*) (*fréquence*) [MAINTENANT]  
 (*call sign*) CONTACT (*unit call sign*) (*frequency*) [NOW]

### III.4.10 PANNE DE LIAISON DE DONNÉES MALE / HALE

#### *Expressions diverses*

*En cas de perte de liaison de données :*

*- pour indiquer la rejointe d'un point pré-déterminé (« Launch Recovery Element ») :*

**« EMERGENCY MISSION LRE »**

*- pour indiquer le suivi de la route générique (« Mission Control Element ») :*

**« EMERGENCY MISSION MCE »**

*- pour indiquer la rejointe de la zone de crash pré-déterminée (« Emergency Site ») :*

**« EMERGENCY MISSION EMS »**

**TITRE IV LEXIQUE****IV.1 LEXIQUE ANGLAIS - FRANCAIS****A**

ABEAM	TRAVERS, PAR LE TRAVERS DE...
ABLE	CAPABLE, POSSIBILITE 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 FLIGHT	VOL DE RÉCEPTION
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 SERVICE (AIS) OFFICE	BUREAU D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE (BIA)
AEROPLANE / PLANE	AVION
AFTERBURNER	POST COMBUSTION
AGREEMENT NUMBER	NUMÉRO D'ACCORD (PLAN DE VOL)
AHEAD	EN AVANT, DEVANT
AIR FORCE BASE (US)	BASE AÉRIENNE
AIR DEFENCE	DÉFENSE AÉRIENNE
AIRDROP	PARACHUTAGE, AÉRO-LARGAGE
AIR FILED FLIGHT PLAN (AFIL)	PLAN DE VOL DÉPOSÉ EN L'AIR
AIR INTAKE	ENTRÉE D'AIR
AIR LIFT	PONT AÉRIEN
AIR POCKET	TROU D'AIR
AIR REFUELLING	RAVITAILLEMENT EN VOL
AIRSPEED	VITESSE D'UN AVION PAR RAPPORT A LA MASSE D'AIR ENVIRONNANTE
AIRSPEED INDICATOR	INDICATEUR DE VITESSE
AIRSPEED INDICATOR FAILURE	PANNE BADIN
AIR STATION (UK)	BASE AÉRIENNE
AIR TO GROUND ATTACK	ATTAQUE AU SOL, ASSAUT

AIR TRAFFIC SERVICES REPORTING OFFICE	SERVICES DU TRAFIC AÉRIEN BUREAU DE PISTE	AREA'S MEAN PRESSURE	PRESSION RÉGIONALE MOYENNE
AIRBORNE	DÉCOLLÉ, AÉROPORTÉ, DE BORD, ENVOL	ARRESTING CABLE	CABLE, BRIN D'ARRÊT
AIRBORNE RADAR APPROACH	APPROCHE AU RADAR DE BORD	ARRESTING NET	FILET D'ARRÊT
AIRBRAKES	AÉROFREINS	ARRIVAL	ARRIVÉE
AIRCRAFT	AÉRONEF	ASPHALT	ASPHALTE, BITUME
AIRCRAFT ANTI-COLLISION LIGHTS	FEUX ANTI-COLLISION D'AÉRONEF	ASSISTANCE	ASSISTANCE, AIDE APPORTÉE OU REÇUE
AIRCRAFT CARRIER	PORTE-AVIONS	ATTEMPT TO, TRY	TENTER
AIRCRAFT NAVIGATION LIGHTS	FEUX DE NAVIGATION D'AÉRONEF	AUTOMATIC PILOT	PILOTE AUTOMATIQUE
AIRFIELD (US)	TERRAIN D'AVIATION	AUTOMATIC POSITION	POSITION AUTOMATIQUE
AIRFIELD MINIMA	MINIMA TERRAIN	AUTOROTATION	AUTOROTATION
AIRFRAME	CELLULE	AUXILIARY POWER UNIT (APU)	GROUPE AUXILIAIRE DE PUISSANCE
AIRPORT LIGHTING	BALISAGE LUMINEUX D'AÉROPORT	AVOID (TO)	ÉVITER
AIRWAY	COULOIR AÉRIEN, VOIE AÉRIENNE	AXIS	AXE, LIGNE DÉFINIE DANS L'ESPACE
ALTERNATE	DE DÉGAGEMENT, DE REMPLACEMENT	AXIS OF ADVANCE	DIRECTION, AXE DE PROGRESSION
ALTERNATOR	ALTERNATEUR	AZIMUTH	AZIMUT
ALTERNATOR FAILURE	PANNE ALTERNATEUR	<b>B</b>	
ALTIMETER SETTING	CALAGE ALTIMÉTRIQUE	BACK	DERRIÈRE, ARRIÈRE
ALTITUDE	ALTITUDE	BACK TRACK	REMONTER UNE PISTE, UN CHEMIN DE ROULEMENT
APPROACH	APPROCHE	BACK UP	DE SECOURS, EN REMPLACEMENT DE ...
APPROACH LIGHTS	RAMPE D'APPROCHE	BACK UP LIGHTING	BALISAGE DE SECOURS
APPROACH SPEED	VITESSE D'APPROCHE	BACK UP FREQUENCY	FRÉQUENCE DE SECOURS
APRON (UK)	PARKING	BAIL OUT (TO)	S'ÉJECTER
AREA	ZONE, RÉGION, TERRITOIRE	BANK ING	MANOEUVRE EN ROULIS
AREA CONTROL CENTRE (ACC)	CENTRE RÉGIONAL DE LA NAVIGATION AÉRIENNE(CRNA)	BANK ANGLE	ROULIS, INCLINAISON

BARRIER	BARRIÈRE D'ARRÊT	BOUNCED LANDING	REBONDISSEMENT À L'ATTERRISSAGE
BARRIER DERIGGED	BARRIÈRE DEMONTÉE	BOUNDARY, BORDER	LIMITE, FRONTIERE
BARRIER ENGAGED	BARRIÈRE ENGAGÉE	BRAKES	FREINS
BARRIER RAISED	BARRIÈRE LEVÉE	BRAKING ACTION	FREINAGE
BASE	BASE	BREAK BEGINNING OF RUNWAY	BREAK DÉBUT DE BANDE
BATTERY	BATTERIE	BREAK END OF RUNWAY	BREAK FIN DE BANDE
BEACON	BALISE	BREAK MIDDLE OF RUNWAY	BREAK MI-BANDE
BEARING	RELÈVEMENT	BREAKDOWN TRUCK	CAMION DE DÉPANNAGE
BEHIND	DERRIÈRE	BROKEN	FRAGMENTÉ (MÉTÉO), CASSE (MATÉRIEL), HACHÉ (RADIO)
BELLY LANDING	ATTERRISSAGE SUR LE VENTRE	BUILT UP AREA	ZONE BÂTIE
BELLY TANK	RÉSERVOIR VENTRAL	BURST (TO)	ÉCLATER (PNEUS)
BELOW	PLUS BAS	BY PASS (TO)	CONTOURNER
BETWEEN	ENTRE	BY PASS TAXIWAY	DÉVIATION, VOIE D'ÉVITEMENT
BETWEEN LAYERS	ENTRE DEUX COUCHES		
BIRD HAZARD	PÉRIL AVIAIRE		
BIRD INGESTION	ABSORPTION D'OISEAUX	<b>C</b>	
BIRD MIGRATION	MIGRATION D'OISEAUX	CABLE	CÂBLE, BRIN D'ARRÊT
BIRD SCARING SYSTEM	EFFAROUCHEUR	CALL (TO)	APPELER
BIRD STRIKE	COLLISION VOLATILE	CALL BACK (TO)	RAPPELER
BITUMEN	BITUME, GOUDRON	CALL SIGN	INDICATIF D'APPEL
BLAST	SOUFFLE (DE RÉACTEUR)	CALL UP (TO)	APPELER
BLAST FENCE	ÉCRAN DE DÉVIATION DE SOUFFLE	CANCEL (TO)	ANNULER
BLIND CONE/ZONE	CONE MORT, ZONE DE NON DÉTECTION	CANOPY	VERRIÈRE
BLINK (TO)	CLIGNOTER	CANOPY BLOW-UP	ÉCLATEMENT DE VERRIÈRE
BOARD (TO)	EMBARQUER (PASSAGERS)	CANOPY JETTISONING	LARGUAGE VERRIÈRE
BOMBING	BOMBARDEMENT	CARGO COMPARTMENT	SOUTE
BORDER	FRONTIÈRE, BORD, LIMITÉ	CARRY OUT (TO)	ACCOMPLIR, EFFECTUER, EXÉCUTER

CAUTION	PRUDENCE, PRÉCAUTION, ATTENTION	CLIMB (TO)	MONTER
CAVOK CEILING AND VISIBILITY OK	PLAFOND ET VISIBILITÉ OK	CLOSE	SERRÉ DE PRÈS, RAPPROCHÉ
CEILING	PLAFOND	CLOSE (TO)	FERMER (PISTE), CLOTURER (UN PLAN
CEILING - CLOUD BASE (UK)	PLAFOND - BASE DES NUAGES	DE VOL), CLORE	
CENTRAL FLIGHT INFORMATION OFFICE (BIVC)	BUREAU D'INFORMATION DE VOL CENTRALISÉ	CLOSE AIR SUPPORT	APPUI AERIEN RAPPROCHE
CENTRE LINE	AXE DE PISTE	CLOSE DOWN (TO)	FERMER (PISTE)
CHANNEL	CANAL, VOIE DE COMMUNICATION	CLOSE FORMATION	PATROUILLE, FORMATION SERRÉE
CHASE AIRCRAFT	AVION D'ACCOMPAGNEMENT	CLOSED OUT	FERMÉ (TERRAIN)
CHECK (TO)	ESSAYER, VÉRIFIER, S'ASSURER DE	CLOSING	EN RAPPROCHEMENT
CHOCKS	CALES	CLOUD BANK	MASSE NUAGEUSE
CHUTE CANDLED	PARACHUTE EN TORCHE	CLOUD BASE (UK)	BASE DES NUAGES
CHUTE DROPPED	PARACHUTE LARGUÉ	CLOUD LAYER	COUCHE NUAGEUSE
CHUTE NOT CHECKED	PARACHUTE NON VÉRIFIÉ	CLOUDINESS	NÉBULOSITÉ
CHUTE OPEN	PARACHUTE OUVERT	CLUTTER (RADAR)	ÉCHOS (RADAR), PARASITES
CIRCUIT	CIRCUIT	COCKPIT	HABITACLE, CARLINGUE
CLEAR	SANS NUAGES, CLAIR, COMPRÉHENSIBLE, AUTORISÉ	COCKPIT MISTING / FOGGING	EMBUAGE HABITACLE
CLEAR (TO)	AUTORISER	COLOR / COLOUR	COULEUR
CLEAR ICE OR CLEAR ICING	VERGLAS	COMBAT AREA	ZONE DE COMBAT
CLEAR OF	A L'ÉCART, HORS DE	COME CLOSE (TO)	APPROCHER
CLEAR OF TRAFFIC	TRAFFIC CROISÉ	COMMENCE (TO)	COMMENCER
CLEARANCE	CLAIRANCE, AUTORISATION DE CONTRÔLE	COMPEL (TO, TO FORCE TO)	CONTRAINDRE
CLEARANCE VALID UNTIL	CLAIRANCE VALIDE JUSQU'AU...	COMPLIANCE	CONFORMITE
CLEARED FOR TAKE OFF	AUTORISÉ AU DÉCOLLAGE	COMPRESSOR STALL / SURGE	DÉCROCHAGE COMPRESSEUR
CLEARED TO LAND	AUTORISÉ À L'ATTERRISSAGE	COMPULSORY	OBLIGATOIRE
CLEAR TO SHOOT/ TO ENGAGE	AUTORISATION D'OUVRIRE LE FEU	CONCRETE	BÉTON, CIMENT
		CONCRETE SLAB	DALLE DE BÉTON
		CONDITIONAL ROUTE	ROUTE CONDITIONNELLE
		CONFIGURATION	CONFIGURATION

