



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE



INSTRUCTION

N° 950/DSAÉ/DIRCAM

RELATIVE

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

*La version V 2.0 de la présente instruction entre en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> août 2013.  
Elle annule et remplace l'instruction 950/DIRCAM du 20/01/2004.*

A Villacoublay, le **23 JUL. 2013**




Le Colonel Erik Chatelus  
Directeur adjoint de la circulation aérienne militaire

## SOMMAIRE

|   |                |
|---|----------------|
| <b>SOMMAIRE.....</b>  | <b>I</b>       |
| <b>APPROBATION DU DOCUMENT.....</b>   | <b>I</b>       |
| <b>DIFFUSION DU DOCUMENT .....</b>  | <b>I</b>       |
| <b>SUIVI DES MODIFICATIFS.....</b>  | <b>I</b>       |
| <b>ENREGISTREMENT DES MODIFICATIFS.....</b>   | <b>I</b>       |
| <b>PREAMBULE .....</b>  | <b>I</b>       |
| <b>TEXTES DE REFERENCE.....</b>   | <b>I</b>       |
| <b>TITRE I EXPRESSIONS USUELLES .....</b>   | <b>TI-I</b>    |
| <b>TITRE II PRINCIPES GENERAUX.....</b>   | <b>TII-1</b>   |
| II.1 Principes de base .....  | TII-2          |
| II.2 Techniques de transmission .....   | TII-3          |
| II.3 Ordre de priorité des messages.....  | TII-3          |
| II.4 Transmission des lettres .....   | TII-7          |
| II.5 Transmission des chiffres et des nombres .....                                   | TII-8          |
| II.6 Indicatifs d'appel.....  | TII-11         |
| II.7 Collationnement et accusé réception.....   | TII-13         |
| II.8 Qualité des transmissions .....  | TII-15         |
| II.9 Correction et répétition.....  | TII-16         |
| II.10 Fin des communications.....   | TII-16         |
| II.11 Clé de lecture.....   | TII-16         |
| <b>TITRE III EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES SANS MOYEN DE SURVEILLANCE ATS .....</b>    | <b>TIII-1</b>  |
| III.1 Généralités.....  | TIII-2         |
| III.2 Contrôle d'aérodrome .....  | TIII-10        |
| III.3 Contrôle d'approche.....  | TIII-31        |
| <b>TITRE IV EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES AVEC MOYEN DE SURVEILLANCE ATS .....</b>     | <b>TIV-1</b>   |
| IV.1 Expressions conventionnelles générales avec des moyens de surveillance ATS ..... | TIV-2          |
| IV.2 En route .....   | TIV-9          |
| IV.3 Contrôle d'approche.....   | TIV-14         |
| <b>TITRE V TRANSFERTS .....</b>   | <b>TV-1</b>    |
| V.1 Transferts entre organismes CAM .....   | TV-2           |
| V.2 Transferts particuliers.....  | TV-3           |
| V.3 Expressions liées aux transferts.....   | TV-4           |
| <b>TITRE VI COORDINATIONS.....</b>  | <b>TVI-1</b>   |
| VI.1 Coordination tactique .....  | TVI-2          |
| VI.2 Coordination tactique étendue.....   | TVI-3          |
| <b>TITRE VII SITUATIONS PARTICULIERES.....</b>  | <b>TVII-1</b>  |
| VII.1 Assistance.....   | TVII-2         |
| VII.2 Voltige.....  | TVII-2         |
| VII.3 Tir.....  | TVII-3         |
| <b>TITRE VIII RAVITAILLEMENT EN VOL .....</b>   | <b>TVIII-1</b> |
| VIII.1 Phraséologie associée au contrôle du ravitailleur.....                         | TVIII-2        |
| VIII.2 Phraséologie associée au ravitaillement .....                                  | TVIII-2        |
| <b>TITRE IX PANNES ET INCIDENTS.....</b>  | <b>TIX-1</b>   |
| IX.1 Panne radar.....   | TIX-2          |

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

**APPROBATION DU DOCUMENT**

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

**DIFFUSION DU DOCUMENT**

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

- sur le site Internet de la DIRCAM à l'adresse « [www.dircam.air.defense.gouv.fr/dia](http://www.dircam.air.defense.gouv.fr/dia) » ;
- sur Intradef à l'adresse « [www.dircam.air.defense.gouv.fr](http://www.dircam.air.defense.gouv.fr) » ;
- sur le cédérom DIRCAM distribué aux abonnés de la documentation DIRCAM

La Direction de la circulation aérienne est un organisme certifié ISO 9001-2008







## **PREAMBULE**

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

Ces procédures sont établies en conformité avec le document de l'OACI intitulé DOC 4444 « Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien », l'arrêté du 7 juin 2000 relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale, l'AATCP-2 de l'OTAN, adaptées pour les besoins de la défense.

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

Ces expressions seront intégrées dans l'arrêté du 8 juin 2009 portant réglementation de la circulation aérienne militaire, annexe 3 « Procédures pour les organismes rendant les services de la CAM », chapitre 12.

## **TEXTES DE REFERENCE**

- Annexe 10, Volume II, 6ème édition octobre 2001, amendement 87
- DOC 4444, 15ème édition 2007, amendement 4
- DOC 9432, Manuel de radiotéléphonie, 4ème édition 2007
- Arrêté du 27 juin 2000 relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale
- Arrêté du 8 juin 2009 portant réglementation de la CAM et ses annexes (RCAM-SCAM-PCAM)
- AATCP-2 NATO RADIOTELEPHONY PHRASEOLOGY (RTF)



**Page intentionnellement blanche**

**TITRE I**

**EXPRESSIONS USUELLES**

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

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

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

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

### ENONCIATION DE CERTAINES ABREVIATIONS

A B C se prononce Alpha Bravo Charlie.

A\_B\_C se prononce A B C.

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

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

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



## **TITRE II**

### **PRINCIPES GENERAUX**

Les procédures décrites au présent chapitre sont applicables par les prestataires de services et les usagers de la circulation aérienne militaire. Elles complètent, pour les besoins spécifiques de la CAM, les dispositions de l'arrêté du 27 juin 2000, modifié, relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale.

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

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

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

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

## **II.1 PRINCIPES DE BASE**

### **II.1.1 Procédure**

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

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

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

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

### **II.1.2 Langues utilisées**

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

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

### **II.1.3 Temps utilisés**

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

Le pilote utilise :

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

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

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

#### **II.1.4 Maintien de l'écoute**

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

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

### **II.2 TECHNIQUES DE TRANSMISSION**

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

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

### **II.3 ORDRE DE PRIORITE DES MESSAGES**

#### **II.3.1 Priorités**

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

- a) Message de détresse ;
- b) Message d'urgence ;

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

### II.3.2 Messages de détresse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### II.3.3 Messages d'urgence

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

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

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

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

- 3) la position des transports sanitaires ;
- 4) les nombre et type de transport sanitaire ;
- 5) la durée estimée du déplacement ou heures estimées de départ et d'arrivée, selon le cas ;
- 6) tout autre renseignement tel que le niveau de vol, les fréquences veillées, les langues utilisées, les modes et codes transpondeur de bord radar secondaire.

### **II.3.4 Messages de la circulation aérienne**

Il s'agit de messages :

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

### **II.3.5 Messages d'information de vol**

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

### **II.3.6 Messages entre exploitants d'aéronefs et pilotes**

Messages concernant l'exploitation de l'aéronef.

### **II.3.7 Messages de notification d'événement ATM**

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

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

*Concernant l'aéronef de référence (plaignant):*

- d) Vitesse vraie ;
- e) Niveau et calage altimétrique ;
- f) Aéronef en montée ou en descente (palier, montée ou descente) ;
- g) Manœuvres d'évitement : OUI ou NON ;

*Concernant l'autre aéronef :*

- h) Type et Indicatif d'appel / immatriculation (*si connus*) ;
- i) Description de l'aéronef (nombre de moteurs, ailes, marques, couleurs, autres renseignements) ;

- j) Aéronef en montée ou en descente (palier, montée ou descente) ;  
 k) Manœuvres d'évitement : OUI ou NON ;

*Valeurs estimées de séparation :*

- l) Séparation horizontale minimale ;  
 m) Séparation verticale minimale ;

*Renseignements complémentaires :*

- n) Aérodrome de premier atterrissage/Destination.  
 o) « PROCEDURE » ou « INSTALLATIONS ».

## II.4 TRANSMISSION DES LETTRES

| LETTRE | MOT     | PRONONCIATION                        |
|--------|---------|--------------------------------------|
| A      | Alpha   | <u>AL</u> FAH                        |
| B      | Bravo   | BRA <u>VO</u>                        |
| C      | Charlie | TCH <u>AHR</u> LI ou CH <u>AR</u> LI |
| D      | Delta   | DEL TA <u>H</u>                      |
| E      | Echo    | <u>ÈK</u> O                          |
| F      | Foxtrot | <u>FOX</u> TROTT                     |
| G      | Golf    | GOLF                                 |
| H      | Hotel   | HO <u>TÈLL</u>                       |
| I      | India   | IN DI AH                             |
| J      | Juliet  | DJOU LI <u>ÈTT</u>                   |

| LETTRE | MOT      | PRONONCIATION                           |
|--------|----------|---|
| K      | Kilo     | <u>KI</u> LO                            |
| L      | Lima     | <u>LI</u> MAH                           |
| M      | Mike     | <u>MAÏK</u>                             |
| N      | November | NO <u>VÈMM</u> BER                      |
| O      | Oscar    | <u>OSS</u> KAR                          |
| P      | Papa     | PAH <u>PAH</u>                          |
| Q      | Quebec   | KÉ <u>BÈK</u>                           |
| R      | Roméo    | <u>RO</u> MI O                          |
| S      | Sierra   | SI <u>ÈR</u> RAH                        |
| T      | Tango    | TANG <u>GO</u>                          |
| U      | Uniform  | <u>YOU</u> NI FORM ou <u>OU</u> NI FORM |
| V      | Victor   | <u>VIK</u> TAR ou <u>VIK</u> TOR        |
| W      | Whiskey  | QUISS KI                                |
| X      | X-ray    | <u>ÈKSS</u> RÉ                          |
| Y      | Yankee   | <u>YANG</u> KI                          |
| Z      | Zulu     | <u>ZOU</u> LOU                          |

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

Exemple : " MTL " se dit : MONTELIMAR / MONTELIMAR.

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

Exemple : B L M se dit : BRAVO LIMA MIKE / BRAVO LIMA MIKE

Note : il s'agit ici d'un VOR / DME auquel un nom en langage clair n'a pas été attribué.

## II.5 TRANSMISSION DES CHIFFRES ET DES NOMBRES

### II.5.1 Règle générale

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

| CHIFFRE OU NOMBRE | PRONONCIATION     |
|-------------------|-------------------|
| 0                 | ZIRO/ZÉRO         |
| 1                 | OUANN/UNITÉ       |
| 2                 | TOU/DEUX          |
| 3                 | TRI/TROIS         |
| 4                 | FO-EUR/QUATRE     |
| 5                 | FA-Ïf : CINQ      |
| 6                 | SIKS/SIX          |
| 7                 | SèV'N/SEPT        |
| 8                 | EÏT/HUIT          |
| 9                 | NAÏ-neu/NEUF      |
| Décimal           | DÉ-SI-MAL/DÉCIMAL |
| 100               | HUN-dred/CENT     |
| 1000              | TAOU-ZEND/MILLE   |

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

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

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

Exemples :



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

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

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

## II.6 INDICATIFS D'APPEL

### II.6.1 Indicateurs d'appel des stations aéronautiques

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

Les stations au sol sont identifiées :

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

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

## II.6.2 Indicateurs d'appel des aéronefs

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

- a) Caractères correspondant aux marques d'immatriculation de l'aéronef.

Exemple : **F-MJCD**

- b) Indicateur téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi des marques d'immatriculation de l'aéronef.

Exemple : **AIRLEC FGGVG**

- c) Indicateur téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi de l'identification du vol.

Exemple : **FAF 5008**

- d) Code opérationnel suivi d'un nombre ou de lettres.

Exemple : **LASCAR BLANC, CORIK GOLF, MARAUD 17**

- e) Nom du constructeur ou du modèle de l'aéronef suivi des marques d'immatriculation de l'aéronef.

Exemple : **Airbus FGGVZ**

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

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

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

## II.6.3 Appel général

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

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

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

## **II.6.4 Changement d'indicatif**

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

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

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

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

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

## **II.6.5 Indicatifs des agents d'exploitation**

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

## **II.7 COLLATIONNEMENT ET ACCUSE RECEPTION**

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

### **II.7.1 Collationnement par un pilote**

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

- a) Fréquence ;
- b) Code transpondeur ;
- c) Calage altimétrique ;
- d) Route ATS ;
- e) Niveau ;
- f) Cap ;
- g) Vitesse ;
- h) Taux d'évolution dans le plan vertical ;
- i) Indicatif du SID ou de la STAR ou toute autre procédure ;
- j) Maintien de position sur une voie de circulation ;
- k) Heure d'approche prévue ;
- l) Toute clairance relative à l'utilisation de la piste ;
- m) Informations conditionnant une clairance ;
- n) Une heure calculée de décollage (CTOT) ;

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

### II.7.2 Collationnement par un contrôleur

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

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

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

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

- a) Piste ;
- b) Identification ;
- c) Maintien avant piste ;
- d) La voie de circulation donnant accès à la piste ;
- e) Traversée ;
- f) Remontée.

Autres éléments sur demande du contrôleur.

### II.7.4 Erreurs de collationnement

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

### II.7.5 Accusé réception

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

### II.7.6 Autorisations conditionnelles

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

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

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

### II.7.7 Autorisation suite à une coordination

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

## II.8 QUALITE DES TRANSMISSIONS

### II.8.1 Echelle de compréhension

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

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

JE VOUS REÇOIS [(1 à 5)] ou (ILLISIBLE/.../.../.../PARFAITEMENT LISIBLE)].

READING YOU [(1 to 5)] or (UNREAABLE/.../.../.../PERFECTLY READABLE)].

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

### II.8.2 Doute sur l'identité

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

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

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

### II.8.3 Essai radio

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

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

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

### II.9 CORRECTION ET REPETITION

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

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

### II.10 FIN DES COMMUNICATIONS

Les échanges radiotéléphoniques entre deux stations prennent fin :

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

### II.11 CLE DE LECTURE

Le symbole ➔ indique une communication d'un pilote.

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

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

Les expressions en langue anglaise apparaissent en gras.

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

- AT** en majuscule se prononce ;
- (number)** en minuscule ne se prononce pas mais indique la nature de l'élément à transmettre ;
- (or OR LESS)** entre parenthèses indique la nature et/ou d'un/des élément(s) à transmettre ;
- [OR GREATER (or OR LESS)]** entre crochets indique que les éléments sont à transmettre si nécessaire ou dans certains cas ;
- dans tous les cas, la règle « minuscule/majuscule » s'applique.



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

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

### TITRE III

## **EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES SANS MOYEN DE SURVEILLANCE ATS**

### III.1 GENERALITES

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

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

*Pour exprimer un niveau de vol :*

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

*Pour exprimer une hauteur ou altitude :*

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

*Pour maintenir/vérifier/confirmer un niveau :*

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

*Pour exprimer un changement de niveau :*

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

🔊 MONTEZ/DESCENDEZ :  
🔊 CLIMB/DESCEND :

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

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

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

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

- ☞ EXPÉDIEZ MONTÉE (ou DESCENTE) [À TRAVERS (niveau)].
- ☞ EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)].

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

- ☞ AUTORISÉ MONTÉE/DESCENTE OPERATIONNELLE.
- ☞ CLEARED OPERATIONNAL CLIMB/DESCENT.

*Pour une montée/descente d'urgence :*

- DESCENTE D'URGENCE (intentions) ;
- EMERGENCY DESCENT (intentions) ;

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

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

*Pour une montée/descente en régime économique :*

- ☞ AUTORISÉ MONTÉE/DESCENTE RÉGIME ÉCONOMIQUE.
- ☞ CLEARED ECONOMICAL CLIMB/DESCENT.

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

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

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

- ☞ STOPPEZ MONTÉE (ou DESCENTE) (niveau) ;
- ☞ STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level) ;

- ☞ REPRENEZ LA DESCENTE/MONTÉE ;
- ☞ RESUME DESCENT/CLIMB ;

- ☞ QUAND VOUS ÊTES PRÊT, MONTEZ (ou DESCENDEZ) (niveau) ;
- ☞ WHEN READY, CLIMB (or DESCEND) (level) ;

- ☞ CONTINUEZ/POURSUIVEZ MONTÉE (ou DESCENTE) (niveau) ;
- ☞ CONTINUE CLIMB (or DESCEND) (niveau) ;

- ☞ PRÉVOYEZ MONTÉE (ou DESCENTE) À (heure ou point significatif) ;
- ☞ EXPECT CLIMB (or DESCEND) AT (time or significant point) ;

☞ **APRÈS PASSAGE** (point significatif) **MONTEZ** (ou **DESCENDEZ**) ;  
 ☞ **AFTER CROSSING** (significant point) **CLIMB** (or **DESCEND**) ;

☞ **À** (heure ou point significatif) **MONTEZ** (ou **DESCENDEZ**).  
 ☞ **AT** (time or significant point) **CLIMB** (or **DESCEND**).

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

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

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

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

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

☞ **AUTORISÉ** (ou **PROCÉDEZ**) (point significatif) ;  
 ☞ **CLEARED** (or **PROCEED**) (significant point) ;

☞ **PROCHAIN COMPTE RENDU À** (point significatif) ;  
 ☞ **NEXT REPORT AT** (significant point) ;

☞ **OMETTEZ COMPTES RENDUS DE POSITION** [JUSQU'À (spécifier)] ;  
 ☞ **OMIT POSITION REPORTS** [UNTIL (specify)] ;

☞ **REPRENEZ COMPTES RENDUS DE POSITION** ;  
 ☞ **RESUME POSITION REPORTS** ;

☞ **RAPPELEZ PASSANT** (point significatif) ;  
 ☞ **REPORT CROSSING** (significant point) ;

☞ **RAPPELEZ** (distance) **NAUTIQUES** (GNSS ou DME) **AVANT** (ou **APRÈS**) (nom du DME) (ou point significatif) ;

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

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

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

☞ **RAPPELEZ PASSANT RADIALE** (trois chiffres) (nom du VOR/TACAN) ;  
 ☞ **REPORT PASSING** (name of VOR/TACAN) **RADIAL** (three digits) ;

📍 INDIQUEZ DISTANCE (GNSS ou DME) AVANT ou APRÈS (point significatif) ou (nom du DME) ;

📍 SAY (GNSS or DME) DISTANCE (ou RANGE) FROM/INBOUND or OUTBOUND (significant point) or (name of DME station) ;

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

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

📍 RAPPELEZ (point significatif) ;

📍 REPORT (significant point) ;

📍 RAPPELEZ VERTICALE (point significatif) ;

📍 REPORT OVER/OVERHEAD (significant point) ;

📍 RAPPELEZ TRAVERS (point significatif).

📍 REPORT ABEAM (significant point).

#### *Compte rendu de position en CAM V :*

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

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

### III.1.3 Renseignements

#### *III.1.3.1 Renseignements sur l'aérodrome*

##### *Travaux :*

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

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

##### *Freinage:*

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

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

📍 FREINAGE BON (ou MOYEN-BON, ou MOYEN, ou MOYEN-MÉDIOCRE, ou MÉDIOCRE) [et/ou COÉFFICIENT DE FREINAGE (équipement et nombre)] ;

📍 BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR) [and/or BRAKING COEFFICIENT (equipment and number)] ;

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

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

*Etat de la piste et voies de circulation :*

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

☞ RUNWAY (or TAXIWAY) (number) :

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

☞ SURFACE D'ATERRISSAGE/PISTE GLISSANTE ;

☞ SURFACE LANDING/RUNWAY SLIPPERY ;

☞ SURFACE D'ATERRISSAGE/PISTE ENNEIGÉE ;

☞ SURFACE LANDING/ RUNWAY SNOW COVERED ;

☞ SURFACE D'ATERRISSAGE/PISTE VERGLACÉE ;

☞ SURFACE LANDING/ RUNWAY ICY ;

☞ SURFACE D'ATERRISSAGE/PISTE DENEIGÉE ;

☞ SURFACE LANDING/ RUNWAY SNOW REMOVED ;

*III.1.3.2 Condition opérationnelle d'un terrain*

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

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

*L'ordre de transmission des paramètres peut varier.*

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

☞ DANGER VENT (A ou B ou C ou D).

☞ WIND HAZARD (A or B or C or D).

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

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

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

a) OPERATIONNEL : OPERATIONNAL ;

b) HORS SERVICE : UNSERVICEABLE/OUT OF ORDER ;

c) EN MAINTENANCE : ON MAINTENANCE ;

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

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

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

☞ TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency).

### III.1.3.4 RVSM

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

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

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

☞ CONFIRMEZ HOMOLOGUÉ RVSM ;

☞ CONFIRM RVSM APPROVED ;

➔ AFFIRME RVSM ;

➔ AFFIRM RVSM ;

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

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

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

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



☞ IMPOSSIBLE RVSM CAUSE TURBULENCE ;

☞ UNABLE RVSM DUE TURBULENCE ;

→ IMPOSSIBLE RVSM CAUSE ÉQUIPEMENT ;

→ UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT ;

☞ RAPPELEZ QUAND VOUS POUVEZ REPRENDRE VOL RVSM ;

☞ CONFIRMEZ QUE VOUS POUVEZ REPRENDRE VOL RVSM ;

☞ CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM ;

→ PRÊT À REPRENDRE VOL RVSM.

→ READY TO RESUME RVSM.

### III.1.3.5 Espacement de 8.33 Mhz des canaux

☞ CONFIRMEZ HUIT TRENTE-TROIS ;

☞ CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE ;

→ AFFIRME (ou NEGATIF) HUIT TRENTE-TROIS ;

→ AFFIRM (or NEGATIVE) EIGHT POINT THREE THREE ;

☞ CONFIRMEZ EXEMPTION HUIT TRENTE-TROIS ;

☞ CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED ;

→ AFFIRME (ou NEGATIF) EXEMPTION HUIT TRENTE-TROIS ;

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

☞ CAUSE OBLIGATION HUIT TRENTE-TROIS.

☞ DUE TO EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT.

### III.1.4 Conditions météorologiques

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

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

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

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

☞ VISIBILITÉ (distance) (unité) ;

☞ VISIBILITY (distance) (units) ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

☞ VISIBILITÉ BALISE/VIBAL (nombre) MÈTRES ;

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

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

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

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

☞ CIEL CLAIR ;

☞ **SKY CLEAR ;**

☞ CAVOK ;

☞ **CAVOK ;**

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

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

☞ QNH/QFE (nombre) ;

☞ **QNH/QFE (number) ;**

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

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

☞ INDIQUEZ CONDITIONS DE VOL ;

☞ SAY FLIGHT CONDITIONS ;

☞ LA TOUR OBSERVE (renseignements météorologiques) ;

☞ TOWER OBSERVES (weather information) ;

☞ UN PILOTE SIGNALE (renseignements météorologiques).

☞ PILOT REPORTS (weather information).

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

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

BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE : WEATHER REPORT ;

PREVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES : WEATHER FORECAST ;

APERÇU MÉTÉOROLOGIQUE : OUTLOOK.

*Procédures par faible visibilité :*

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

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

## III.2 CONTROLE D'AERODROME

### III.2.1 Mouvements des véhicules

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

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

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

☞ DEMANDE À ME DIRIGER VERS (position) VIA (position) ;

☞ **REQUEST PROCEED TO (location) VIA (location) ;**

☞ DIRIGEZ-VOUS VERS (position) VIA (position) ;

☞ **PROCEED TO (location) VIA (location) ;**

☞ ME DIRIGE VERS (position) VIA (position) ;

☞ **PROCEEDING TO (location) VIA (location) ;**

☞ DIRIGEZ-VOUS VERS (position) VIA (position) RAPPELEZ (position) ;

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

☞ ME DIRIGE VERS (position) VIA (position) RAPPELLE (position) ;

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

☞ (véhicule) MAINTENEZ ARRÊT (ou STAND BY).

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

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

☞ DIRIGEZ-VOUS VERS LE POINT D' ARRÊT C1, MAINTENEZ POINT D' ARRÊT (numéro) ;

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

☞ ME DIRIGE VERS LE POINT D' ARRÊT C1, MAINTIENDRAI POINT D' ARRÊT (numéro) ;

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

☞ DIRIGEZ-VOUS VERS LE POINT D' ARRÊT C1 VIA (position), MAINTENEZ POINT D' ARRÊT (numéro) ;

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

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

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

☞ TRAVERSEZ PISTE (numéro) VIA C1, RAPPELEZ PISTE DEGAGÉE ;

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

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

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

☞ (indicatif véhicule) PISTE (numéro) DEGAGÉE.

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

*Lorsque le véhicule doit pénétrer une piste :*

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

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

☞ PÉNÉTREZ PISTE (numéro), RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;

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

☒ JE PÉNÈTRE PISTE (numéro), RAPPELLE PISTE DÉGAGÉE (indicatif véhicule).

☒ **ENTERING RUNWAY (number), REPORT RUNWAY VACATED, (vehicle callsign).**

### III.2.2 Procédure de tractage

→ DEMANDE TRACTAGE (type d'aéronef) DE (emplacement) À (emplacement);

→ **REQUEST TOW (aircraft type) FROM (location) TO (location) ;**

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

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

☞ MAINTENEZ POSITION.

☞ **HOLD POSITION.**

### III.2.3 Procédure de repoussage

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

→ **(aircraft callsign) (aircraft location) REQUEST [POWER] PUSHBACK ;**

☞ REPOUSSAGE [AU MOTEUR] APPROUVÉ ;

☞ **[POWER] PUSHBACK APPROVED ;**

☞ REPOUSSAGE À VOTRE CONVENANCE ;

☞ **PUSHBACK AT OWN DISCRETION ;**

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

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

### III.2.4 Aéronefs au départ

#### III.2.4.1 Mise en route

*Pour identifier un aéronef :*

☞ ALLUMEZ VOS PHARES.

☞ **SHOW LANDING LIGHTS.**

*Accusé de réception visuel :*

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

🔊 **ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER) ;**

🔊 ACCUSEZ RÉCEPTION EN FAISANT DES APPELS DE PHARES ;

🔊 **ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS ;**

➔ DEMANDE HEURE EXACTE ;

➔ **REQUEST TIME CHECK ;**

🔊 HEURE (heure) ;

🔊 **TIME (time) ;**

➔ DEMANDE PARAMETRES POUR LE DEPART ;

➔ **REQUEST DEPARTURE INFORMATION ;**

➔ DEMANDE MISE EN ROUTE ;

➔ **REQUEST START UP ;**

➔ DEMANDE MISE EN ROUTE, INFORMATION (lettre identification ATIS) REÇUE ;

➔ **REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS letter) RECEIVED ;**

🔊 MISE EN ROUTE APPROUVÉE [C\_TOT (heure)], paramètres\*, INDIQUEZ NOMBRE DE PERSONNES À BORD (ou P\_O\_B).

🔊 **START UP APPROVED [C\_TOT (time)], parameters\*, SAY (or REQUEST) PERSONS ON BOARD (or P\_O\_B).**

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

➔ P\_O\_B (nombre) ;

➔ **P\_O\_B (number) ;**

🔊 PRÉVOYEZ MISE EN ROUTE À (heure) ;

🔊 **EXPECT START UP AT (time) ;**

🔊 MISE EN ROUTE À VOTRE CONVENANCE ;

🔊 **START UP AT OWN DISCRETION ;**

🔊 PRÉVOYEZ ENVOL À (heure).

🔊 **EXPECT AIRBORNE TIME (time).**

*Mise en route des avions de combat et de complément :*

🔊 MISE EN ROUTE [TECHNIQUE] APPROUVÉE PISTE (numéro) (couleur) (suffix) (QFE et/ou QNH)....

🔊 **[TECHNICAL] START UP APPROVED RUNWAY (number) (color) (suffix) (QFE et/ou QNH)....**

*Lorsque l'organisme de contrôle suivant est en régulation:*

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

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

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

#### III.2.4.2 Circulation au sol

- (nombre et type d'aéronef) DEMANDE ROULAGE (intentions) ;
- (number and type of aircraft ) REQUEST TAXI (intentions) ;

- ☞ ROULEZ POINT D'ARRÊT [numéro] PISTE (numéro) ;
- ☞ TAXI HOLDING POINT [number] RUNWAY (number) ;

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

*Pour un départ CAM VICTOR [SPECIAL]:*

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

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

*Pour un départ d'avions en formation:*

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

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

*Pour les vols d'hélicoptères:*

→ DEMANDE ROULAGE (ou TRANSLATION [LATÉRALE]) ;

→ REQUEST TAXI/AIR-TAXIING (or SIDEWAYS) ;

🌀 ROULEZ (ou TRANSLATEZ [EN LATERAL]).

🌀 TAXI/AIR-TAXI (or SIDEWAYS).

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

🌀 ROULEZ POINT D'ARRÊT PISTE (numéro) (paramètres d'aérodrome) ;

🌀 TAXI HOLDING POINT RUNWAY (number) (aerodrome information) ;

*Lorsque des instructions détaillées de roulage sont nécessaires :*

→ DEMANDE INSTRUCTIONS DE ROULAGE ;

→ REQUEST TAXI INSTRUCTIONS ;

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

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

🌀 PRENEZ (ou TOURNEZ) PREMIÈRE (ou DEUXIÈME) À GAUCHE (ou À DROITE) ;

🌀 TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT) ;

🌀 ROULEZ TOUT DROIT ;

🌀 TAXI STRAIGHT AHEAD ;

🌀 ROULEZ VIA (identification de la voie de circulation) ;

🌀 TAXI VIA (identification of taxiway) ;

🌀 ROULEZ AVEC PRÉCAUTION ;

🌀 TAXI WITH CAUTION ;

🌀 CÉDEZ PASSAGE À (description et position de l'autre aéronef) ;

🌀 GIVE WAY TO THE (description and position of other aircraft) ;

→ JE LAISSE PASSER (aéronef ou véhicule) ;

→ GIVING WAY TO THE (traffic) ;

→ TRAFIC (ou type d'aéronef) EN VUE ;

→ TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT ;



🔊 ROULEZ JUSQU'À L' AIRE D' ATTENTE ;

🔊 TAXI HOLDING BAY ;

🔊 SUIVEZ (description de l' autre aéronef ou du véhicule) ;

🔊 FOLLOW (description of other aircraft or vehicle) ;

🔊 DÉGAGEZ LA PISTE, RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;

🔊 VACATE RUNWAY, REPORT RUNWAY VACATED ;

➔ PISTE DEGAGÉE ;

➔ RUNWAY VACATED ;

🔊 ACCÉLÉREZ ROULAGE (raison) ;

🔊 EXPEDITE TAXI (reason) ;

➔ J' ACCÉLÈRE ;

➔ EXPEDITING ;

🔊 (ATTENTION) RALENTISSEZ (raison) ;

🔊 (CAUTION) TAXI SLOWER (reason) ;

➔ JE RALENTIS.

➔ SLOWING DOWN.

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

🔊 MAINTENEZ POSITION [position] [AVANT...].

🔊 HOLD POSITION [location] [BEFORE...].

➔ JE MAINTIENS POSITION.

➔ HOLDING POSITION.