CONFIRM (TO)	CONFIRMER	DATA LINK	RÉSEAU DE TRANSMISSION DE DONNÉES
CONTACT (TO)	CONTACTER	DATA PROCESSING	TRAITEMENT DE DONNÉES
CONTINUE (TO)	CONTINUER, POURSUIVRE	DAY MARKING	BALISAGE DIURNE
CONTRAIL (CONDENSATION TRAIL)	TRAINÉE DE CONDENSATION	DEAD AHEAD	DROIT DEVANT, MIDI
CONTROL AND REPORTING CENTER (CRC)	CENTRE DE DÉTECTION ET DE CONTRÔLE (CDC)	DEADLINE	HEURE LIMITE
CONTROLLED AIRSPACE	ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ	DEBRIS	DÉCOMBRES, DÉBRIS, FRAGMENTS
CONVERGE (TO)	CONVERGER	DECELERATION	DÉCÉLÉRATION
CONVOY (TO)	ESCORTER	DECISION (HEIGHT / ALTITUDE)	DÉCISION (HAUTEUR DE... / ALTITUDE DE...)
COPY (TO)	COPIER, PRENDRE NOTE	DECREASE (TO)	DIMINUER
CORRECT	EXACT	DELAYING ACTION	ACTION DE RETARDEMENT
CORRECTING	REVENANT SUR, CORRIGEANT	DEPART (TO)	PARTIR
COVER	COUVERTURE (RADAR)	DEPARTURE AIRFIELD	TERRAIN DE DÉPART
CRANE	GRUE	DEPARTURE INFORMATION /DATA	PARAMÈTRES POUR LE DÉPART
CRASH (TO)	S'ÉCRASER AU SOL	DESCEND (TO)	DESCENDRE
CREW	ÉQUIPAGE	DESCENT, LET DOWN	DESCENTE
CROSS (TO)	CROISER, TRAVERSER, PASSER (UN POINT)	DISEMBARK (TO)	DÉBARQUER (PASSAGERS)
CROSS SERVICING	ESCALE	DESTINATION AIRFIELD	TERRAIN DE DESTINATION
CROSS WIND	VENT DE TRAVERS	DETERIORATION	AGGRAVATION, DÉGRADATION, DÉTÉRIORATION
CUSTOMS	DOUANES	DEW POINT	POINT DE ROSÉE
<b>D</b>			
DAMAGE	AVARIE, DOMMAGE	DIM (TO)	DIMINUER, ABAISSER L'INTENSITÉ
DAMP	HUMIDE	DIPLOMATIC CLEARANCE	AUTORISATION DIPLOMATIQUE
DANGER AREA	ZONE DANGEREUSE	DISPLACED THRESHOLD	SEUIL DÉCALÉ
DATA	DONNÉES	DISPLAY	SCOPE
		DISREGARD (TO)	IGNORER, NE PAS TENIR COMPTE

DISTANCE MARKER	PANNEAUX DE DISTANCE	ELECTRONIC COUNTER MEASURES (ECM)	CONTRE-MESURES ÉLECTRONIQUES (CME)
DISTANCE MARKING LIGHTS	PANNEAUX DE DISTANCE LUMINEUX	ELECTRONIC IDENTIFICATION (EID)	IDENTIFICATION ÉLECTRONIQUE
DISTORTED	DÉFORMÉ	ELEVATION	ALTITUDE (EN PARLANT D'UN TERRAIN)
DISTRESS CALL	APPEL DE DÉTRESSE	ELEVATOR	GOUVERNE DE PROFONDEUR
DISUSED RUNWAY	PISTE DÉSAFFECTÉE	EMERGENCY CALL	APPEL D'URGENCE
DITCH (TO)	AMERRIR	EMERGENCY SITE	SITE D'URGENCE
DIVE (TO)	PLONGER	EMERGENCY VEHICLES	VÉHICULES DE SECOURS
DIVE BRAKE	FREIN DE PIQUÉ	ENDURANCE	AUTONOMIE, TEMPS DE VOL RESTANT
DIVERSION	DÉROUITEMENT	ENGAGE (TO)	DÉTRUIRE (ENGAGER DANS L'INTENTION DE DÉTRUIRE)
DIVERT (TO)	DÉROUTER, SE DÉROUTER	ENGAGED	OCCUPÉ (TÉLÉPHONE), ENGAGÉ (COMBAT)
DOGFIGHT	COMBAT TOURNOYANT	ENGINE FAILURE	PANNE MOTEUR
DOWNWIND	VENT ARRIÈRE	ESCORT (TO)	ESCORTER
DOWNDRAFT	COURANT DESCENDANT	ESTABLISHED	ÉTABLI
DRIFT (TO)	DÉRIVER, S'ÉLOIGNER DE SA ROUTE	ESTIMATED TIME OF ARRIVAL	HEURE D'ARRIVÉE PRÉVUE
DRIZZLE	BRUINE	ESTIMATED TIME OF DEPARTURE	HEURE DE DÉPART PRÉVUE
DROP (TO)	ENLEVER, OTER, LACHER, LARGUER	EVASIVE MANŒUVRE	MANŒUVRE ÉVASIVE
DROP (TO) A TANK	LARGUER UN RÉSERVOIR	EXHAUST PIPE	TUYÈRE
DROP ZONE	ZONE DE LARGAGE	EXPECT (TO)	S'ATTENDRE, COMPTER SUR..., PRÉSUMER
DUE / DUE TO	CAUSE, A CAUSE DE	EXPEDITE (TO)	ACCÉLÉRER
DUMP (TO) FUEL	VIDANGER, DÉVERSER DU CARBURANT	EXTEND ... (TO)	ALLONGER
DUST STRIP	BANDE, PISTE EN TERRE BATTUE		
<b>E</b>			
ECONOMICAL DESCENT, LET DOWN	DESCENTE ÉCONOMIQUE		
EJECT (TO)	S'ÉJECTER		
ELECTRICAL FAILURE	PANNE ÉLECTRIQUE		

<b>F</b>			
FADED	PERDU	FLIGHT INFORMATION OFFICE	BUREAU D'INFORMATION DE VOL (BIV)
FADING OUT	DISPARITION PROGRESSIVE (RADIO)	FLIGHT INFORMATION REGION	RÉGION D'INFORMATION DE VOL
FAILURE	PANNE	FLIGHT LEVEL	NIVEAU DE VOL
FAR END OF THE RUNWAY	FIN, EXTRÉMITÉ DE PISTE	FLIGHT PLAN	PLAN DE VOL
FIELD	TERRAIN D'AVIATION	FLOATPLANE	HYDRAVION À FLOTTEURS
FIGHTER	CHASSEUR	FLOODED	INONDÉ
FILE (TO) A FLIGHT PLAN	DÉPOSER UN PLAN DE VOL	FLOODLIGHT	PROJECTEUR
FIN	DÉRIVE, EMPENNAGE VERTICAL	FLUSH LIGHT	FEU RASANT, ENCASTRÉ
FINAL APPROACH	APPROCHE FINALE	FLY BY WIRE CONTROLS	COMMANDES DE VOL ÉLECTRIQUES
FINAL CONTROLLER	CONTRÔLEUR FINALE	FLY HEADING	PRENEZ LE CAP
FIRE TRUCK	VÉHICULE DE POMPIERS	FLY PAST	DÉFILÉ AÉRIEN
FIRING	TIR	FOG	BROUILLARD
FIRING RANGE	CHAMP DE TIR	FOLLOW (TO)	SUIVRE
FLAME OUT	ARRÊT, EXTINCTION RÉACTEUR	FOLLOW ME VEHICLE	VÉHICULE PILOTE
FLAPS	VOLETS DE COURBURE	FORCE TO LAND	ARRAISONNER
FLARE	FUSÉE (POUR LA VIGIE)	FORECAST (TO)	PRÉVOIR, PRÉDIRE
FLASH ON (TO)	S'ALLUMER, CLIGNOTER	FOREIGNER	ÉTRANGER (NATION)
FLASHING LIGHTS	FEUX À ÉCLATS	FORKLIFT	TRACTEUR ÉLÉVATEUR
FLAT TYRE (UK)	PNEUS A PLAT	FREE CALL	AUTO-TRANSFERT
FLEXIBLE PAVEMENT	REVÊTEMENT SOUPLE	FREEZING FOG	BROUILLARD GIVRANT
FLIGHT CARRIER LANDING PRACTICE	APPONTAGE SIMULÉ SUR PISTE (ASSP)	FREEZING LEVEL	ISOTHERME 0°
FLIGHT CARRIER LANDING SYSTEM (OR DECK LANDING SYSTEM)	OPTIQUE D'APPONTAGE (MIROIR)	FREIGHTER	CARGO
FLIGHT CONDITIONS	CONDITIONS DE VOL	FREQUENCY	FRÉQUENCE
FLIGHT CONTROLS	COMMANDES DE VOL	FRICITION SURFACE	REVÊTEMENT ANTI-DÉRAPANT
		FUEL DUMP VALVE OPERATION	UTILISATION DU VIDE-VITE
		FUEL STATE	PÉTROLE RESTANT (ANNONCE PILOTE)
		FUEL TRANSFER / CROSSFEED	TRANSFERT CARBURANT

FULL STOP LANDING FUSELAGE	ATTERRISSAGE COMPLET FUSELAGE		
<b>G</b>		<b>H</b>	
GARBLED	BROUILLÉ (PARASITES RADIO)	HAIL	GRÊLE
GATE	PORTE	HANDOVER, HANDOFF	TRANSFERT
GCA PATTERN	CIRCUIT GCA	HANGAR	HANGAR
PICK UP	PRISE EN COMPTE	HAVE WEAPON ON BOARD (TO)	ÊTRE ARMÉ (POUR UN AÉRONEF)
GEAR RETRACTION	RENTRÉE DU TRAIN (D'ATTERRISSAGE)	HAZARD BEACON	PHARE DE DANGER AÉRONAUTIQUE
GEAR BEEPER	SIGNAL SONORE DU TRAIN	HEAD WIND	VENT DE FACE
GENERAL AIR TRAFFIC (GAT)	CIRCULATION AÉRIENNE GÉNÉRALE (CAG)	HEADING	CAP
GENERATOR	GÉNÉRATEUR	HEADING CROSSING ANGLE	ANGLE DE PRÉSENTATION
GIVE WAY TO (TO)	LAISSER PASSER	HEADLIGHT	PHARE
GLIDE PATH / SLOPE	TRAJECTOIRE, PLAN DE DESCENTE	HEIGHT	HAUTEUR
GLIDER	PLANEUR	HELICOPTER	HÉLICOPTÈRE
GO AROUND (TO)	REMETTRE LES GAZ	HELIDECK	AIRE D'ATTERRISSAGE HÉLICOPTÈRE
GRASS STRIP	BANDE, PISTE EN HERBE	HELIPAD	PLATEFORME D'HÉLIPORT
GROUND	SOL, TERRITOIRE, TERRE	HELIPORT	HÉLIPORT
GROUND CONTROLLED APPROACH	(GCA) APPROCHE FINALE CONTROLÉE	HIGH LOW HIGH MISSION	MISSION HAUT-BAS-HAUT
GROUND IN SIGHT	VUE DU SOL	HIGH SPEED LANE	BANDE RAPIDE
GROUND POWER UNIT	GROUPE DE DÉMARRAGE AU SOL	HIGH SPEED EXIT TAXIWAY	BRETELLE DE DÉGAGEMENT RAPIDE
GROUND TEMPERATURE	TEMPÉRATURE AU SOL	HIGH SPEED TURN OFF TAXIWAY	BRETELLE DE DÉGAGEMENT RAPIDE
GUNNERY RANGE	CHAMP DE TIR CANON	HIJACK (TO)	DÉTOURNER (PAR LA FORCE)
GUST	RAFALE	HOISTING	HÉLITREUILLAGE
		HOLDING HANDS	PATROUILLE RASSEMBLÉE
		HOLDING PATTERN	CIRCUIT D'ATTENTE
		HOLDING POINT	POINT D'ATTENTE
		HOLDING STACK	PILE D'ATTENTE

HOOK	CROSSE	INITIAL APPROACH	APPROCHE INITIALE
HOVER	VOL STATIONNAIRE	INITIAL POINT	POINT INITIAL
HOSTILE	HOSTILE	INNER MARKER	RADIO BORNE INTÉRIEURE
HYDRAULIC FAILURE	PANNE HYDRAULIQUE	INOPERATIVE	HORS SERVICE
<b>I</b>			
ICE	GIVRE, VERGLAS	INSTRUCTION	ORDRE, DIRECTIVE, INSTRUCTION, CONSIGNE
ICE REMOVAL	DÉVERGLAÇAGE	INSTRUMENT APPROACH	APPROCHE AUX INSTRUMENTS
ICING	GIVRAGE	INSTRUMENT FLIGHT RULES (IFR)	RÈGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS
ICY	VERGLACÉ	INSTRUMENT LANDING SYSTEM (ILS)	SYSTÈME D'ATTERRISSAGE AUX INSTRUMENTS
IDENT	IDENT	INSTRUMENT RUNWAY	PISTE AUX INSTRUMENTS (AMV)
ILS FINAL APPROACH	FINALE ILS	INTENSITY	INTENSITÉ
INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (IMC)	CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS	INTERCEPT (TO)	INTERCEPTER
IMMEDIATELY	IMMÉDIATEMENT	INTERMEDIATE APPROACH	APPROCHE INTERMÉDIAIRE
IMPROVEMENT	AMÉLIORATION	INVERTER	CONVERTISSEUR
IN AND OUT OF CLOUDS	PAR INTERMITTENCE DANS LES NUAGES	<b>J</b>	
IN CASE OF ...	EN CAS DE...	JAM (TO)	BROUILLER INTENTIONNELLEMENT (ÉMISSIONS RADAR RADIO)
IN COMPLIANCE WITH ...	EN CONFORMITÉ, EN ACCORD AVEC...	JAMMER	BROUILLEUR
IN PROGRESS	EN COURS	JAMMING	BROUILLAGE
IN SIGHT	EN VUE	JET	RÉACTEUR
IN USE	EN SERVICE (PISTE)	JET BLAST	SOUFFLE DE RÉACTEUR
INBOUND	EN DIRECTION DE, EN RAPPROCHEMENT DE	JET ENGINE	RÉACTEUR
INCIDENT	INCIDENT	JET LET DOWN AREA	ZONE DE PROCÉDURE RÉACTEUR
INCREASE (TO)	AUGMENTER	JET PLANE	AVION A RÉACTION
INCREASE SPEED (TO)	ACCÉLÉRER	JETTISON (TO)	LARGUER (UN BIDON, UNE VERRIÈRE)
		JOIN (TO)	ENTRER

JOIN UP	RASSEMBLEMENT	LEADING EDGE	BORD D'ATTAQUE
		LEAK (TO)	COULER, FUIR (LIQUIDE)
<b>K</b>		LEAVE (TO)	QUITTER
KEEP OFF	RESTER EN DEHORS, A L'ÉCART DE	LEFT HAND CIRCUIT	CIRCUIT À GAUCHE
KNOT	NŒUD	LET DOWN	DESCENTE
		LEVEL OFF	STABILISER
<b>L</b>		LEVELLED	STABLE (NIVEAU)
LAND (TO)	ATTERRIR	LIFT	PORTANCE
LANDING AREA	AIRE D'ATERRISSAGE	LIFT UP ON REQUEST	RELEVAGE A LA DEMANDE
LANDING AIDS	AIDES A L'ATERRISSAGE (MOYENS RADIO & RADAR)	LIGHT	LÉGER (AVION, TURBULENCE, GIVRAGE, VENT)
LANDING APPROACH SPEED	VITESSE D'APPROCHE	LIGHT HAIL	GRÉSIL
LANDING FEES	TAXES D'ATERRISSAGE	LIGHT GUN	LAMPE A SIGNAUX DE LA VIGIE
LANDING GEAR (US)	TRAIN D'ATERRISSAGE	LIGHTING	BALISAGE LUMINEUX
LANDING HEADLIGHT	PHARE D'ATERRISSAGE	LIGHTNING	ÉCLAIR
LANDING SPEED	VITESSE D'ATERRISSAGE	LIMITATION	LIGNE, ALIGNEMENT (FORMATION EN VOL)
LANDING STEPS	PASSERELLE D'AVION	LINE ABREAST	FORMATION DE FRONT
LANDING STRIP	BANDE D'ATERRISSAGE	LINE ASTERN	FORMATION EN FILE
LANDING T	T D'ATERRISSAGE	LINE UP (TO)	S'ALIGNER (POUR LE DÉCOLLAGE)
LANDMARK	POINT DE REPÈRE, POINT CARACTÉRISTIQUE	LISTEN OUT ON (TO)	RESTER A L'ÉCOUTE D'UNE FRÉQUENCE
LANE	BANDE	LOAD (TO)	CHARGER
LAST	DERNIER, DERNIÈRE (POSITION, INFORMATION)	LOCALIZER	RADIO-PHARE D'ALIGNEMENT DE PISTE
LAYER	COUCHE (NUAGEUSE)	LOCATE (TO)	LOCALISER
LEADER	CHEF DE PATROUILLE	LOCK (TO)	VERROUILLER
		LONG FINAL	LONGUE FINALE
		LONG RANGE RADAR FINAL	FINALE SRE
		LOOK OUT (TO)	SURVEILLER

LOOP	RAQUETTE (POUR DEMI-TOUR)	MASK	MASQUE
LOSE (TO)	PERDRE	MAST	PYLÔNE, MÂT
LOST / LOSS	PERDU / PERTE	MAYDAY	MAYDAY
LOSS OF CONTROL	PERTE DE CONTRÔLE	MAYDAY FUEL	MAYDAY FUEL
LOW LEVEL	BASSE ALTITUDE	MISSION CONTROL ELEMENT (MCE)	ÉLÉMENT DE CONTRÔLE DE LA MISSION
LOW PASS	PASSAGE BAS	MEAN SEA LEVEL (MSL)	NIVEAU MOYEN DE LA MER
LOW SPEED LANE	BANDE LENTE	MEDIUM	MOYEN
LOWER (TO)	SORTIR, BAISSER, ABAISSER	MELT (TO)	FONDRE
LOWER SURFACE	INTRADOS	METEOROLOGICAL	VOL DE RECONNAISSANCE
LULL	ACCALMIE	RECONNAISSANCE FLIGHT	METEOROLOGIQUE
LAUNCH RECOVERY ELEMENT (LRE)	ÉLÉMENT DE LANCEMENT ET DE RÉCUPÉRATION	METEOROLOGY	MÉTÉOROLOGIE
<b>M</b>			
MACHINE GUN	MITRAILLEUSE	MIDDLE	MOYEN, MILIEU
MAIN GEAR	TRAIN PRINCIPAL	MID-POINT	MI-PISTE
MAINTAIN (TO)	MAINTENIR, GARDER, CONSERVER	MILITARY COORDINATION AND CONTROL CENTER (MCC)	CENTRE MILITAIRE DE COORDINATION ET DE CONTRÔLE (CMCC)
MAINTENANCE	ENTRETIEN, MAINTENANCE	MINIMUM CONTROL ALTITUDE	PLANCHER DE CONTRÔLE
MAINTENANCE CHECK FLIGHT	VOL DE CONTROLE	MINIMUM FUEL	MINIMUM FUEL
MALFUNCTION	MAUVAIS FONCTIONNEMENT	MINIMUM HOLDING ALTITUDE	ALTITUDE MINIMUM D'ATTENTE
MANDATORY	OBLIGATOIRE	MINIMUM SAFE ALTITUDE	ALTITUDE MINIMUM DE SÉCURITÉ
MANOEUVRING AREA	AIRE DE MANŒUVRE (PISTE, CHEMIN DE ROULEMENT, PARKING)	MISSED APPROACH	APPROCHE INTERROMPUE
MANUAL	MANUEL	MISSING	MANQUANT
MARKER	BALISE	MIST	BRUME
MARKING	BALISAGE, MARQUES AU SOL	MODERATE	MOYEN, MODÉRÉ (TURBULENCE, GIVRAGE VENT)
MARSHALLER	PARQUEUR, PLACEUR	MONITOR (TO)	VEILLER
		MOTOR SWEEPER	BALAYEUSE