*Pour traverser une piste :*

➔ DEMANDE TRAVERSÉE PISTE (numéro) ;

➔ REQUEST CROSSING RUNWAY (number) ;

🔊 TRAVERSEZ PISTE (numéro) RAPPELEZ PISTE DEGAGÉE ;

🔊 CROSS RUNWAY (number) REPORT RUNWAY VACATED ;

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

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

### III.2.4.3 Alignement

➔ DEMANDE ALIGNEMENT ;

➔ REQUEST LINE UP ;

🔊 ALIGNEZ-VOUS PISTE (nombre) [AUTORISÉ DÉCOLLAGE] ;  
 🔊 **LINE UP RUNWAY (number), [CLEARED FOR TAKE-OFF] ;**

➔ JE M'ALIGNE PISTE (numéro) [ET AUTORISÉ DÉCOLLAGE] ;  
 ➔ **LINING UP RUNWAY (number) [AND CLEARED FOR TAKE-OFF] ;**

🔊 RAPPELEZ PRÊT POUR LE DÉPART ;  
 🔊 **REPORT READY FOR DEPARTURE ;**

🔊 ÊTES-VOUS PRÊT POUR LE DÉPART ?  
 🔊 **ARE YOU READY FOR DEPARTURE ?**

#### *Départ minuté:*

🔊 ÊTES-VOUS PRÊT POUR UN DEPART DANS MOINS DE X MINUTES?  
 🔊 **ARE YOU READY FOR A DEPARTURE WITHIN X MINUTES ?**

🔊 ALIGNEZ-VOUS PISTE (numéro) [ET ATTENDEZ] (raison de l'attente).  
 🔊 **LINE UP RUNWAY (number) [AND WAIT] (reason for waiting).**

#### *Alignement depuis un point d'arrêt intermédiaire :*

➔ DEMANDE UN DÉPART À PARTIR DU TAXIWAY (numéro), [QUELLE EST LA DISTANCE DISPONIBLE] ?  
 ➔ **REQUEST DEPARTURE FROM TAXIWAY (number), [SAY DISTANCE AVAILABLE].**

🔊 ALIGNEZ VOUS PISTE (numéro), À PARTIR DE (numéro du point d'arrêt) (distance) MÈTRES DISPONIBLES.  
 🔊 **LINE UP RUNWAY (number), FROM (number of holding point) (distance) METERS AVAILABLE.**

#### *Alignement différé:*

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

#### *Alignement conditionnel:*

🔊 (type d'appareil) (position) RAPPELEZ EN VUE ;  
 🔊 **(type of aircraft) (position) REPORT IN SIGHT ;**

➔ (type d'appareil) EN VUE ;  
 ➔ **(type of aircraft) IN SIGHT ;**

🔊 DERRIÈRE (condition) ALIGNEZ-VOUS PISTE (numéro) ET ATTENDEZ DERRIÈRE ;  
 🔊 **BEHIND (condition) LINE UP RUNWAY (number) AND WAIT BEHIND ;**

- DERRIÈRE (condition) JE M'ALIGNE ET J'ATTENDS DERRIÈRE ;  
 → **BEHIND (condition) LINING UP AND WAITING BEHIND ;**

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

*Multi alignement:*

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

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

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

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

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

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

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

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

*Alignement suite à une remontée de piste:*

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

*Alignement des avions en formation:*

*La demande d'alignement comprendra le type de départ.*

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

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

*III.2.4.5 Décollage*

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

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

→ PRÊT AU DÉPART.

→ **READY FOR DEPARTURE.**

*Avions conventionnels :*

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

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

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

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

*Départ immédiat:*

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

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

→ **PRÊT ;**

→ **READY ;**

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

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

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

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

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

*Position du système d'arrêt:*

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

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

→ **DEMANDE BARRIÈRE SUR MANUEL ;**

→ **REQUEST BARRIER ON MANUAL POSITION ;**

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

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

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

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

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

*Lorsque le pilote demande un relevage manuel :*

→ BARRIÈRE BARRIÈRE BARRIÈRE ;  
→ BARRIER BARRIER BARRIER ;

☞ BARRIÈRE LEVÉE ;  
☞ BARRIER UP ;

→ CABLE CABLE CABLE ;  
→ CABLE CABLE CABLE ;

☞ CABLE RELEVÉ ;  
☞ OVERRUN CABLE ;

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

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

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

*Pour demander ou imposer le silence radio pendant un décollage :*

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

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

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

→ JE MAINTIENS POSITION.  
→ HOLDING POSITION.

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

☞ DÉCOLLEZ IMMÉDIATEMENT SINON DÉGAGEZ LA PISTE (motif).  
☞ TAKE-OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY (reason).

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

☞ IMMÉDIATEMENT STOPPEZ IMMÉDIATEMENT (indicatif) (raison) ;

☞ IMMEDIATELY STOP IMMEDIATELY (callsign) (reason) ;

→ JE STOPPE IMMÉDIATEMENT.

→ STOPPING IMMEDIATELY.

*Pour les vols d'hélicoptères :*

☞ AUTORISÉ DÉCOLLAGE [DE (emplacement)] (position actuelle, voie de circulation, aire d'approche finale et de décollage, piste et numéro) ;

☞ CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number) ;

☞ AUTORISÉ DÉCOLLAGE VERTICAL.

☞ CLEARED FOR LIFT-OFF.

*Instructions après le décollage :*

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

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

→ DEMANDE VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE) ;

→ REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN ;

☞ VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE) APPROUVÉ ;

☞ RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED ;

☞ RAPPELEZ APRÈS L'ENVOL ;

☞ REPORT AIRBORNE ;

→ ENVOL À (heure) ;

→ AIRBORNE (time) ;

☞ APRÈS PASSAGE (niveau) (instructions) ;

☞ AFTER PASSING (level) (instructions) ;

☞ CONTINUEZ DANS L'AXE DE PISTE (instructions) ;

☞ CONTINUE ON RUNWAY TRACK (instructions) ;

☞ CONTACTEZ (station) (fréquence) ;

☞ CONTACT (station) (frequency) ;

☞ RAPPELEZ QUITTANT ZONE ET FRÉQUENCE.

☞ REPORT LEAVING AREA AND FREQUENCY.

### III.2.4.6 Décollage sur alerte

→(indicatif) ROULAGE ;

→(callsign) TO TAXI ;

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

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

### III.2.5 Aéronefs à l'arrivée

#### III.2.5.1 Circuit type conventionnel

*Entrée dans le circuit :*

→[nombre et type d'aéronef] (position) (niveau) P\_O\_B (nombre) (intentions) [INFORMATION (lettre Atis) RECUE] ;

→[number and aircraft] (position) (level) P\_O\_B (number) (intentions) [INFORMATION (Atis letter) RECEIVED] ;

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

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

→ (point d'entrée) ;

→ (entering point) ;

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

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

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

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

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

☞ HOLD VISUAL OVER (entering point) ;

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

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

*Dans le circuit d'aérodrome :*

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

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

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

*Mesures de régulation:*

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

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

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

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

*Atterrissage :*

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

🌀 VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;

🌀 **CHECK GEAR DOWN AND LOCKED ;**

→ TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;

→ **GEAR DOWN AND LOCKED ;**

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

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

🌀 CONTINUEZ L'APPROCHE (raison) ;

🌀 **CONTINUE APPROACH (reason) ;**

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

🌀 **CONTINUE APPROACH [EXPECT A GO AROUND] ;**

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

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



*Remise des gaz (SANS URGENCE) :*

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

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

➔ JE REMETS LES GAZ ;

➔ **GOING AROUND ;**

🔊 EN CAS DE REMISE DES GAZ (instructions).

🔊 **IN CASE OF GO AROUND (instructions).**

*Remise de gaz d'urgence :*

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

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

➔ JE REMETS LES GAZ IMMÉDIATEMENT.

➔ **GOING AROUND IMMEDIATELY.**

*Renseignements fournis aux aéronefs :*

🔊 LE TRAIN D'ATERRISSAGE SEMBLE SORTI ;

🔊 **THE LANDING GEAR APPEARS DOWN ;**

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

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

🔊 LES ROUES SEMBLANT RENTRÉES ;

🔊 **WHEELS APPEAR UP ;**

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

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

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

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

*Après l'atterrissage :*

➔ VITESSE CONTROLÉE ;

➔ **SPEED UNDER CONTROL ;**

🔊 RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;

🔊 **REPORT RUNWAY VACATED ;**

➔ PISTE DÉGAGÉE ;

➔ **RUNWAY VACATED ;**

→DEMANDE REMONTÉE DE PISTE ;

→REQUEST BACKTRACK ;

🌀 REMONTÉE DE PISTE APPROUVÉE ;

🌀 BACKTRACK APPROVED ;

🌀 REMONTEZ PISTE (numéro) RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;

🌀 BACKTRACK RUNWAY (number) REPORT RUNWAY VACATED ;

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

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

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

🌀 [WHEN RUNWAY VACATED] CONTACT GROUND (frequency) ;

🌀 DÉGAGEZ LA PISTE RAPIDEMENT RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;

🌀 EXPEDITE VACATING REPORT RUNWAY VACATED ;

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

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

→PISTE DÉGAGÉE.

→RUNWAY VACATED.

*Pour les hélicoptères:*

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

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

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

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

→DEMANDE À FAIRE UN STATIONNAIRE.

→REQUEST TO PERFORM STATIONARY FLIGHT.

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

*Entrée dans le circuit :*

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

→ (number and aircraft type) POSITION, (intentions) ;

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

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

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

→ (entering point) TO JOIN INITIAL FOR RUNWAY (number) ;

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

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

🌀 INDIQUEZ ORDRE ET TYPE D'ATTERRISSAGE ;

🌀 SAY SEQUENCE AND TYPE OF LANDING ;

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

→ CLOSED FORMATION LANDING (or INDIVIDUAL LANDING ORDER (numbers)).

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

*Au point initial :*

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

→ [CROSSING] INITIAL POINT, QFE (number) ;

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

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

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

→ TURNING FINAL, GEAR DOWN AND LOCKED (beeper).

*Il pourra être demandé au pilote de rappeler au break :*

🌀 RAPPELEZ AU BREAK.

🌀 REPORT ON THE BREAK.

*Mesures de régulation au break :*

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

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

*Mesures de régulation en vent arrière :*

☞ [TRAFIC (détails)] ALLONGEZ VENT ARRIÈRE.

☞ [TRAFFIC (details)] EXTEND DOWNWIND.

*Atterrissage :*

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

☞ VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;

☞ CHECK GEAR DOWN AND LOCKED ;

→ (indicatif), TRAIN SORTI VERROUILLÉ (signal sonore).

→ (callsign), GEAR DOWN AND LOCKED, (beeper).

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

☞ SIGNAL SONORE ;

☞ BEEPER ;

☞ AUTORISÉ ATTERRISSAGE [ou TOUCHER ou OPTION] [ou PASSAGE BAS APPROUVÉ] PISTE (nombre) VENT (direction et force ou DANGER VENT X) ;

☞ CLEARED TO LAND [or TOUCH AND GO or OPTION] [or LOW PASS APPROVED] RUNWAY (number) WIND (direction and strength or CROSS/HAZARD WIND X) ;

☞ CONTINUEZ L'APPROCHE (raison) ;

☞ CONTINUE APPROACH (reason) ;

☞ CONTINUEZ L'APPROCHE [PREVOYEZ UNE REMISE DES GAZ].

☞ CONTINUE APPROACH [EXPECT A GO AROUND].

*Remise des gaz (SANS URGENCE) :*

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

☞ GO AROUND (instructions) REPORT (significant point) (reason) ;

→ JE REMETS LES GAZ ;

→ GOING AROUND ;

⊕ EN CAS DE REMISE DES GAZ (instructions).

⊕ IN CASE OF GO AROUND (instructions).

*Remise de gaz d'urgence :*

⊕ IMMÉDIATEMENT REMETTEZ LES GAZ IMMÉDIATEMENT [instructions]  
(raison) ;

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

→ JE REMETS LES GAZ IMMÉDIATEMENT.

→ GOING AROUND IMMEDIATELY.

*Après l'atterrissage :*

→ [BANDE LENTE] VITESSE CONTROLÉE ;

→ [LOW SPEED LANE] SPEED UNDER CONTROL ;

⊕ REMONTEZ PISTE (numéro) RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;

⊕ BACKTRACK RUNWAY (number) REPORT RUNWAY VACATED ;

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

⊕ [WHEN RUNWAY VACATED] CONTACT GROUND (frequency) ;

⊕ DÉGAGEZ LA PISTE RAPIDEMENT RAPPELEZ PISTE DÉGAGÉE ;

⊕ EXPEDITE VACATING REPORT RUNWAY VACATED ;

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

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

→ PISTE DÉGAGÉE.

→ RUNWAY VACATED.

*Utilisation du parachute frein :*

⊕ PARACHUTE OUVERT ;

⊕ CHUTE OPEN ;

⊕ PARACHUTE NON SORTI, RAPPELEZ VITESSE CONTROLÉE ;

⊕ NO CHUTE, REPORT SPEED UNDER CONTROL ;

⊕ PARACHUTE NON VERIFIÉ, RAPPELEZ VITESSE CONTROLÉE ;

⊕ CHUTE NOT CHECKED, REPORT SPEED UNDER CONTROL ;

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

🔊 PARACHUTE LARGUÉ.  
🔊 CHUTE DROPPED.

### III.2.6 Aéronefs en transit

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

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

🔊 TRANSPONDEUR XXXX, INDIQUEZ AÉRODROME DE DÉPART ET DE DESTINATION, TYPE D'APPAREIL ET NOMBRE DE PERSONNES À BORD (ou P\_O\_B) ;

🔊 SQUAWK XXXX, SAY AIRFIELDS OF DEPARTURE AND DESTINATION, TYPE OF AIRCRAFT AND PERSONS ON BOARD (or P\_O\_B) ;

➔UN (type d'aéronef) DÉCOLLÉ DE (aérodrome de départ) À DESTINATION DE (aérodrome de destination), P\_O\_B (nombre) ;

➔A (type of aircraft) FROM (airfield of departure) TO (airfield of destination), P\_O\_B (number) ;

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

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

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

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

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

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

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

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

## III.2.7 Activités particulières

### III.2.7.1 Drones

Il conviendra d'utiliser dans la mesure du possible la phraséologie applicable aux aéronefs pilotés. Des travaux ont été lancés afin de déterminer si une phraséologie spécifique doit être utilisée, notamment en termes de panne de liaison avec le drone ou d'opérations en automatique.

### III.2.7.2 CAM Tactique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

→ TRANSPONDEUR XXXX, RAPELLERAI FIN DE TRAVAIL ;

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

🗨 VOUS ÊTES MAINTENANT EN CAM TYPE (type).

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

### III.3 CONTROLE D'APPROCHE

#### III.3.1 Aéronef au départ

☞ DÉPART (nom du SID), PISTE (nombre) NIVEAU (DE VOL) (nombre) ;  
 ☞ (SID identification) DEPARTURE, RUNWAY (number) (FLIGHT) LEVEL (number) ;

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

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

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

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

#### III.3.2 Aéronef à l'arrivée

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

☞ IN CASE OF GOING AROUND (appropriate instructions) ;

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

☞ ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE ?

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

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

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

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

#### *Approche GNSS :*

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

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

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

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

#### *Approche directe :*

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

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



- ☞ **AUTORISÉ APPROCHE DIRECTE** [(type d'approche)] [PISTE (numéro)];
- ☞ **CLEARED STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)] ;**
- ☞ **RAPPELEZ EN VUE DU SOL.**
- ☞ **REPORT GROUND IN SIGHT.**

*Autorisation d'attente :*

- ☞ **ATTENDEZ À VUE [VERTICALE] (position) (ou ENTRE (deux repères terrestres bien visibles)) ;**
- ☞ **HOLD VISUAL [OVER] (position), (or BETWEEN (two prominent landmarks)) ;**
- ➔ **DEMANDE INSTRUCTIONS D'ATTENTE ;**
- ➔ **REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS ;**

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

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

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

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

*Heure d'approche prévue :*

- ☞ **PAS DE DÉLAI PRÉVU ;**
- ☞ **NO DELAY EXPECTED ;**
- ☞ **HEURE D'APPROCHE PRÉVUE (heure) ;**
- ☞ **EXPECTED APPROACH TIME (time) ;**

🔊 NOUVELLE HEURE D'APPROCHE PRÉVUE (heure) ;

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

🔊 DÉLAI NON DÉTERMINÉ (raisons).

🔊 **DELAY NOT DETERMINED (reasons).**

## TITRE IV

# **EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES AVEC MOYEN DE SURVEILLANCE ATS**

## IV.1 EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES GÉNÉRALES AVEC MOYENS DE SURVEILLANCE ATS

### IV.1.1 Généralités

*Etat de fonctionnement du radar :*

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

*Identification de l'aéronef :*

- ☞ IDENTIFIÉ RADAR (position) ;
- ☞ **RADAR IDENTIFIED (position) ;**
  
- ☞ POUR IDENTIFICATION TOURNEZ À GAUCHE (ou À DROITE) CAP (nombre) ;
- ☞ **FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (number) ;**
  
- ☞ POUR IDENTIFICATION TRANSPONDEUR XXXX (ou IDENT) ;
- ☞ **FOR IDENTIFICATION SQUAWK XXXX (or IDENT) ;**
  
- ☞ NON IDENTIFIÉ (raison).
- ☞ **NOT IDENTIFIED (reason).**

*Renseignements sur la position :*

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

*Changement de régime de vol :*

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

*Avertissement altitude basse :*

- ☞ (indicatif d'appel d'aéronef) AVERTISSEMENT ALTITUDE BASSE, VÉRIFIEZ VOTRE ALTITUDE IMMÉDIATEMENT, QNH (nombre). [ALTITUDE MINIMALE DE VOL (altitude)].
- ☞ **(aircraft call sign) LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number). [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)].**

*Alerte proximité du relief :*

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

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

**IV.1.2 Guidage radar**

*Pour demander ou proposer un guidage radar :*

➔ DEMANDE GUIDAGE RADAR ;

➔ REQUEST (RADAR) VECTOR ;

🔊 VOULEZ-VOUS UN GUIDAGE RADAR ?

🔊 DO YOU REQUEST (RADAR) VECTOR ?

*Instructions de guidage :*

🔊 TOURNEZ À GAUCHE (ou À DROITE) CAP (nombre) [raison] [RAPPELEZ STABLE] ;

🔊 TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (number) [reason] [REPORT STEADY] ;

🔊 CONTINUEZ CAP (nombre) ;

🔊 CONTINUE HEADING (number) ;

🔊 CONTINUEZ CAP ACTUEL ;

🔊 CONTINUE PRESENT HEADING ;

🔊 STOPPEZ VIRAGE CAP (nombre) ;

🔊 STOP TURN HEADING (number) ;

🔊 POURSUIVEZ VIRAGE CAP (nombre) (raison) ;

🔊 TURN FURTHER HEADING (number) (reason) ;

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

🔊 MAKE A THREE SIXTY TURN BY THE LEFT (or RIGHT) (reason) ;

🔊 AUGMENTEZ (ou REDUISEZ) TAUX DE DESCENTE (ou MONTÉE).

🔊 INCREASE (or DECREASE) RATE OF DESCENT (CLIMB).

*Altération de cap :*

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

🔊 TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (number) DUE TRAFFIC ;

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

🔊 TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES DUE TRAFFIC.

*Dérive :*

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

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

*Cessation du guidage :*

🔊 FIN DU GUIDAGE RADAR ;

🔊 **RADAR VECTOR TERMINATED ;**

🔊 REPRENEZ VOTRE NAVIGATION (instructions) ;

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

🔊 REPRENEZ VOTRE NAVIGATION DIRECTE (point significatif).

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

*Cessation du service radar :*

🔊 FIN DU SERVICE RADAR (instructions).

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

*Modifications de vitesse :*

🔊 INDIQUEZ VITESSE ;

🔊 **SAY SPEED ;**

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

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

🔊 MAINTENEZ VITESSE ACTUELLE ;

🔊 **MAINTAIN PRESENT SPEED ;**

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

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

🔊 REPRENEZ VITESSE NORMALE ;

🔊 **RESUME NORMAL SPEED ;**

🔊 RÉDUISEZ VITESSE MINIMALE D'APPROCHE ;

🔊 **REDUCE MINIMUM APPROACH SPEED ;**

🔊 RÉDUISEZ À LA VITESSE MINIMALE EN CONFIGURATION LISSE ;  
🔊 **REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED ;**

🔊 VITESSE LIBRE.  
🔊 **NO SPEED RESTRICTION.**

#### IV.1.3 Annonce trafic

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

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

*Position dans le plan horizontal :*

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

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

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

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

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

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

*Route suivie :*

*La direction cardinale :*

🔊 ROUTE (point cardinal).  
🔊 **(sector) BOUND.**

*La route:*

🔊 ROUTE (nombre) ;  
🔊 **TRACK (number) ;**

*La direction par rapport au vol contrôlé :*

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

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

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

*Position dans le plan vertical :*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

☞ EN DÉPASSEMENT ;  
☞ **OVERTAKING ;**

☞ CONVERGENT ;  
☞ **CLOSING ;**



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

🔊 STABLE ;  
🔊 STEADY (ou LEVELLED) ;

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

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

🔊 (type d'aéronef) ;  
🔊 (aircraft type) ;

➔ TRAFIC EN VUE ;  
➔ TRAFFIC IN SIGHT ;

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

➔ JE REGARDE.  
➔ LOOKING OUT.

*Dans le cas de plusieurs annonces trafic, on utilisera :*

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

🔊 NOUVEAU TRAFIC (ou TRAFIC ADDITIONNEL).  
🔊 NEW (or ADDITIONAL) TRAFFIC... .

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

*Pour annoncer la fin d'un croisement :*

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

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

#### IV.1.4 Espacement radar

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

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

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

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

*Manœuvre d'évitement :*

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

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

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

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

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

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

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

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

🌀 TRAFIC CROISÉ [instructions appropriées].

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

#### IV.1.5 Expressions conventionnelles avec le radar secondaire

🌀 INDIQUEZ POSSIBILITÉS TRANSPONDEUR ;

🌀 **ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY ;**

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

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

➔ PAS DE TRANSPONDEUR ;

➔ **NEGATIVE TRANSPONDER ;**

🌀 POUR LE DÉPART TRANSPONDEUR (code) ;

🌀 **FOR DEPARTURE SQUAWK (code) ;**

→TRANSPONDEUR (code) ;

→**SQUAWK (code) ;**

🔊 TRANSPONDEUR EMERGENCY ;

🔊 **SQUAWK EMERGENCY ;**

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

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

## IV.2 EN ROUTE

### IV.2.1 Transit

→ME DIRIGEANT VERS (point significatif) ;

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

→POUR ME DIRIGER VERS (point significatif) ;

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

🔊 (point significatif) APPROUVÉ ;

🔊 **(significant point) APPROVED ;**

→DEMANDE À ME DIRIGER VERS (point significatif) ;

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

🔊 AUTORISÉ À VOUS DIRIGER VERS (point significatif) ;

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

🔊 DIRECT (point significatif) APPROUVÉ ;

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

→PASSANT (point significatif) ;

→**CROSSING (significant point) ;**

🔊 QUEL EST VOTRE PROCHAIN POINT DE COMPTE RENDU ?

🔊 **SAY NEXT REPORTING POINT ;**

🔊 QUELLE EST VOTRE POSITION ?

🔊 **SAY POSITION ;**

🔊 QUEL EST VOTRE TERRAIN DE DÉPART ?

🔊 **SAY DEPARTURE AIRFIELD ?**

🔊 QUEL EST VOTRE TERRAIN DE DESTINATION ?

🔊 **SAY DESTINATION AIRFIELD.**

#### IV.2.2 Zones à éviter

☞ RESTEZ HORS DE LA ZONE ;

☞ REMAIN OUT OF AREA ;

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

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

☞ POUR ÉVITER :

☞ TO AVOID :

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

☞ ENTRAINEMENT DE CHASSEURS EN COURS ;

☞ FIGHTER TRAINING IN PROGRESS ;

→ QUITTONS LA ZONE ;

→ LEAVING AREA ;

→ ENTRONS DANS LA ZONE.

→ ENTERING AREA.

#### IV.2.3 Vol supersonique

☞ INDIQUEZ VITESSE MAXIMALE ;

☞ SAY MAXIMUM SPEED ;

→ VITESSE MAXIMALE (nombre) MACH ;

→ MAXIMUM SPEED (number) MACH ;

☞ PASSEZ SUPERSONIQUE/RAPPELEZ SUPERSONIQUE/INDIQUEZ MACH MAXIMUM ;

☞ SUPERSONIC APPROVED/ REPORT SUPERSONIC/SAY MAXIMUM MACH

🔊 MAINTENEZ CAP (nombre) ET NIVEAU (nombre), ACCÉLÉREZ MACH (nombre)  
🔊 **MAINTAIN HEADING (number) AND (FLIGHT) LEVEL, ACCELERATE (number) MACH ;**

🔊 RAPPELEZ SUBSONIQUE.  
🔊 **REPORT SUBSONIC.**

#### IV.2.4 Interception

🔊 ACCEPTEZ-VOUS D'ÊTRE INTERCEPTÉ ?  
🔊 **DO YOU ACCEPT TO BE INTERCEPTED ?**  
🔊 **DO YOU ACCEPT QRA (QUICK REACTION ALERT) INTERCEPT ?**  
🔊 **DO YOU ACCEPT TRAINING INTERCEPTION ?**

🔊 RESTEZ PASSIF.  
🔊 **REMAIN PASSIVE TARGET.**

*Pour annoncer le déroulement de l'interception :*

🔊 CHASSEUR (nombre) HEURES, (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL) (nombre) ;  
🔊 **FIGHTER (number) O'CLOCK, (number) MILES, HEADING (number), (FLIGHT) LEVEL (number) ;**

🔊 CHASSEUR RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL) (nombre) ;  
🔊 **FIGHTER BEARING (number), (number) MILES, HEADING (number), (FLIGHT) LEVEL (number) ;**

🔊 CHASSEUR RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), (nombre) PIEDS PLUS HAUT (BAS).  
🔊 **FIGHTER BEARING (number), (number) MILES, HEADING (number), (number) FEET ABOVE (BELOW).**

*Pour annoncer la fin de l'interception :*

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

#### IV.2.5 Mission Haut Bas Haut

##### IV.2.5.1 Descente en basse altitude

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

🔊 QNH (nombre), PLANCHER DE CONTRÔLE (nombre) PIEDS, (nom du terrain) (condition opérationnelle) ;

🔊 **QNH (number), MINIMUM CONTROL ALTITUDE (number) FEET, (name of airfield) (operational condition) ;**

🔊 DESCENDEZ AU PLANCHER DE CONTRÔLE (nombre) PIEDS, RAPPELEZ ATTEIGNANT.

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

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

🔊 INDIQUEZ CONDITIONS DE VOL ?

🔊 **SAY FLIGHT CONDITIONS ?**

🔊 CONFIRMEZ CONDITIONS DE VOL ;

🔊 **CONFIRM FLIGHT CONDITIONS ;**

🔊 ANNONCEZ VMC.

🔊 **SAY VMC.**

*Conditions VMC au ou avant plancher de contrôle :*

🔊 TRANSPONDEUR XXXX ;

🔊 **SQUAWK XXXX ;**

🔊 AUTORISÉ À PASSER EN CAM TYPE VICTOR.

🔊 **CLEAR TO CONTINUE UNDER OAT TYPE VICTOR FLIGHT.**

*Conditions IMC au plancher de contrôle :*

🔊 MAINTENEZ (nombre) PIEDS, INDIQUEZ INTENTIONS.

🔊 **MAINTAIN (number) FEET, SAY INTENTIONS.**

*IV.2.5.2 Poursuite en CAM V non prévue*

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

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

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

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

#### IV.2.5.3 Remontée de basse altitude

*Cas normal :*

→(station) INFORMATION (indicatif) ;

→(station) INFORMATION (callsign) ;

📞(station) INFORMATION, J'ÉCOUTE ;

📞(station) INFORMATION, PASS YOUR MESSAGE ;

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

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

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

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

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

*Si l'aéronef est au plancher de contrôle :*

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

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

*Remontée d'urgence :*

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

→(station) INFORMATION, (callsign), ON GUARD ;

📞(station) INFORMATION, J'ÉCOUTE ;

📞(station) INFORMATION, PASS YOUR MESSAGE ;

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

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

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

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

*Niveau refuge > plancher de contrôle :*

☞ IDENTIFIÉ RADAR, TRANSPONDEUR XX77 ;

☞ **RADAR IDENTIFIED, SQUAWK XX77 ;**

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

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

*Niveau refuge < plancher de contrôle :*

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

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

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

### IV.3 CONTROLE D'APPROCHE

*Les expressions suivantes complètent celle du paragraphe XII.2.3.*

#### IV.3.1 Aéronefs au départ

*Identification et instructions de départ :*

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

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

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

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

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

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

*Départ patrouille (après identification de chaque appareil) :*

☞ RAPPELEZ RASSEMBLÉS ;

☞ **REPORT HOLDING HANDS ;**

☞ ÊTES-VOUS RASSEMBLÉS ;

☞ **ARE YOU HOLDING HANDS ;**



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

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

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

*Recueil basse altitude pour remontée (ou retour terrain) :*

➔ (nombre et type d'aéronefs) (position) (transpondeur) DEMANDE PRISE EN COMPTE RADAR (intentions).  
➔ **(number and type of aircraft) (position) (squawk) REQUEST RADAR PICK-UP (intentions).**

*Après identification :*

🔊 IDENTIFIÉ RADAR MONTEZ (niveau) TOURNEZ À GAUCHE (ou À DROITE) (nombre) DEGRÉS TRANSPONDEUR XXXX.  
🔊 **RADAR IDENTIFIED CLIMB (level) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES SQUAWK XXXX.**

#### IV.3.2 Aéronefs à l'arrivée

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

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

##### IV.3.2.1 Arrivée aéronef conventionnel

*Prise en compte :*

🔊 IDENTIFIÉ RADAR, (nombre) DEGRÉS (nombre) NAUTIQUES DE (nom de l'aérodrome ou point significatif), (instructions ou informations) PISTE (nombre) [EN SERVICE] (paramètres du terrain).  
🔊 **RADAR IDENTIFIED, (number) DEGREES (number) MILES (name of airfield or significant point), (instructions or informations) RUNWAY (number) [IN USE] (airfield parameters).**

*Guidage en vue de l'approche :*

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

🌀 GUIDAGE POUR APPROCHE À VUE PISTE (numéro). RAPPELEZ TERRAIN (ou PISTE) EN VUE ;

🌀 **VECTERING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number) REPORT FIELD (or RUNWAY) IN SIGHT ;**

🌀 GUIDAGE POUR APPROCHE RADAR DE SURVEILLANCE PISTE (numéro) ;

🌀 **VECTERING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number) ;**

🌀 GUIDAGE POUR GCA PISTE (numéro) ;

🌀 **VECTERING FOR GCA RUNWAY (number) ;**

🌀 APPROCHE (type) IMPOSSIBLE CAUSE (raison) (autres instructions).

🌀 **(type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions).**

*Descente :*

🌀 NUMÉRO (numéro dans la séquence approche) DESCENDEZ VERS (nombre) PIEDS QFE (ou QNH) (nombre) ;

🌀 **NUMBER (number in approach sequence) DESCEND (number) FEET, QFE (or QNH) (number) ;**

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

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

🌀 CORRECT (ou NEGATIF QFE (ou QNH) (nombre)).

🌀 **CORRECT (or NEGATIVE QFE (or QNH) (number)).**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

➔ ETABLI LOCALIZER [ILS] (ou SUR ALIGNEMENT D'APPROCHE GBAS/SBAS ;  
➔ **ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER (or ON GBAS/SBAS APPROACH COURSE) ;**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Manœuvre à vue :*

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

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

*Approche à vue :*

➔ DEMANDE APPROCHE À VUE PISTE (numéro) ;

➔ **REQUEST VISUAL APPROACH RUNWAY (number) ;**

🌀 ACCEPTEZ VOUS APPROCHE À VUE PISTE (numéro) ;

🌀 **DO YOU ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number) ;**

🔊 RAPPELEZ PISTE EN VUE ;  
🔊 REPORT RUNWAY IN SIGHT ;

🔊 AUTORISÉ APPROCHE À VUE PISTE (numéro).  
🔊 CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number).

*Séparation à vue :*

➔ DEMANDE SÉPARATION À VUE ;  
➔ REQUEST VISUAL SEPARATION ;

🔊 ASSUREZ VOTRE SÉPARATION À VUE.  
🔊 MAINTAIN OWN VISUAL SEPARATION.

*Approche à vue avec séparation à vue :*

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

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

➔ AFFIRME ;  
➔ AFFIRM ;

🔊 AUTORISÉ APPROCHE À VUE PISTE (numéro), ASSUREZ VOTRE SÉPARATION AVEC (type d'aéronef et catégorie de turbulence de sillage appropriée) SITUÉ DEVANT.

🔊 CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate).

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

🔊 DESCENDEZ (niveau) (nombre), ESPACE AÉRIEN NON CONTROLÉ EN DESSOUS, RAPPELEZ LIBÉRANT (niveau) (nombre) ;

🔊 DESCEND (level) (number), YOU ARE GOING TO LEAVE CONTROLLED AIRSPACE BELOW, REPORT LEAVING (level) (number) ;

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

➔ LIBÉRE (niveau) (nombre) EN DESCENTE ;  
➔ LEAVE (level) (number) DESCENDING ;

🔊 SERVICE DU CONTRÔLE TERMINÉ CONTACTEZ (aéroport de destination) INFORMATION (fréquence) ;

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

- CONTACTE (aérodrome de destination) INFORMATION (fréquence), (indicatif).  
 → **CONTACT (airfield of destination) INFORMATION (frequency), (callsign).**

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

- ☞ SERVICE DU CONTRÔLE TERMINÉ, RAPPELEZ QUITTANT LA FRÉQUENCE ;  
 ☞ **CONTROL SERVICE TERMINATED, REPORT LEAVING FREQUENCY ;**

- QUITTE LA FRÉQUENCE ;  
 → **LEAVE FREQUENCY ;**

- ☞ N'OUBLIEZ PAS DE CLOTURER VOTRE PLAN DE VOL [coordonnées pour la clôture du plan de vol].  
 ☞ **REMEMBER TO CLOSE YOUR FLIGHT PLAN [elements to close flight plan].**

#### IV.3.2.2 Arrivée aéronef de combat et de complément

*Prise en compte :*

- ☞ IDENTIFIÉ RADAR, (nombre) DEGRÉS (nombre) NAUTIQUES (terrain), (instructions ou informations) PISTE (nombre), (condition opérationnelle) ;  
 ☞ **RADAR IDENTIFIED, (number) DEGREES (number) MILES (airfield), (instructions or informations) RUNWAY (number), (operational condition) ;**

- PISTE (nombre), (condition opérationnelle), DEMANDE [PERCÉE (ILS ou GCA ou POINT INITIAL) (ATTERRISSAGE ou PASSAGE BAS ou TOUCH AND GO), AUTONOMIE (valeur) [UNITÉ] ;  
 → **RUNWAY (number), (operational condition), REQUEST [LET DOWN (or DESCENT) (ILS or GCA or TO INITIAL POINT) (FULL STOP or LOW PASS or TOUCH AND GO), ENDURANCE (number) [UNIT] ;**

- ☞ CORRECT, QFE/QNH (nombre).  
 ☞ **CORRECT, QFE/QNH (number).**

*Lorsque l'aéronef a atteint le pétrole minimum:*

- MINIMUM FUEL ;  
 → **MINIMUM FUEL ;**

*Lorsque l'aéronef a atteint la sécurité carburant:*

- À COURT CARBURANT ;  
 → **SHORT OF FUEL ;**

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

*Pour une patrouille :*

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

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

*Descente jusqu'à la hauteur minimale de sécurité radar :*

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

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

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

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

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

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

🌀 CORRECT (ou NEGATIF QFE (nombre)).

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

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

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

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

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

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

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

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

☞ CORECT (ou NEGATIF QFE (nombre)).

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

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

☞ RELISEZ HAUTEUR MINIMALE DE SECURITÉ RADAR ET QFE.

☞ **READ BACK MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT AND QFE.**

*Poursuite pour une approche GCA :*

☞ POURSUIVEZ (ou REPRENEZ) LA DESCENTE VERS (nombre) QFE, RAPPELEZ STABLE, [TRAIN SORTI VERROUILLÉ].

☞ **CONTINUE (or RESUME) DESCENT (number) QFE, REPORT LEVELLED, [GEAR DOWN AND LOCKED].**

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

Idem conventionnels.

*Poursuite vers un point pour une arrivée à vue :*

☞ POURSUIVEZ (ou REPRENEZ) LA DESCENTE VERS (nombre) QFE ;

☞ **CONTINUE (or RESUME) DESCENT (number) QFE ;**

☞ POINT INITIAL (ou TERRAIN) (code horaire/distance) RAPPELEZ EN VUE ;

☞ **INITIAL POINT (or AIRFIELD) (radial/distance) REPORT VISUAL ;**

→ POINT INITIAL (ou TERRAIN) EN VUE ;

→ **INITIAL POINT (or AIRFIELD) VISUAL ;**

☞ FIN DU SERVICE RADAR, CONTACTEZ (station) TOUR (fréquence).

☞ **RADAR SERVICE TERMINATED, CONTACT (station) TOWER (frequency).**

*Descente autonome :*

☞ RAPPELEZ DÉBUT DE DESCENTE VERS (nombre) PIEDS QFE (nombre) ;

☞ **REPORT BEGIN DESCENT (number) FEET QFE (number) ;**

→ DÉBUTE LA DESCENTE VERS (nombre) PIEDS QFE (nombre) ;

→ **BEGIN DESCENT (number) FEET QFE (number) ;**

☞ ROGER, RAPPELEZ PASSANT 10000 PIEDS, QFE (nombre) HAUTEUR MINIMALE DE SÉCURITÉ RADAR (nombre) PIEDS ;

**☞ ROGER, REPORT PASSING 10000 FEET, QFE (number) MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT (number) FEET ;**

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

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

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

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

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

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

Procédure d'approche TACAN:

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

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

☞ PROCÉDEZ VERS LE IAF, RAPPELEZ STABLE EN CAP ;

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

☞ RAPPELEZ APPROCHANT LE IAF POUR DÉBUTER LA PROCÉDURE ;

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

→ APPROCHANT LE IAF POUR DÉBUTER LA PROCÉDURE ;

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

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

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

*Descente avec séparation de la patrouille :*

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

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



*Séparation par virages :*

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

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

→ PRÊT POUR LA SÉPARATION ;

→ READY FOR SEPARATION (or SPACING) ;

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

☞ (callsign LEADER or X) TURN RIGHT/LEFT HEADING (number) REPORT  
STEADY ;

→ TOURNE À DROITE (ou À GAUCHE) CAP (nombre) ;

→ TURN RIGHT/LEFT HEADING (number) ;

☞ (indicatif "2" ou X) TRANSPONDEUR [(code)] ;

☞ (callsign "2" or X) SQUAWK [(code)] ;

☞ (indicatif "2" ou X) TRANSPONDEUR [(code)] ;

☞ (callsign "2" or X) SQUAWKING [(code)] ;

☞ (indicatif "2" ou X) IDENTIFIÉ RADAR (position) TOURNEZ À DROITE (ou À  
GAUCHE) CAP (nombre) RAPPELEZ STABLE.

☞ (callsign "2" or X) RADAR IDENTIFIED (position) TURN RIGHT (or À LEFT)  
HEADING (number) REPORT STEADY.

*Séparation par ajustement des vitesses :*

☞ ACCEPTEZ-VOUS UNE SÉPARATION EN VITESSE ?

☞ DO YOU ACCEPT SPEED SEPARATION (or SPACING) ?

→ AFFIRME ;

→ AFFIRM ;

☞ AUGMENTEZ VITESSE (nombre) NOEUDS POUR SÉQUENCEMENT ;

☞ INCREASE SPEED (number) KNOTS FOR SEQUENCING ;

→ AUGMENTONS VITESSE (nombre) NŒUDS ;

→ INCREASING SPEED (number) KNOTS ;

☞ (indicatif "2") MAINTENEZ (nombre) NOEUDS, TRANSPONDEUR [(CODE)] ;

☞ (callsign "2") MAINTAIN (number) KNOTS, SQUAWK [(CODE)] ;

→ (indicatif "2") MAINTENONS (nombre) NOEUDS, TRANSPONDEUR [(CODE)];

→ (callsign "2") MAINTAINING (number) KNOTS, SQUAWKING [(CODE)] ;

- ☞ (indicatif "2") IDENTIFIÉ RADAR (position).
- ☞ (callsign "2") RADAR IDENTIFIED (position).

*Procédure MARSAS :*

Il est indispensable d'indiquer le nombre d'avions constituant la patrouille.

- SHINING** ; pour annoncer que l'on a un accrochage radar de son leader
- BUDDY SPIKE/SPOT** ; avoir confirmation radar de l'accrochage effectif de son équipier
- TIED ON** ; être bien accroché radar sur son leader
- BROKE LOCK** ; perte de contact radar
- IN VISUAL TRAIL** ; maintien à vue de la séparation
- HOLDING HANDS** ; les avions en question sont rassemblés

*Départ MARSAS :*

- ➔ (callsign), **FLIGHT OF (number of aircraft), REQUEST MARSAS DEPARTURE RUNWAY (number) (type of departure) ;**
- ☞ (callsign) **MARSAS DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, INITIAL (heading or direction), SQUAWK [(CODE)] ;**
- ➔ (callsign) **MARSAS DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, INITIAL (heading or direction), SQUAWKING [(CODE)] ;**
- ➔ (indicatif « 2 ») **SHINING (ou BROKE LOCK NO CONTACT) ;**
- ➔ (indicatif « leader ») **BUDDY SPIKED ;**

Après vérification RADAR/IFF/AA-TACAN :

- ➔ (indicatif « 2 ») **TIED ON ;**
- ➔ (callsign "1") **MARSAS, STEADY (level) STANDARD (heading or direction), READY TO CLIMB ;**
- ☞ **RADAR IDENTIFIED, CLIMB (level).**

Arrivée MARSAS :

- ➔ (callsign), **FLIGHT OF (number of aircraft), REQUEST MARSAS APPROACH (type of formation) TRAIL (number) MILES ;**
- ☞ (callsign) **MARSAS APPROACH RUNWAY (number) APPROVED ;**
- ➔ (callsign) **PROCEEDING MARSAS APPROACH, TRAIL (number) MILES FOR (intentions).**

*Pour annoncer en trail :*

- ➔ (indicatif « 2 ») **TIED ON ;**

*Arrivée MARSA d'opportunité (patrouilles distinctes), sur demande du pilote ou du contrôle :*

☞(callsign formation A"1"), **DO YOU ACCEPT TO PROCEED MARSA APPROACH WITH (callsign formation B) BEARING (number) DEGREES / (number) MILE?**

➔(callsign formation A) (callsign formation B) **REQUEST TO PROCEED MARSA WITH YOU ;**

➔(callsign formation A"1"), **FLIGHT OF (number of aircraft), REQUEST MARSA APPROACH WITH (callsign formation B), (number of aircraft), (type of formation), TRAIL (number) MILES ;**

☞(callsign formation A), **MARSA APPROACH WITH (callsign formation B) APPROVED.**

*L'indicatif de la formation A"1" devant l'indicatif du dispositif complet.*

#### IV.3.2.3 Percée point Oscar.

Les particularités propres au Porte-avions sont soulignées. Il est à noter que sauf exception, la phraséologie anglaise n'est jamais employée à bord du porte-avions.

##### IV.3.2.3.1 Poste recueil

*Ralliement du point « OSCAR » :*

☞(indicatif) **TERRAIN (couleur) – PONT XXX, QFE (nombre) PISTE EN SERVICE (nombre)- ROUTE AVIATION ;**

☞(callsign) **FIELD STATE (colour) - CASE RECOVERY XXX, QFE (number) RUNWAY IN USE (number)-BASE RECOVERY COURSE ;**

☞IDENTIFIÉ **RADAR RADIALE (nombre) DISTANCE (nombre) MILES, CONFIRMEZ NIVEAU ;**

☞**RADAR IDENTIFIED RADIAL (number), DISTANCE (number) MILES, CONFIRM LEVEL ;**

☞PROCÉDEZ **POINT « OSCAR », (nombre) NAUTIQUES, (nombre) PIEDS, RAPPELEZ POINT « OSCAR » ;**

☞**PROCEED « OSCAR » POINT, (number) MILES, (number) FEET, REPORT « OSCAR » POINT ;**

➔« POINT OSCAR ».

➔« OSCAR POINT ».

*Une fois le point "OSCAR" rejoint par la patrouille, le contrôleur distingue chaque aéronef par son numéro de coque.*

☞(indicatif) **RAPPELEZ À 30 SECONDES DU DÉBUT DE DESCENTE, TRANSPONDEUR XXXX.**

☞(callsign) **REPORT 30 SECONDS BEFORE BEGINNING OF DESCENT, SQUAWK XXXX.**

*Libération du point « O » :*

→ À 30 SECONDES ;

→ **30 SECONDS** ;

🔊 DESCENDEZ 1500 FT QFE, RAPPELEZ LIBÉRANT POINT O ;

🔊 **DESCEND 1500 FT QFE, REPORT LEAVING O POINT** ;

→ LIBÉRANT (nombre) PIEDS ;

→ **LEAVING (number) FEET** ;

🔊 CONFIRMEZ CAP DE SORTIE ;

🔊 **SAY HEADING** ;

🔊 CONTACTEZ U11 (U18).

🔊 **CONTACT U11 (U18)**.

*IV.3.2.3.2 Poste RADAR :*

*Régulation :*

🔊 IDENTIFIÉ RADAR, RAPPELEZ LIBÉRANT 5000 PIEDS ;

🔊 **RADAR IDENTIFIED, REPORT LEAVING 5000 FEET** ;

🔊 BOLTER/BOLTER, RAPPELEZ FIN DE 360° :

🔊 **BOLTER/BOLTER REPORT END OF 360°** ;

🔊 POUR SÉPARATION, TOURNEZ À DROITE/GAUCHE CAP (nombre), RÉDUISEZ VITESSE (nombre) NŒUDS ;

🔊 **FOR SPACING, TURN RIGHT/LEFT HEADING (number), REDUCE SPEED (number) KNOTS** ;

🔊 RAPPELEZ STABLE 1500 PIEDS ;

🔊 **REPORT STEADY 1500 FEET** ;

🔊 TOP 10 NAUTIQUES ;

🔊 **TOP 10 MILES** ;

🔊 (nombre) NAUTIQUES, DÉCÉLÉRATION MANŒUVRES, CONTACTEZ U10 (U19/U20).

🔊 **(number) MILES PERFORM FINAL COCKPIT CHECK, CONTACT U10 (U19/U20)**.

*IV.3.2.4 Descente spécifique ALAT pour approche de précision*

🔊 (indicatif) IDENTIFIÉ RADAR (radiale) (distance), PISTE (nombre), QNH (nombre), ALTITUDE REFUGE (nombre), FRÉQUENCE DE DÉGAGEMENT (valeur).  
QUELLES SERONT VOS INTENTIONS EN FINALE ?

☞ (callsign) **RADAR IDENTIFIED (bearing) (distance), RUNWAY (number), QNH (number), SAFETY ALTITUDE (number), ALTERNATE FREQUENCY (number). SAY INTENTIONS ON FINAL ;**

→ ROGER, PISTE (nombre), QNH (nombre), FRÉQUENCE DE DÉGAGEMENT (valeur), ALTITUDE REFUGE (nombre), (intentions) (indicatif) ;

→ **ROGER, RUNWAY (number), QNH (number), ALTERNATE FREQUENCY (number), SAFETY ALTITUDE (number) (intentions) (callsign) ;**

☞ (indicatif) CORRECT ;

☞ (callsign) CORRECT ;

☞ (indicatif) VENT (direction et force), QUELLE SERA VOTRE VITESSE EN FINALE ?

☞ (callsign) **WIND (direction and strength) SAY SPEED ON FINAL ;**

→ ROGER, VENT (direction et force), VITESSE EN FINALE (valeur en km/h ou nœuds) (indicatif) ;

→ **ROGER, WIND (direction and strength), SPEED ON FINAL (number km/h or knots) (callsign) ;**

☞ RAPPELEZ PRÊT À COPIER VOS ELEMENTS ;

☞ **REPORT READY TO COPY DATA ;**

→ PRÊT À COPIER (indicatif) ;

→ **READY TO COPY (callsign) ;**

☞ (indicatif) PISTE (nombre), VENT (direction et force), VITESSE EN FINALE (valeur en km/h ou nœuds), ANGLE DE DESCENTE (valeur en degrés), TAUX DE DESCENTE (valeur en hm/minute ou en pieds/minute) ;

☞ (callsign) **RUNWAY (number), WIND (direction and strength), SPEED ON FINAL (number km/h or knots), ANGLE OF DESCENT (number degrees), RATE OF DESCENT (number hm/minute or feet/minute) ;**

→ PISTE (nombre), VENT (direction et force), VITESSE EN FINALE (valeur en km/h ou nœuds), TAUX DE DESCENTE (valeur en hm/minute ou en pieds/minute) (indicatif) ;

→ **RUNWAY (number), WIND (direction and strength), SPEED ON FINAL (number km/h or knots), RATE OF DESCENT (number hm/minute or feet/minute) (callsign) ;**

☞ (indicatif) CORRECT, DÉBUT DE DESCENTE À (valeur en kilomètres) DU POINT DE POSER, HAUTEUR DE DÉCISION (valeur en mètres) À (valeur en kilomètres) DU POINT DE POSER, FRÉQUENCE DE DÉGAGEMENT (valeur) FRÉQUENCE PRÉCISION (valeur) MAINTENEZ FRÉQUENCE ET ALTITUDE ;

☞ (callsign) **CORRECT, BEGIN DESCENT AT (number kilometres) OF LANDING POINT, DECISION HIGH (number meters), AT (number kilometres) OF LANDING POINT, ALTERNATE FREQUENCY (number), PRECISION FREQUENCY (number), MAINTAIN FREQUENCY AND ALTITUDE ;**

→ DÉBUT DE DESCENTE À (valeur en kilomètres) DU POINT DE POSER, HAUTEUR DE DÉCISION (valeur en mètres) À (valeur en kilomètres) DU POINT DE POSER, FRÉQUENCE DE DÉGAGEMENT (valeur), FRÉQUENCE PRÉCISION (valeur), MAINTENONS FRÉQUENCE ET ALTITUDE, (indicatif) ;

→ **BEGINNING DESCENT AT (number km) OF LANDING POINT, DECISION HIGH (number meters), AT (number kilometres) OF LANDING POINT, ALTERNATE FREQUENCY (number), PRECISION FREQUENCY (number), MAINTAINING FREQUENCY AND ALTITUDE (callsign) ;**

☞ (Indicatif), VÉRIFIEZ ACTIONS VITALES EFFECTUÉES ;

☞ (callsign), **CHECK COCKPIT CHECK COMPLETED ;**

→ ACTIONS VITALES EFFECTUÉES, (indicatif) ;

→ **COCKPIT CHECK COMPLETED, (callsign) ;**

☞ (Indicatif), CONTACTEZ (station) PRÉCISION ;

☞ (callsign), **CONTACT (station) PRECISION ;**

→ CONTACTONS (station) PRÉCISION, (indicatif).

→ **CONTACTING (station) PRECISION, (callsign).**

#### IV.3.3 Descente pour un départ basse altitude

→ (nombre et type d'aéronefs) DEMANDE DESCENTE POUR DÉPART BASSE ALTITUDE ;

→ **(number and type of aircraft) REQUEST DESCENT TO LOW LEVEL DEPARTURE ;**

☞ INDIQUEZ ÉLÉMENTS POUR DÉPART BASSE ALTITUDE ;

☞ **SAY ELEMENTS FOR LOW LEVEL DEPARTURE ;**

→ (niveau) SECTEUR ET/OU CAP (nombre) ;

→ **(level) SECTOR AND/OR HEADING ;**

☞ DESCENDEZ VERS HAUTEUR MINIMALE DE SÉCURITÉ RADAR (nombre) PIEDS QFE (nombre), RAPPELEZ PASSANT 10000 PIEDS ;

☞ **DESCENT TO MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT (number) FEET, QFE / QNH (number), REPORT PASSING 10000 FEET ;**

→ DESCENDS HAUTEUR MINIMALE DE SÉCURITÉ RADAR (nombre) pieds QFE (nombre) ;

→ **DESCENDING MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT (number) feet, QFE (number) ;**

☞ CORRECT (ou NÉGATIF QFE/QNH (nombre)) ;

☞ **CORRECT (or NEGATIVE QFE/QNH (number)) ;**

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

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

*Si au passage des 10000 pieds, le pilote ne confirme pas la hauteur minimale de secteur et QFE :*

🔊 RELISEZ HAUTEUR MINIMALE DE SÉCURITÉ RADAR ET QFE.

🔊 **READ BACK MINIMUM RADAR SAFETY HEIGHT AND QFE.**

**Poursuite en deçà de la hauteur minimale de sécurité radar :**

🔊 RAPPELEZ EN VUE DU SOL ;

🔊 **REPORT GROUND IN SIGHT ;**

→EN VUE DU SOL ;

→**GROUND IN SIGHT ;**

🔊 AUTORISÉ À PASSER EN CAM VICTOR, TRANSPONDEUR 0300, DESCENDEZ VERS (niveau demandé) QNH (nombre) RAPPELEZ SORTIE DE ZONE ;

🔊 **CLEARED TO CONTINUE UNDER OAT TYPE VICTOR FLIGHT, SQUAWK 0300, QNH (number) DESCEND (level requested) (number) REPORT LEAVING AREA ;**

→EN SORTIE DE ZONE ;

→**LEAVING AREA ;**

🔊 AUTORISÉ À QUITTER, QNH REGIONAL (nombre).

🔊 **CLEARED TO LEAVE, (station) QNH (number).**

#### IV.3.4 Approche finale de précision

##### IV.3.4.1 Finale GCA

Procédure pour l'armée de l'air et la marine :

- a) l'indicatif de l'aéronef n'est donné qu'à deux moments: à l'identification et aux minima (et dans les situations d'urgence : remise de gaz).
- b) Le pilote n'est pas tenu de collationner les messages du contrôleur excepté la mise en descente, l'autorisation d'atterrissage (celle-ci est annoncée le plus tôt possible), l'ordre de remise de gaz et la mise en palier.

*Prise en compte :*

🔊 (station) PRÉCISION, CONTACT (SPAR, PAR) (distance) NAUTIQUES, VENT (direction et force) ;

🔊 (station) PRECISION, (SPAR, PAR) CONTACT, (distance) MILES, WIND (direction and strength) ;

→CAP (nombre), TRAIN SORTI VERROUILLÉ, HAUTEUR DE DÉCISION (nombre) PIEDS, [VITESSE (nombre) NŒUDS] ;  
→HEADING (number), GEAR DOWN AND LOCKED, DECISION HEIGHT (number) FEET, [SPEED (number) KNOTS] ;

*Si nécessaire :*

☞ [(indicatif) RAPPELEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ OU / ET INDIQUEZ INTENTIONS / HAUTEUR DE DÉCISION].

☞ [(callsign) REPORT GEAR DOWN AND LOCKED OR / AND SAY INTENTIONS / DECISION HEIGHT].

*Si la hauteur de décision du pilote est inférieure à la hauteur de décision du moyen utilisé, le contrôleur doit spécifier cette dernière :*

☞ HAUTEUR DE DECISION P\_A\_R (ou SPAR) PISTE (nombre) PIEDS.

☞ P\_A\_R (or SPAR) DECISION HEIGHT RUNWAY (number) FEET.

*Absence de contact radar en site ou doute sur le calage altimétrique:*

☞ (station) PRÉCISION, CONTACT AZIMUT, VÉRIFIEZ HAUTEUR (ou altitude) et QFE (ou QNH) ;

☞ (station) PRECISION, AZIMUTH CONTACT, CHECK HEIGHT (or altitude) AND QFE (or QNH) ;

☞ (indicatif), CONTACT GLIDE MAINTENANT.

☞ (callsign), GLIDE CONTACT NOW.

*Guidage en azimut :*

☞ SUR L'AXE [DE PISTE] ;

☞ ON TRACK ;

☞ LÉGÈREMENT (ou FRANCHEMENT) DROITE (ou GAUCHE) [DE L'AXE DE PISTE].

☞ SLIGHTLY (or FAR RIGHT) (or LEFT).

*Si la correction est inférieure à 10°, le contrôleur donne d'abord le sens de la correction, la valeur de la correction et le nouveau cap :*

☞ GAUCHE (ou DROITE) (nombre) DEGRÉS, CAP (nombre).

☞ LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES, HEADING (number).

*Si la correction est supérieure ou égale à 10°, le contrôleur donne d'abord le sens de la correction, puis directement le nouveau cap :*

☞ GAUCHE (ou DROITE), CAP (nombre).

☞ LEFT (or RIGHT), HEADING (number).



*Mise en descente :*

🔊 APPROCHANT DU PLAN DE DESCENTE ;

🔊 **APPROACHING GLIDE PATH ;**

🔊 COMMENCEZ ou DÉBUTEZ LA DESCENTE MAINTENANT, REPONDEZ ;

🔊 **COMMENCE or BEGIN DESCENT NOW, OVER ;**

🔊 COMMENCEZ ou DÉBUTEZ LA DESCENTE.

🔊 **COMMENCE or BEGIN DESCENT.**

*Guidage en site :*

🔊 SUR LE PLAN DE DESCENTE ;

🔊 **ON GLIDE PATH ;**

🔊 LÉGÈREMENT HAUT (ou BAS), AJUSTEZ ;

🔊 **SLIGHTLY ABOVE (or BELOW), ADJUST ;**

🔊 FRANCHEMENT HAUT, AJUSTEZ ;

🔊 **FAR ABOVE, AJUSTEZ ;**

🔊 DANGEREUSEMENT BAS, STABILISEZ, REPONDEZ ;

🔊 **DANGEROUSLY BELOW, LEVEL OFF, OVER ;**

➔ JE STABILISE.

➔ **I LEVEL OFF.**

*Corrélation hauteur / distance à 4 et 2 nautiques) :*

🔊 (nombre) NAUTIQUES, (nombre) PIEDS, TOP.

🔊 **(number) MILES, (number) FEET, TOP.**

*Vérification du train (après la mise en descente) :*

🔊 VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;

🔊 **CHECK GEAR DOWN AND LOCKED ;**

➔ TRAIN SORTI VERROUILLÉ, (signal sonore pour les aéronefs équipés) ;

➔ **GEAR DOWN AND LOCKED, (beeper for aircraft equipped) ;**

🔊 SIGNAL REÇU (ou JE NE REÇOIS PAS LE SIGNAL SONORE).

🔊 **BEEPER RECEIVED (or BEEPER NOT RECEIVED).**

*Après avoir eu l'autorisation de poursuivre de la part de la tour, le contrôleur annonce :*

🔊 NUMERO UN POUR ATERRISSAGE / TOUCHER / PASSAGE BAS / OPTION.

🔊 **NUMBER ONE FOR LANDING / TOUCH AND GO / LOW PASS / OPTION.**

*Aux minimas :*

🔊 MINIMA ATTEINTS, RÉPONDEZ ;

🔊 REACHING MINIMA, OVER ;

➔ PISTE EN VUE (ou JE REMETS LES GAZ, PAS DE VISUEL) ;

➔ RUNWAY IN SIGHT (or GOING AROUND, NEGATIVE VISUAL) ;

🔊 (indicatif), AUTORISÉ ATTERRISSAGE / TOUCHER / OPTION, PISTE (QFU), VENT (direction et force) ou (callsign), (ou PASSAGE BAS APPROUVÉ PISTE (QFU), VENT (direction et force)) ;

🔊 (callsign), CLEARED TO LAND / TOUCH AND GO / OPTION, RUNWAY (nombre), WIND (direction and force) or (callsign), (or LOW PASS APPROVED, RUNWAY (QFU), WIND (direction and strength)) ;

➔ (indicatif), AUTORISÉ ATTERRISSAGE / TOUCHER / OPTION, PISTE (nombre), VENT (direction et force) ou (callsign), (ou PASSAGE BAS APPROUVÉ, PISTE (nombre), VENT (direction et force)).

➔ (callsign), CLEARED TO LAND / TOUCH AND GO / OPTION, RUNWAY (number) or (callsign), (or LOW PASS APPROVED, RUNWAY (number), WIND (direction and strength)).

*Poursuite de l'information de position de l'aéronef en azimut et en site :*

🔊 SUR L'AXE ;

🔊 ON TRACK (OR RUNWAY CENTRE LINE) ;

🔊 LÉGÈREMENT DROITE / GAUCHE ;

🔊 SLIGHTLY RIGHT / LEFT ;

🔊 FRANCHEMENT DROITE (ou GAUCHE) ;

🔊 FAR RIGHT (or LEFT) ;

🔊 SUR LE PLAN DE DESCENTE ;

🔊 ON GLIDE PATH ;

🔊 LÉGÈREMENT HAUT (ou BAS).

🔊 SLIGHTLY ABOVE (or BELOW).

*Pour demander au pilote d'allumer son phare d'atterrissage :*

🔊 ALLUMEZ VOS PHARES.

🔊 SHOW LANDING LIGHTS.

*Finale d'une patrouille rassemblée, reprendre la phraséologie de la finale individuelle jusqu'à la vérification du train :*

🔊 (indicatif) LEADER VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;

🔊 (callsign) LEADER CHECK GEAR DOWN AND LOCKED ;

→ (indicatif) LEADER, TRAIN SORTI VERROUILLÉ, (signal sonore) ;  
→ (callsign) LEADER, GEAR DOWN AND LOCKED, (beeper) ;

🔊 (indicatif) 2 VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VERROUILLÉ ;  
🔊 (callsign) 2 CHECK GEAR DOWN AND LOCKED ;

→ (indicatif) 2, TRAIN SORTI VERROUILLÉ (signal sonore) ;  
→ (callsign) 2, GEAR DOWN AND LOCKED, (Beeper) ;

🔊 (indicatif patrouille ou individuel si les intentions sont différentes), AUTORISÉ ATTERRISSAGE / TOUCHER / OPTION, PISTE (nombre), VENT (direction et force) ou (indicatif) X, (ou PASSAGE BAS APPROUVÉ, PISTE (nombre), VENT (direction et force)) ;

🔊 (formation or individual callsign in case of different intentions), CLEARED TO LAND / TOUCH AND GO / OPTION, RUNWAY (number), WIND (direction and force) or (callsign) X, (or LOW PASS APPROVED, RUNWAY (number), WIND(direction and strength)) ;

→ (patrouille) AUTORISÉ ATTERRISSAGE / TOUCHER / OPTION, PISTE (nombre) ou (indicatif) X, (ou PASSAGE BAS APPROUVÉ, PISTE (nombre), VENT (direction et force)).

→ (formation) CLEARED TO LAND / TOUCH AND GO / OPTION, RUNWAY (number) (direction and force) or (callsign) X, (or LOW PASS APPROVED, RUNWAY (number) (direction and strength)).

*Procédure pour l'ALAT :Prise en compte :*

🔊 PRÉCISION, CONTACT RADAR, (distance) KILOMÈTRES ;  
🔊 PRECISION, RADAR CONTACT, (distance) KILOMETERS ;

→ ROGER, CAP (nombre), POUR (intentions) ;  
→ ROGER, HEADING (number), FOR (intentions) ;

🔊 (indicatif), VÉRIFIEZ ACTIONS VITALES EFFECTUÉES.  
🔊 (callsign), CHECK COCKPIT CHECK COMPLETED.