<b>N</b>					
NAVAID	AIDE A LA NAVIGATION	OPERATIONAL DESCENT, LET DOWN		DESCENTE OPÉRATIONNELLE	
NAVAID CALIBRATION FLIGHT	VOL DE CALIBRATION DES AIDES A LA NAVIGATION	OPPOSITE DIRECTION		SENS OPPOSÉ	
NAVIGATION LIGHT	FEU DE NAVIGATION	OUT OF ORDER		HORS SERVICE, EN PANNE	
NAVY COORDINATION AND CONTROL CENTER	CENTRE DE COORDINATION ET DE CONTRÔLE MARINE	OUTBOUND		EN ÉLOIGNEMENT	
NO CHUTE	PARACHUTE NON SORTI	OUTER MARKER		RADIO BORNE EXTÉRIEURE	
NON STOP FLIGHT	VOL SANS ESCALE	OUTLOOK		APERÇU (EN MÉTÉOROLOGIE)	
NORMAL DESCENT, LET DOWN	DESCENTE NORMALE	OVERCAST		COUVERT (8/8 NÉBULOSITÉ)	
NOSE GEAR	TRAIN AVANT	OVERFLY		SURVOLER	
NOSE WHEEL	ROULETTE DE NEZ	OVERHEAD APPROACH (QGH)		APPROCHE PAR PASSAGE VERTICAL	
NOW AND THEN	PAR INTERMITTENCE, DE TEMPS EN TEMPS	OVERHEAT		SURCHAUFFE	
NOZZLE	TUYÈRE	OVERRUN (POR),		PROLONGEMENT DE PISTE, PROLONGEMENT OCCASIONNELLEMENT ROULABLE	
NTZ	NO TRANSGRESSION ZONE	OVERSHOOT (TO)		ALLER AU-DELA (D'UN AXE), ATERRIR TROP LONG	
<b>O</b>		OVERTAKE (TO)		DOUBLER, DÉPASSER	
OBSTACLE LIGHT	FEU D'OBSTACLE	EMERGENCY OXYGEN		SECOURS OXYGÈNE	
OBSTRUCTION	OBSTACLE	OXYGEN FAILURE		PANNE OXYGÈNE	
OCTAS	HUITIÈME	OXYGEN PRESSURE		PRESSION OXYGÈNE	
OFFENSIVE	OFFENSIF	<b>P</b>			
OIL FAILURE	PANNE D'HUILE	PAN PAN		PANNE PANNE SIGNAL RADIO D'URGENCE (3 FOIS)	
ON TOP, ABOVE LAYER	AU-DESSUS DE LA COUCHE	PANCAKE LANDING		ATTERRISSAGE D'URGENCE TRAIN RENTRÉ	
ON TRACK	SUR L'AXE	PARACHUTE		PARACHUTE	
OPERATIONAL AIR TRAFFIC (OAT)	CIRCULATION AÉRIENNE MILITAIRE (CAM)				

PARACHUTE JUMPING	SAUT EN PARACHUTE	PRESSURIZATION	PRESSURISATION
PARACHUTING	PARACHUTAGE, AÉROLARGAGE	PRIMARY ELAPSED TIME (PET)	FACTEUR DE QUALITÉ
PARKING STAND	EMPLACEMENT DE STATIONNEMENT	PRIOR NOTIFICATION (PRINOTE)	PRÉAVIS DE TRANSFERT
PARALLEL TRACK	ROUTE PARALLÈLE	PROCEDURE TURN	VIRAGE DE PROCÉDURE
PATCH	FLAQUE (NEIGE, EAU), PLAQUE, NAPPE	PROCEED TO / BY (TO)	PROCÉDER
PATH	PLAN (GÉOMETRIE)	PROHIBITED AREA	ZONE INTERDITE
PATTERN	CIRCUIT	PROPELLER	HÉLICE
PAVED RUNWAY	PISTE EN DUR	PUSH BACK	REPOUSSAGE
PAVEMENT	REVÊTEMENT, TROTTOIR (UK)		
PENETRATION	PÉNÉTRATION	<b>Q</b>	
PIERCED STEEL PLANKS (PSP)	TOLES PERCÉES ASSEMBLÉES	QUICK REACTION ALERT (QRA)	PERMANENCE OPÉRATIONNELLE (PO)
PIGEON	PIGEON (MOT CODE)		
PINPOINT (TO)	LOCALISER	<b>R</b>	
PITOT HEAD	TUBE DE PITOT	RACE TRACK HOLDING PATTERN	CIRCUIT D'ATTENTE EN HIPPODROME
PLAN (TO)	PRÉVOIR, PROJETER (DANS LE TEMPS)	RADAR APPROACH	APPROCHE RADAR
PLAN POSITION INDICATOR (PPI)	INDICATEUR PANORAMIQUE	RADAR ASSISTANCE	ASSISTANCE RADAR
PORTABLE LIGHTING	BALISAGE DE CAMPAGNE / DE SECOURS	RADAR CLUTTER	ÉCHOS FIXES
PRACTICE	ENTRAÎNEMENT	RADAR COVER (UK), COVERAGE (US)	COUVERTURE RADAR
PRECIPITATION	PRÉCIPITATION	RADAR CONTROL	CONTROLE RADAR
PRECISION APPROACH RADAR (PAR)	RADAR D'APPROCHE DE PRÉCISION	RADAR FAILURE	PANNE DE RADAR
PREDETERMINED ROUTE (PDR)	ITINÉRAIRE PRÉDÉTERMINÉ	RADAR IDENTIFIED	IDENTIFIÉ RADAR
PREFERENTIAL ROUTE	ITINÉRAIRE PRÉFÉRENTIEL	RADAR IDENTIFICATION LOST	IDENTIFICATION RADAR PERDUE
PREPARE (TO)	PRÉPARER, SE PRÉPARER	RADAR MONITORING	SURVEILLANCE RADAR
PRESENT	ACTUEL	RADAR SURVEILLANCE	SURVEILLANCE RADAR/VEILLE RADAR
PRESSURE (NORMAL-LOW)	PRESSION (NORMALE - BASSE)	RADAR TRACKING	POURSUITE RADAR
PRESSURE ON	PRESSURISATION BRANCHÉE	RADAR TRAINING CIRCUIT	RODÉO GCA
PRESSURE VARIATIONS	BATTEMENTS DE PRESSION		

RADAR UNIT	ENSEMBLE RADAR	REPORT (TO)	RAPPELER (POUR RENDRE COMPTE)
RADIAL	RADIALE	REPORTING OFFICE	BUREAU DE PISTE
RADIO CHECK	ESSAI RADIO	REPORTING POINT	POINT DE COMPTE RENDU
RADIO INTERROGATION	INTERROGATION RADIO	REQUEST (TO)	DEMANDER
RADIO SET	POSTE DE RADIO	REQUIRE (TO)	EXIGER, RÉCLAMER
RAMP (US)	PARKING	RESCUE (TO)	SAUVER, SECOURIR
RANGE	DISTANCE, CHAMP DE TIR, PORTÉE, RAYON D'ACTION	RESCUE COORDINATION CENTRE	CENTRE DE COORDINATION ET DE SAUVETAGE (CCS)
RATE OF CLIMB/DESCENT	TAUX DE MONTÉE / DESCENTE	RESTRICTED AREA	ZONE RÉGLEMENTÉE
REACH (TO)	ATTEINDRE, ARRIVER À, PARVENIR	RESUME (TO)	REPRENDRE
READ BACK (TO)	COLLATIONNER	REVERSE	INVERSE
READABLE	AUDIBLE, COMPRÉHENSIBLE	RIGHT HAND BREAK	BREAK A DROITE
REAR	ARRIÈRE, DERRIÈRE	RIGHT HAND CIRCUIT	CIRCUIT A DROITE
RECEPTION	RÉCEPTION (RADIO)	RIGHT OF WAY	PRIORITÉ DE PASSAGE
RECOGNITION	RECONNAISSANCE	RIGID PAVEMENT	REVÊTEMENT RIGIDE
RECOVERY	RECUEIL	ROGER	ROGER
REDUCE (TO)	RÉDUIRE	ROTATING LIGHT	FEU ROTATIF, GYROPHARE
REFUELLING	RAVITAILLEMENT EN CARBURANT	ROUTE	ROUTE, ITINÉRAIRE
REFUSAL	REFUS	ROUTE (TO)	ACHEMINER
REGIONAL PRESSURE (UK)	(QNH) RÉGIONAL	ROUTING	ITINÉRAIRE
REGISTRATION	IMMATRICULATION	RUDDER	GOUVERNE DE DIRECTION
REHEAT (UK)	POST COMBUSTION	RULES OF ENGAGEMENT (ROE'S)	RÈGLES D'ENGAGEMENT (ROE)
RELAY (TO)	RELAYER	RUN (TO) SHORT OF FUEL	ÊTRE À COURT DE CARBURANT
RELIGHT (TO)	RALLUMER	RUN UP (TO)	FAIRE UN POINT FIXE
REMAIN (TO) (FREQUENCY)	RESTER (FRÉQUENCE)	RUN UP AREA	AIRE DE POINT FIXE
REMAIN CLEAR OF (TO)	RESTER EN DEHORS, A L'ÉCART DE (ZONE, TRAFIC, NUAGE)	RUNWAY	PISTE
REMOVAL	ENLEVÈMENT, SUPPRESSION	RUNWAY CENTRELINE	AXE DE PISTE
		RUNWAY IN USE	PISTE EN SERVICE

RUNWAY THRESHOLD	SEUIL DE PISTE	SHORT OF (FUEL)	A COURT DE (CARBURANT)
RUNWAY THRESHOLD LIGHTS	FEUX DE SEUIL DE PISTE	SHORT TAKE OFF	DÉCOLLAGE COURT
RUNWAY VACATED	PISTE DÉGAGÉE	SHORTEN (TO) CIRCUIT	RACCOURCIR LE CIRCUIT
RUNWAY VISUAL RANGE (RVR)	PORTÉE VISUELLE DE PISTE	SHOULDER	ACCOTEMENT
<b>S</b>			
SAFETY ALTITUDE	ALTITUDE DE SÉCURITE	SHOWER	AVERSE
SAFETY HEIGHT	HAUTEUR DE SÉCURITE	SHUT DOWN (TO)	COUPER, ARRÊTER
SAFETY LEVEL	NIVEAU REFUGE	SIMULATED ENGINE OFF (SEO)	EXERCICE PANNE MOTEUR
SAY AGAIN (TO)	RÉPÉTER	SIGHT (IN)	EN VUE
SCATTERED (CLOUDS)	(NUAGES) ÉPARS (3/8 NÉBULOSITÉ)	SIGNAL AREA	AIRE A SIGNAUX
SCHEDULE (TO)	PLANIFIER, PROGRAMMER	SKY CLEAR	CIEL CLAIR
SCRAMBLE TAKE OFF	DÉCOLLAGE SUR ALERTE	SKY OBSCURED	CIEL INVISIBLE
SEAPLANE	HYDRAVION À COQUE	SLATS	BECS DE BORD D'ATTAQUE
SEARCH (TO)	RECHERCHER	SLIGHTLY	LÉGÈREMENT
SEARCH AND RESCUE (SAR)	RECHERCHES ET SAUVETAGE	SLIPPERY RUNWAY	PISTE GLISSANTE
SEARCH AREA	ZONE DE RECHERCHES	SLIPSTREAM	SOUFFLE D'HÉLICES
SECONDARY POWER SUPPLY	SECOURS ÉLECTRIQUE	SLOPE	TRAJECTOIRE DE DESCENTE
SEQUENCE (IN)	SÉQUENCE (EN)	SLOW DOWN (TO)	RALENTIR
SERVICEABLE	EN ÉTAT DE MARCHE	SLOWLY	LENTEMENT
SEVERE	FORT, SÉVÈRE (GIVRAGE, TURBULENCE)	SMOG	BROUILLARD DE FUMÉE
SHADOW	ESCORTE (SENS MASA)	SNOW	NEIGE
SCHACKLE	BAÏONNETTE	SNOW DRIFT	CONGÈRE
SHEPHERD FLIGHT (UK)	VOL D'ACCOMPAGNEMENT	SNOW REMOVAL (US)	DÉNEIGEMENT
#-SHIP (P.EX. : A TWO-SHIP)	FORMATION DE # AÉRONEFS	SNOW REMOVED	DÉNEIGÉE
SHOOT (TO)	TIRER	SNOW STORM	TEMPÊTE DE NEIGE
SHORT GCA PATTERN	CIRCUIT GCA COURT	SNOWPLOUGH	CHASSE NEIGE
		SPEECHLESS PROCEDURE	PROCÉDURE SILENCIEUSE (RADIO)
		SPEEDBRAKES	AÉROFREINS