*Corrélation hauteur / distance à 4 et 2 kilomètres (suivant la pente) :*

🔊 (Indicatif) QUATRE KILOMÈTRES, (valeur mètres ou pieds) et (Indicatif) DEUX KILOMÈTRES, (valeur mètres ou pieds).

🔊 (callsign) FOUR KILOMETERS, (number meters or feet) and (callsign) TWO KILOMETERS, (number meters or feet).

#### IV.3.4.2 Finale ILS

*Prise en compte :*

🔊 PRÉCISION, CONTACT RADAR POUR SURVEILLANCE ILS VENT (direction et force)[RAPPELEZ ÉTABLI LOCALIZER] ;

📞 (callsign) (station) **PRECISION, RADAR CONTACT FOR ILS MONITORING, WIND (direction and strength) [REPORT ESTABLISHED ON LOCALIZER] ;**

➔ (indicatif) TRAIN SORTI VEROUILLÉ [intentions] ;

➔ (callsign) **GEAR DOWN AND LOCKED [intentions] ;**

📞 **RAPPELEZ ÉTABLI SUR L'ALIGNEMENT DE DESCENTE (ou GLIDE) [pour les conventionnels : TRAIN SORTI VEROUILLE] ;**

📞 **REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH [for airlifters: GEAR DOWN AND LOCKED] ;**

*Dérive :*

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

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

*Début de descente :*

➔ **DÉBUT DE DESCENTE [pour les conventionnels : TRAIN SORTI VÉROUILLÉ] ;**

➔ **BEGINNING DESCENT [for airlifters: GEAR DOWN AND LOCKED] ;**

*Vérification du train (après la mise en descente) :*

📞 **VÉRIFIEZ TRAIN SORTI VÉROUILLÉ ;**

📞 **CHECK GEAR DOWN AND LOCKED ;**

➔ **TRAIN SORTI VÉROUILLÉ [signal sonore pour aéronefs équipés] ;**

➔ **GEAR DOWN AND LOCKED [beeper for equipped aircraft] ;**

📞 **RAPPELEZ AUX MINIMAS ;**

📞 **REPORT REACHING MINIMAS ;**

➔ **MINIMAS ATTEINTS, PISTE EN VUE (ou REMETTONS LES GAZ, PAS DE VISUEL) ;**

➔ **REACHING MINIMAS, RUNWAY IN SIGHT (or GOING AROUND, NEGATIVE VISUAL) ;**

📞 (indicatif), **AUTORISÉ ATTERRISSAGE / TOUCHER / OPTION, PISTE (nombre), VENT (direction et force) ou (callsign), (ou PASSAGE BAS APPROUVE PISTE (nombre), VENT (direction et force)) ;**

📞 (callsign), **CLEARED TO LAND / TOUCH AND GO / OPTION, RUNWAY (number), WIND (direction and strength) or (callsign), (or LOW PASS APPROVED, RUNWAY (number), WIND (direction and strength)) ;**

→ (indicatif), **AUTORISÉ ATTERRISSAGE / TOUCHER / OPTION, PISTE (nombre), VENT (direction et force) ou (callsign), (ou PASSAGE BAS APPROUVÉ, PISTE (nombre), VENT (direction et force)).**

→ (callsign), **CLEARED TO LAND / TOUCH AND GO / OPTION, RUNWAY (number) or (callsign), (ou LOW PASS APPROVED, RUNWAY (number), WIND (direction and strength)).**

#### IV.3.4.3 Finale CCA: CARRIER CONTROL APPROACH

*Prise en compte :*

🔊 (indicatif) CONTACT RADAR (distance) NAUTIQUES, VÉRIFIEZ 1500 PIEDS [1000 pieds QFE en cas de Bolter (CCA réduit)] QFE (nombre) RAPPELEZ TRAIN SORTI ET VÉRROUILLÉ, RAPPELEZ PARE APPONTAGE.

🔊 (callsign) RADAR CONTACT (distance) MILES, CHECK 1500 FEET [1000 Ft QFE in case of Bolter (Short radar pattern)] QFE (nombre) REPORT GEAR DOWN AND LOCKED, REPORT READY TO CATCH.

*Mise en descente :*

🔊 1500 PIEDS (ou 1000), TOP, DÉBUTEZ LA DESCENTE ;

🔊 **1500 FEET (or 1000), TOP, BEGIN DESCENT;**

→ DÉBUT DE DESCENTE CAP (nombre).

→ **BEGINNING DESCENT HEADING (number).**

*Position de l'aéronef en azimut et en site :*

*Après la mise en descente, il y a un contrôle de la descente tous les 100 pieds :*

🔊 1400 PIEDS, TOP...1300 PIEDS TOP...1200 PIEDS TOP...;

🔊 **1400 FEET, TOP...1300 FEET TOP...1200 FEET TOP...;**

🔊 À DROITE/GAUCHE, X DEGRES, CAP (nombre).

🔊 **TURN RIGHT/LEFT, X DEGREES, HEADING (number).**

Chasse de route supérieure à 10° :

🔊 CHASSE DE ROUTE(\*) À DROITE/GAUCHE, ROUTE AVIA (nombre), TOURNEZ À GAUCHE/DROITE CAP (nombre) ;

🔊 SHIP TURNING RIGHT/LEFT, BASE RECOVERY COURSE (number), TURN LEFT/RIGHT HEADING (number) ;

🔊 LÉGÈREMENT/FRANCHEMENT GAUCHE/DROITE DE L'AXE.

🔊 **SLIGHTLY/FAR LEFT/RIGHT OF TRACK.**

*Acquisition du Miroir :*

🔊 350 PIEDS, TOP, ANNONCEZ MIROIR.

🔊 350 FEET, TOP, CALL THE BALL.

*Bolter/Wave-Off :*

🔊 TOURNEZ A GAUCHE CAP (nombre), MONTEZ 1000 FT QFE, CONTACTEZ U 18.

🔊 TURN LEFT HEADING (number), CLIMB 1000 FT QFE, CONTACT U 18.

**IV.3.5 Remise des gaz d'urgence en finale**

🔊 (indicatif) IMMÉDIATEMENT REMETTEZ LES GAZ (sens) [instructions pour l'approche interrompue] (raison) ;

🔊 (callsign) IMMEDIATELY GO AROUND [missed approach instructions] (reason);

→ JE REMETS LES GAZ.

→ GOING AROUND.

**IV.3.6 RTBA***IV.3.6.1 Entrée*

*Rédaction réservée*

*IV.3.6.2 Sortie*

*Rédaction réservée*

## **TITRE V**

### **TRANSFERTS**

Lorsqu'un service de surveillance ATS est assuré, le transfert de contrôle s'effectue sans interruption du service de surveillance ATS chaque fois que c'est possible.

## V.1 TRANSFERTS ENTRE ORGANISMES CAM

Dans le cadre normal, les transferts entre organismes assurant les services de la CAM sont de type non silencieux (les organismes perdant et accepteur sont en communication directe au moment du transfert) et comporte trois étapes :

- a) le préavis de transfert : l'organisme perdant coordonne avec l'organisme accepteur en lui communiquant :
  - a) indicatif ;
  - b) type et nombre d'appareil(s) ;
  - [c) type de formation ;
  - d) type de vol ;
  - e) destination ou mission.
- b) l'organisme accepteur transmet :
  - a) position de contrôle à contacter au transfert (pour les CDC) ;
  - b) transpondeur ;
  - c) fréquence pour le transfert ;
  - d) point (ou secteur) et niveau de transfert.
  - [e) type de formation désirée pour le transfert.
- c) le transfert : afin d'assurer une identification sûre et rapide de l'aéronef, le contrôleur perdant transmet les éléments suivants au contrôleur accepteur : (IN/PO/CA/NI/SIF)
  - a) indicatif (nombre et type d'appareil) ;
  - b) position ;
  - c) cap ;
  - d) niveau ;
  - e) transpondeur [et type de formation].

après identification et accord du contrôleur accepteur, le contrôleur perdant ordonne au pilote de contacter le contrôleur accepteur.

*Note: le transfert prend fin lorsqu'il y a communication radio bilatérale (pilote et contrôleur) et que les contrôleurs clôturent la communication directe par leurs initiales ou trigrammes respectifs. Dans tous les cas, au premier contact radio, le leader d'une patrouille ou formation annonce le nombre et le type d'aéronefs.*

### V.1.1 Approche organisme accepteur

- ☞ IDENTIFIÉ RADAR, (nombre) DEGRÉS (nombre) NAUTIQUES (paramètres).
- ☞ RADAR IDENTIFIED, (number) DEGREES (number) MILES (parameters).

Ce message constitue le message de prise en compte.



### V.1.2 CCT organisme accepteur

☞ IDENTIFIÉ RADAR, DIRIGEZ VOUS VERS (point significatif) ;

☞ **RADAR IDENTIFIED, PROCEED (significant point) ;**

☞ IDENTIFIÉ RADAR, CONTINUEZ LA MONTÉE NIVEAU (DE VOL) (nombre),  
RAPPELEZ ATTEIGNANT ;

☞ **RADAR IDENTIFIED, CONTINUE CLIMB (FLIGHT) LEVEL (number),  
REPORT REACHING ;**

☞ IDENTIFIÉ RADAR, TRANSPONDEUR XXXX.

☞ **RADAR IDENTIFIED, SQUAWK XXXX.**

### V.1.3 Approche organisme perdant

☞ (nombre) DEGRÉS (nombre) NAUTIQUES (informations ou instructions ou complémentaires) CONTACTEZ (station) CONTROLE ou APPROCHE (fréquence).

☞ **(number) DEGREES (number) MILES (additional information or instructions)  
CONTACT (station) CONTROL or APPROACH (frequency).**

### V.1.4 CCT organisme perdant

☞ TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE) CAP (nombre) POUR REJOINDRE LE  
POINT DE TRANSFERT ;

☞ **TURN RIGHT (or LEFT HEADING) (number) TO JOIN HANDOVER POINT ;**

☞ TOURNEZ À DROITE (ou À GAUCHE) CAP (nombre) POUR VOUS DIRIGER  
VERS LE POINT DE TRANSFERT ;

☞ **TURN RIGHT or LEFT HEADING (number) TO PROCEED TO HANDOVER  
POINT ;**

☞ DESCENDEZ NIVEAU (DE VOL) .... , POUR TRANSFERT, RAPPELEZ  
ATTEIGNANT ;

☞ **DESCENT (FLIGHT) LEVEL ....., FOR HANDOVER, REPORT REACHING;**

☞ CONTACTEZ (station) APPROCHE ou CONTROLE (fréquence) ....

☞ **CONTACT (station) APPROACH or CONTROL (frequency) ....**

## V.2 TRANSFERTS PARTICULIERS

### V.2.1 transfert CAM/CAG

☞ QUELLE EST VOTRE ESTIMÉE VERTICALE (point significatif) ?

☞ **SAY ESTIMATED TIME OVER (significant point) ;**

☞ QUELLE EST VOTRE ESTIMÉE PASSAGE FRONTIÈRE ?

☞ **SAY BORDER CROSSING ESTIMATE ;**

☞ CONFIRMEZ HOMOLOGUÉ RVSM ;

☞ CONFIRM RVSM APPROVED ;

☞ ÊTES-VOUS EQUIPÉS 8,33 ?

☞ ARE YOU 8 POINT 3 3 EQUIPED ?

☞ TRANSPONDEUR XXXX ;

☞ SQUAWK XXXX ;

☞ DIRIGEZ-VOUS VERS (point significatif) NIVEAU (nombre), CONTACTEZ (station) CONTROLE.

☞ PROCEED (significant point) LEVEL (number), CONTACT (station) CONTROL.

### V.2.2 transfert CAG/CAM

☞ IDENTIFIÉ RADAR, TRANSPONDEUR XXXX ;

☞ RADAR IDENTIFIED, SQUAWK XXXX ;

☞ MONTEZ (ou DESCENDEZ) (niveau) RAPPELEZ ATTEIGNANT.

☞ CLIMB (or DESCENT) (level) REPORT REACHING.

### V.2.3 Auto-transfert

☞ PAS DE LIAISON AVEC (station), PRÉVOYEZ AUTO TRANSFERT ;

☞ NO CONTACT WITH (station), EXPECT FREECALL PROCEDURE ;

☞ TRANSPONDEUR XX77 IDENT ;

☞ SQUAWK XX77 IDENT ;

☞ CONTACTEZ (station) (ou (station) INFORMATION) (fréquence), RAPPELEZ SUR MA FRÉQUENCE ;

☞ CONTACT (station) (or (station) information) (frequency) REPORT ON MY FREQUENCY ;

→ EN AUTO TRANSFERT DE (station) (nombre et type d'appareils) (position) CAP (nombre) NIVEAU (nombre) TRANSPONDEUR XX77 IDENT ;

→ FREE CALL PROCEDURE FROM (station) (number and type of aircraft) (position) HEADING (number) LEVEL (number) SQUAWK XX77 IDENT ;

→ RADIO RADAR AVEC (station).

→ RADIO RADAR WITH (station).

### V.3 EXPRESSIONS LIEES AUX TRANSFERTS

☞ RAPPELEZ PRÊT POUR LE TRANSFERT ;

☞ REPORT READY FOR HANDOVER ;

🔊 TRANSFERT EN COURS ;

🔊 **HANDOVER IN PROGRESS ;**

🔊 SI PAS DE CONTACT AVEC (instructions) ;

🔊 **IN CASE OF (or IF) NO CONTACT WITH (instructions) ;**

🔊 VEILLEZ (indicatif) (fréquence) ;

🔊 **MONITOR (unit) (frequency) ;**

🔊 QUAND VOUS ÊTES PRÊT CONTACTEZ (indicatif) (fréquence) ;

🔊 **WHEN READY CONTACT (unit) (frequency) ;**

🔊 RESTEZ SUR CETTE FRÉQUENCE.

🔊 **REMAIN THIS FREQUENCY.**

## **TITRE VI**

### **COORDINATIONS**

Les informations données ci-après ne se substituent pas aux différents protocoles d'accord locaux existants.

## **VI.1 COORDINATION TACTIQUE**

### **VI.1.1 En CRNA**

SECTEUR ..., (organisme de contrôle + position de contrôle), COORDINATION NIVEAU 3 POUR (indicatif aéronef) NIVEAU (DE VOL), (position) ;

QUAND (indicatif aéronef) VA-T-IL DÉBUTER SA DESCENTE ET VERS QUEL NIVEAU ?

« (indicatif aéronef) VA DÉBUTER SA DESCENTE ... (collationner les informations du secteur). TU ME RAPPELLES SI LE CONTRAT EST MODIFIÉ ».

### **VI.1.2 En CDC ou tout autre organisme de contrôle en route de la défense**

*Demande du contrôleur militaire :*

« DCC, CABINE XX, INFORMATIONS POUR CROISEMENT ENTRE BALISE ... ET BALISE ..., JE VOUDRAIS CONNAITRE LES ÉVOLUTIONS FUTURES DU (indicatif), POSITION...AU NIVEAU (DE VOL) ..., TRANSPONDEUR XXXX. JE SUIS DANS LE RELÈVEMENT XXX , XX NAUTIQUES DE SA POSITION, AU NIVEAU (DE VOL) ...,TRANSPONDEUR A XXXX. ».

*Informations données par le contrôleur militaire :*

« JE CROISE AU NIVEAU (DE VOL) ... ENTRE ... ET ... » ;

« JE CROISE SECTEUR ARRIÈRE AU NIVEAU (DE VOL) ... » (les normes de séparations sont assurées) ;

« JE CROISE SECTEUR ARRIÈRE AU NIVEAU (DE VOL) EN ASSURANT PLUS DE 5NM » ;

« CROISEMENT EFFECTUÉ ».

*Pénétration occasionnelle d'une zone active :*

« (indicatif aéronef) AUTORISÉ À PÉNÉTRER DANS (préciser la zone) AU NIVEAU (de vol) ... (donner des précisions complémentaires si nécessaire) » ;

« NÉGATIF, VOUS CONTOURNEZ (préciser la zone) ».

## **VI.2 COORDINATION TACTIQUE ETENDUE**

### **VI.2.1 En CRNA**

« SECTEUR ..., (organisme de contrôle + position de contrôle), COORDINATION NIVEAU 3 ÉTENDUE POURRAIS-TU STOPPER LA DESCENTE DE (indicatif aéronef) niveau (de vol) ... ET NE LA REPRENDRE QUE (position ou heure) ? » ;

« MERCI, VOUS ME RAPPELEZ SI LE CONTRAT EST MODIFIÉ ».

### **VI.2.2 En CDC ou tout autre organisme de contrôle en route de la défense**

« DCC, CABINE ..., JE DEMANDE QUE (indicatif aéronef) MAINTIENNE LE NIVEAU (DE VOL) JUSQU'AU CROISEMENT AVEC MON AÉRONEF QUI AFFICHE LE TRANSPONDEUR ... ».

*Demande simultanée : évolution future et coordination étendue :*

« DCC, CABINE ..., JE SUIS EN AXXX DANS LE (position par rapport à une balise), STABLE AU NIVEAU (DE VOL) ... ET AU CAP ...JE DEMANDE LE... »

SENS D'ÉVOLUTION FUTURE DE (indicatif aéronef civil) QUI EST (position relative à l'aéronef militaire). EN CAS DE DESCENTE, JE SOUHAITE QUE (indicatif aéronef civil) MAINTIENNE LE NIVEAU (DE VOL) ...OU NE DESCENDE PAS EN DESSOUS DU NIVEAU (DE VOL) ... JUSQU'AU CROISEMENT ».

## **TITRE VII**

### **SITUATIONS PARTICULIERES**

## VII.1 ASSISTANCE

*Vols égarés et vols rencontrant des conditions météorologiques défavorables :*

→ JE DEMANDE UNE ASSISTANCE ;

→ REQUEST ASSISTANCE ;

Il pourra être demandé au pilote de fournir les renseignements de la liste ci-dessous jugés pertinents afin de mieux lui porter assistance :

- a) conditions de vol de l'aéronef ;
- b) position (si elle est connue) et niveau ;
- c) vitesse vraie et cap depuis la dernière position connue, si c'est pertinent ;
- d) expérience du pilote ;
- e) équipement de navigation emporté et signaux d'aides de navigation reçus, le cas échéant ;
- f) mode SSR et code sélectionné, le cas échéant ;
- g) aérodromes de départ et de destination ;
- h) nombre de personnes à bord ;
- i) autonomie.

☞ JE VAIS VOUS FOURNIR UNE ASSISTANCE, VOUS RESTEZ RESPONSABLE DE LA CONDUITE DE VOTRE AERONEF.

☞ I AM GOING TO ASSIST YOU, YOU WILL REMAIN RESPONSIBLE FOR AIRCRAFT HANDLING.

Une assistance ne devrait être fournie à un vol VFR en utilisant un système de surveillance ATS qu'à la demande du pilote ou avec son consentement. Le type de service à assurer devrait être convenu avec le pilote.

## VII.2 VOLTIGE

→ DEMANDE À DÉBUTER VOLTIGE (ou ÉVOLUTIONS ou TENUE MACHINE) ;  
→ REQUEST TO BEGIN AEROBATICS (or EVOLUTIONS or GENERAL HANDLING) ;

→ DEMANDE À ÉVOLUER ENTRE NIVEAU (nombre) ET NIVEAU (nombre) ;  
→ REQUEST OPERATE BETWEEN LEVEL (number) AND LEVEL (number) ;

☞ CONFIRMEZ BLOCK DE TRAVAIL ;

☞ CONFIRM BLOCK TO OPERATE ;

→ ÉVOLUTIONS ENTRE NIVEAU (nombre) ET NIVEAU (nombre) ;  
→ OPERATE BETWEEN LEVEL (number) AND LEVEL (number) ;

☞ RAPPELEZ DÉBUT DE VOLTIGE....

☞ REPORT BEGINNING AEROBATICS.....



🔊 **RAPPELEZ FIN DE....**

🔊 **REPORT END OF....**

### VII.3 TIR

#### VII.3.1 Tir air-air

##### VII.3.1.1 Prise en compte :

🔊 IDENTIFIÉ RADAR, CLOSE POSITIVE CONTROL, MONTEZ ALTITUDE (ou milliers de pieds).

🔊 **RADAR IDENTIFIED, CLOSE POSITIVE CONTROL, CLIMB ALTITUDE (or thousand of feet).**

Si le décollage se fait en même temps que le remorqueur, le rassemblement se fait sur route.

Si le remorqueur est déjà sur zone, la montée se fera à une altitude supérieure ou égale à 5000' au-dessus du niveau de base du remorqueur.

##### VII.3.1.2 Vérification de la fréquence de sécurité :

🔊 **RAPPELEZ PRÊT POUR VÉRIFIER LA FRÉQUENCE DE SÉCURITÉ ;**

🔊 **REPORT READY TO CHECK SAFETY FREQUENCY ;**

*Une fois la fréquence vérifiée, demandez les intentions du pilote après le tir :*

🔊 CONFIRMEZ INTENTIONS APRÈS LE TIR.

🔊 **CONFIRM INTENTIONS AFTER THE SHOT.**

##### VII.3.1.3 Rassemblement

🔊 REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur), RELÈVEMENT (nombre), (nombre) MILES, ALTITUDE (nombre), ROUTE (nombre).

🔊 **TOWSHIP (or callsign of towship), B.R.A.A (number), (number), ALTITUDE (number) TRACK (number).**

*L'annonce de la position du remorqueur se fait jusqu'à l'annonce du tally.*

##### VII.3.1.4 Pendaison

🔊 **RAPPELEZ EN PLACE ;**

🔊 **REPORT IN PLACE ;**

*L'appareil rappellera en place 2Nm à gauche du remorqueur et 2 000' haut.*

🔊 **RAPPELEZ PRÊT POUR LA PENDAISON (ou POUR DELOVER) ;**

🔊 **REPORT TO DEPLOY ;**

→PRÊT ;  
→READY ;

🔊 AUTORISÉ À LA PENDAISON (ou A DELOVER).  
🔊 CLEAR TO DEPLOY.

*Une fois la cible déployée :*

1° cas: le champ est vert.

LA CIBLERIE, LE CHAMPS EST VERT (uniquement en français et sur fréquence de sécurité, par l'officier de tir) ;

🔊 REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur), (indicatif station), AUTORISÉ POUR ORBITER ;  
🔊 TOWSHIP (or callsign of towship) (callsign station), CLEARED TO ORBIT ;

→REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur), DÉBUT DES ORBITES ;  
→TOWSHIP (or callsign of towship), ORBITING ;

🔊 AUTORISÉ A TIRER AUX ORDRES DU REMORQUEUR.  
🔊 CLEAR TO SHOT AT TOWSHIP ORDER.

2° cas : le champ est rouge.

🔊 LA CIBLERIE, LE CHAMPS EST (couleur) (uniquement en français et sur fréquence de sécurité) ;

🔊 CAMÉRA AUTORISEE AUX ORDRES DU REMORQUEUR.  
🔊 (callsign a/c), (callsign station), CLEAR DRY AT TOWSHIP ORDER.

L'inspection de la cible est interdite dans tous les cas.

VII.3.1.5 Pendant le tir

→REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur) (indicatif a/c), IN REELLE/ IN CAMERA ;  
→TOWSHIP (or callsign of towship), (callsign a/c), IN HOT/DRY ;

🔊 REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur), AUTORISÉ IN RÉELLE/IN CAMÉRA ;  
🔊 TOWSHIP (or callsign of towship), CLEARED IN HOT/DRY ;

→REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur) (indicatif a/c), OUT TIRÉ/ OUT NON TIRÉ.  
→TOWSHIP (or callsign of towship), (callsign a/c), OUT HOT/ OUT DRY.

*Pilote au sol :*

REMORQUEUR (ou indicatif remorqueur), (indicatif station), RÉSULTAT.  
TOWSHIP (or callsign of towship) (callsign station), RESULT.

### VII.3.1.6 Dégagement

☞ DÉGAGEZ CAP (nombre), MAINTENEZ NIVEAU (DE VOL) (nombre) (ou ALTITUDE (nombre)).

☞ **BREAK AWAY HEADING (number), MAINTAIN LEVEL (number) (or ALTITUDE (number)).**

### VII.3.2 Tir air-sol

➔ (point d'entrée) (niveau) POUR PROCÉDER VERS LE CHAMP DE TIR (type de travail) ;

➔ (entering point) (level) **REQUEST TO ENTER THE RANGE (type of work) ;**

PASSE RECO

PASSE CAMERA

PASSE FICTIVE

PASSE REELLE

PASSE OPS

SURVOL SANS ATTAQUE

SURVOL BA

NORIA

LIMITE DE ZONE

**SAFETY HEIGHT PASS**

**FINAL DRY**

**DUMMY RUN**

**FINAL HOT**

**FIRST RUN ATTACK**

**ORBIT**

**RAPID PASS**

**ACADEMIC PATTERN**

**BOUNDARY AREA**

☞ (nom du champ de tir) (couleur) AUTORISÉ (point de report) (niveau) (calage) ;

☞ (name of range) (Color) **REPORT (reporting point) (level) (altimeter setting) ;**

☞ CONTACTEZ (fréquence de tir).

☞ **CONTACT (frequency for shooting).**

#### *Sortie du champ de tir*

☞ AUTORISÉ À QUITTER LE CHAMP DE TIR VIA...., QNH (nombre), TRANSPONDEUR XXXX, VÉRIFIEZ SÉCURITÉ BRANCHÉES ;

☞ **CLEAR TO LEAVE THE RANGE VIA...., QNH (number), SQUAWK XXXX, CHECK SWITCHES SAFE ;**

☞ AUTORISÉ À QUITTER LE CHAMP DE TIR VIA...., QNH (nombre), CONTACTEZ ( station).

☞ **CLEAR TO LEAVE THE RANGE VIA...., QNH (number), CONTACT (station).**

## **TITRE VIII**

### **RAVITAILLEMENT EN VOL**

## VIII.1 PHRASEOLOGIE ASSOCIEE AU CONTROLE DU RAVITAILLEUR

- ☞ INDIQUEZ NIVEAU (DE VOL) DE BASE ;
- ☞ SAY BASE (FLIGHT) LEVEL ;
  
- ☞ MONTEZ (ou DESCENDEZ) NIVEAU DE BASE (nombre) ;
- ☞ CLIMB (or DESCEND) BASE LEVEL (number) ;
  
- ☞ RAPPELEZ SUR AXE OU RAPPELEZ DÉBUT D'AXE ;
- ☞ REPORT ON STATION ;
  
- ☞ TRANSPONDEUR 74XX.
- ☞ SQUAWK 74XX.

## VIII.2 PHRASEOLOGIE ASSOCIEE AU RAVITAILLEMENT

### VIII.2.1 Rejointe

- ☞ VOULEZ VOUS UNE REJOINTE GUIDÉE ?
- ☞ DO YOU REQUEST A RADAR JOIN UP ( ou RADAR VECTOR) ?
  
- ☞ (indicatif ravitailleur) RELÈVEMENT (nombre), DISTANCE (nombre) NAUTIQUES ;
- ☞ (callsign tanker) BEARING (number), DISTANCE (number) MILES ;
  
- ☞ CONFIRMEZ REJOINTE AUTONOME ?
- ☞ CONFIRM SELF JOIN UP.

### VIII.2.2 Phase de ravitaillement

- ☞ RAPPELEZ EN VUE (VISUEL) SUR (indicatif tanker) ;
- ☞ REPORT IN SIGHT(VISUAL) ON (callsign tanker) ;
  
- ☞ RAPPELEZ EN VUE (VISUEL) SUR LE DISPOSITIF +[(indicatif ravitailleur + nombre d'aéronefs avec lui)] ;
- ☞ REPORT IN SIGHT(VISUAL) ON FORMATION + [(callsign tanker + number of aircrafts with him)] ;
  
- ☞ AUTORISÉ À CONTACTER (indicatif ravitailleur), TRANSPONDEUR STAND BY, RAPPELEZ FIN DE RAVITAILLEMENT.
- ☞ CLEAR TO CONTACT (callsign tanker), SQUAWK STAND BY, REPORT REFUELING COMPLETED.

*En cas, d'échec au ravitaillement :*

- ☞ (indicatif), DÉGAGEZ CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL) (nombre).
- ☞ (callsign), BREAK AWAY HEADING (number), (FLIGHT) LEVEL (number).

### VIII.2.3 Sortie d'axe

🔊 (indicatif), AUTORISÉ NIVEAU (DE VOL) (nombre) ;

🔊 (callsign), **CLEARED (FLIGHT) LEVEL (number) (or (FLIGHT) LEVEL (number) APPROVED)** ;

🔊 (indicatif), AUTORISÉ CAP (nombre), TRANSPONDEUR NORMAL ;

🔊 (callsign), **CLEARED HEADING (number) (or HEADING (number) APPROVED)**, SQUAWK NORMAL ;

🔊 (indicatif) IDENTIFIÉ RADAR.

🔊 (callsign), **RADAR IDENTIFIED.**

## **TITRE IX**

### **PANNES ET ACCIDENTS**

## IX.1 PANNE RADAR

### IX.1.1 En CDC

☞ IDENTIFICATION RADAR PERDUE, FIN DU SERVICE RADAR, INDIQUEZ CONDITIONS DE VOL.

☞ **RADAR IDENTIFICATION LOST, RADAR SERVICE TERMINATED, SAY FLIGHT CONDITIONS.**

*Aéronef en VMC :*

☞ VOUS PASSEZ EN CAM TYPE VICTOR ET ASSUREZ VOTRE SÉCURITÉ.

☞ **CONTINUE UNDER OAT TYPE VICTOR FLIGHT, YOU ARE NOW RESPONSIBLE FOR YOUR OWN FLIGHT SAFETY.**

*Aéronef en IMC :*

☞ MAINTENEZ (ou STABILISEZ) NIVEAU (nombre), TRANSPONDEUR EMERGENCY.

☞ **MAINTAIN (or LEVEL OFF) LEVEL (number), SQUAWK EMERGENCY.**

### IX.1.2 Panne en contrôle d'approche

#### IX.1.2.1 Aéronefs à l'arrivée ou au départ

☞ IDENTIFICATION RADAR PERDUE, FIN DU SERVICE RADAR, DERNIÈRE POSITION (position), INDIQUEZ CONDITIONS DE VOL ;

☞ **RADAR IDENTIFICATION LOST, RADAR SERVICE TERMINATED, LAST POSITION (position), SAY FLIGHT CONDITIONS ;**

*Aéronef en VMC :*

☞ VOUS PASSEZ EN CAM TYPE VICTOR ET ASSUREZ VOTRE SÉCURITÉ TRANSPONDEUR XXXX QNH (nombre).

☞ **CONTINUE UNDER OAT TYPE VICTOR FLIGHT, YOU ARE NOW RESPONSIBLE FOR YOUR OWN FLIGHT SAFETY SQUAWK XXXX QNH (number).**

*Aéronef en IMC :*

☞ MAINTENEZ (ou STABILISEZ) NIVEAU (nombre), TRANSPONDEUR EMERGENCY.

☞ **MAINTAIN (or LEVEL OFF) LEVEL (number), SQUAWK EMERGENCY.**

*Procédure A.L.A.T. :*

☞ (Indicatif), IDENTIFICATION RADAR PERDUE, MONTEZ / MAINTENEZ HAUTEUR DE SÉCURITÉ (nombre) PIEDS QFE (nombre), TRANSPONDEUR DÉTRESSE.



**☞ (callsign), RADAR IDENTIFICATION LOST, CLIMB / MAINTAIN SAFETY HEIGHT (number) FEET QFE (number), SQUAWK EMERGENCY.**

### IX.1.2.2 Aéronefs en contrôle d'approche finale

☞ CONTACT (SPAR, PAR ou SPARTIATE) PERDU FIN DU SERVICE RADAR, INDIQUEZ CONDITIONS DE VOL.

**☞ (SPAR, PAR or SPARTIATE) CONTACT LOST, RADAR SERVICE TERMINATED, SAY FLIGHT CONDITIONS.**

*Aéronef en VMC :*

☞ POURSUIVEZ EN CAM TYPE VICTOR ET ASSUREZ VOTRE SÉCURITÉ, RAPPELEZ PISTE EN VUE ;

**☞ CONTINUE UNDER OAT TYPE V FLIGHT, YOU ARE NOW RESPONSIBLE FOR YOUR OWN FLIGHT SAFETY, REPORT RUNWAY IN SIGHT ;**

→ PISTE EN VUE.

**→ RUNWAY IN SIGHT.**

Reprendre la phraséologie du contrôle d'aérodrome avec ou sans changement de fréquence.

*Aéronef en IMC :*

☞ REMETTEZ LES GAZ, MONTEZ (ou MAINTENEZ) HAUTEUR (nombre) PIEDS QFE [CONTACTEZ (station) APPROCHE (fréquence)].

**☞ GO AROUND, CLIMB (or MAINTAIN) HEIGHT (number) FEET QFE, [CONTACT (station) APPROACH (frequency)].**

## IX.2 PANNE RADIO

→ ☞ (indicatif) ESSAI RADIO ;

→ ☞ (callsign) RADIO CHECK ;

→ ☞ (indicatif) DE (station) SUR GARDE, ME RECEVEZ VOUS ?

→ ☞ (callsign), (station) ON GUARD, DO YOU READ ME ?

☞ SI VOUS ME RECEVEZ [instructions de manœuvre ou TRANSPONDEUR (code ou IDENT)] ;

**☞ IF YOU READ [manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)] ;**

☞ IDENT REÇU, VOUS ÊTES EN PANNE EMISSION ;

**☞ SQUAWK IDENT RECEIVED, YOU HAVE A TRANSMISSION FAILURE ;**

[ ☞ ACCUSEZ RÉCEPTION DE TOUS MES MESSAGES PAR IDENT].

[ ☞ ACKNOWLEDGE ALL MESSAGES BY SQUAWKING IDENT].

*En controle d'aérodrome:*

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

🔊 **ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER) ;**

🔊 ACCUSEZ RÉCEPTION EN BALANÇANT LES AILES ;

🔊 **ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS ;**

🔊 ACCUSEZ RÉCEPTION EN FAISANT DES APPELS DE PHARES.

🔊 **ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.**

**IX.3 PANNE TRANSPONDEUR**

🔊 JE NE REÇOIS PAS VOTRE TRANSPONDEUR ;

🔊 **SQUAWK NOT RECEIVED ;**

🔊 RECYCLEZ TRANSPONDEUR [(mode)] (code) ;

🔊 **RESET SQUAWK [(mode)] (code) ;**

➔ JE RECYCLE (mode) (code) ;

➔ **RESETTING (mode) (code) ;**

🔊 CONFIRMEZ TRANSPONDEUR (code) ;

🔊 **CONFIRM SQUAWK (code) ;**

🔊 TRANSPONDEUR NORMAL ;

🔊 **SQUAWK NORMAL ;**

🔊 TRANSPONDEUR ATTENTE ;

🔊 **SQUAWK STANDBY ;**

🔊 STOPPEZ TRANSPONDEUR (raison).

🔊 **STOP SQUAWK (reason).**

*Mode Charlie :*

🔊 VÉRIFIEZ CALAGE ALTIMÉTRIQUE ET CONFIRMEZ (niveau) ;

🔊 **CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level) ;**

🔊 STOPPEZ TRANSPONDEUR CHARLIE INDICATION ERRONÉE.

🔊 **STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION.**

*Mode S: lorsque l'organisme de la circulation aérienne visualise les indications altimétriques :*

🔊 VÉRIFIEZ NIVEAU SÉLECTIONNÉ. NIVEAU DE VOL AUTORISÉ (nombre).

🔊 **CHECK LEVEL SELECTED. CLEARED FLIGHT LEVEL IS (number).**

## IX.4 PANNES AVION

### IX.4.1 Panne oxygène

- ☞ VÉRIFIEZ BRANCHEMENT DU MASQUE ;
- ☞ CHECK OXYGEN MASK CONNECTION ;
  
- ☞ PASSEZ SUR OXYGENE SECOURS.
- ☞ SWITCH ON EMERGENCY OXYGEN.

### IX.4.2 Panne transfert

ÊTRE À COURT CARBURANT ;  
TO RUN SHORT OF FUEL ;

AUTONOMIE ;  
ENDURANCE ;

LARGUER UN RÉSERVOIR ;  
TO DROP (OR JETTISON) A TANK ;

VIDANGER CARBURANT.  
TO DUMP FUEL.

### IX.4.3 Panne moteur, atterrissage d'urgence

→ POSITION (radiale/distance ou point significatif), (niveau), DEMANDE PRISE EN COMPTE [RADAR] EXTINCTION MOTEUR, (nombre) P\_O\_B ;

→ POSITION (radial/distance or significant point), (niveau), REQUEST [RADAR] FLAME-OUT RECOVERY, (number) P\_O\_B ;

☞ [CAP (nombre) POUR (station)], QFE ou QNH (nombre).

☞ [HEADING FOR (station) IS (number)], SET [QFE or QNH] (number).

*Lorsque l'aéronef a visuel du terrain :*

→ POINT CLÉ HAUT ;  
→ HIGH KEY POINT ;

☞ RAPELLEZ POINT CLÉ BAS, VENT (direction et force) ;  
☞ REPORT LOW KEY POINT, WIND (direction and strength) ;

→ POINT CLÉ BAS.  
→ LOW KEY POINT.

#### IX.4.4 Panne conservateur de cap

Par convention, chaque virage est effectué au taux de 3 degrés par seconde (180° en une minute) pendant la phase intermédiaire puis à un taux de 1,5 degré par seconde pendant l'approche finale.

*Lever de doute :*

☞ CONFIRMEZ VOTRE CAP ;  
 ☞ CONFIRM HEADING ;

➔ CAP (nombre) ;  
 ➔ HEADING (number) ;

☞ VOS INDICATIONS DE CAP SONT ERRONÉES, COMMENCEZ ET ARRÊTEZ TOUS LES VIRAGES DÈS RÉCEPTION DE LA DIRECTIVE « MAINTENANT » ;  
 ☞ YOUR HEADING INDICATIONS ARE WRONG, START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW" ;

*VIRAGE > A 10°:*

☞ POUR UN VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE) DE (nombre) SECONDES, TOURNEZ À GAUCHE (ou À DROITE) MAINTENANT ;  
 ☞ FOR A RIGHT / LEFT TURN DURING (number) SECONDS, TURN RIGHT (or LEFT) NOW ;

➔ EN VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE) ;  
 ➔ TURNING RIGHT / LEFT ;

☞ ARRÊTEZ LE VIRAGE MAINTENANT.  
 ☞ STOP TURN NOW.

*VIRAGE < A 10°:*

Par convention, les virages s'effectuent au taux demi-standard de 1,5 degré par seconde.

☞ POUR UN VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE)... VENEZ À DROITE (ou À GAUCHE)... VENEZ À DROITE (ou À GAUCHE)... FIN DE VIRAGE.  
 ☞ FOR A RIGHT / LEFT TURN...TURN RIGHT / LEFT... TURN RIGHT / LEFT...STOP TURN.

#### IX.4.5 Panne R.M.I. ou alternav pour les hélicoptères de l'A.L.A.T.

Par convention, chaque virage est effectué au taux de 3 degrés par seconde (180° en une minute).

*VIRAGE > A 10° :*

☞ POUR UN VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE) DE (nombre) SECONDES, TOP DÉBUT DE VIRAGE ;

→ EN VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE) ;

🔊 TOP FIN DE VIRAGE ;

→ FIN DE VIRAGE.

VIRAGE < A 10° :

Cette méthode sera utilisée uniquement par le contrôleur au poste finale de précision.

Par convention Le contrôleur doit annoncer son intention de faire virer en indiquant le sens du virage à effectuer, puis faire virer et enfin indiquer la fin du virage.

Le pilote doit à chaque indication "venez à droite/gauche", effectuer un mouvement du manche à droite / gauche et revenir aussitôt au neutre.

🔊 POUR UN VIRAGE À DROITE (ou À GAUCHE)... VENEZ À DROITE (ou À GAUCHE)...

🔊 VENEZ À DROITE (ou À GAUCHE)... FIN DE VIRAGE.

## IX.5 EJECTION

### IX.5.1 Ejection préparée

🔊 ATTENTION LIMITE BASSE D'ÉJECTION (niveau) (2 fois) ;

🔊 CAUTION LOWER LIMIT FOR EJECTION (level) (2 FOIS) ;

→ (Indicatif) ÉJECTION ;

→ (Callsign) EJECTION (or BAIL OUT) ;

### IX.5.2 Ejection non préparée

*En IMC, quel que soit le niveau :*

🔊 (Indicatif) ÉJECTION ÉJECTION.

🔊 (Callsign) EJECTION EJECTION (or BAIL OUT BAIL OUT).

*En VMC :*

🔊 SI VOUS ÊTES EN PERTE DE CONTRÔLE À 10000' ÉJECTION (2 FOIS).

🔊 IF YOU HAVE NO CONTROL BY 10000', EJECTION (OR BAIL OUT) (2 FOIS).

## **TITRE X**

# **MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE AVEC DES CHASSEURS**

*Supplan 24600D*  
*Protocoles transfrontaliers*  
*ACE 75-2 Fighting edge*  
*CPE H2 et ses annexes, H3 et G6*  
*APP7*

## X.1 PRISE EN COMPTE

### X.1.1 Décollage sur alerte/scramble

*Lorsqu' un objectif est désigné avant le décollage :*

☞ IDENTIFIÉ RADAR MÉTHODE DE CONTROLE TOURNEZ DROITE/GAUCHE  
CAP (nombre), MONTEZ NIVEAU (DE VOL) (nombre) ;

☞ RADAR IDENTIFIED METHOD OF CONTROL TURN RIGHT/LEFT  
HEADING (number) CLIMB (FLIGHT) LEVEL (number) ;

☞ VOUS ALLEZ EXÉCUTER DES MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE  
SUR UN OBJECTIF CLASSIFIÉ XXX, RELÈVEMENT (nombre), (nombre)  
NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL) (nombre), FORCE PRESUMÉE XX,  
TRANSPONDEUR XXXX.

☞ YOUR TASK IS AIR POLICING ON A TARGET BRAA (ID), STRENGTH XX ;

☞ YOUR TASK IS QRA INTERCEPT ON A TARGET BRAA (ID) STRENGTH  
XX.

La vérification suivante est spécifiée dans le supplan D, à faire dès la prise en compte.  
Cependant aucune obligation n'est faite avec nos chasseurs français au-dessus du territoire  
national.

☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT.

☞ CHECK WEAPON SAFE.

*Lorsqu'aucun objectif n'est désigné avant le décollage le contrôleur doit signifier au  
pilote qu'il est en alerte en vol :*

☞ IDENTIFIÉ RADAR + (méthode de contrôle) ;

☞ RADAR IDENTIFIED + (method of control) ;

☞ VOUS ÊTES EN ALERTE EN VOL, POINT D'ATTENTE ;

☞ YOU ARE IN AIRBORNE ALERT, HOLDING POINT ;

☞ VOTRE MISSION EST L'ALERTE EN VOL.

☞ YOUR TASK IS AIRBORNE ALERT.

### X.1.2 Changement de mission en vol

*Pour s'assurer que le pilote est apte à la mission :*

☞ ÊTES-VOUS APTE MASA ?

☞ ARE YOU ABLE (TO PERFORM AN) AIR POLICING MISSION ?

☞ ÊTES-VOUS APTE RAVITAILLEMENT EN VOL ?

☞ ARE YOU AIR REFUELING CAPABLE ?

☞ ANNONCEZ AUTONOMIE ET ARMEMENT.

☞ CONFIRM ENDURANCE, WEAPON STATE.

*Si l'appareil est apte MASA, le contrôleur annoncera :*

☞ CHANGEMENT DE MISSION EN VOL, TRANSPONDEUR 74XX +(méthode de contrôle) ;

☞ MISSION CHANGE (or NEW TASK), YOU TASK IS AIR POLICING, SQUAWK 74XX + (method of control) ;

☞ TOURNEZ DROITE/GAUCHE CAP (nombre), MONTEZ/DESCENDEZ NIVEAU (ou ALTITUDE) (nombre), VOUS ALLEZ EXÉCUTER DES MESURES ACTIVES DE SÛRETÉ AÉRIENNE SUR UN OBJECTIF CLASSIFIÉ XXX, RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL) (nombre).

☞ TURN R/L HEADING XXX, CLIMB/DESCENT (LEVEL) (or ALTITUDE) (number), YOUR TASK IS AIR POLICING ON A TARGET BRAA.... (ID) (or YOUR TASK IS QRA INTERCEPT ON A TARGET BRAA..... (ID)).

### X.1.3 Vérification fréquence

Une fois la prise en compte effectuée, il est nécessaire de vérifier la fréquence commune (de sécurité) ou TAD correspondante.

☞ RAPPELEZ PRÊT POUR VÉRIFIER (FRÉQUENCE COMMUNE (DE SECURITE))/ TAD XXX.

☞ REPORT READY TO CHECK (COMMON FREQUENCY)/ TAD XXX.

### X.1.4 Informations complémentaires

☞ OBJECTIF RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL) (nombre), VITESSE (nombre), FORCE PRESUMÉE (nombre), TRANSPONDEUR XXXX.

☞ TARGET BRAA....., SPEED (number), STRENGH (number), SQUAWKING XXXX.



## X.2 MESURES DE RENSEIGNEMENT/INVESTIGATION

### X.2.1 Reconnaissance à distance/VID

#### X.2.1.1 Cas général

🗨️ VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE RECONNAISSANCE À DISTANCE ;  
🗨️ YOUR TASK WILL BE VID ON...;  
🗨️ YOUR TASK WILL BE INVESTIGATION ON...;

🗨️ RAPPELEZ JUDY/TALLY.  
🗨️ REPORT JUDY/TALLY.

*A l'annonce du judy/tally:*

🗨️ EXÉCUTEZ UNE RECONNAISSANCE À DISTANCE - SÉCURITÉ 1000 PIEDS,  
1000 MÈTRES ;  
🗨️ EXECUTE FULL (SHORT) ID... SEPARATION 1000 FEET- 1000 METERS ;

🗨️ RAPPELEZ EN PLACE ;  
🗨️ REPORT IN PLACE ;

➔ EN PLACE.  
➔ IN PLACE.

#### X.2.1.2 En conditions de vol VMC

🗨️ VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE RECONNAISSANCE À DISTANCE ;  
🗨️ YOUR TASK WILL BE VID TYPE ON...;

🗨️ RAPPELEZ JUDY/TALLY.  
🗨️ REPORT JUDY/TALLY.

*A l'annonce du judy/tally:*

🗨️ EXÉCUTEZ UNE RECONNAISSANCE À DISTANCE - SÉCURITÉ 1000 PIEDS,  
1000 METRES ;  
🗨️ EXECUTE VID TYPE ON.... SAFETY 1000 FEET- 1000 METERS ;

🗨️ RAPPELEZ EN PLACE ;  
🗨️ REPORT IN PLACE ;

➔ EN PLACE ;  
➔ IN PLACE ;  
🗨️ WHAT LUCK ?

The pilots reports number and type of aircraft(s) if applicable + flight parameters.

## X.2.2 Surveillance à distance

🔊 VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE SURVEILLANCE À DISTANCE ;  
🔊 YOUR TASK WILL BE SHADOWING...;

🔊 RAPPELEZ JUDY/TALLY.  
🔊 REPORT JUDY/TALLY.

*A l'annonce du judy/tally:*

🔊 EXÉCUTEZ UNE SURVEILLANCE À DISTANCE - SÉCURITÉ 1000 PIEDS, 1000 MÈTRES ;  
🔊 YOUR TASK IS SHADOW SEPARATION 1000 FEET- 1000 METERS ;

🔊 RAPPELEZ EN PLACE ;  
🔊 REPORT IN PLACE ;

➔ EN PLACE.  
➔ IN PLACE.

A l'issue de l'observation, le pilote transmet le nombre d'aéronefs observés et les paramètres de vol.

## X.2.3 Mesures d'interrogation

### X.2.3.1 Observation visuelle

🔊 VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE OBSERVATION VISUELLE ;  
🔊 YOUR TASK WILL BE VID MARKINGS AND VID NUMBERS ;

🔊 RAPPELEZ JUDY/TALLY.  
🔊 REPORT JUDY/TALLY.

*A l'annonce du judy/tally:*

🔊 EXÉCUTEZ UNE OBSERVATION VISUELLE - SÉCURITÉ 300 MÈTRES ;  
🔊 YOUR TASK IS VID MARKINGS AND VID NUMBERS- SAFETY 300 METERS ;

🔊 RAPPELEZ EN PLACE ;  
🔊 REPORT IN PLACE ;

➔ EN PLACE ;  
➔ IN PLACE ;

🔊 AUTORISÉ À VOUS RAPPROCHER SANS ENGAGER LA SÉCURITÉ DE (OU DES) L'APPAREIL(S).  
🔊 CLEARED TO CLOSE UP WITHOUT PUTTING IN DANGER THE TARGET.

### X.2.3.2 Observation radar

🔊 VOUS ALLEZ EXECUTER UNE OBSERVATION RADAR ;

🔊 RAPPELEZ JUDY/TALLY.

*A l'annonce du judy/tally:*

🔊 EXÉCUTEZ UNE OBSERVATION RADAR ;

🔊 RAPPELEZ EN PLACE ;

➔ EN PLACE.

### X.2.3.3 Interrogation radio

🔊 EXÉCUTEZ UNE INTERROGATION RADIO SUR (fréquence), MAINTENEZ FRÉQUENCE DE SÉCURITÉ EN ECOUTE (ou TAD (nombre) EN ÉCOUTE).

🔊 EXECUTE RADIO INTERROGATION ON FREQUENCY (frequency), MONITOR TAD (frequency) (ou TAD xxx EN ECOUTE).

### X.2.3.4 Interrogation photo

🔊 EXÉCUTEZ UNE INTERROGATION PHOTO, RAPPELEZ MESURE EFFECTUÉE.

🔊 EXECUTE A PHOTO INTERROGATION/EVIDENCE, REPORT COMPLETED.

🔊 YOUR TASK IS A PHOTO INTERROGATION, REPORT COMPLETED.

### X.2.4 Escorte

🔊 EXÉCUTEZ UNE MESURE D'ESCORTE.

🔊 EXECUTE AN ESCORT.

🔊 YOUR TASK IS AN ESCORT.

## X.3 MESURES DE CONTRAINTE

### X.3.1 Contrainte d'itinéraire

🔊 EXÉCUTEZ UNE CONTRAINTE D'ITINÉRAIRE. FAITES PRENDRE À L'APPAREIL LE CAP (nombre) PAR LA DROITE/GAUCHE ;

🔊 YOUR TASK IS ROUTE DEVIATION, FORCE THE TARGET (BOGEY, SUSPECTED RENEGADE....) TO TAKE HEADING (number) ;

🔊 YOUR TASK IS TO INTERVENE THE A/C ON HEADING (number) ;

🔊 INTERVENE THE A/C ON HEADING (number) ;

🔊 FORCE TO TAKE HEADING (number) ;

🔊 FAITES PRENDRE À L'APPAREIL LE CAP (nombre) [(ou NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL DOIT PRENDRE) LE CAP (nombre)] POUR REJOINDRE SA ROUTE INITIALE.

**☞ NOTIFY TO THE TARGET HE HAS TO TAKE HEADING (number) IN ORDER TO JOIN HIS SCHEDULED ROUTE.**

### X.3.2 Interdiction de survol

**☞ EXÉCUTEZ UNE INTERDICTION DE SURVOL. FAITES PRENDRE À L'APPAREIL LE CAP (nombre) PAR LA DROITE/GAUCHE ;**

**☞ YOUR TASK IS OVER FLIGHT INTERDICTION, FORCE THE TARGET (BOGEY, SUSPECTED RENEGADE...) TO TAKE HEADING (number) ;**

**☞ NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL EST DANS UNE ZONE INTERDITE... ;**

**☞ NOTIFY TO THE TARGET HE IS IN A PROHIBITED AREA ;**

**☞ NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL N'EST PAS AUTORISÉ À SURVOLER (point significatif) FAITES LUI PRENDRE LE CAP (nombre) PAR LA DROITE/GAUCHE ;**

**☞ NOTIFY TO THE TARGET HE HAS NO CLEARANCE FOR THE OVER FLIGHT OF (significant point), FORCE THE TARGET (BOGEY...) TO TAKE HEADING (number) ;**

**☞ NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL DOIT PRENDRE LE CAP (nombre) POUR QUITTER UN ESPACE INTERDIT / RESTREINT ;**

**☞ NOTIFY TO THE TARGET HE HAS TO TAKE HEADING (number) IN ORDER TO LEAVE PROHIBITED / RESTRICTED AIRSPACE ;**

**☞ INTERVENE OUTSIDE AIRSPACE...**

**☞ DIRECT THE A/C TO VACATE ...**

### X.3.3 Arraînement

**☞ EXÉCUTEZ UN ARRAÏNEMENT SUR L'APPAREIL...POUR ATTERRIR SUR LE TERRAIN DE (nom) ;**

**☞ YOUR TASK IS DIVERSION TO LAND, FORCE THE TARGET (BOGEY, SUSPECTED RENEGADE...) TO LAND ON (name) AIRFIELD ;**

**☞ YOUR TASK IS TO INTERVENE THE AIRCRAFT TO LAND ON (name);**

**☞ FORCE TO LAND THE AIRCRAFT ON (name) ;**

**☞ NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL FAIT L'OBJET D'UNE MESURE D'ARRAÏNEMENT SUR LE TERRAIN DE (nom).**

**☞ NOTIFY TO THE TARGET THAT HE IS DIVERTED TO LAND ON (name) AIRFIELD.**

Ne pas oublier de retransmettre toutes les informations nécessaires relatives au terrain (météo, moyens de finale, piste en service...).

### X.3.4 Tir de semonce

**☞ EXÉCUTEZ UN TIR DE SEMONCE (avec leurres / canon) ;**

**☞ EXECUTE A WARNING SHOT/BURST (by flares / with gun) ;**

☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT ;  
☞ CHECK WEAPONS HOT ;

☞ AUTHENTICATION ....  
☞ AUTHENTICATE .....

*Une fois la mesure effectuée :*

☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT.  
☞ CHECK WEAPONS SAFE.

*Uniquement dans le cadre de l'entraînement :*

☞ EXÉCUTEZ UN TIR DE SEMONCE FICTIF ;  
☞ EXECUTE A SIMULATED WARNING SHOT/BURST ;

☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT ;  
☞ CHECK WEAPONS SAFE ;

☞ AUTHENTICATION ....  
☞ AUTHENTICATE .....

#### X.4 TIR DE DESTRUCTION/ENGAGEMENT

☞ EXÉCUTEZ UN TIR DE DESTRUCTION ;  
☞ CLEAR TO ENGAGE ;  
☞ YOUR TASK IS TO ENGAGE ;

☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT ;  
☞ CHECK WEAPONS HOT ;

☞ AUTHENTICATION .....  
☞ AUTHENTICATE .....

*Une fois la mesure effectuée :*

☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT.  
☞ CHECK WEAPONS SAFE.

*Uniquement dans le cadre de l'entraînement :*

☞ EXÉCUTEZ UN TIR DE DESTRUCTION FICTIF ;  
☞ EXECUTE A SIMULATED ENGAGEMENT ;

☞ VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT ;  
☞ CHECK WEAPONS SAFE ;

☞ AUTHENTICATION ....  
☞ AUTHENTICATE .....

## X.5 HALTE AU FEU

- ☞ HALTE AU FEU (X2) + MOT CODE DU JOUR.
- ☞ STOP ENGAGEMENT + CODEWORD OF THE DAY.

## X.6 PROCEDURE DISCRETE

*Elle doit être faite à 20 Nm :*

- ☞ PROCÉDURE DISCRETE.
- ☞ DISCREET PROCEDURE.

*A 15Nm si le pilote n'a pas annoncé procédure discrète :*

- ☞ CONFIRMEZ PROCÉDURE DISCRÈTE.
- ☞ CONFIRM DISCREET PROCEDURE.

*A la fin de la mesure et après dégagement :*

- ☞ FIN DE PROCÉDURE DISCRÈTE.
- ☞ END OF DISCREET PROCEDURE.

## X.7 CHANGEMENT DE METHODE DE CONTROLE

*Tout changement de méthode de contrôle et de régime de vol devra être annoncé.*

- ☞ VOUS PASSEZ EN CAM VICTOR, BROADCAST CONTROL.
- ☞ CONTINUE UNDER OAT TYPE VICTOR FLIGHT, BROADCAST CONTROL.

## X.8 FIN D'UNE MASA REELLE, PASSAGE EN ENTRAINEMENT

- ☞ VOUS ALLEZ EFFECTUER DES MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE POUR ENTRAINEMENT SUR UN OBJECTIF..., TRANSPONDEUR XXXX (ou FIN DES MESURES RÉELLES. TRANSPONDEUR XXXX).
- ☞ YOU WILL PERFORM TRAINING QRA ON TARGET..., SQUAWK XXXX (or END OF AIR POLICING, SQUAWK XXXX).

## X.9 ASSISTANCE EN VOL

- ☞ VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE ASSISTANCE EN VOL SUR UN APPAREIL..., TRANSPONDEUR 7401.
- ☞ YOU WILL PERFORM IN FLIGHT ASSISTANCE ON THE AIRCRAFT ....., SQUAWK 7401.

*A l'annonce du Tally :*

- 🔊 **EXÉCUTEZ UNE ASSISTANCE EN VOL.**
- 🔊 **PERFORM IN FLIGHT ASSISTANCE**

*Donner toutes les informations nécessaires au bon déroulement de l'assistance en vol.*

## TITRE XI

# **MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE AVEC DES HÉLICOPTÈRES**



## XI.1 PRISE EN COMPTE

Si l'hélicoptère est au-dessus du plancher de contrôle/AMSR la prise en compte est identique à celle d'un chasseur. Si l'hélicoptère est sous le plancher de contrôle/AMSR, on annoncera « **identifié IFF...** ». Ne pas oublier de vérifier le calage altimétrique.

### XI.1.1 Décollage sur alerte

*Lorsqu' un objectif est désigné avant le décollage :*

☞ IDENTIFIÉ RADAR(ou IDENTIFIÉ IFF) + (méthode de contrôle) ;  
 ☞ **RADAR IDENTIFIED (OR SQUAWK IDENTIFIED) + (method of control) ;**

☞ VOUS ALLEZ EXÉCUTER DES MESURES ACTIVES DE SURETÉ AÉRIENNE SUR UN OBJECTIF CLASSIFIÉ XXX, RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL)(nombre) / ALTITUDE ESTIMÉE (number).

☞ **YOU WILL PERFORM AIR POLICING ON A TARGET CLASSIFIED XXX, BEARING (number), XXX MILES, HEADING (number), (FLIGHT) LEVEL (number)/ESTIMATE ALTITUDE (number).**

*Lorsqu'aucun objectif n'est désigné avant le décollage le contrôleur doit signifier au pilote qu'il est en alerte en vol:*

☞ VOUS ÊTES EN ALERTE EN VOL, POINT D'ATTENTE ;  
 ☞ **YOUR TASK IS AIRBORNE ALERT, HOLDING POINT ;**

☞ VOTRE MISSION EST L'ALERTE EN VOL.  
 ☞ **YOUR TASK IS AIRBORNE ALERT.**

Une fois la prise en compte effectuée :

*Vérifier la fréquence commune (de sécurité) :*

☞ RAPPELEZ PRÊT POUR VÉRIFIER LA FRÉQUENCE COMMUNE (DE SÉCURITÉ) OU TAD (number).

☞ **REPORT READY TO CHECK COMMON FREQUENCY (or TAD) (number).**

*Donner des informations complémentaires sur l'objectif :*

☞ OBJECTIF RELÈVEMENT (nombre), (nombre) NAUTIQUES, CAP (nombre), NIVEAU (DE VOL) / ALTITUDE (nombre), VITESSE (nombre) NŒUDS, FORCE PRESUMÉE XX.

☞ **TARGET BEARING (number), (number) MILES, (number) KNOTS, STRENGTH (number).**

## XI.2 MESURES DE RENSEIGNEMENT

### XI.2.1 Reconnaissance à distance

- ☞ VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE RECONNAISSANCE À DISTANCE.
- ☞ YOUR TASK WILL BE VID ON....
- ☞ YOUR TASK WILL BE INVESTIGATION ON....

*A l'annonce du « tally /judy angle » :*

- ☞ EXÉCUTEZ UNE RECONNAISSANCE À DISTANCE- SECURITE 150 MÈTRES.
- ☞ EXECUTE VID TYPE SAFETY 150 METERS.

### XI.2.2 Surveillance à distance

- ☞ VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE SURVEILLANCE À DISTANCE ;
- ☞ YOUR TASK WILL BE SHADOWING...;

*A l'annonce du « tally /judy angle » :*

- ☞ EXÉCUTEZ UNE SURVEILLANCE À DISTANCE - SÉCURITÉ 150 MÈTRES.
- ☞ YOUR TASK IS SHADOW SEPARATION 150 METERS.

A l'issue de l'observation, le pilote transmet le nombre d'aéronefs observés et les paramètres de vol.

## XI.3 MESURES D'INTERROGATION

### XI.3.1 Interrogation radio

- ☞ VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE OBSERVATION VISUELLE.
- ☞ YOUR TASK WILL BE VID MARKINGS AND VID NUMBERS.

*A l'annonce du « tally » :*

- ☞ EXÉCUTEZ UNE OBSERVATION VISUELLE - SÉCURITÉ 50 MÈTRES.
- ☞ EXECUTE VID MARKINGS AND VID NUMBERS- SAFETY 50 METERS.

### XI.3.2 Interrogation radio

- ☞ EXÉCUTEZ UNE INTERROGATION RADIO SUR (fréquence), MAINTENEZ FRÉQUENCE DE SÉCURITÉ EN ÉCOUTE (ou TAD XXX).
- ☞ EXECUTE RADIO INTERROGATION ON FREQUENCY (number), MONITOR TAD (number) (or safety frequency).

### XI.3.3 Interrogation photo

- ☞ EXÉCUTEZ UNE INTERROGATION PHOTO, RAPPELEZ MESURE EFFECTUÉE.
- ☞ EXECUTE A PHOTO INTERROGATION/EVIDENCE, REPORT COMPLETED.
- ☞ YOUR TASK IS PHOTO INTERROGATION, REPORT COMPLETED.

### XI.3.4 Escorte

- ☞ VOUS ALLEZ EXÉCUTER UNE ESCORTE ;
- ☞ YOU WILL PERFORM AN ESCORT ;
  
- ☞ EXÉCUTER UNE MESURE D'ESCORTE.
- ☞ EXECUTE AN ESCORT.
- ☞ YOUR TASK IS ESCORT.

## XI.4 MESURES DE CONTRAINTE

### XI.4.1 Contrainte d'itinéraire

- ☞ EXÉCUTEZ UNE CONTRAINTE D'ITINERAIRE. FAITES PRENDRE À L'OBJECTIF LE CAP (nombre) PAR LA DROITE/GAUCHE ;
- ☞ YOUR TASK IS ROUTE DEVIATION, FORCE THE TARGET (BOGEY, SUSPECTED RENEGADE....) TO TAKE HEADING XXX ;
- ☞ YOUR TASK IS TO INTERVENE THE A/C ON HEADING... ;
  
- ☞ FAITES PRENDRE À L'APPAREIL LE CAP (nombre) POUR REJOINDRE SA ROUTE INITIALE.
- ☞ NOTIFY TO THE TARGET HE HAS TO TAKE HEADING XXX IN ORDER TO JOIN HIS SCHEDULED ROUTE.