SPEED UNDER CONTROL	VITESSE CONTROLÉE	STRIP, LANDING STRIP	BANDE, BANDE D'ATTERISSAGE
SPELL (TO)	ÉPELER (INDICATIF)	STRONG WIND	VENT FORT
SPILT FUEL (UK)	CARBURANT RÉPANDU	SUPERSONIC RUN / FLIGHT	VOL SUPERSONIQUE
SPIN	VRILLE	SURFACE WIND	VENT AU SOL
SPOILER	DÉPORTEUR, SPOILER	SURVEILLANCE	SURVEILLANCE
SPOT (TO)	REPÉRER	SWEEPING MACHINE	BALAYEUSE
SQUALL	GRAIN (MTO)	SWITCH (TO) OFF	ÉTEINDRE, COUPER
SQUAWK ...	TRANSPONDEUR ...	SWITCH (TO) ON	ALLUMER, BRANCHER
START UP (TO)	DÉMARRER, METTRE EN ROUTE	SYMBOLGY	SYMBOLOGIE
STATE FUEL	ANNONCEZ PÉTROLE RESTANT	SYNTHETIC VIDEO	VIDÉO SYNTHÉTIQUE
STATIONARY FLIGHT	VOL STATIONNAIRE		
STEADY	STABLE (CAP)		
STEERING WHEEL	ROULETTE DE NEZ		
STOP (TO)	ARRÊTER, STOPPER, S'ARRÊTER, FAIRE ESCALE	<b>T</b>	
STOP AND GO	ATTERISSAGE COMPLET SUIVI D'UN DÉCOLLAGE DE LA POSITION	TAB	COMPENSATEUR
STOP END	EXTRÉMITÉ	TACAN FINAL APPROACH	FINALE TACAN
STOP OVER	ESCALE	TACAN DESCENT	DESCENTE TACAN
STOP SQUAWK	COUPER L'IFF	TACTICAL AIR SUPPORT	APPUI AÉRIEN TACTIQUE
STORM	TEMPÊTE	TAIL	QUEUE
STRAFE (TO)	ATTAQUER AU CANON A BASSE ALTITUDE	TAIL PLANE	EMPENNAGE HORIZONTAL
STRAIGHT AHEAD	TOUT DROIT	TAKE OFF (TO)	DÉCOLLER
STRAIGHT-IN APPROACH	APPROCHE DIRECTE	TAKE OVER (TO)	PRENDRE EN COMPTE
STRANGLE PARROT	COUPER L'IFF	TANK	BIDON, RÉSERVOIR
STRENGTH	FORCE	TANKER	RAVITAILLEUR
STRIKE (TO)	ATTAQUER, FRAPPER	TAR	GOUDRON
		TARGET	CIBLE
		TARGET AIRCRAFT	AVION SERVANT DE CIBLE, PLASTRON
		TATTLE TAIL	ESCORTE (SENS MASA)

TAXI (TO)	ROULER	TRAFFIC CONGESTION	SATURATION DU TRAFIC
TAXIWAY	CHEMIN DE ROULEMENT, VOIE DE CIRCULATION	TRAFFIC UNKNOWN	TRAFIC INCONNU
TERMINAL	AÉROGARE	TRAILING EDGE	BORD DE FUITE
TERMINAL CONTROL AREA	RÉGION DE CONTROLE TERMINALE	TRAINING	INSTRUCTION, ENTRAÎNEMENT
TEST FLIGHT	VOL D'ESSAI	TRANSFER FAILURE	PANNE DE TRANSFERT
TEST AND ACCEPTANCE AIR TRAFFIC (CER)	CIRCULATION ESSAI ET RÉCEPTION (CER)	TRANSITION ALTITUDE / LEVEL	ALTITUDE / NIVEAU DE TRANSITION
THRESHOLD	SEUIL	TRANSITION LAYER	COUCHE DE TRANSITION
THRESHOLD MARKINGS	MARQUES DE SEUIL, PEIGNE	TRANSLATION	TRANSLATION
THROTTLE	MANETTE DES GAZ	TRANSMISSION / TRANSMITTER	ÉMISSION / ÉMETTEUR
THROTTLE BACK (TO)	RALENTIR, DIMINUER LE RÉGIME DU MOTEUR	TRANSPONDER	TRANSPONDEUR
THRUST VARIATIONS	VARIATIONS DE POUSSÉE	TRANSPONDER CHECK	ESSAI TRANSPONDEUR
THUNDERSTORM	ORAGE (ÉCLAIRS + TONNERRE)	TRIAL FLIGHT (AMBIGU)	VOL D'ESSAI / D'ÉVALUATION/DE CONTRÔLE/D'INITIATION
TIE DOWN POINT	POINT D'ANCRAGE, D'ATTACHE	TRIM	TRIM, COMPENSATEUR RÉGLABLE
TIRE (US)	PNEU	TROPOPAUSE	TROPOPAUSE
TOTAL ELECTRICAL FAILURE	PANNE ÉLECTRIQUE TOTALE	TROUBLE	ENNUI
TOUCH AND GO	TOUCHÉ, POSER-DÉCOLLER	TURBULENCE	TURBULENCE
TOUCHDOWN	POINT DE TOUCHER DES ROUES	TURN AROUND AREA	AIRE DE DEMI-TOUR
TOW (TO)	REMORQUER, TRACTER	TURN AWAY (TO)	S'ÉLOIGNER, S'ÉCARTER
TOW BAR	BARRE DE REMORQUAGE	TURN BACK (TO)	FAIRE DEMI-TOUR
TRACK	PISTE RADAR / ROUTE	TURNING FINAL	DERNIER VIRAGE
TRACK NUMBER	NUMÉRO DE PISTE	<b>U</b>	
TRACK QUALITY	FACTEUR DE QUALITÉ	UNABLE	INCAPABLE, IMPOSSIBLE
TRAIL FORMATION	FORMATION EN FILE	UNDERCARRIAGE (UK)	TRAIN D'ATTERRISSAGE
TRAFFIC	MOUVEMENT, TRAFIC	UNDERSHOOT (TO)	ATTERRIR TROP COURT
		UNLOAD (TO)	DÉCHARGER (FRÊT)

UNMANNED FREE BALLOON	BALLON LIBRE	WATER PATCHES	FLAQUES D'EAU
UNREADABLE	INAUDIBLE	WEAPON	ARME
UNSERVICEABLE, OUT OF ORDER, INOPERATIVE	EN PANNE, HORS SERVICE	WEAPON REMOVAL	DÉSARMEMENT (AÉRONEF)
UPDATE (TO)	METTRE A JOUR	WEATHER FORECAST	PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES
UPDRAFT	COURANT ASCENDANT	WEATHER REPORT	BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE
UPPER TRAFFIC AREA (UTA)	RÉGION SUPÉRIEURE DE CONTRÔLE	WET	MOUILLÉ
UPPER FLIGHT INFORMATION REGION (UIR)	RÉGION SUPÉRIEURE D'INFORMATION DE VOL	<b>Z</b>	
UPPER SURFACE	EXTRADOS	ZONE	ZONE
<b>V</b>			
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 A VUE		
VISUAL IDENTIFICATION (VID)	IDENTIFICATION VISUELLE		
VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS (VMC)	CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL A VUE		
<b>W</b>			
WAKE TURBULENCE	TURBULENCE DE SILLAGE		
WARNING BURST / SHOT	TIR DE SEMONCE		

**IV.2 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 ACCOMODATE
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, AIRDROP
AÉRONEF	AIRCRAFT
AÉRONEF A VOILURE FIXE	FIXED WING AIRCRAFT
AÉRONEF A VOILURE TOURNANTE	ROTARY WING AIRCRAFT
AÉRONEF D'ALERTE AÉROPORTÉ	AEW (AIRBORNE EARLY WARNING)
AÉRONEF D'ATTAQUE AU SOL	STRIKE ATTACK AIRCRAFT
AÉRONEF D'ESCORTE	ESCORT AIRCRAFT
AÉRONEF DÉTOURNÉ	HIJACKED, SKYJACKED AIRCRAFT
AÉRONEF DE PATROUILLE MARITIME	MARITIME PATROL AIRCRAFT
AGGRAVATION	DETERIORATION
AIDE A LA NAVIGATION	NAVAID
AIDE APPORTÉE / REÇUE	ASSISTANCE
AIDES A 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

## Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

AILE EN W	INVERTED GULL WING	AMENDER	TO AMEND
AILE VOLANTE	FLYING WING	ANGLE DE PRÉSENTATION	HEADING CROSSING ANGLE
AIRE A SIGNAUX	SIGNAL AREA	ANNULER	TO CANCEL, TO ABORT
AIRE D'ATERRISSAGE	LANDING AERA	APERÇU (EN MÉTÉOROLOGIE)	OUTLOOK
AIRE D'ATERRISSAGE HÉLICOPTÈRE	HELIDECK/HELIPAD	APPAREIL FURTIF	STEALTH AIRCRAFT
AIRE DE DEMI-TOUR	TURN AROUND AREA	APPEL DE DÉTRESSE	DISTRESS CALL
AIRE DE MANOEUVRE (PISTE, CHEMIN DE ROULEMENT, PARKING)	MANOEUVRING AREA	APPEL D'URGENCE	EMERGENCY CALL
AIRE DE POINT FIXE	RUN UP AREA	APPONTAGE SIMULÉ SUR PISTE (ASSP)	FLIGHT CARRIER LANDING PRATICE (FCLP)
AJUSTER	TO ADJUST	APPORTER UNE MODIFICATION	TO AMEND
ALIGNEMENT (FORMATION EN VOL)	LINE	APPROCHE	APPROACH
ALLER AU-DELA (D'UN AXE), ATTERRIR TROP LONG	TO OVERSHOOT	APPROCHE AU RADAR DE BORD	AIRBORNE RADAR APPROACH
ALLONGER ...	TO EXTEND	APPROCHE AUX INSTRUMENTS	INSTRUMENT APPROACH
ALLUMER	TO SWITCH ON	APPROCHE DIRECTE	STRAIGHT IN APPROACH
ALTERNATEUR	ALTERNATOR	APPROCHE FINALE	FINAL APPROACH
ALTITUDE (EN PARLANT D'UN TERRAIN)	ELEVATION	APPROCHE FINALE CONTRÔLÉE	GROUND CONTROLLED APPROACH (GCA)
ALTITUDE / NIVEAU DE TRANSITION	TRANSITION ALTITUDE / LEVEL	APPROCHE INITIALE	INITIAL APPROACH
ALTITUDE DE SÉCURITÉ	SAFETY ALTITUDE	APPROCHE INTERMÉDIAIRE	INTERMEDIATE APPROACH
ALTITUDE DU POINT LE PLUS ÉLEVÉ DE L'AIRE D'ATERRISSAGE	AERODROME ELEVATION	APPROCHE MANQUÉE	MISSED APPROACH
ALTITUDE D'UN AÉRODROME	AERODROME ELEVATION	APPROCHE PAR PASSAGE VERTICAL (QGH)	OVERHEAD APPROACH
ALTITUDE MINIMUM D'ATTENTE	MINIMUM HOLDING ALTITUDE	APPROCHE RADAR	RADAR APPROACH
ALTITUDE MINIMUM DE SÉCURITÉ	MINIMUM SAFE ALTITUDE	APPROCHER	TO COME CLOSE
AMÉLIORATION	IMPROVEMENT	APPROUVER	TO APPROVE
AMERRIR	TO DITCH	APPUI AERIEN RAPPROCHÉ	CLOSE AIR SUPPORT
AMERRISSAGE	ALIGHTING	APPUI AÉRIEN TACTIQUE	TACTICAL AIR SUPPORT
AMERRISSAGE FORCÉ	DITCHING	ARMEMENT	WEAPON, ORDNANCE
		ARRAISONNER	FORCE TO LAND

## Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

ARRÊT, EXTINCTION MOTEUR	FLAME OUT	AU-DESSUS	ABOVE
ARRÊTER	TO SHUT DOWN, TO STOP	AU-DESSUS DE LA COUCHE	ON TOP, ABOVE LAYER
ARRIÈRE	BACK, REAR	AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER	ABOVE MEAN SEA LEVEL (AMSL)
ARRIVÉE	ARRIVAL	AU-DESSUS DU SOL	ABOVE GROUND LEVEL (AGL)
ARRIVER À	TO REACH	AUDIBLE	READABLE
ARROSER	TO WATER	AUGMENTER	TO INCREASE
ASPHALTE	ASPHALT	AUTOGYRE	GYROPLANE, ROTOPLANE
ASSAUT AÉRIEN, FRAPPE AÉRIENNE	AIR STRIKE, AIR ATTACK,	AUTO-ROTATION	AUTOROTATION (FREE WHEELING)
ASSAULT AÉROMOBILE	AIR ASSAULT	AUTONOMIE	ENDURANCE
ASSIETTE A CABRÉR	NOSE UP ATTITUDE	AUTORISATION D'OUVRIRE LE FEU	CLEAR TO SHOOT, CLEAR TO ENGAGE
ASSIETTE À PIQUER	NOSE DOWN	AUTORISER À DÉTRUIRE	CLEAR TO KILL
ASSIGNER	TO ASSIGN	AUTORISATION DIPLOMATIQUE	DIPLOMATIC CLEARANCE
ASSISTANCE	ASSISTANCE	AUTORISÉ À L'ATTERRISSAGE	CLEARED TO LAND
ASSISTANCE RADAR	RADAR ASSISTANCE	AUTORISÉ AU DÉCOLLAGE	CLEARED FOR TAKE OFF
ATTAQUE AU SOL	AIR TO GROUND ATTACK	AUTORISER	TO CLEAR
ATTAQUER, FRAPPER	TO STRIKE	AUTO-TRANSFERT	FREE CALL
ATTAQUER AU CANON A BASSE ALTITUDE	TO STRAFE	AVARIE	DAMAGE
ATTEINDRE	TO REACH	AVERSE	SHOWER
ATTENDRE A LA VERTICALE DE	TO HOLD OVER	AVERTIR	TO ADVISE , TO NOTIFY
ATTENTION	CAUTION	AVION	PLANE, AEROPLANE
ATTERRIR	TO LAND	AVION DE COMBAT	COMBAT / FIGHTER AIRCRAFT
ATTERRIR TROP COURT	TO UNDERSHOOT	AVION DE TRANSPORT	AIRLINER, AIRLIFTER
ATTERRISSAGE COMPLET	FULL STOP LANDING	AVION DE TRANSPORT TACTIQUE	TACTICAL AIRLIFT AIRCRAFT
ATTERRISSAGE SUR LE VENTRE	BELLY LANDING	AVION DE RECONNAISSANCE	RECONNAISSANCE / RECCE AIRCRAFT
ATTERRISSAGE TRAIN RENTRÉ	WHEELS UP LANDING	AVION ÉCOLE, D'ENTRAINEMENT	TRAINING AIRCRAFT
ATTERRISSAGE D'URGENCE TRAIN RENTRÉ	PANCAKE LANDING		
ATTERRISSAGE-DÉCOLLAGE DE LA POSITION	STOP AND GO		

**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'ATERRISSAGE	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
BARRIERE DEMONTÉE	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	EDGE
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

Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

BROUILLE (PARASITES RADIO)	GARBLED	CELLULE	AIRFRAME
BROUILLER INTENTIONNELLEMENT (ÉMISSIONS RADAR / RADIO)	TO JAM	CENTRE DE CONTRÔLE ET DE COORDINATION MARINE (CCMAR)	NAVY COORDINATION AND CONTROL CENTER (NCCC)
BROUILLEUR	JAMMER	CENTRE DE COORDINATION ET DE SAUVETAGE (CCS)	RESCUE COORDINATION CENTRE (RCC)
BRUINE	DRIZZLE	CENTRE DE DÉTECTION ET DE CONTRÔLE (CDC)	CONTROL AND REPORTING CENTER (CRC)
BRUME	MIST	CENTRE MILITAIRE DE COORDINATION ET DE CONTRÔLE (CMCC)	MILITARY COORDINATION AND CONTROL CENTER (MCC)
BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE	WEATHER REPORT	CENTRE RÉGIONAL DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (CRNA)	AREA CONTROL CENTRE (ACC)
BUREAU DE PISTE	AIR TRAFFIC SERVICES REPORTING OFFICE (ARO)	CHAMBRE DE COMBUSTION	COMBUSTION CHAMBER
BUREAU D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE	AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE (AIS) OFFICE	CHAMP DE TIR	RANGE, FIRING RANGE
BUREAU D'INFORMATION DE VOL (BIV)	FLIGHT INFORMATION OFFICE	CHAMP DE TIR CANON	GUNNERY RANGE
BUREAU D'INFORMATION DE VOL CENTRALISÉ (BIVC)	CENTRAL FLIGHT INFORMATION OFFICE (BIVC)	CHANGER	TO CHANGE
<b>C</b>			
CALAGE ALTIMÉTRIQUE	ALTIMETER SETTING	CHARGER	TO LOAD
CALES	CHOCKS	CHASSE NEIGE	SNOWPLOUGH
CAMION DE DÉPANNAGE	BREAKDOWN TRUCK	CHASSEUR	FIGHTER
CANAL	CHANNEL	CHEF DE PATROUILLE	LEADER
CANOT DE SAUVETAGE	LIFE BOAT, LIFE RAFT, SURVIVAL EQUIPMENT	CHEMIN DE ROULEMENT	TAXIWAY
CAP	HEADING	CIBLE	TARGET
CAPABLE	ABLE	CIEL CLAIR	SKY CLEAR
CAPTEUR	SENSOR	CIEL INVISIBLE	SKY OBSCURED
CARBURANT RÉPANDU	SPILT FUEL (UK)	CIMENT	CONCRETE
CAUSE	DUE / DUE TO	CIRCUIT	PATTERN, CIRCUIT
		CIRCUIT A DROITE	RIGHT HAND CIRCUIT
		CIRCUIT A GAUCHE	LEFT HAND CIRCUIT
		CIRCUIT D'ATTENTE	HOLDING PATTERN

## Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

CIRCUIT D'ATTENTE EN HIPPODROME	RACE TRACK HOLDING PATTERN	CONDITIONS DE VOL	FLIGHT CONDITIONS
CIRCUIT GCA	GCA PATTERN	CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES	VISUAL METEOROLOGICAL
CIRCULATION AÉRIENNE GÉNÉRALE (CAG)	GENERAL AIR TRAFFIC (GAT)	DE VOL A VUE	CONDITIONS (VMC)
CIRCULATION ESSAI ET RÉCEPTION (CER)	TEST AND ACCEPTANCE AIR TRAFFIC	CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS	INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (IMC)
CISAILLEMENT DU VENT	WIND SHEAR	CONE MORT	BLIND CONE
CLAIR	CLEAR	CONFIRMER	TO CONFIRM
CLAIRANCE	CLEARANCE	CONFORMITÉ	COMPLIANCE
CLAIRANCE ANNULÉE A ...	CLEARANCE VOID BY	CONGÈRE	SNOW DRIFT
CLAIRANCE VALIDE JUSQU'...	CLEARANCE VALID UNTIL	CONNECTER	TO CONNECT
CLIGNOTER	TO FLASH ON, TO BLINK	CONSERVER	TO MAINTAIN
CLORE	TO CLOSE	CONSIGNE	INSTRUCTION
CLOTURER (UN PLAN DE VOL)	TOCLOSE (A FLIGHT PLAN)	CONTACTER	TO CONTACT
COCARDE	ROUNDEL	CONTINUER	TO CONTINUE
COLLATIONNER	TO READ BACK	CONTOURNER	TO BYPASS
COLLISION EN VOL	MIDAIR COLLISION	CONTRAINDRE	TO COMPEL, TO FORCE TO
COLLISION VOLATILE	BIRD STRIKE	CONTRE MESURES ÉLECTRONIQUES (CME)	ELECTRONIC COUNTER MEASURES (ECM)
COMBAT TOURNOYANT	DOGFIGHT	CONTRÔLER	TO CHECK
COMMANDES DE VOL	FLIGHT CONTROLS	CONTRÔLEUR FINALE	FINAL CONTROLLER
COMMANDES DE VOL ÉLECTRIQUES	FLY BY WIRE CONTROLS	CONVERGER	TO CONVERGE
COMMENCER	TO COMMENCE	CONVERTISSEUR	INVERTER
COMMUTER	TO SWITCH TO	COPIER	TO COPY
COMPENSATEUR	TAB	CORRECT	CORRECT
COMPENSATEUR RÉGLABLE	TRIM	COTÉ	COAST
COMPORTEMENT	BEHAVIOUR	COUCHE (NUAGEUSE)	LAYER
COMPRÉHENSIBLE	CLEAR, READABLE	COUCHE DE TRANSITION	TRANSITION LAYER
COMPTER SUR ...	TO EXPECT		

## Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

COUCHE NUAGEUSE	CLOUD LAYER	DECOLLAGE SUR ALERTE	SCRAMBLE TAKE OFF
COULER	TO LEAK	DÉCOLLÉ	AIRBORNE
COULEUR	COLOR / COLOUR	DÉCOLLER	TO TAKE OFF
COULOIR AÉRIEN	AIRWAY	DECROCHAGE COMPRESSEUR	COMPRESSOR STALL/SURGE
COUPER	TO SHUT DOWN, TO SWITCH OFF	DÉFENSE AÉRIENNE	AIR DEFENCE
COUPER L'IFF	STOP SQUAWK, STRANGLE PARROT	DÉFILE AÉRIEN	FLY PAST
COURANT ASCENDANT	DRAFT (OR DRAUGHT) UP	DÉFORMÉ	DISTORTED
COURANT DESCENDANT	DRAFT (OR DRAUGHT) DOWN	DÉGAGER	TO BREAK, TO BREAK AWAY, TO VACATE
COURT CIRCUIT	SHORT CIRCUIT	DÉGRADATION	DETERIORATION
COUVERT (8/8 NÉBULOSITÉ)	OVERCAST	DEMANDER	TO REQUEST
COUVERTURE (RADAR)	COVER	DEMANDER CONFIRMATION	TO VERIFY
CROISER	TO CROSS	DÉMARRER	TO START UP
<b>D</b>			
DALLE DE BÉTON	CONCRETE SLAB	DÉNEIGEMENT	SNOW REMOVAL (US)
DÉBARQUER (FREGHT)	TO DESEMBARK (PASSENGERS), TO UNLOAD	DÉNEIGÉE	SNOW REMOVED
DE BORD	AIRBORNE	DÉPASSER	TO OVERTAKE, TO OVERTAKE
DÉBRIS	DEBRIS	DÉPOSER UN PLAN DE VOL	TO FILE A FLIGHT PLAN
DE DÉGAGEMENT, DE REMPLACEMENT	ALTERNATE	DÉRIVE	FIN
DE SECOURS	BACK UP	DÉRIVER	TO DRIFT
DE TEMPS EN TEMPS	NOW AND THEN	DERNIER VIRAGE	FINAL TURN (MANOEUVRE), TURNING FINAL (ANNONCE)
DÉCÉLÉRATION	DECCELERATION	DÉROUTEMENT	DIVERSION
DÉCISION (HAUTEUR DE ... / ALTITUDE DE ...)	DECISION (HEIGHT / ALTITUDE)	DÉROUTER	TO DIVERT
DÉCOLLAGE COURT	SHORT TAKE OFF	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
DÉVERGLAÇAGE	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
DOMMAGE	DAMAGE
DONNÉES	DATA
DOUANES	CUSTOMS
DOUBLER, DÉPASSER	TO OVERTAKE
DROIT DEVANT	DEAD AHEAD
DRONE	UAV (UNMANNED AERIAL VEHICLE) (US), DRONE, RPV (REMOTE PILOTED VEHICLE), RPA (REMOTELY PILOTED AIRCRAFT) (UK)

E	
ÉCHOS FIXES	RADAR CLUTTER
ÉCLAIR	LIGHTNING
ÉCLATEMENT DE VERRIÈRE	CANOPY BLOW-OUT, CANOPY BLOW-UP
ÉCLATER (PNEUS)	TO BURST
ÉCRAN DE DÉVIATION DE SOUFFLE	BLAST FENCE
EFFAROUCHEUR	BIRD SCARING SYSTEM
EFFECTUER	TO CARRY OUT, TO PERFORM, TO MAKE
ÉLÉMENT DE LANCEMENT ET DE RÉCUPÉRATION	LAUNCH RECOVERY ELEMENT (LRE)
ÉLÉMENT DE CONTRÔLE DE LA MISSION	MISSION CONTROL ELEMENT (MRE)
EMBARQUER (PASSAGERS)	TO BOARD
EMBUAGE HABITACLE	COCKPIT MISTING/FOGGING
ÉMISSION / ÉMETTEUR	TRANSMISSION / TRANSMITTER
EMPENNAGE	TAIL
EMPORT DE BOMBE	BOMB LOAD
EN ACCORD AVEC ...	IN COMPLIANCE WITH ...
EN AVANT, DEVANT	AHEAD
EN BAS, PLUS BAS	BELOW
EN CAS DE ...	IN CASE OF ...
EN CONFORMITÉ AVEC	IN COMPLIANCE WITH ...
EN COURS	IN PROGRESS
EN DESSOUS	BELOW

Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

EN DIRECTION DE ...	INBOUND	ESCALE	CROSS SERVICING (SERVICE), STOP OVER (MISSION)
EN ÉLOIGNEMENT	OUTBOUND	ESCORTE (SENS MASA)	SHADOW, TATTLE TAIL
EN ÉTAT DE MARCHÉ	SERVICEABLE	ESCORTER	TO CONVOY, TO ESCORT
ENNEIGÉE	SNOW COVERED	ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ	CONTROLLED AIRSPACE
ENNUI	TROUBLE	ESSAI RADIO	RADIO CHECK
EN PANNE	UNSERVICEABLE, OUT OF ORDER, INOPERATIVE	ESSAI TRANSPONDEUR	TRANSPONDER CHECK
EN RAPPROCHEMENT	CLOSING, INBOUND	ESSAYER	TO CHECK
EN REMPLACEMENT DE ...	BACK UP	ÉTABLI	ESTABLISHED
EN SERVICE	IN USE	ÉTAT PÉTROLE (PÉTROLE RESTANT)	FUEL STATE
ÊTRE ARMÉ (POUR UN AÉRONEF)	HAVE WEAPON ON BOARD (TO)	ÉTEINDRE	TO SWITCH OFF
EN VUE	IN SIGHT	ÊTRE À COURT DE CARBURANT	TO RUN SHORT OF FUEL
ENLEVEMENT, SUPPRESSION	REMOVAL	EVASAN	MEDEVAC, CASEVAC
ENLEVER	TO DROP	ÉVASIVE	EVASIVE MANOEUVRE
ENSEMBLE RADAR	RADAR UNIT	ÉVITER	TO AVOID
ENTRAÎNEMENT	TRAINING	EXÉCUTER	TO CARRY OUT, TO PERFORM
ENTRE DEUX COUCHES	BETWEEN LAYERS	EXERCICE PANNE MOTEUR	SIMULATED ENGINE OFF (SEO)
ENTRÉE D'AIR	AIR INTAKE	EXTINCTION RÉACTEUR	FLAMEOUT
ENTRETIEN	MAINTENANCE	EXTRADOS	UPPER SURFACE
ENVERGURE	WINGSPAN	EXTRÉMITÉ D'AILE, SAUMON	WING TIP
ENVOL	AIRBORNE		
ÉPARS	SCATTERED	<b>F</b>	
ÉPAVE	WRECK, WRECKAGE	FACTEUR DE QUALITÉ	PRIMARY ELAPSED TIME, TRACK QUALITY
ÉPELER (INDICATIF)	TO SPELL	FAIRE DEMI-TOUR	TO TURN BACK, TO TURN ROUND
ÉQUIPAGE	CREW	FAIRE ESCALE	TO STOP
ÉQUIPIER	WINGMAN		

Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

FAIRE UN POINT FIXE	TO RUN UP	FREINS	BRAKES
FAITES ATTENTION	CAUTION	FREIN DE PIQUÉ	DIVE BRAKE
FAITES UN TROIS CENT SOIXANTE À DROITE	MAKE A THREE SIXTY TURN BY THE RIGHT	FREINAGE	BRAKING ACTION
FERMER (TERRAIN)	TO CLOSE, TO CLOSE DOWN	FRÉQUENCE	FREQUENCY
FEU DE NAVIGATION	NAVIGATION LIGHT	FRÉQUENCE DE SECOURS	BACK UP FREQUENCY
FEU D'OBSTACLE	OBSTACLE LIGHT	FRONTIÈRE	BOUNDARY, BORDER
FEU RASANT, ENCASTRÉ	FLUSH LIGHT	FUITE	LEAK
FEU ROTATIF	ROTATING LIGHT	FUIR (LIQUIDE)	TO LEAK
FEUX A ÉCLATS	FLASHING LIGHTS	FUSÉE (POUR LA VIGIE)	FLARE
FEUX ANTI-COLLISION	ANTICOLLISION LIGHTS	FUSELAGE	FUSELAGE
FEUX CLIGNOTANTS	FLASHING LIGHTS	<b>G</b>	
FEUX DE NAVIGATION	NAVIGATION LIGHTS	GARDER	TO MAINTAIN
FEUX DE POSITION	POSITION LIGHTS	GÉNÉRATEUR	GENERATOR
FEUX DE SEUIL DE PISTE	RUNWAY THRESHOLD LIGHTS	GIVRAGE	ICING
FIN, EXTRÉMITÉ DE PISTE	FAR END OF THE RUNWAY	GIVRE	ICE
FINALE ILS	ILS FINAL APPROACH	GOUDRON	BITUMEN, TAR
FINALE TACAN	TACAN FINAL APPROACH	GOUVERNE DE DIRECTION	RUDDER
FINIR	TO COMPLETE	GOUVERNE DE PROFONDEUR	ELEVATOR
FLAQUE	PUDDLE, PATCH	GRAIN	SQUALL
FLAQUES D'EAU	WATER PATCHES	GRÊLE	HAIL
FONDRE	TO MELT	GRÉSIL	LIGHTHAIL
FORCE	STRENGTH	GROS PORTEUR	JUMBO JET, WIDE BODY AIRLINE
FORCER	TO COMPEL	GROUPE AUXILIAIRE DE PUISSANCE	AUXILIARY POWER UNIT (APU)
FORMATION EN FILE	TRAIL FORMATION	GROUPE DE DÉMARRAGE AU SOL	GROUND POWER UNIT (GPU)
FORMATION SERRÉE	CLOSE FORMATION	GRUE	CRANE
FORT	SEVERE	GUIDER	VECTOR (TO)
FRAGMENTÉ (MÉTÉO)	BROKEN		

GYROPHARE	ROTATING LIGHT
<b>H</b>	
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
HÉLITREUILLAGE	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	DEADLINE
HORS SERVICE	INOPERATIVE, UNSERVICEABLE, OUT OF ORDER
HOSTILE	HOSTILE
HUITIÈME (MTO)	OCTAS
HUMIDE	DAMP
HYDRAVION	SEAPLANE (À COQUE), FLOATPLANE (À FLOTTEURS)

<b>I</b>	
IDENT	IDENT
IDENTIFICATION ÉLECTRONIQUE	ELECTRONIC IDENTIFICATION (EID)
IDENTIFICATION VISUELLE	VISUAL IDENTIFICATION (VID)
IDENTIFIÉ RADAR	RADAR IDENTIFIED
IGNORER	TO DISREGARD
IMMATRICULATION	REGISTRATION
IMMEDIATEMENT	IMMEDIATELY
INAUDIBLE	UNREADABLE
INCAPABLE, IMPOSSIBLE	UNABLE
INCAPABLE D'EXÉCUTER	UNABLE TO COMPLY
INCIDENT	INCIDENT
INCLINAISON, ROULIS (MANOEUVRE)	BANK ANGLE, BANKING
INCONNU	UNKNOWN
INDICATEUR DE VITESSE	AIR SPEED INDICATOR
INDICATEUR PANORAMIQUE	PLAN POSITION INDICATOR (PPI)
INDICATEURS VISUELS DE PENTE	VISUAL APPROACH SLOPE INDICATORS (VASI)
INDICATIF D'APPEL	CALL SIGN
INFORMER	TO ADVISE
INONDÉ	FLOODED
INSTRUCTION	INSTRUCTION (ORDRE), TRAINING
INTENSITÉ	INTENSITY

Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

INTERCEPTER	TO INTERCEPT
INTERDIRE LE SURVOL	TO BAN THE OVERFLIGHT OF, TO PROHIBIT THE OVERFLIGHT
INTERDIRE TOUTE PÉNÉTRATION DE L'ESPACE AÉRIEN	TO DENY ALL PENETRATION OF THE 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 A SIGNAUX DE LA VIGIE	LIGHT GUN
LARGUER (UN BIDON, UNE VERRIÈRE)	TO JETTISON, TO DROP
LARGUAGE VERRIÈRE	CANOPY JETTISONING
LÉGER	LIGHT
LÉGEREMENT	SLIGHTLY
LENTEMENT	SLOWLY
LIEU D'ACCIDENT	CRASH SITE
LIMITATION, RESTRICTION	LIMITATION
LIMITE	BORDER, LIMIT
LOCALISER	TO LOCATE, TO PINPOINT

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
MAT	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

Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

MITRAILLEUSE	MACHINE GUN
MODÉRÉ (TURBULENCE, GIVRAGE, VENT)	MODERATE
MODIFIER	TO AMEND, TO CHANGE
MONTGOLFIÈRE	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 (ÉCLAIRS + TONNERRE)	THUNDERSTORM
ORDRE	INSTRUCTION

**P**

PALE	BLADE
PANNE	FAILURE
PANNE ALTERNATEUR	ALTERNATOR FAILURE
PANNE BADIN	AIRSPED 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,
INTERMITTENT	
PAR INTERMITTENCE DANS LES NUAGES	IN AND OUT OF CLOUDS

## Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

PAR LE TRAVERS DE ...	ABEAM	PERMANENCE OPÉRATIONNELLE (PO)	QUICK REACTION ALERT (QRA)
PARACHUTAGE	AIRDROP, PARACHUTING	PÉTROLE RESTANT	STATE FUEL (QUESTION)
PARACHUTE	CHUTE, PARACHUTE		FUEL STATE (ANNONCE)
PARACHUTE EN TORCHE	CHUTE CANDLED	PHARE DE ROULAGE	TAXI LIGHT
PARACHUTE LARGUÉ	CHUTE DROPPED	PHARE D'ATTERISSAGE	LANDING LIGHT
PARACHUTE NON SORTI	NO CHUTE	PHARE DE DANGER AÉRONAUTIQUE	HAZARD BEACON
PARACHUTE NON VÉRIFIÉ	CHUTE NOT CHECKED	PILE D'ATTENTE	HOLDING STACK
PARACHUTE OUVERT	CHUTE OPEN	PILOTE AUTOMATIQUE	AUTO PILOT
PARAMÈTRES POUR LE DÉPART	DEPARTURE INFORMATION, DATA DEPARTURE	PIRATES DE L'AIR	HIJACKERS, SKYJACKERS
PARASITES	CLUTTER (RADAR), STATIC (RADIO)	PISTE	RUNWAY, TRACK (RADAR)
PARKING	RAMP (US), APRON (UK)	PISTE AUX INSTRUMENTS (AMV)	INSTRUMENT RUNWAY
PARQUEUR	MARSHALLER	PISTE DÉGAGÉE	RUNWAY VACATED
PARTIR	TO DEPART	PISTE DÉSAFFECTÉE	DISUSED RUNWAY
PARVENIR	TO REACH	PISTE EN DUR	PAVED RUNWAY
PAS DE CONTACT, PAS DE VISUEL	NO JOY	PISTE EN SERVICE	RUNWAY IN USE
PASSAGE BAS	LOW PASS	PISTE, BANDE EN TERRE BATTUE	DUST STRIP
PASSER (UN POINT)	TO CROSS	PISTE GLISSANTE	SLIPPERY RUNWAY
PASSERELLE D'AVION	LANDING STEPS	PLAFOND	CEILING
PATROUILLE	CLOSE FORMATION, SECTION	PLAFOND ET VISIBILITÉ OK	CEILING AND VISIBILITY OK (CAVOK)
PATROUILLE RASSEMBLÉE	HOLDING HANDS	PLAN (GÉOMETRIE)	PATH
PEIGNE	THRESHOLD MARKINGS	PLAN CANARD	CANARD, FOREPLANE
PERDU	FADDED	PLAN DE DESCENTE	GLIDE PATH / SLOPE
PERIL AVIAIRE	BIRD HAZARD	PLAN DE VOL	FLIGHT PLAN
PERTE DE CONTACT RADAR	RADAR CONTACT LOST	PLAN DE VOL DÉPOSÉ EN L'AIR	AIR FILED FLIGHT PLAN
PERTE DE CONTRÔLE	LOSS OF CONTROL	PLANCHER DE CONTRÔLE	MINIMUM CONTROL ALTITUDE
PERTE D'IDENTIFICATION RADAR	RADAR IDENTIFICATION LOST	PLANEUR	GLIDER
		PLANIFIÉ	TO SCHEDULE

## Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

PLAQUE (GLACE, VERGLAS)	PATCH (ICE)	POURSUIVRE	TO CONTINUE
PLASTRON	TARGET	PRÉAVIS DE TRANSFERT	PRIOR NOTIFICATION (PRINOTE)
PLONGER	TO DIVE	PRÉCAUTION	CAUTION
PLUIE	RAIN	PRÉCIPITATION	PRECIPITATION
PLUS BAS	BELOW	PRENDRE EN COMPTE	TO TAKE OVER
PLUS HAUT	ABOVE	PRENDRE NOTE	TO COPY
PNEU	TYRE (UK), TIRE (US)	VOLEZ AU CAP	FLY HEADING
PNEUS A PLAT	FLAT TYRE	PRESSION (NORMALE - BASSE)	PRESSURE (NORMAL-LOW)
POINT CARACTÉRISTIQUE	LANDMARK	PRESSION (QNH) RÉGIONALE	REGIONAL PRESSURE
POINT D'ANCRAGE, D'ATTACHE	TIE DOWN POINT	PRESSION OXYGÈNE	OXYGEN PRESSURE
POINT D'ATTENTE	HOLDING POINT	PRESSION RÉGIONALE MOYENNE	AREA'S MEAN PRESSURE
POINT D'ATERRISSAGE	TOUCH DOWN	PRESSURISATION	PRESSURIZATION
POINT D'EMPORT	HARD POINT, STORE STATION	PRESSURISATION BRANCHÉE	PRESSURE ON
POINT DE COMPTE RENDU	REPORTING POINT	PRÉVOIR	TO EXPECT
POINT DE REPÈRE	LANDMARK	PRÉVENIR	TO ADVISE
POINT DE ROSÉE	DEW POINT	PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES	WEATHER FORECAST
POINT INITIAL	INITIAL POINT	PRÉVOIR	TO FORECAST, TO PLAN, TO EXPECT
PONT AÉRIEN	AIRLIFT, AIRBRIDGE	PRIORITÉ DE PASSAGE	RIGHT OF WAY
PONT D'ENVOL (PORTE-AVIONS)	FLIGHT DECK	PRISE EN COMPTE	PICK UP
PORTANCE	LIFT	PROCÉDER	TO PROCEED
PORTE (GCA)	(GCA) GATE	PROCÉDURE SILENCIEUSE (RADIO)	SPEECHLESS PROCEDURE
PORTE-AVIONS	AIRCRAFT CARRIER	PROGRAMMER	TO SCHEDULE
PORTÉE	RANGE	PROJECTEUR	FLOODLIGHT
PORTÉE VISUELLE DE PISTE	RUNWAY VISUAL RANGE (RVR)	PROJETER (DANS LE TEMPS)	TO PLAN
POSER-DÉCOLLER	TOUCH AND GO	PROLONGEMENT OCCASIONNELLEMENT	OVERRUN
POSITION AUTOMATIQUE	AUTOMATIC POSITION	ROULABLE (POR)	
POST COMBUSTION	REHEAT (UK), AFTERBURNER		
POURSUITE RADAR	RADAR TRACKING		

Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

PROTÉGER L'ESPACE AÉRIEN TO SECURE AIRSPACE  
 PYLONE 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, ROTODOME (AWACS)  
 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 REFUELLING  
 RAVITAILLEMENT EN VOL AIR REFUELLING  
 RAVITAILLEUR TANKER, (AERIAL ) REFUELING AIRCRAFT  
 RAYON D'ACTION RADIUS OF ACTION  
 REBONDISSEMENT A L'ATTERRISSAGE BOUNCED LANDING  
 RECEVOIR TO ACCOMODATE  
 RECHERCHER TO SEARCH  
 RECHERCHES ET SAUVETAGE SEARCH AND RESCUE (SAR)  
 RECONNAISSANCE RECONNAISSANCE, RECCE  
 RECTIFIER (TAUX DE DESCENTE / MONTÉE, VITESSE) TO ADJUST  
 RECUEIL RECOVERY  
 RÉDUIRE TO REDUCE  
 RÉEL ACTUAL  
 REFUS REFUSAL  
 RÉGION AREA  
 RÉGION DE CONTROLE TERMINALE TERMINAL CONTROL AREA  
 RÉGION D'INFORMATION DE VOL FLIGHT INFORMATION REGION  
 RÉGION SUPÉRIEURE DE CONTROLE UPPER TRAFFIC AREA (UTA)  
 RÉGION SUPÉRIEURE D'INFORMATION DE VOL UPPER FLIGHT INFORMATION (UIR)  
 RÉGION RÈGLES D'ENGAGEMENT ROE RULES OF ENGAGEMENT (ROE'S)  
 RÈGLES DE SÉCURITÉ SAFETY RULES  
 RELAYER TO RELAY









Emploi des procédures de communication vocale par les usagers de la CAM

19 octobre 2023

ZONE DE NON-DÉTECTION	DEAD ZONE	ZONE INTERDITE	PROHIBITED AREA
ZONE DE RECHERCHES	SEARCH AREA	ZONE INTERDITE DE SURVOL	NO FLY ZONE
ZONE DE TOUCHER DES ROUES	TOUCH DOWN ZONE	ZONE RÉGLEMENTÉE	RESTRICTED AREA
ZONE D'INTERDICTION TEMPORAIRE (ZIT)	TEMPORARY PROHIBITED AREA		