### XI.4.2 Interdiction de survol

- ☞ NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL EST DANS UNE ZONE INTERDITE... ;
- ☞ NOTIFY TO THE TARGET HE IS IN A PROHIBITED AREA ;
  
- ☞ NOTIFIEZ À L'APPAREIL QU'IL N'EST PAS AUTORISÉ À SURVOLER (point significatif) FAITES LUI PRENDRE LE CAP (nombre) PAR LA DROITE/GAUCHE....
- ☞ NOTIFY TO THE TARGET HE HAS NO CLEARANCE FOR THE OVER FLIGHT OF xxx, FORCE THE TARGET (BOGEY...) TO TAKE HEADING xxx....

### XI.4.3 Arraisonnement

- ☞ NOTIFIEZ À L'OBJECTIF QU'IL FAIT L'OBJET D'UNE MESURE D'ARRAISONNEMENT SUR LE TERRAIN DE (nom).
- ☞ NOTIFY TO THE TARGET THAT HE IS DIVERTED TO LAND ON XX AIRFIELD.

Ne pas oublier de retransmettre toutes les informations nécessaires relatives au terrain (météo, moyens de final, piste en service...).

#### **XI.4.4 Tir de semonce**

🔊 EXÉCUTEZ UN TIR DE SEMONCE ;  
🔊 EXECUTE A WARNING SHOT/BURST ;

🔊 VÉRIFIER SÉCURITÉ ARMEMENT ;  
🔊 CHECK WEAPONS HOT ;

🔊 AUTHENTICATION ....  
🔊 AUTHENTICATE .....

*Dans le cadre d'un entraînement:*

🔊 EXÉCUTEZ UN TIR DE SEMONCE FICTIF ;  
🔊 EXECUTE A SIMULATED WARNING SHOT/BURST ;

🔊 VÉRIFIER SÉCURITÉ ARMEMENT ;  
🔊 CHECK WEAPONS SAFE ;

🔊 AUTHENTICATION ....  
🔊 AUTHENTICATE .....

*Une fois la mesure effectuée :*

🔊 VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT.  
🔊 CHECK WEAPON SAFE.

#### **XI.5 MESURES DE DESTRUCTION**

🔊 EXÉCUTEZ UN TIR DE DESTRUCTION ;  
🔊 CLEAR TO ENGAGE ;  
🔊 YOUR TASK IS TO ENGAGE ;

🔊 VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT ;  
🔊 CHECK WEAPON HOT ;

🔊 AUTHENTICATION .....

🔊 AUTHENTICATE .....

*Dans le cadre d'un entraînement :*

🔊 EXÉCUTEZ UN TIR DE DESTRUCTION FICTIF ;  
🔊 EXECUTE A SIMULATED ENGAGEMENT ;

🔊 VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT ;  
🔊 CHECK WEAPONS SAFE ;

🔊 AUTHENTIFICATION .....

🔊 AUTHENTICATE .....

*Une fois la mesure effectuée :*

🔊 VÉRIFIEZ SÉCURITÉ ARMEMENT.

🔊 CHECK WEAPON SAFE.

## **XI.6 : MISSIONS DE COMBAT**

CPE

APP7

80-6 Tactical employment of air power

AM 75-2 Fighting edge...

## **XI.7 : SAR**

*Rédaction réservée*

## **APPENDICE I**

### **LEXIQUE ANGLAIS / FRANCAIS**

---

| A                           |  |
|-----------------------------|--|
| ABEAM                       | Travers, par le travers de ...                                 |
| ABLE                        | Capable, possibilité d'exécuter l'ordre reçu                   |
| ABORT (TO)                  | Abandonner, interrompre (une action, une manœuvre)             |
| ABOVE                       | Au-dessus, plus haut   |
| ABOVE GROUND LEVEL (AGL)    | Au-dessus du sol   |
| ABOVE MEAN SEA LEVEL (AMSL) | Au-dessus du niveau moyen de la mer                            |
| ACCEPT (TO)                 | Accepter, agréer, accorder                                     |
| ACCEPTANCE AND TEST TRAFFIC | Circulation essai et réception (CER)                           |
| ACCOMODATE (TO)             | Accueillir, loger, recevoir, héberger (équipage et/ou avion)   |
| ACCOMODATION                | Hébergement  |
| ACCORDING TO                | Selon, suivant, d'après  |
| ACKNOWLEDGE (TO)            | Accuser réception  |
| ACROBATIC FLIGHT            | Acrobatie aérienne   |
| ACTIVATE (TO)               | Activer (une zone, un plan de vol)                             |
| ACTIVE                      | Actif, active (zone ou piste)                                  |
| ACTIVITY                    | Activité   |
| ACTUAL                      | Réel, vrai   |
| ADDRESSEE                   | Destinataire   |
| ADJUST (TO)                 | Ajuster, régler, rectifier (taux de descente, montée, vitesse) |
| ADVISE (TO)                 | Aviser, avertir, prévenir, informer                            |
| ADVISORY HEIGHT             | Hauteur conseillée   |
| AEROBATICS                  | Voltige aérienne, acrobatie aérienne                           |
| AERODROME                   | Aérodrome  |
| AERODROME ELEVATION         | Altitude d'aérodrome,  |
| AERONAUTICAL INFORMATION    | Bureau d'information aéronautique (BIA)                        |
| SERVICE (AIS) OFFICE        |  |
| AFTERBURNER                 | Post combustion  |
| AGREEMENT NUMBER            | Numéro d'accord (plan de vol)                                  |
| AHEAD                       | En avant, devant   |
| AIR FORCE BASE (US)         | Base aérienne  |
| AIR DEFENSE                 | Défense aérienne   |
| AIR DROP                    | Parachutage, aéro-largage                                      |
| AIR FILED FLIGHT PLAN       | Plan de vol déposé en l'air                                    |
| AIR INTAKE                  | Entrée d'air   |
| AIR LIFT                    | Pont aérien  |
| AIR POCKET                  | Trou d'air   |
| AIR REFUELING               | Ravitaillement en vol  |
| AIR SPEED                   | Vitesse d'un avion par rapport à la masse d'air environnante   |
| AIR SPEED INDICATOR         | Indicateur de vitesse  |
| AIR SPEED INDICATOR FAILURE | Panne badin  |
| AIR TO GROUND ATTACK        | Attaque au sol, assaut   |
| AIR TRAFFIC SERVICES        | Bureau de piste  |

**REPORTING OFFICE**

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| AIRBORNE                       | Décollé, aéroporté, de bord, envol              |
| AIRBORNE RADAR APPROACH        | Approche au radar de bord                       |
| AIRBRAKES                      | Aérofreins                                      |
| AIRCRAFT                       | Aéronef, avion                                  |
| AIRCRAFT ANTI-COLLISION LIGHTS | Feux anti-collision d'aéronef                   |
| AIRCRAFT CARRIER               | Porte-avions                                    |
| AIRCRAFT NAVIGATION LIGHTS     | Feux de navigation d'aéronef                    |
| AIRFIELD (US)                  | Terrain d'aviation                              |
| AIRFIELD MINIMA                | Minima terrain                                  |
| AIRFRAME                       | Cellule   |
| AIRPORT LIGHTING               | Balisage lumineux d'aéroport                    |
| AIRWAY                         | Couloir aérien, voie aérienne                   |
| ALTERNATE                      | De dégagement, de remplacement                  |
| ALTERNATOR                     | Alternateur                                     |
| ALTERNATOR FAILURE             | Panne alternateur                               |
| ALTIMETER SETTING              | Calage altimétrique                             |
| ALTITUDE                       | Altitude  |
| APPROACH                       | Approche  |
| APPROACH LIGHTS                | Rampe d'approche                                |
| APPROACH SPEED                 | Vitesse d'approche                              |
| APRON                          | Parking   |
| AREA                           | Zone, région, territoire                        |
| AREA CONTROL CENTRE (ACC)      | Centre régional de la navigation aérienne(CRNA) |
| AREA'S MEAN PRESSURE           | Pression régionale moyenne                      |
| ARRESTING CABLE                | Câble, brin d'arrêt                             |
| ARRESTING NET                  | Filet d'arrêt                                   |
| ARRIVAL                        | Arrivée   |
| ASPHALT                        | Asphalte, bitume                                |
| ASSISTANCE                     | Assistance, aide apportée ou reçue              |
| ATTEMPT TO, TRY                | Tenter  |
| AUTOMATIC PILOT                | Pilote automatique                              |
| AUTOMATIC POSITION             | Position automatique                            |
| AUTOROTATION                   | Autorotation                                    |
| AUXILIARY POWER UNIT (APU)     | Groupe auxiliaire de puissance                  |
| AVOID (TO)                     | Eviter  |
| AXIS                           | Axe, ligne définie dans l'espace                |
| AXIS OF ADVANCE                | Direction, axe de progression                   |
| AZIMUTH                        | Azimut  |

**B**

|                   |  |
|-------------------|--|
| BACK              | Derrière, arrière                          |
| BACK TRACK        | Remonter une piste, un chemin de roulement |
| BACK UP           | De secours, en remplacement de ...         |
| BACK UP LIGHTING  | Balisage de secours                        |
| BACK UP FREQUENCY | Fréquence de secours                       |



|                           |  |
|---------------------------|--|
| BAIL OUT (TO)             | S'éjecter  |
| BANKING                   | Inclinaison latérale                               |
| BARRIER                   | Barrière d'arrêt                                   |
| BARRIER DERIGGED          | Barrière démontée                                  |
| BARRIER ENGAGED           | Barrière engagée                                   |
| BARRIER RAISED            | Barrière levée                                     |
| BASE                      | Base   |
| BATTERY                   | Batterie   |
| BEACON                    | Balise   |
| BEARING                   | Relèvement   |
| BEHIND                    | Derrière   |
| BELLY LANDING             | Atterrissage sur le ventre                         |
| BELLY TANK                | Réservoir ventral                                  |
| BELOW                     | Plus bas   |
| BETWEEN                   | Entre  |
| BETWEEN LAYERS            | Entre deux couches                                 |
| BIRD HAZARD               | Péril aviaire                                      |
| BIRD INGESTION            | Absorption d'oiseaux                               |
| BIRD MIGRATION            | Migration d'oiseaux                                |
| BIRD SCARING SYSTEM       | Effaroucheur                                       |
| BIRD STRIKE               | Collision volatile                                 |
| BITUMEN                   | Bitume, goudron                                    |
| BLAST                     | Souffle (de réacteur)                              |
| BLAST FENCE               | Ecran de déviation de souffle                      |
| BLINK (TO)                | Clignoter  |
| BOARD (TO)                | Embarquer (passagers)                              |
| BOMBING                   | Bombardement                                       |
| BORDER                    | Côté, bord, limite                                 |
| BOUNCED LANDING           | Rebondissement à l'atterrissage                    |
| BOUNDARY, BORDER          | Limite, frontier                                   |
| BRAKES                    | Freins   |
| BRAKING ACTION            | Freinage   |
| BREAK BEGINNING OF RUNWAY | Break début de bande                               |
| BREAK END OF RUNWAY       | Break fin de bande                                 |
| BREAK MIDDLE OF RUNWAY    | Break mi-bande                                     |
| BREAKDOWN TRUCK           | Camion de dépannage                                |
| BROKEN                    | Fragmenté (météo), cassé (matériel), haché (radio) |
| BUILT UP AREA             | Zone bâtie   |
| BURST (TO)                | Eclater (Pneus)                                    |
| BY PASS (TO)              | Contourner   |
| BY PASS TAXIWAY           | Peigne, déviation, voie d'évitement                |
| <br>                      |  |
| <b>C</b>                  |  |
| CABLE                     | Câble, Brin d'arrêt                                |
| CALL (TO)                 | Appeler  |
| CALL BACK (TO)            | Rappeler   |

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| CALL SIGN                       | Indicatif d'appel                            |
| CALL UP (TO)                    | Appeler                                      |
| CANCEL (TO)                     | Annuler                                      |
| CANOPY                          | Verrière                                     |
| CANOPY BLOW-UP                  | Eclatement de verrière                       |
| CANOPY JETTISONING              | Larguage verrière                            |
| CARGO COMPARTMENT               | Soute  |
| CARRY OUT (TO)                  | Accomplir, effectuer, exécuter               |
| CAUTION                         | Prudence, précaution, attention              |
| CAVOK CEILING AND VISIBILITY OK | Plafond et visibilité OK                     |
| CEILING                         | Plafond                                      |
| CEILING - CLOUD BASE (UK)       | Plafond - base des nuages                    |
| CENTRE LINE                     | Axe de piste                                 |
| CHANNEL                         | Canal, voie de communication                 |
| CHASE AIRCRAFT                  | Avion d'accompagnement                       |
| CHECK (TO)                      | Essayer, vérifier, s'assurer de              |
| CHOCKS                          | Cales  |
| CHUTE CANDLED                   | Parachute en torche                          |
| CHUTE DROPPED                   | Parachute largué                             |
| CHUTE NOT CHECKED               | Parachute non vérifié                        |
| CHUTE OPEN                      | Parachute ouvert                             |
| CIRCUIT                         | Circuit                                      |
| CLEAR                           | Sans nuages, clair, compréhensible, autorisé |
| CLEAR (TO)                      | Autoriser                                    |
| CLEAR ICE or CLEAR ICING        | Verglas                                      |
| CLEAR OF                        | A l' écart, lors de                          |
| CLEAR OF TRAFFIC                | Trafic croisé                                |
| CLEARANCE                       | Clairance, autorisation de contrôle          |
| CLEARANCE VALID UNTIL           | Clairance valide jusqu'au...                 |
| CLEARED FOR TAKE OFF            | Autorisé au décollage                        |
| CLEARED TO LAND                 | Autorisé à l'atterrissage                    |
| CLEAR TO SHOOT/ TO ENGAGE       | Autorisation d'ouvrir le feu                 |
| CLIMB (TO)                      | Monter                                       |
| CLOSE                           | Serré de près, rapproché                     |
| CLOSE (TO)                      | Fermer (piste), clore                        |
| CLOSE AIR SUPPORT               | Appui aérien rapproché                       |
| CLOSE DOWN (TO)                 | Clôturer (un plan de vol)                    |
| CLOSE FORMATION                 | Patrouille , formation serrée                |
| CLOSED OUT                      | Fermé (terrain)                              |
| CLOSING                         | En rapprochement                             |
| CLOUD BANK                      | Masse nuageuse                               |
| CLOUD BASE (UK)                 | Base des nuages                              |
| CLOUD LAYER                     | Couche nuageuse                              |
| CLOUDINESS                      | Nébulosité                                   |
| CLUTTER (RADAR)                 | Echos (radar), parasites                     |
| COCKPIT                         | Habitacle, carlingue                         |
| COCKPIT MISTING                 | Embuage habitacle                            |

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| COLOR / COLOUR                | Couleur                                     |
| COMBAT AREA                   | Zone de combat                              |
| COME CLOSE (TO)               | Approcher                                   |
| COMMENCE (TO)                 | Commencer                                   |
| COMPEL (TO, TO FORCE TO)      | Contraindre                                 |
| COMPLIANCE                    | Conformité                                  |
| COMPRESSOR STALL              | Décrochage compresseur                      |
| COMPULSORY                    | Obligatoire                                 |
| CONCRETE                      | Béton, ciment                               |
| CONCRETE SLAB                 | Dalle de béton                              |
| CONDITIONAL ROUTE             | Route conditionnelle                        |
| CONFIGURATION                 | Configuration                               |
| CONFIRM (TO)                  | Confirmer                                   |
| CONTACT (TO)                  | Contacter                                   |
| CONTINUE (TO)                 | Continuer, poursuivre                       |
| CONTRAIL (CONDENSATION TRAIL) | Traînée de condensation                     |
| CONTROLLED AIRSPACE           | Espace aérien contrôlé                      |
| CONVERGE (TO)                 | Converger                                   |
| CONVOY (TO)                   | Escorter                                    |
| COPY (TO)                     | Copier, prendre note                        |
| CORRECT                       | Exact                                       |
| CORRECTING                    | Revenant sur, corrigeant                    |
| COVER                         | Couverture (radar)                          |
| CRANE                         | Grue  |
| CRASH (TO)                    | S'écraser au sol                            |
| CREW                          | Equipage                                    |
| CROSS (TO)                    | Croiser, traverser, passer (un point)       |
| CROSS SERVICING               | Escale                                      |
| CROSS WIND                    | Vent de travers                             |
| CUSTOMS                       | Douanes                                     |
| <b>D</b>                      |   |
| DAMAGE                        | Avarie, dommage                             |
| DAMP                          | Humide                                      |
| DANGER AREA                   | Zone dangereuse                             |
| DATA                          | Données                                     |
| DATA LINK                     | Réseau de transmission de données           |
| DATA PROCESSING               | Traitement de données                       |
| DAY MARKING                   | Balisage diurne                             |
| DEAD AHEAD                    | Droit devant, midi                          |
| DEAD LINE                     | Heure limite                                |
| DEAD ZONE                     | Cône mort, zone de non détection            |
| DEBRIS                        | Décombres, débris, fragments                |
| DECELERATION                  | Décélération                                |
| DECISION (HEIGHT / ALTITUDE)  | Décision (hauteur de ... / altitude de ...) |
| DECREASE (TO)                 | Diminuer                                    |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| DELAYING ACTION                | Action de retardement                   |
| DEPART (TO)                    | Partir                                  |
| DEPARTURE AIRFIELD             | Terrain de départ                       |
| DEPARTURE INFORMATION<br>/DATA | Paramètres pour le départ               |
| DESCEND (TO)                   | Descendre                               |
| DESCENT, LET DOWN              | Descente                                |
| DESEMBARK (TO)                 | Débarquer (passagers)                   |
| DESTINATION AIRFIELD           | Terrain de destination                  |
| DETERIORATION                  | Aggravation, dégradation, détérioration |
| DEW POINT                      | Point de rosée                          |
| DIM (TO)                       | Diminuer, abaisser l'intensité          |
| DIPLOMATIC CLEARANCE           | Autorisation diplomatique               |
| DISPLACED THRESHOLD            | Seuil décalé                            |
| DISPLAY                        | Scope                                   |
| DISREGARD (TO)                 | Ignorer, ne pas tenir compte            |
| DISTANCE MARKER                | Panneaux de distance                    |
| DISTANCE MARKING LIGHTS        | Panneaux de distance lumineux           |
| DISTORTED                      | Déformé                                 |
| DISTRESS CALL                  | Appel de détresse                       |
| DISUSED RUNWAY                 | Piste désaffectée                       |
| DITCH (TO)                     | Amerrir                                 |
| DIVE (TO)                      | Plonger                                 |
| DIVE BRAKE                     | Frein de piqué                          |
| DIVERSION                      | Déroutement                             |
| DIVERT (TO)                    | Dérouter, se dérouter                   |
| DOG FIGHT                      | Combat tournoyant                       |
| DOWNWIND                       | Vent arrière                            |
| DRAFT (OR DRAUGHT) DOWN        | Courant descendant                      |
| DRAFT (OR DRAUGHT) UP          | Courant ascendant                       |
| DRIFT (TO)                     | Dériver, s'éloigner de sa route         |
| DRIZZLE                        | Bruine                                  |
| DROP (TO)                      | Enlever, ôter, lâcher, larguer          |
| DROP (TO) A TANK               | Larguer un réservoir                    |
| DROP ZONE                      | Zone de largage                         |
| DUE / DUE TO                   | Cause, à cause de                       |
| DUMP (TO) FUEL                 | Vidanger, déverser du carburant         |
| DUST STRIP                     | Bande, piste en terre battue            |

## E

|                                 |                              |
|---------------------------------|------------------------------|
| ECONOMICAL DESCENT,<br>LET DOWN | Descente économique          |
| EJECT (TO)                      | S'éjecter                    |
| ELECTRICAL FAILURE              | Panne électrique             |
| ELECTRONIC COUNTER<br>MEASURES  | Contre-mesures électroniques |
| ELECTRONIC IDENTIFICATION       | Identification électronique  |

(EID)

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| ELEVATION                     | Altitude (en parlant d'un terrain)              |
| ELEVATOR                      | Gouverne de profondeur                          |
| EMERGENCY CALL                | Appel d'urgence                                 |
| EMERGENCY VEHICLES            | Véhicules de secours                            |
| ENCLOSE (TO), CLOSE DOWN (TO) | Cloturer  |
| ENDURANCE                     | Autonomie, temps de vol restant                 |
| ENGAGE (TO)                   | Détruire (engager dans l'intention de détruire) |
| ENGAGED                       | Occupé (téléphone) , engagé (combat)            |
| ENGINE FAILURE                | Panne moteur                                    |
| ESCORT (TO)                   | Escorter  |
| ESTABLISHED                   | Etabli  |
| ESTIMATED TIME OF ARRIVAL     | Heure d'arrivée prévue                          |
| ESTIMATED TIME OF DEPARTURE   | Heure de départ prévue                          |
| EVASIVE                       | Evasive   |
| EXHAUST PIPE                  | Tuyère  |
| EXPECT (TO)                   | S'attendre, compter sur ..., présumer           |
| EXPEDITE (TO)                 | Accélérer                                       |
| EXTEND ... (TO)               | Allonger  |

**F**

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| FADED  | Perdu                             |
| FADING OUT   | Disparition progressive (radio)   |
| FAILURE  | Panne                             |
| FAR END OF THE RUNWAY                                  | Fin, extrémité de piste           |
| FIELD  | Terrain d'aviation                |
| FIGHTER  | Chasseur                          |
| FILE (TO) A FLIGHT PLAN                                | Déposer un plan de vol            |
| FIN  | Dérive, empennage vertical        |
| FINAL APPROACH   | Approche finale                   |
| FINAL CONTROLLER                                       | Contrôleur finale                 |
| FIRE TRUCK   | Véhicule de pompiers              |
| FIRING   | Tir                               |
| FIRING RANGE   | Champ de tir                      |
| FLAME OUT  | Arrêt, extinction réacteur        |
| FLAPS  | Volets de courbure                |
| FLARE  | Fusée (pour la vigie)             |
| FLASH ON (TO)  | S'allumer, clignoter              |
| FLASHING LIGHTS  | Feux à éclats                     |
| FLAT TYRE (UK)   | Pneus à plat                      |
| FLEXIBLE PAVEMENT                                      | Revêtement souple                 |
| FLIGHT CARRIER LANDING PRACTICE                        | Appontage simulé sur piste (ASSP) |
| FLIGHT CARRIER LANDING SYSTEM (or DECK LANDING SYSTEM) | Optique d'appontage (miroir)      |
| FLIGHT CONDITIONS                                      | Conditions de vol                 |
| FLIGHT CONTROLS  | Commandes de vol                  |

---

|                            |                                     |
|----------------------------|-------------------------------------|
| FLIGHT INFORMATION OFFICE  | Bureau d'information de vol (BIV)   |
| FLIGHT INFORMATION REGION  | Région d'information de vol         |
| FLIGHT LEVEL               | Niveau de vol                       |
| FLIGHT PLAN                | Plan de vol                         |
| FLOODED                    | Inondé                              |
| FLOODLIGHT                 | Projecteur                          |
| FLUSH LIGHT                | Feu rasant, encastré                |
| FLY BY WIRE CONTROLS       | Commandes de vol électriques        |
| FLY HEADING                | Prenez le cap                       |
| FLY PAST                   | Défilé aérien                       |
| FOG                        | Brouillard                          |
| FOLLOW (TO)                | Suivre                              |
| FOLLOW ME VEHICLE          | Véhicule pilote                     |
| FORCE TO LAND              | Arraisonner                         |
| FORECAST (TO)              | Prévoir, prédire                    |
| FOREIGNER                  | Etranger (nation)                   |
| FORKLIFT                   | Tracteur élévateur                  |
| FREE CALL                  | Auto-transfert                      |
| FREEZING FOG               | Brouillard givrant                  |
| FREEZING LEVEL             | Isotherme 0°                        |
| FREIGHTER                  | Cargo                               |
| FREQUENCY                  | Fréquence                           |
| FRICTION SURFACE           | Revêtement anti-dérapant            |
| FUEL DUMP VALVE OPERATION  | Utilisation du vide-vite            |
| FUEL TRANSFER / CROSSFEED  | Transfert carburant                 |
| FULL STOP LANDING          | Atterrissage complet                |
| FUSELAGE                   | Fuselage                            |
| <b>G</b>                   |                                     |
| GARBLED                    | Brouillé (parasites radio)          |
| GATE                       | Porte                               |
| GCA PATTERN                | Circuit GCA                         |
| PICK UP                    | Prise en compte                     |
| GEAR RETRACTION            | Rentrée du train (d'atterrissage)   |
| GEAR BEEPER                | Signal sonore du train              |
| GENERAL AIR TRAFFIC (GAT)  | Circulation aérienne générale (CAG) |
| GENERATOR                  | Générateur                          |
| GIVE WAY TO (TO)           | Laisser passer                      |
| GLIDE PATH / SLOPE         | Trajectoire, plan de descente       |
| GLIDER                     | Planeur                             |
| GO AROUND (TO)             | Remettre les gaz                    |
| GRASS STRIP                | Bande, piste en herbe               |
| GROUND                     | Sol, territoire, terre              |
| GROUND CONTROLLED APPROACH | (GCA) Finale contrôlée              |
| GROUND IN SIGHT            | Approche                            |
| GROUND POWER UNIT          | Vue du sol                          |
|                            | Groupe de démarrage au sol          |

|  |   |
|--|---|
| GROUND TEMPERATURE                         | Température au sol                                |
| GUNNERY RANGE                              | Champ de tir canon                                |
| GUST                                       | Rafale  |
| <b>H</b>                                   |   |
| HAIL                                       | Grêle   |
| HANDOFF                                    | Transfert (US)                                    |
| HANDOVER, HANDOFF                          | Transfert   |
| HANGAR                                     | Hangar  |
| HAVE WEAPON ON BOARD (TO)                  | Etre armé (pour un aéronef)                       |
| HAZARD BEACON                              | Phare de danger aéronautique                      |
| HEAD WIND                                  | Vent de face                                      |
| HEADING                                    | Cap   |
| HEADING CROSSING ANGLE                     | Angle de présentation                             |
| HEADLIGHT                                  | Phare   |
| HEIGHT                                     | Hauteur   |
| HELICOPTER                                 | Hélicoptère                                       |
| HELIDECK                                   | Aire d'atterrissage hélicoptère                   |
| HELIPAD                                    | Plateforme d'héliport                             |
| HELIPORT                                   | Héliport  |
| HIGH LOW HIGH MISSION                      | Mission haut-bas-haut                             |
| HIGH SPEED LANE                            | Bande rapide                                      |
| HIGH SPEED EXIT TAXIWAY                    | Bretelle de dégagement rapide                     |
| HIGH SPEED TURN OFF TAXIWAY                | Bretelle de dégagement rapide                     |
| HIJACK (TO)                                | Détourner (par la force)                          |
| HOISTING                                   | Hélicoptère                                       |
| HOLDING HANDS                              | Patrouille rassemblée                             |
| HOLDING PATTERN                            | Circuit d'attente                                 |
| HOLDING POINT                              | Point d'arrêt                                     |
| HOLDING STACK                              | Pile d'attente                                    |
| HOVER                                      | Vol stationnaire                                  |
| HOSTILE                                    | Hostile   |
| HYDRAULIC FAILURE                          | Panne hydraulique                                 |
| <b>I</b>                                   |   |
| ICE  | Givre, verglas                                    |
| ICE REMOVAL                                | Déverglaçage                                      |
| ICING                                      | Givrage   |
| ICY  | Verglacé  |
| IDENT                                      | Ident   |
| ILS FINAL APPROACH                         | Finale ILS  |
| INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (IMC) | Conditions météorologiques de vol aux instruments |
| IMMEDIATELY                                | Immédiatement                                     |
| IMPROVEMENT                                | Amélioration                                      |
| IN AND OUT OF CLOUDS                       | Par intermittence dans les nuages                 |
| IN CASE OF ...                             | En cas de ...                                     |

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| IN COMPLIANCE WITH ...          | En conformité, en accord avec ...                    |
| IN PROGRESS                     | En cours   |
| IN SIGHT                        | En vue   |
| IN USE                          | En service (piste)                                   |
| INBOUND                         | En direction de ..., en rapprochement de...          |
| INCIDENT                        | Incident   |
| INCREASE (TO)                   | Augmenter  |
| INCREASE SPEED (TO)             | Accélérer  |
| INITIAL APPROACH                | Approche initiale                                    |
| INITIAL POINT                   | Point initial  |
| INNER MARKER                    | Radio borne intérieure                               |
| INOPERATIVE                     | Hors service   |
| INSTRUCTION                     | Ordre, directive, instruction, consigne              |
| INSTRUMENT APPROACH             | Approche aux instruments                             |
| INSTRUMENT FLIGHT RULES (IFR)   | Règles de vol aux instruments                        |
| INSTRUMENT LANDING SYSTEM (ILS) | Système d'atterrissage aux instruments               |
| INSTRUMENT RUNWAY               | Piste aux instruments (AMV)                          |
| INTENSITY                       | Intensité  |
| INTERCEPT (TO)                  | Intercepter  |
| INTERMEDIATE APPROACH           | Approche intermédiaire                               |
| <br>                            |  |
| <b>J</b>                        |  |
| JAM (TO)                        | Brouiller intentionnellement (émissions radar radio) |
| JAMMER                          | Brouilleur   |
| JAMMING                         | Brouillage   |
| JET                             | Réacteur   |
| JET BLAST                       | Souffle de réacteur                                  |
| JET ENGINE                      | Réacteur   |
| JET LET DOWN AREA               | Zone de procédure réacteur                           |
| JET PLANE                       | Avion à réaction                                     |
| JETTISON (TO)                   | Larguer (un bidon, une verrière)                     |
| JOIN (TO)                       | Entrer   |
| JOIN UP                         | Rassemblement  |
| KEEP OFF                        | Rester en dehors, à l'écart de                       |
| <br>                            |  |
| <b>K</b>                        |  |
| KNOT                            | Nœud   |
| <br>                            |  |
| <b>L</b>                        |  |
| LAND (TO)                       | Atterrir   |
| LANDING AREA                    | Aire d'atterrissage                                  |
| LANDING AIDS                    | Aides à l'atterrissage (moyens radio & radar)        |



---

|                        |   |
|------------------------|---|
| LANDING APPROACH SPEED | Vitesse d'approche                        |
| LANDING FEES           | Taxes d'atterrissage                      |
| LANDING GEAR           | Train d'atterrissage                      |
| LANDING HEADLIGHT      | Phare d'atterrissage                      |
| LANDING SPEED          | Vitesse d'atterrissage                    |
| LANDING STEPS          | Passerelle d'avion                        |
| LANDING STRIP          | Bande d'atterrissage                      |
| LANDING T              | T d'atterrissage                          |
| LANDMARK               | Point de repère, point caractéristique    |
| LANE                   | Bande                                     |
| LAST                   | Dernier, dernière (position, information) |
| LAYER                  | Couche (nuageuse)                         |
| LEADER                 | Chef de patrouille                        |
| LEADING EDGE           | Bord d'attaque                            |
| LEAK (TO)              | Couler, fuir (liquide)                    |
| LEAVE (TO)             | Quitter                                   |
| LEFT HAND CIRCUIT      | Circuit à gauche                          |
| LET DOWN               | Descente                                  |
| LEVEL OFF              | Stabiliser                                |
| LEVELLED               | Stable (niveau)                           |
| LIFT                   | Portance                                  |
| LIFT UP ON REQUEST     | Relevage à la demande                     |
| LIGHT                  | Léger (avion, turbulence, givrage, vent)  |
| LIGHTAIL               | Grésil                                    |
| LIGHT GUN              | Lampe à signaux de la vigie               |
| LIGHTING               | Balisage lumineux                         |
| LIGHTNING              | Eclair                                    |
| LIMITATION             | Ligne, alignement (formation en vol)      |
| LINE ABREAST           | Formation de front                        |
| LINE ASTERN            | Formation en file                         |
| LINE UP (TO)           | S'aligner (pour le décollage)             |
| LISTEN OUT ON (TO)     | Rester à l'écoute d'une fréquence         |
| LOAD (TO)              | Charger                                   |
| LOCALIZER              | Radio-phare d'alignement de piste         |
| LOCATE (TO)            | Localiser                                 |
| LOCK (TO)              | Verrouiller                               |
| LONG FINAL             | Longue finale                             |
| LONG RANGE RADAR FINAL | Finale SRE                                |
| LOOK OUT (TO)          | Surveiller                                |
| LOOP                   | Raquette (pour demi-tour)                 |
| LOSE (TO)              | Perdre                                    |
| LOST / LOSS            | Perdu / Perte                             |
| LOSS OF CONTROL        | Perte de contrôle                         |
| LOW LEVEL              | Basse altitude                            |
| LOW PASS               | Passage bas                               |
| LOW SPEED LANE         | Bande lente                               |
| LOWER (TO)             | Sortir, baisser, abaisser                 |

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| LOWER SURFACE                        | Intrados                                      |
| LULL                                 | Accalmie                                      |
| <b>M</b>                             |   |
| MACHINE GUN                          | Mitrailleuse                                  |
| MAIN GEAR                            | Train principal                               |
| MAINTAIN (TO)                        | Maintenir, garder, conserver                  |
| MAINTENANCE                          | Entretien, maintenance                        |
| MALFUNCTION                          | Mauvais fonctionnement                        |
| MANDATORY                            | Obligatoire                                   |
| MANOEUVRING AREA                     | Aire de manœuvre (piste, chemin de roulement, |
| parking)                             |   |
| MANUAL                               | Manuel  |
| MARKER                               | Balise  |
| MARKING                              | Balisage, marques au sol                      |
| MARSHALLER                           | Parqueur, placeur                             |
| MASK                                 | Masque  |
| MAST                                 | Pylône, mât                                   |
| MAYDAY                               | Mayday  |
| MAYDAY FUEL                          | Mayday fuel                                   |
| MEAN SEA LEVEL (MSL)                 | Niveau moyen de la mer                        |
| MEDIUM                               | Moyen   |
| MELT (TO)                            | Fondre  |
| METEOROLOGICAL                       | Vol de reconnaissance météorologique          |
| RECONNAISSANCE FLIGHT                |   |
| METEOROLOGY                          | Météorologie                                  |
| MIDDLE                               | Moyen, milieu                                 |
| MID-POINT                            | Mi-piste                                      |
| MINIMUM CONTROL ALTITUDE             | Plancher de contrôle                          |
| MINIMUM FUEL                         | Minimum fuel                                  |
| MINIMUM HOLDING ALTITUDE             | Altitude minimum d'attente                    |
| MINIMUM SAFE ALTITUDE                | Altitude minimum de sécurité                  |
| MISSED APPROACH                      | Approche manquée                              |
| MISSING                              | Manquant                                      |
| MIST                                 | Brume   |
| MODERATE                             | Moyen, modéré (turbulence, givrage vent)      |
| MONITOR (TO)                         | Veiller                                       |
| MOTOR SWEEPER                        | Balayeuse                                     |
| <b>N</b>                             |   |
| NAVAID                               | Aide à la navigation                          |
| NAVAID CALIBRATION FLIGHT            | Vol de calibration des aides à la navigation  |
| NAVIGATION LIGHT                     | Feu de navigation                             |
| NAVY COORDINATION AND CONTROL CENTER | Centre de coordination et de                  |
| contrôle Marine                      |   |
| NO CHUTE                             | Parachute non sorti                           |
| NON STOP FLIGHT                      | Vol sans escale                               |

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| NORMAL DESCENT, LET DOWN         | Descente normale   |
| NOSE GEAR                        | Train avant  |
| NOSE WHEEL                       | Roulette de nez  |
| NOW AND THEN                     | Par intermittence, de temps en temps                                   |
| NOZZLE                           | Tuyère   |
| <b>O</b>                         |  |
| OBSTACLE LIGHT                   | Feu d'obstacle   |
| OBSTRUCTION                      | Obstacle   |
| OCTAS                            | Huitième   |
| OFFENSIVE                        | Offensif   |
| OIL FAILURE                      | Panne d'huile  |
| ON TOP, ABOVE LAYER              | Au-dessus de la couche   |
| ON TRACK                         | Sur l'axe  |
| OPERATIONAL AIR TRAFFIC (OAT)    | Circulation aérienne militaire (CAM)                                   |
| OPERATIONAL DESCENT,<br>LET DOWN | Descente opérationnelle  |
| OPPOSITE DIRECTION               | Sens opposé  |
| OUT OF ORDER                     | Hors service, en panne   |
| OUTBOUND                         | En éloignement   |
| OUTERMARKER                      | Radio borne extérieure   |
| OUTLOOK                          | Aperçu (en météorologie)   |
| OVERCAST                         | Couvert (8/8 nébulosité)   |
| OVERFLY                          | Survoler   |
| OVERHEAD APPROACH                | Approche par passage vertical (QGH)                                    |
| OVERHEAT                         | Surchauffe   |
| OVERRUN                          | Prolongement occasionnellement roulant<br>(POR), prolongement de piste |
| OVERSHOOT (TO)                   | Aller au-delà (d'un axe), atterrir trop long                           |
| OVERTAKE (TO)                    | Doubler, dépasser  |
| OXYGEN EMERGENCY                 | Secours oxygène  |
| OXYGEN FAILURE                   | Panne oxygène  |
| OXYGEN PRESSURE                  | Pression oxygène   |
| <b>P</b>                         |  |
| PAN PAN                          | Signal radio d'urgence (3 fois)  |
| PANCAKE (TO)                     | Atterrir brutalement   |
| PARACHUTE                        | Parachute  |
| PARACHUTE JUMPING                | Saut en parachute  |
| PARACHUTING                      | Parachutage, aéro largage  |
| PARKING STAND                    | Emplacement de stationnement   |
| PATCH                            | Flaque (neige, eau), plaque, nappe                                     |
| PATH                             | Plan (géométrie)   |
| PATTERN                          | Circuit  |
| PAVED RUNWAY                     | Piste en dur   |
| PAVEMENT                         | Revêtement, trottoir (US)  |
| PENETRATION                      | Pénétration  |

|                                |                                   |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| PIERCED STEEL PLANKS (PSP)     | Tôles percées assemblées          |
| PIGEON                         | Pigeon (mot code)                 |
| PITOT HEAD                     | Tube de pitot                     |
| PLAN (TO)                      | Prévoir, projeter (dans le temps) |
| PLAN POSITION INDICATOR (PPI)  | Indicateur panoramique            |
| PORTABLE LIGHTING              | Balisage de campagne / de secours |
| PRACTICE                       | Entraînement                      |
| PRECIPITATION                  | Précipitation                     |
| PRECISION APPROACH RADAR (PAR) | Radar d'approche de précision     |
| PREDETERMINED ROUTE (PDR)      | Itinéraire prédéterminé           |
| PREFERENTIAL ROUTE             | Itinéraire préférentiel           |
| PREPARE (TO)                   | Préparer, se préparer             |
| PRESENT                        | Actuel                            |
| PRESSURE (NORMAL-LOW)          | Pression (normale - basse)        |
| PRESSURE ON                    | Pressurisation branchée           |
| PRESSURE VARIATIONS            | Battements de pression            |
| PRESSURIZATION                 | Pressurisation                    |
| PRIMARY ELAPSED TIME (PET)     | Facteur de qualité                |
| PRIOR NOTIFICATION (PRINOTE)   | Préavis de transfert              |
| PROCEDURE TURN                 | Virage de procédure               |
| PROCEED TO / BY (TO)           | Procéder                          |
| PROHIBITED AREA                | Zone interdite                    |
| PROPELLER                      | Hélice                            |
| PUSH BACK                      | Repoussage                        |

## Q

|                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| QUICK REACTION ALERT (QRA) | Permanence opérationnelle (PO) |
|----------------------------|--------------------------------|

## R

|                                    |                                 |
|------------------------------------|---------------------------------|
| RACE TRACK HOLDING PATTERN         | Circuit d'attente en hippodrome |
| RADAR APPROACH                     | Approche radar                  |
| RADAR ASSISTANCE                   | Assistance radar                |
| RADAR CLUTTER                      | Echos fixes                     |
| RADAR COVER (UK),<br>COVERAGE (US) | Couverture radar                |
| RADAR FAILURE                      | Panne de radar                  |
| RADAR IDENTIFIED                   | Identifié radar                 |
| RADAR IDENTIFICATION LOST          | Perte d'identification radar    |
| RADAR MONITORING                   | Contrôle radar                  |
| RADAR SURVEILLANCE                 | Surveillance radar              |
| RADAR TRACKING                     | Poursuite radar                 |
| RADAR TRAINING CIRCUIT             | Rodéo GGA                       |
| RADAR UNIT                         | Ensemble radar                  |
| RADIAL                             | Radiale                         |
| RADIO CHECK                        | Essai radio                     |
| RADIO INTERROGATION                | Interrogation radio             |

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| RADIO SET                   | Poste de radio                                       |
| RAMP                        | Parking  |
| RANGE                       | Distance, champ de tir, portée, rayon d'action       |
| RATE OF CLIMB/DESCENT       | Taux de montée / descente                            |
| REACH (TO)                  | Atteindre, arriver à, parvenir                       |
| READ BACK (TO)              | Collationner   |
| READABLE                    | Audible, compréhensible                              |
| REAR                        | Arrière, derrière                                    |
| RECEPTION                   | Réception  |
| RECOGNITION                 | Reconnaissance                                       |
| RECOVERY                    | Recueil  |
| REDUCE (TO)                 | Réduire  |
| REFUELLING                  | Ravitaillement en carburant                          |
| REFUSAL                     | Refus  |
| REGIONAL PRESSURE           | (QNH) régionale (UK)                                 |
| REGISTRATION                | Immatriculation                                      |
| REHEAT                      | Post combustion (UK)                                 |
| RELAY (TO)                  | Relayer  |
| RELIGHT (TO)                | Rallumer   |
| REMAIN (TO) (FREQUENCY)     | Rester (fréquence)                                   |
| REMAIN CLEAR OF (TO)        | Rester en dehors, à l'écart de (zone, trafic, nuage) |
| REMOVAL                     | Enlèvement, suppression                              |
| REPORT (TO)                 | Rappeler (pour rendre compte)                        |
| REPORTING POINT             | Point de compte rendu                                |
| REQUEST (TO)                | Demander   |
| REQUIRE                     | Exiger, réclamer                                     |
| RESCUE (TO)                 | Sauver, secourir                                     |
| RESCUE COORDINATION CENTRE  | Centre de coordination et de sauvetage (CCS)         |
| RESTRICTED AREA             | Zone réglementée                                     |
| RESUME (TO)                 | Reprendre  |
| REVERSE                     | Inverse  |
| RIGHT HAND BREAK            | Break à droite                                       |
| RIGHT HAND CIRCUIT          | Circuit à droite                                     |
| RIGHT OF WAY                | Priorité de passage                                  |
| RIGID PAVEMENT              | Revêtement rapide                                    |
| ROGER                       | ROGER  |
| ROTATING LIGHT              | Feu rotatif, gyrophare                               |
| ROUTE                       | Route, itinéraire                                    |
| ROUTE (TO)                  | Acheminer  |
| ROUTING                     | Itinéraire   |
| RUDDER                      | Gouverne de direction                                |
| RULES OF ENGAGEMENT (ROE's) | Règles d'engagement (ROE)                            |
| RUN (TO) SHORT OF FUEL      | Etre à court de carburant                            |
| RUN UP (TO)                 | Faire un point fixe                                  |
| RUN UP AREA                 | Aire de point fixe                                   |
| RUNWAY                      | Piste  |
| RUNWAY CENTRE LINE          | Axe de piste   |

|                           |                                    |
|---------------------------|------------------------------------|
| RUNWAY IN USE             | Piste en service                   |
| RUNWAY THRESHOLD          | Seuil de piste                     |
| RUNWAY THRESHOLD LIGHTS   | Feux de seuil de piste             |
| RUNWAY VACATED            | Piste dégagée                      |
| RUNWAY VISUAL RANGE (RVR) | Portée Visuelle de Piste           |
| TOUCHDOWN                 | Point de toucher des roues         |
| <b>S</b>                  |                                    |
| SAFETY ALTITUDE           | Altitude de sécurité               |
| SAFETY HEIGHT             | Hauteur de sécurité                |
| SAFETY LEVEL              | Niveau refuge                      |
| SAY AGAIN (TO)            | Répéter                            |
| SCATTERED (CLOUDS)        | (Nuages) épars (3/8 nébulosité)    |
| SCHEDULE (TO)             | Planifier, programmer              |
| SCRAMBLE TAKE OFF         | Décollage sur alerte               |
| SEAPLANE                  | Hydravion                          |
| SEARCH (TO)               | Rechercher                         |
| SEARCH AND RESCUE (SAR)   | Recherches et sauvetage            |
| SEARCH AREA               | Zone de recherches                 |
| SECONDARY POWER SUPPLY    | Secours électrique                 |
| SERVICEABLE               | En état de marche                  |
| SEVERE                    | Fort, sévère (givrage, turbulence) |
| SHADOW                    | Escorte (sens MASA)                |
| SHEPHERD FLIGHT           | Vol d'accompagnement (UK)          |
| SHOOT (TO)                | Tirer                              |
| SHORT GCA PATTERN         | Circuit GCA court                  |
| SHORT OF (FUEL)           | A court de (carburant)             |
| SHORT TAKE OFF            | Décollage court                    |
| SHORTEN (TO) CIRCUIT      | Raccourcir le circuit              |
| SHOULDER                  | Accotement                         |
| SHOWER                    | Averse                             |
| SHUT DOWN (TO)            | Couper, arrêter                    |
| SIGHT (IN)                | En vue                             |
| SIGNAL AREA               | Aire à signaux                     |
| SKY CLEAR                 | Ciel clair                         |
| SKY OBSCURED              | Ciel invisible                     |
| SLATS                     | Becs de bord d'attaque             |
| SLIGHTLY                  | Légèrement                         |
| SLIPPERY RUNWAY           | Piste glissante                    |
| SLIPSTREAM                | Souffle d'hélices                  |
| SLOPE                     | Trajectoire de descente            |
| SLOW DOWN (TO)            | Ralentir                           |
| SLOWLY                    | Lentement                          |
| SMOG                      | Brouillard de fumée                |
| SNOW                      | Neige                              |
| SNOW DRIFT                | Congère                            |
| SNOW REMOVAL (US)         | Déneigement                        |

|                         |   |
|-------------------------|---|
| SNOW REMOVED            | Déneigée                                  |
| SNOW STORM              | Tempête de neige                          |
| SNOWPLOUGH              | Chasse neige                              |
| SPAN                    | Envergure                                 |
| SPEECHLESS PROCEDURE    | Procédure silencieuse (radio)             |
| SPEEDBRAKES             | Aérofreins                                |
| SPEED UNDER CONTROL     | Vitesse contrôlée                         |
| SPELL (TO)              | Epeler (indicatif)                        |
| SPILT FUEL              | Carburant répandu (UK)                    |
| SPIN                    | Vrille                                    |
| SPOILER                 | Déporteur, spoiler                        |
| SPOT (TO)               | Localiser                                 |
| SQUALL                  | Grain (MTO)                               |
| SQUAWK ...              | Transpondeur ...                          |
| START UP (TO)           | Démarrer, mettre en route                 |
| STATE FUEL              | Pétrole restant                           |
| STATIONARY FLIGHT       | Vol stationnaire                          |
| STEADY                  | Stable (cap)                              |
| STEERING WHELL          | Roulette de nez                           |
| STOP (TO)               | Arrêter, stopper, s'arrêter, faire escale |
| STOP AND GO             | Atterrissage-décollage de la position     |
| STOP END                | Extrémité                                 |
| STOP OVER               | Escale                                    |
| STOP SQUAWK             | Couper l'IFF                              |
| STORM                   | Orage                                     |
| STRAFE (TO)             | Attaquer au canon à basse altitude        |
| STRAIGHT AHEAD          | Tout droit                                |
| STRAIGHT IN APPROACH    | Approche directe                          |
| STRANGLE PARROT         | Couper l'IFF                              |
| STRENGTH                | Force                                     |
| STRIKE (TO)             | Attaquer, frapper                         |
| STRIP, LANDING STRIP    | Bande, bande d'atterrissage               |
| STRONG WIND             | Vent fort                                 |
| SUPERSONIC RUN / FLIGHT | Vol supersonique                          |
| SURFACE WIND            | Vent au sol                               |
| SURVEILLANCE            | Surveillance                              |
| SWEEPING MACHINE        | Balayeuse                                 |
| SWITCH (TO) OFF         | Eteindre, couper                          |
| SWITCH (TO) ON          | Allumer, brancher                         |
| SYMBOLGY                | Symbologie                                |
| SYNTHETIC VIDEO         | Vidéo synthétique                         |
| <b>T</b>                |   |
| TAB                     | Compensateur                              |
| TACAN FINAL APPROACH    | Finale TACAN                              |
| TACAN DESCENT           | Descente TACAN                            |
| TACTICAL AIR SUPPORT    | Appui aérien tactique                     |

---

|   |   |
|---|---|
| TAIL                                    | Queue   |
| TAIL PLANE                              | Empennage horizontal                                  |
| TAKE OFF (TO)                           | Décoller  |
| TAKE OVER (TO)                          | Prendre en compte                                     |
| TANK                                    | Bidon, réservoir                                      |
| TANKER                                  | Ravitailleur  |
| TAR                                     | Goudron   |
| TARGET                                  | Avion servant de cible, cible, plastron               |
| TATTLE TAIL                             | Escorte (sens MASA)                                   |
| TAXI (TO)                               | Rouler  |
| TAXIWAY                                 | Chemin de roulement, voie de circulation              |
| TERMINAL                                | Aérogare  |
| TERMINAL CONTROL AREA                   | Région de contrôle terminale                          |
| TEST FLIGHT                             | Vol d'essai   |
| THRESHOLD                               | Seuil   |
| THROTTLE                                | Manette des gaz                                       |
| THROTTLE BACK (TO)                      | Ralentir, diminuer le régime du moteur                |
| THRUST VARIATIONS                       | Variations de poussée                                 |
| THUNDERSTORM                            | Orage (éclairs + tonnerre)                            |
| TIE DOWN POINT                          | Point d'ancrage, d'attache                            |
| TIRE                                    | Pneu (US)   |
| TOTAL ELECTRICAL FAILURE                | Panne électrique totale                               |
| TOUCH AND GO                            | Touché  |
| TOW (TO)                                | Remorquer, tracter                                    |
| TOW BAR                                 | Barre de remorquage                                   |
| TRACK                                   | Piste   |
| TRACK NUMBER                            | Numéro de piste                                       |
| TRACK QUALITY                           | Facteur de qualité                                    |
| TRAIL FORMATION                         | Formation en file                                     |
| TRAFFIC                                 | Mouvement, trafic                                     |
| TRAFFIC CONGESTION                      | Saturation du trafic                                  |
| TRAFFIC CONTROL AND COORDINATION CENTER | Centre de contrôle et de coordination du trafic (CCT) |
| TRAFFIC UNKNOWN                         | Trafic inconnu  |
| TRAILING EDGE                           | Bord de fuite   |
| TRAINING                                | Instruction, entraînement                             |
| TRANSFER FAILURE                        | Panne de transfert                                    |
| TRANSITION ALTITUDE / LEVEL             | Altitude / niveau de transition                       |
| TRANSITION LAYER                        | Couche de transition                                  |
| TRANSLATION                             | Translation   |
| TRANSMISSION / TRANSMITTER              | Emission / émetteur                                   |
| TRANSPONDER                             | Transpondeur  |
| TRANSPONDER CHECK                       | Essai transpondeur                                    |
| TRIAL FLIGHT                            | Vol de contrôle                                       |
| TRIM                                    | Trim, compensateur réglable                           |
| TROPOPAUSE                              | Tropopause  |
| TROUBLE                                 | Ennui   |



---

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| TURBULENCE                  | Turbulence                              |
| TURN AROUND AREA            | Aire de demi-tour                       |
| TURN AWAY (TO)              | S'éloigner, s'écarter                   |
| TURN BACK (TO)              | Faire demi-tour                         |
| TURNING FINAL               | Dernier virage                          |
| <b>U</b>                    |   |
| UNABLE                      | Incapable, impossible                   |
| UNDERCARRIAGE               | Train d'atterrissage                    |
| UNDERSHOOT (TO)             | Atterrir trop court                     |
| UNLOAD (TO)                 | Décharger (frêt)                        |
| UNMANNED FREE BALLOON       | Ballon libre                            |
| UNREADABLE                  | Inaudible                               |
| UNSERVICEABLE, OUT OF ORDER | En panne, hors service                  |
| INOPERATIVE                 |   |
| UPDATE (TO)                 | Mettre à jour                           |
| UPPER TRAFFIC AREA (UTA)    | Région supérieure de contrôle           |
| UPPER FLIGHT INFORMATION    | Région supérieure d'information de vol  |
| REGION (UIR)                |   |
| UPPER SURFACE               | Extrados                                |
| <b>V</b>                    |   |
| VACATE (TO)                 | Dégager                                 |
| VECTOR (TO)                 | Guider                                  |
| VELOCITY                    | Vitesse                                 |
| VERIFY (TO)                 | Vérifier, demander confirmation         |
| VISIBILITY                  | Visibilité                              |
| VISUAL APPROACH SLOPE       | Indicateurs visuels de pente d'approche |
| INDICATORS (VASI)           |   |
| VISUAL FLIGHT RULES (VFR)   | Règles de vol à vue                     |
| VISUAL IDENTIFICATION (VID) | Identification visuelle                 |
| VISUAL METEOROLOGICAL       | Conditions météorologiques de vol à vue |
| CONDITIONS (VMC)            |   |
| <b>W</b>                    |   |
| WAKE TURBULENCE             | Turbulence de sillage                   |
| WARNING BURST               | Tir de semonce                          |
| WATER PATCHES               | Flaques d'eau                           |
| WEAPON                      | Arme                                    |
| WEAPON REMOVAL              | Désarmement (aéronef)                   |
| WEATHER FORECAST            | Prévisions météorologiques              |
| WEATHER REPORT              | Bulletin météorologique                 |
| WET                         | Mouillé                                 |
| WHEELS UP LANDING           | Atterrissage train rentré               |
| WIND ALOFT                  | Vent en altitude                        |
| WIND SHEAR                  | Cisaillement du vent                    |
| WIND SOCK                   | Manche à air                            |

|                  |                          |
|------------------|--------------------------|
| WING             | Aile                     |
| WING ROOT        | Emplanture d'aile        |
| WING TIP         | Extrémité d'aile, saumon |
| WINGMAN          | Equipier                 |
| WORK IN PROGRESS | Travaux en cours         |
| <br>             |                          |
| <b>Z</b>         |                          |
| ZONE             | Zone                     |

## **APPENDICE II**

### **LEXIQUE FRANÇAIS / 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, AIR DROP          |
| Aéronef  | AIRCRAFT                       |
| Aéronef d'alerte aéroporté                       | AEW (AIRBORNE EARLY WARNING)   |
| Aéronef d'attaque                                | STRIKE, ASSAULT AIRCRAFT       |
| Aéronef d'escorte                                | ESCORT AIRCRAFT                |
| Aéronef détourné                                 | HIJACKED, SKYJACKED AIRCRAFT   |
| Aéronef de patrouille maritime                   | MARITIME PATROL AIRCRAFT       |
| Aggravation                                      | DETERIORATION                  |
| Aide à la navigation                             | NAVAID                         |
| Aide apportée / reçue                            | ASSISTANCE                     |
| Aides à l'atterrissage<br>(moyens radio & radar) | LANDING AIDS                   |
| Aile   | WING                           |
| Aile haute                                       | HIGH WING                      |
| Aile basse                                       | LOW WING                       |
| Aile Delta                                       | DELTA WING                     |
| Aile droite                                      | STRAIGHT WING                  |
| Aile en double delta                             | DOUBLE DELTA WING              |
| Aile en flèche                                   | SWEPT WING                     |
| Aile en M  | GULL WING                      |

|  |                                 |
|--|---------------------------------|
| Aile en W  | INVERTED GULL WING              |
| Aile volante   | FLYING WING                     |
| Aire à signaux   | SIGNAL AREA                     |
| Aire d'atterrissage                                      | LANDING AREA                    |
| Aire d'atterrissage hélicoptère                          | HELIDECK/HELIPAD                |
| Aire de demi-tour  | TURN AROUND AREA                |
| Aire de manoeuvre (piste, chemin de roulement, parking)  | MANOEUVRING AREA                |
| Aire de point fixe                                       | RUN UP AREA                     |
| Ajuster  | TO ADJUST                       |
| Alignement (formation en vol)                            | LINE                            |
| Aller au-delà (d'un axe), atterrir trop long             | TO OVERSHOOT                    |
| Allonger ...   | TO EXTEND ...                   |
| Allumer  | TO SWITCH ON                    |
| Alternateur  | ALTERNATOR                      |
| Altitude (en parlant d'un terrain)                       | ELEVATION                       |
| Altitude / niveau de transition                          | TRANSITION ALTITUDE / LEVEL     |
| Altitude de sécurité                                     | SAFETY ALTITUDE                 |
| Altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage | AERODROME ELEVATION             |
| Altitude d'un aéroport                                   | AERODROME ELEVATION             |
| Altitude minimum d'attente                               | MINIMUM HOLDING ALTITUDE        |
| Altitude minimum de sécurité                             | MINIMUM SAFE ALTITUDE           |
| Amélioration   | IMPROVEMENT                     |
| Amerrir  | TO DITCH                        |
| Amerrissage  | ALIGHTING                       |
| Amerrissage forcé  | DITCHING                        |
| Amender  | TO AMEND                        |
| Angle de présentation                                    | HEADING CROSSING ANGLE          |
| Annuler  | TO CANCEL                       |
| Aperçu (en météorologie)                                 | OUTLOOK                         |
| Appareil furtif  | STEALTH AIRCRAFT                |
| Appel de détresse  | DISTRESS CALL                   |
| Appel d'urgence  | EMERGENCY CALL                  |
| Appontage simulé sur piste (ASSP)                        | FLIGHT CARRIER LANDING PRACTICE |
| Apporter une modification                                | TO AMEND                        |
| Approche   | APPROACH                        |
| Approche au radar de bord                                | AIRBORNE RADAR APPROACH         |
| Approche aux instruments                                 | INSTRUMENT APPROACH             |
| Approche directe   | STRAIGHT IN APPROACH            |
| Approche finale  | FINAL APPROACH                  |
| Approche initiale  | INITIAL APPROACH                |
| Approche intermédiaire                                   | INTERMEDIATE APPROACH           |
| Approche manquée   | MISSED APPROACH                 |
| Approche par passage vertical (QGH)                      | OVERHEAD APPROACH               |
| Approche radar   | RADAR APPROACH                  |

|                                       |                                 |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| Approcher                             | TO COME CLOSE                   |
| Approuver                             | TO APPROVE                      |
| Appui aérien rapproché                | CLOSE AIR SUPPORT               |
| Appui aérien tactique                 | TACTICAL AIR SUPPORT            |
| Armement                              | WEAPON, ORDNANCE                |
| Arraisonner                           | FORCE TO LAND                   |
| Arrêt, extinction moteur              | FLAME OUT                       |
| Arrêter                               | TO SHUT DOWN, TO STOP           |
| Arrière                               | BACK, REAR                      |
| Arrivée                               | ARRIVAL                         |
| Arriver à                             | TO REACH                        |
| Arroser                               | TO WATER                        |
| Asphalte                              | ASPHALT                         |
| Assaut                                | ASSAULT, AIR TO GROUND ATTACK   |
| Assiette en cabré                     | NOSE UP ATTITUDE                |
| Assiette en piquet                    | NOSE DOWN                       |
| Assigner                              | TO ASSIGN                       |
| Assistance                            | ASSISTANCE                      |
| Assistance radar                      | RADAR ASSISTANCE                |
| Attaque au sol                        | AIR TO GROUND ATTACK            |
| Attaquer, frapper                     | TO STRIKE                       |
| Attaquer au canon à basse altitude    | TO STRAFE                       |
| Atteindre                             | TO REACH                        |
| Attendre à la verticale de            | TO HOLD OVER                    |
| Attention                             | CAUTION                         |
| Atterrir                              | TO LAND                         |
| Atterrir brutalement                  | TO PANCAKE                      |
| Atterrir trop court                   | TO UNDERSHOOT                   |
| Atterrissage complet                  | FULL STOP LANDING               |
| Atterrissage sur le ventre            | BELLY LANDING                   |
| Atterrissage train rentré             | WHEELS UP LANDING               |
| Atterrissage-décollage de la position | STOP AND GO                     |
| Au-dessus                             | ABOVE                           |
| Au-dessus de la couche                | ON TOP, ABOVE LAYER             |
| Au-dessus du niveau moyen de la mer   | ABOVE MEAN SEA LEVEL (AMSL)     |
| Au-dessus du sol                      | ABOVE GROUND LEVEL (AGL)        |
| Audible                               | READABLE                        |
| Augmenter                             | TO INCREASE                     |
| Autogyre                              | GYROPLANE, ROTOPLANE            |
| Auto-rotation                         | AUTOROTATION (FREE WHEELING)    |
| Autonomie                             | ENDURANCE                       |
| Autorisation d'ouvrir le feu          | CLEAR TO SHOOT, CLEAR TO ENGAGE |
| Autoriser à détruire                  | CLEAR TO KILL                   |
| Autorisation diplomatique             | DIPLOMATIC CLEARANCE            |
| Autorisé à l'atterrissage             | CLEARED TO LAND                 |
| Autorisé au décollage                 | CLEARED FOR TAKE OFF            |
| Autoriser                             | TO CLEAR                        |

|                                   |                                 |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| Auto-transfert                    | FREE CALL                       |
| Avarie                            | DAMAGE                          |
| Averse                            | SHOWER                          |
| Avertir                           | TO ADVISE, TO NOTIFY            |
| Avion à voilure fixe              | FIXED WING AIRCRAFT             |
| Avion à voilure tournante         | ROTARY WING AIRCRAFT            |
| Avion de combat                   | COMBAT AIRCRAFT                 |
| Avion de transport                | AIRLINER, AIRLIFTER             |
| Avion de transport tactique       | TACTICAL AIR TRANSPORT AIRCRAFT |
| Avion de reconnaissance           | RECCE AIRCRAFT                  |
| Avion école, d'entraînement       | TRAINING AIRCRAFT               |
| <b>B</b>                          |                                 |
| Balisage de campagne / de secours | PORTABLE LIGHTING               |
| Balisage de secours               | BACK UP LIGHTING                |
| Balisage diurne                   | DAY MARKING                     |
| Balisage lumineux                 | LIGHTING                        |
| Balisage lumineux d'aéroport      | AIRPORT LIGHTING                |
| Balise                            | BEACON, MARKER                  |
| Ballon                            | BALLOON                         |
| Ballon libre                      | UNMANNED FREE BALLOON           |
| Ballon sonde météo                | WEATHER BALLOON                 |
| Bande                             | DUST STRIP, LANE, STRIP         |
| Bande d'atterrissage              | LANDING STRIP                   |
| Bande lente                       | LOW SPEED LANE                  |
| Bande rapide                      | HIGH SPEED LANE                 |
| Bande, piste en herbe             | GRASS STRIP                     |
| Barre de remorquage               | TOW BAR                         |
| Barrière d'arrêt                  | BARRIER                         |
| Barrière démontée                 | BARRIER DERIGGED                |
| Barrière engagée                  | BARRIER ENGAGED                 |
| Barrière levée                    | BARRIER RAISED                  |
| Base                              | BASE                            |
| Base des nuages                   | CLOUD BASE (UK)                 |
| Basse altitude                    | LOW LEVEL                       |
| Battements de pression            | PRESSURE VARIATIONS             |
| Batterie                          | BATTERY                         |
| Battre des ailes                  | TO ROCK THE WINGS               |
| Becs de bord d'attaque            | SLATS                           |
| Béton                             | CONCRETE                        |
| Bidon                             | TANK                            |
| Bitume                            | ASPHALT, BITUMEN                |
| Bi-réacteur                       | TWIN-JET                        |
| Bombardement                      | BOMBING                         |
| Bombardier                        | BOMBER AIRCRAFT                 |
| Bombardier d'eau                  | FIRE FIGHTING PLANE             |
| Bord                              | BORDER                          |

|  |  |
|--|--|
| Bord d'attaque   | LEADING EDGE   |
| Bord de fuite  | TRAILING EDGE  |
| Bordure  | BORDER   |
| Brancher   | TO SWITCH ON   |
| Break à droite   | RIGHT HAND BREAK                                       |
| Break début de bande                                   | BREAK BEGINNING OF RUNWAY                              |
| Break fin de bande                                     | BREAK END OF RUNWAY                                    |
| Break mi-bande   | BREAK MIDDLE OF RUNWAY                                 |
| Bretelle de dégagement rapide                          | HIGH SPEED EXIT TAXIWAY<br>HIGH SPEED TURN OFF TAXIWAY |
| Brin d'arrêt   | ARRESTING CABLE, CABLE                                 |
| Brouillage   | JAMMING  |
| Brouillard   | FOG  |
| Brouillard de fumée                                    | SMOG   |
| Brouillard givrant                                     | FREEZING FOG   |
| Brouillé (parasites radio)                             | GARBLED  |
| Brouiller intentionnellement (émissions radar / radio) | TO JAM   |
| Brouilleur   | JAMMER   |
| Bruine   | DRIZZLE  |
| Brume  | MIST   |
| Bulletin météorologique                                | WEATHER REPORT   |
| Bureau de piste  | AIR TRAFFIC SERVICES REPORTING<br>OFFICE               |
| Bureau d'information aéronautique                      | AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE<br>(AIS) OFFICE       |
| Bureau d'information de vol (BIV)                      | FLIGHT INFORMATION OFFICE                              |
| <b>C</b>   |  |
| Calage altimétrique                                    | ALTIMETER SETTING                                      |
| Cales  | CHOCKS   |
| Camion de dépannage                                    | BREAKDOWN TRUCK  |
| Canal  | CHANNEL  |
| Canot de sauvetage                                     | LIFE BOAT, LIFE RAFT, SURVIVAL<br>EQUIPMENT            |
| Cap  | HEADING  |
| Capable  | ABLE   |
| Capteur  | SENSOR   |
| Carburant répandu                                      | SPILT FUEL (UK)  |
| Cause  | DUE / DUE TO   |
| Cellule  | AIRFRAME   |
| Centre de contrôle et de coordination Marine (CCMAR)   | NAVY COORDINATION AND<br>CONTROL CENTER (NCCC)         |
| Centre de contrôle et de coordination<br>du trafic     | TRAFFIC CONTROL AND COORDINATION<br>(CCT) CENTER       |
| Centre de coordination et de sauvetage<br>(CCS)        | RESCUE COORDINATION CENTRE (RCC)                       |



---

|   |                                  |
|---|----------------------------------|
| Centre régional de la navigation<br>aérienne (CRNA) | AIR NAVIGATION REGIONAL CENTRE   |
| Chambre de combustion                               | COMBUSTION CHAMBER               |
| Champ de tir  | RANGE, FIRING RANGE              |
| Champ de tir canon                                  | GUNNERY RANGE                    |
| Changer   | TO CHANGE                        |
| Charger   | TO LOAD                          |
| Chasse neige  | SNOWPLOUGH                       |
| Chasseur  | FIGHTER                          |
| Chef de patrouille                                  | LEADER                           |
| Chemin de roulement                                 | TAXIWAY                          |
| Cible   | TARGET                           |
| Ciel clair  | SKY CLEAR                        |
| Ciel invisible                                      | SKY OBSCURED                     |
| Ciment  | CONCRETE                         |
| Circuit   | PATTERN, CIRCUIT                 |
| Circuit à droite                                    | RIGHT HAND CIRCUIT               |
| Circuit à gauche                                    | LEFT HAND CIRCUIT                |
| Circuit d'attente                                   | HOLDING PATTERN                  |
| Circuit d'attente en hippodrome                     | RACE TRACK HOLDING PATTERN       |
| Circuit GCA   | GCA PATTERN                      |
| Circulation aérienne générale (CAG)                 | GENERAL AIR TRAFFIC (GAT)        |
| Circulation essai et réception (CER)                | ACCEPTANCE AND TEST TRAFFIC      |
| Cisaillement du vent                                | WIND SHEAR                       |
| Clair   | CLEAR                            |
| Clairance   | CLEARANCE                        |
| Clairance annulée à ...                             | CLEARANCE VOID BY                |
| Clairance valide jusqu'...                          | CLEARANCE VALID UNTIL            |
| Clignoter   | TO FLASH ON, TO BLINK            |
| Clore   | TO CLOSE                         |
| Cloturer  | TO ENCLOSE, CLOSE DOWN           |
| Cocarde   | ROUNDEL                          |
| Collationner  | TO READ BACK                     |
| Collision en vol                                    | MIDAIR COLLISION                 |
| Collision volatile                                  | BIRD STRIKE                      |
| Combat tournoyant                                   | DOG FIGHT                        |
| Commandes de vol                                    | FLIGHT CONTROLS                  |
| Commandes de vol électriques                        | FLY BY WIRE CONTROLS             |
| Commencer   | TO COMMENCE                      |
| Commuter  | TO SWITCH TO                     |
| Compensateur  | TAB                              |
| Compensateur réglable                               | TRIM                             |
| Comportement  | BEHAVIOUR                        |
| Compréhensible                                      | CLEAR, READABLE                  |
| Compter sur ...                                     | TO EXPECT                        |
| Conditions de vol                                   | FLIGHT CONDITIONS                |
| Conditions météorologiques                          | VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS |

|   |  |
|---|--|
| de vol à vue                                      | (VMC)                                      |
| Conditions météorologiques de vol aux instruments | INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS (IMC) |
| Cône mort   | DEAD ZONE                                  |
| Confirmer   | TO CONFIRM                                 |
| Conformité  | COMPLIANCE                                 |
| Congère   | SNOW DRIFT                                 |
| Connecter   | TO CONNECT                                 |
| Conserver   | TO MAINTAIN                                |
| Consigne  | INSTRUCTION                                |
| Contacter   | TO CONTACT                                 |
| Continuer   | TO CONTINUE                                |
| Contourner  | TO BY PASS                                 |
| Contraindre                                       | TO COMPEL, TO FORCE TO                     |
| Contre mesures électroniques                      | ELECTRONIC COUNTER MEASURES                |
| Contrôler   | TO CHECK                                   |
| Contrôleur finale                                 | FINAL CONTROLLER                           |
| Converger   | TO CONVERGE                                |
| Copier  | TO COPY                                    |
| Correct   | CORRECT                                    |
| Côté  | BORDER                                     |
| Couche (nuageuse)                                 | LAYER                                      |
| Couche de transition                              | TRANSITION LAYER                           |
| Couche nuageuse                                   | CLOUD LAYER                                |
| Couler  | TO LEAK                                    |
| Couleur   | COLOR / COLOUR                             |
| Couloir aérien                                    | AIRWAY                                     |
| Couper  | TO SHUT DOWN, TO SWITCH OFF                |
| Couper l'IFF                                      | STOP SQUAWK,<br>STRANGLE PARROT            |
| Courant ascendant                                 | DRAFT (OR DRAUGHT) UP                      |
| Courant descendant                                | DRAFT (OR DRAUGHT) DOWN                    |
| Court circuit                                     | SHORT CIRCUIT                              |
| Couvert (8/8 nébulosité)                          | OVERCAST                                   |
| Couverture (radar)                                | COVER                                      |
| Croiser   | TO CROSS                                   |
| <b>D</b>  |  |
| Dalle de béton                                    | CONCRETE SLAB                              |
| Débarquer (freght)                                | TO DESEMBARK (passengers), TO UNLOAD       |
| De bord   | AIRBORNE                                   |
| Débris  | WRECKAGE                                   |
| De dégagement, de remplacement                    | ALTERNATE                                  |
| De secours  | BACK UP                                    |
| De temps en temps                                 | NOW AND THEN                               |
| Débris  | DEBRIS                                     |
| Décélération                                      | DECELERATION                               |

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| Décision (hauteur de ... / altitude de ...) | DECISION (HEIGHT / ALTITUDE)       |
| Décollage court                             | SHORT TAKE OFF                     |
| Décollage sur alerte                        | SCRAMBLE TAKE OFF                  |
| Décollé                                     | AIRBORNE                           |
| Décoller                                    | TO TAKE OFF                        |
| Décrochage compresseur                      | COMPRESSOR STALL                   |
| Défense aérienne                            | AIR DEFENCE                        |
| Défilé aérien                               | FLY PAST                           |
| Déformé                                     | DISTORTED                          |
| Dégager                                     | TO BREAK, TO BREAK AWAY, TO VACATE |
| Dégradation                                 | DETERIORATION                      |
| Demander                                    | TO REQUEST                         |
| Demander confirmation                       | TO VERIFY                          |
| Démarrer                                    | TO START UP                        |
| Déneigement                                 | SNOW REMOVAL (US)                  |
| Déneigée                                    | SNOW REMOVED                       |
| Dépasser                                    | TO OVERSHOOT, TO OVERTAKE          |
| Déposer un plan de vol                      | TO FILE A FLIGHT PLAN              |
| Dérive                                      | FIN                                |
| Dériver                                     | TO DRIFT                           |
| Dernier virage                              | TURNING FINAL                      |
| Déroutement                                 | DIVERSION                          |
| Dérouter                                    | TO DIVERT                          |
| Derrière                                    | BACK, BEHIND                       |
| Désarmement (aéronef)                       | WEAPON REMOVAL                     |
| Descente                                    | DESCENT, LET DOWN                  |
| Descente économique                         | ECONOMICAL DESCENT                 |
| Descente normale                            | NORMAL DESCENT/LET DOWN            |
| Descente opérationnelle                     | OPERATIONAL DESCENT                |
| Détection                                   | DETECTION                          |
| Détérioration                               | DETERIORATION                      |
| Détourner (par la force)                    | TO HIJACK                          |
| Détruire                                    | TO ENGAGE                          |
| Déverglçage                                 | 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                    |
| Dommages                                    | DAMAGE                             |
| Données                                     | DATA                               |
| Douanes                                     | CUSTOMS                            |

---

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Doubler, dépasser             | TO OVERTAKE  |
| Droit devant                  | DEAD AHEAD   |
| Drone<br>(RPV)                | UAV (UNMANNED AERIAL VEHICLE),<br>(REMOTE PILOTED VEHICLE) |
| <b>E</b>                      |  |
| Echos fixes                   | RADAR CLUTTER  |
| Echouer                       | TO ABORT   |
| Eclair                        | LIGHTNING  |
| Eclatement de verrière        | CANOPY BLOW-OUT, CANOPY BLOW-UP                            |
| Eclater (pneus)               | TO BURST   |
| Ecran de déviation de souffle | BLAST FENCE  |
| Effaroucheur                  | BIRD SCARING SYSTEM  |
| Effectuer                     | TO CARRY OUT, TO PERFORM, TO MAKE                          |
| Embarquer (passagers)         | TO BOARD   |
| Embuage habitacle             | COCKPIT MISTING  |
| Emission / émetteur           | TRANSMISSION / TRANSMITTER                                 |
| Empennage                     | TAIL   |
| Emport de bombe               | BOMLOAD  |
| En accord avec ...            | IN COMPLIANCE WITH ...                                     |
| En avant, devant              | AHEAD  |
| En bas, plus bas              | BELOW  |
| En cas de ...                 | IN CASE OF ...   |
| En conformité                 | IN COMPLIANCE WITH ...                                     |
| En cours                      | IN PROGRESS  |
| En dessous                    | BELOW  |
| En direction de ...           | INBOUND  |
| En éloignement                | OUTBOUND   |
| En état de marche             | SERVICEABLE  |
| Enneigée                      | SNOW COVERED   |
| Ennui                         | TROUBLE  |
| En panne                      | UNSERVICEABLE, OUT OF ORDER,<br>INOPERATIVE                |
| En rapprochement              | CLOSING, INBOUND   |
| En remplacement de ...        | BACK UP  |
| En service                    | IN USE   |
| Etre armé (pour un aéronef)   | HAVE WEAPON ON BOARD (TO)                                  |
| En vue                        | IN SIGHT   |
| Enlèvement, suppression       | REMOVAL  |
| Enlever                       | TO DROP  |
| Ensemble radar                | RADAR UNIT   |
| Entraînement                  | TRAINING   |
| Entre deux couches            | BETWEEN LAYERS   |
| Entrée d'air                  | AIR INTAKE   |
| Entretien                     | MAINTENANCE  |
| Envergure                     | SPAN   |
| Envol                         | AIRBORNE   |

|  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| Epars                                  | SCATTERED                            |
| Epave                                  | WRECK                                |
| Epeler (indicatif)                     | TO SPELL                             |
| Equipage                               | CREW                                 |
| Equipier                               | WINGMAN                              |
| Escale                                 | CROSS SERVICING, STOP OVER           |
| Escorte (sens MASA)                    | SHADOW, TATTLE TAIL                  |
| Escorter                               | TO CONVOY, TO ESCORT                 |
| Espace aérien contrôlé                 | CONTROLLED AIRSPACE                  |
| Essai radio                            | RADIO CHECK                          |
| Essai transpondeur                     | TRANSPONDER CHECK                    |
| Essayer                                | TO CHECK                             |
| Etabli                                 | ESTABLISHED                          |
| Etat pétrole (pétrole restant)         | FUEL STATE                           |
| Eteindre                               | TO SWITCH OFF                        |
| Etre à court de carburant              | TO RUN SHORT OF FUEL                 |
| EVASAN                                 | EVASAN                               |
| Evasive                                | EVASIVE                              |
| Eviter                                 | TO AVOID                             |
| Exécuter                               | TO CARRY OUT, TO PERFORM             |
| Extinction réacteur                    | FLAME OUT                            |
| Extrados                               | UPPER SURFACE                        |
| Extrémité d'aile, saumon               | WING TIP                             |
| <b>F</b>                               |                                      |
| Facteur de qualité                     | PRIMARY ELAPSED TIME, TRACK QUALITY  |
| Faire demi-tour                        | TO TURN BACK, TO TURN ROUND          |
| Faire escale                           | TO STOP                              |
| Faire un point fixe                    | TO RUN UP                            |
| Faites attention                       | CAUTION                              |
| Faites un trois cent soixante à droite | MAKE A THREE SIXTY TURN BY THE RIGHT |
| Fermé (terrain)                        | CLOSED OUT                           |
| Feu de navigation                      | NAVIGATION LIGHT                     |
| Feu d'obstacle                         | OBSTACLE LIGHT                       |
| Feu rasant, encastré                   | FLUSH LIGHT                          |
| Feu rotatif                            | ROTATING LIGHT                       |
| Feux à éclats                          | FLASHING LIGHTS                      |
| Feux anti-collision                    | ANTICOLLISION LIGHTS                 |
| Feux clignotants                       | FLASHING LIGHTS                      |
| Feux de navigation                     | NAVIGATION LIGHTS                    |
| Feux de position                       | POSITION LIGHTS                      |
| Feux de seuil de piste                 | RUNWAY THRESHOLD LIGHTS              |
| Fin, extrémité de piste                | FAR END OF THE RUNWAY                |
| Finale contrôlée                       | GROUND CONTROLLED APPROACH (GCA)     |
| Finale ILS                             | ILS FINAL APPROACH                   |

---

|                                 |                              |
|---------------------------------|------------------------------|
| Finale TACAN                    | TACAN FINAL APPROACH         |
| Finir                           | TO COMPLETE                  |
| Flaque                          | PUDDLE, PATCH                |
| Flaques d'eau                   | WATER PATCHES                |
| Fondre                          | TO MELT                      |
| Force                           | STRENGTH                     |
| Forcer                          | TO COMPEL                    |
| Formation en file               | TRAIL FORMATION              |
| Formation serrée                | CLOSE FORMATION              |
| Fort                            | SEVERE                       |
| Fragmenté (météo)               | BROKEN                       |
| Freins                          | BRAKES                       |
| Frein de piqué                  | DIVE BRAKE                   |
| Freinage                        | BRAKING ACTION               |
| Fréquence                       | FREQUENCY                    |
| Fréquence de secours            | BACK UP FREQUENCY            |
| Frontière                       | BOUNDARY, BORDER             |
| Fuite                           | LEAK                         |
| Fuir (liquide)                  | TO LEAK                      |
| Fusée (pour la vigie)           | FLARE                        |
| Fuselage                        | FUSELAGE                     |
| <b>G</b>                        |                              |
| Garder                          | TO MAINTAIN                  |
| Générateur                      | GENERATOR                    |
| Givrage                         | ICING                        |
| Givre                           | ICE                          |
| Goudron                         | BITUMEN, TAR                 |
| Gouverne de direction           | RUDDER                       |
| Gouverne de profondeur          | ELEVATOR                     |
| Grain                           | SQUALL                       |
| Grêle                           | HAIL                         |
| Grésil                          | LIGHTHAIL                    |
| Gros porteur                    | JUMBO JET, WIDE BODY AIRLINE |
| Groupe auxiliaire de puissance  | AUXILIARY POWER UNIT (APU)   |
| Groupe de démarrage au sol      | GROUND POWER UNIT            |
| Grue                            | CRANE                        |
| Guider                          | VECTOR (TO)                  |
| Gyrophare                       | ROTATING LIGHT               |
| <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   |
| Hélitreuilage                                  | HOISTING   |
| Heure d'arrivée prévue                         | ESTIMATED TIME OF ARRIVAL (ETA)                      |
| Heure de départ prévue                         | ESTIMATED TIME OF DEPARTURE (ETD)                    |
| Heure estimée de sortie parking                | ESTIMATED OFF BLOCK TIME (EOBT)                      |
| Heure limite                                   | DEAD LIME  |
| Hors service                                   | INOPERATIVE, UNSERVICEABLE, OUT OF ORDER             |
| Hostile  | HOSTILE  |
| Huitième (MTO)                                 | OCTAS  |
| Humide   | DAMP   |
| Hydravion                                      | SEAPLANE   |
| <b>I</b>                                       |  |
| Ident  | IDENT  |
| Identification électronique                    | ELECTRONIC IDENTIFICATION (EID)                      |
| Identification visuelle                        | VISUAL IDENTIFICATION (VID)                          |
| Identifié radar                                | RADAR IDENTIFIED                                     |
| Ignorer  | TO DISREGARD   |
| Immatriculation                                | REGISTRATION   |
| Immédiatement                                  | IMMEDIATLY   |
| Inaudible                                      | UNREADABLE   |
| Incapable, impossible                          | UNABLE   |
| Incapable d'exécuter                           | UNABLE TO COMPLY                                     |
| Incident                                       | INCIDENT   |
| Inclinaison                                    | BANK   |
| Inconnu  | UNKNOWN  |
| Indicateur de vitesse                          | AIR SPEED INDICATOR                                  |
| Indicateur panoramique                         | PLAN POSITION INDICATOR (PPI)                        |
| Indicateurs visuels de pente d'approche        | VISUAL APPROACH SLOPE INDICATORS                     |
| Indicatif d'appel                              | CALL SIGN  |
| Informé  | TO ADVISE  |
| Inondé   | FLOODED  |
| Instruction                                    | INSTRUCTION, TRAINING                                |
| Intensité                                      | INTENSITY  |
| Interceptor                                    | TO INTERCEPT   |
| Interdire le survol                            | TO BAN THE OVERFLIGHT OF, TO PROHIBIT THE OVERFLIGHT |
| Interdire toute pénétration 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 à signaux de la vigie      | LIGHT GUN            |
| Larguer (un bidon, une verrière) | TO JETTISON, TO DROP |
| Larguage verrière                | CANOPY JETTISONING   |
| Léger                            | LIGHT                |
| Légèrement                       | SLIGHTLY             |
| Lentement                        | SLOWLY               |
| Lieu d'accident                  | CRASH SITE           |
| Limitation, restriction          | LIMITATION           |
| Limite                           | BORDER, LIMIT        |
| Localiser                        | TO LOCATE, TO SPOT   |
| Logement                         | ACCOMODATION         |
| Loger, héberger, recevoir        | TO ACCOMODATE        |
| Longue finale                    | LONG FINAL           |

**M**

|                                    |                       |
|------------------------------------|-----------------------|
| Maintenance                        | MAINTENANCE           |
| Maintenir                          | TO HOLD, TO MAINTAIN  |
| Manche à air                       | WIND SOCK             |
| Manette des gaz                    | THROTTLE              |
| Manuel                             | MANUAL                |
| Marques au sol                     | MARKING               |
| Masque                             | MASK                  |
| Masse nuageuse                     | CLOUD BANK            |
| Mât                                | MAST                  |
| Mauvais fonctionnement             | MALFUNCTION           |
| Mayday                             | MAYDAY                |
| Mayday fuel                        | MAYDAY FUEL           |
| Message                            | MESSAGE               |
| Météorologie                       | METEOROLOGY           |
| Mettre en route                    | TO START UP           |
| Midi (position)                    | DEAD AHEAD            |
| Migration d'oiseaux                | BIRD MIGRATION        |
| Minima                             | MINIMA                |
| Minima terrain                     | AIRFIELD MINIMA       |
| Minimum fuel                       | MINIMUM FUEL          |
| Missile assaillant                 | INCOMING MISSILE      |
| Mission haut-bas-haut              | HIGH LOW HIGH MISSION |
| Mitrailleuse                       | MACHINE GUN           |
| Modéré (turbulence, givrage, vent) | MODERATE              |



|                               |                                  |
|-------------------------------|----------------------------------|
| Modifier                      | TO AMEND, TO CHANGE              |
| Mongolfière                   | HOT AIR BALLOON                  |
| Monoplace                     | SINGLE SEAT AIRCRAFT             |
| Monomoteur                    | SINGLE ENGINE AIRCRAFT           |
| Monter                        | TO CLIMB                         |
| Mouillé                       | WET                              |
| Mouvement Trafic              | TRAFFIC                          |
| Moyen                         | MEDIUM, MODERATE, MEAN           |
| Multimoteur                   | MULTI-ENGINE                     |
| <b>N</b>                      |                                  |
| 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                     |
| <b>O</b>                      |                                  |
| Obliger                       | TO COMPEL                        |
| Obstacle                      | OBSTRUCTION                      |
| Obtempérer                    | TO COMPLY                        |
| Obtenir une réponse (radio)   | TO GET A REPLY TO A CALL         |
| Offensif                      | OFFENSIVE                        |
| Optique d'appontage (miroir)  | FLIGHT CARRIER LANDING SYSTEM or |
| DECK LANDING SYSTEM           |                                  |
| Orage                         | STORM                            |
| Orage (éclairs + tonnerre)    | THUNDERSTORM                     |
| Ordre                         | INSTRUCTION                      |
| <b>P</b>                      |                                  |
| Pale                          | BLADE                            |
| Panne                         | FAILURE                          |
| Panne alternateur             | ALTERNATOR FAILURE               |
| Panne badin                   | AIR SPEED INDICATOR FAILURE      |
| Panne de radar                | RADAR FAILURE                    |
| Panne de transfert            | TRANSFER FAILURE                 |
| Panne d'huile                 | OIL FAILURE                      |
| Panne électrique              | ELECTRICAL FAILURE               |
| Panne électrique totale       | TOTAL ELECTRICAL FAILURE         |
| Panne hydraulique             | HYDRAULIC FAILURE                |
| Panne moteur                  | ENGINE FAILURE                   |

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| Panne oxygène                     | OXYGEN FAILURE                           |
| Panneaux de distance lumineux     | DISTANCE MARKING LIGHTS                  |
| Panneaux de signalisation         | DISTANCE MARKER                          |
| Par intermittence                 | NOW AND THEN                             |
| Par intermittence dans les nuages | IN AND OUT OF CLOUDS                     |
| Par le travers de ...             | ABEAM                                    |
| Parachutage                       | AIR DROP, PARACHUTING                    |
| Parachute                         | CHUTE, PARACHUTE                         |
| Parachute en torche               | CHUTE CANDLED                            |
| Parachute largué                  | CHUTE DROPPED                            |
| Parachute non sorti               | NO CHUTE                                 |
| Parachute non vérifié             | CHUTE NOT CHECKED                        |
| Parachute ouvert                  | CHUTE OPEN                               |
| Paramètres pour le départ         | DEPARTURE INFORMATION, DATA<br>DEPARTURE |
| Parasites                         | CLUTTERS                                 |
| Parking                           | RAMP, APRON                              |
| Parqueur                          | MARSHALLER                               |
| Partir                            | TO DEPART                                |
| Parvenir                          | TO REACH                                 |
| Pas de contact, pas de visuel     | NO JOY                                   |
| Passage bas                       | LOW PASS                                 |
| Passer (un point)                 | TO CROSS                                 |
| Passerelle d'avion                | LANDING STEPS                            |
| Patrouille                        | CLOSE FORMATION, SECTION                 |
| Patrouille rassemblée             | HOLDING HANDS                            |
| Peigne                            | BY PASS TAXIWAY                          |
| Perdu                             | FADDED                                   |
| Péril aviaire                     | BIRD HAZARD                              |
| Perte de contact RADAR            | RADAR CONTACT LOST                       |
| Perte de contrôle                 | LOSS OF CONTROL                          |
| Perte d'identification radar      | RADAR IDENTIFICATION LOST                |
| Permanence opérationnelle (PO)    | QUICK REACTION ALERT (QRA)               |
| Pétrole restant                   | STATE FUEL                               |
| Phare                             | HEADLIGHT                                |
| Phare d'atterrissage              | LANDING HEADLIGHT                        |
| Phare de danger aéronautique      | HAZARD BEACON                            |
| Pile d'attente                    | HOLDING STACK                            |
| Pilote automatique                | AUTOMATIC PILOT                          |
| Pirates de l'air                  | HIJACKERS, SKYJACKERS                    |
| Piste                             | RUNWAY, TRACK                            |
| Piste aux instruments (AMV)       | INSTRUMENT RUNWAY                        |
| Piste dégagée                     | RUNWAY VACATED                           |
| Piste désaffectée                 | DISUSED RUNWAY                           |
| Piste en dur                      | PAVED RUNWAY                             |
| Piste en service                  | RUNWAY IN USE                            |
| Piste, bande en terre battue      | DUST STRIP                               |

---

|                             |                                   |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| Piste glissante             | SLIPPERY RUNWAY                   |
| Plafond                     | CEILING                           |
| Plafond et visibilité OK    | CEILING AND VISIBILITY OK (CAVOK) |
| Plan (géométrie)            | PATH                              |
| Plan canard                 | NOSE PLAN                         |
| Plan de descente            | GLIDE PATH / SLOPE                |
| Plan de vol                 | FLIGHT PLAN                       |
| Plan de vol déposé en l'air | AIR FILED FLIGHT PLAN             |
| Plancher de contrôle        | MINIMUM CONTROL ALTITUDE          |
| Planeur                     | GLIDER                            |
| Planifier                   | TO SCHEDULE                       |
| Plaque                      | PATCH                             |
| Plastron                    | TARGET                            |
| Plonger                     | TO DIVE                           |
| Pluie                       | RAIN                              |
| Plus bas                    | BELOW                             |
| Plus haut                   | ABOVE                             |
| Pneu                        | TYRE (UK), TIRE (US)              |
| Pneus à plat                | FLAT TYRE                         |
| Point caractéristique       | LANDMARK                          |
| Point d'ancrage, d'attache  | TIE DOWN POINT                    |
| Point d'arrêt               | HOLDING POINT                     |
| Point d'atterrissage        | TOUCH DOWN                        |
| Point d'emport              | HARD POINT, STORE STATION         |
| Point de compte rendu       | REPORTING POINT                   |
| Point de repère             | LANDMARK                          |
| Point de rosée              | DEW POINT                         |
| Point initial               | INITIAL POINT                     |
| Pont aérien                 | AIR LIFT                          |
| Pont d'envol (porte-avions) | FLIGHT DECK                       |
| Portance                    | LIFT                              |
| Porte (GCA)                 | (GCA) GATE                        |
| Porte-avions                | AIRCRAFT CARRIER                  |
| Portée                      | RANGE                             |
| Portée visuelle de piste    | RUNWAY VISUAL RANGE (RVR)         |
| Position automatique        | AUTOMATIC POSITION                |
| Post combustion             | REHEAT, AFTERBURNER               |
| Poursuite radar             | RADAR TRACKING                    |
| Poursuivre                  | TO CONTINUE                       |
| Préavis de transfert        | PRIOR NOTIFICATION (PRINOTE)      |
| Précaution                  | CAUTION                           |
| Précipitation               | PRECIPITATION                     |
| Prendre en compte           | TO TAKE OVER                      |
| Prendre note                | TO COPY                           |
| Volez au cap                | FLY HEADING                       |
| Pression (normale - basse)  | PRESSURE (NORMAL-LOW)             |
| Pression (QNH) régionale    | REGIONAL PRESSURE                 |

|  |  |
|--|--|
| Pression oxygène                                 | OXYGEN PRESSURE                                |
| Pression régionale moyenne                       | AREA'S MEAN PRESSURE                           |
| Pressurisation                                   | PRESSURIZATION                                 |
| Pressurisation branchée                          | PRESSURE ON                                    |
| Prévoir  | TO EXPECT                                      |
| Prévenir   | TO ADVISE                                      |
| Prévisions météorologiques                       | WEATHER FORECAST                               |
| Prévoir  | TO FORECAST, TO PLAN, TO EXPECT                |
| Priorité de passage                              | RIGHT OF WAY                                   |
| Prise en compte                                  | PICK UP  |
| Procéder   | TO PROCEED                                     |
| Procédure silencieuse (radio)                    | SPEECHLESS PROCEDURE                           |
| Programmer                                       | TO SCHEDULE                                    |
| Projecteur                                       | FLOODLIGHT                                     |
| Projeter (dans le temps)                         | TO PLAN  |
| Prolongement occasionnellement<br>roulable (POR) | OVERRUN  |
| Protéger l'espace aérien                         | TO SECURE AIRSPACE                             |
| Pylône   | MAST   |
| <b>Q</b>   |  |
| Queue  | TAIL   |
| Quitter  | TO LEAVE                                       |
| <b>R</b>   |  |
| Raccourcir le circuit                            | TO SHORTEN CIRCUIT                             |
| Radar  | RADAR  |
| Radar d'approche de précision                    | PRECISION APPROACH RADAR (PAR)                 |
| Radar de surveillance                            | SURVEILLANCE RADAR                             |
| Radiale  | RADIAL   |
| Radio borne extérieure                           | OUTERMARKER                                    |
| Radio borne intérieure                           | INNER MARKER                                   |
| Radio-phare d'alignement de piste                | LOCALIZER                                      |
| Radome   | RADOME, ROTERDOME                              |
| Rafale   | GUST   |
| Ralentir   | TO SLOW DOWN, TO THROTTLE BACK                 |
| Rallumer   | TO RELIGHT                                     |
| Rampe d'approche                                 | APPROACH LIGHTS                                |
| Rappeler (au téléphone)                          | TO CALL BACK                                   |
| Rappeler (pour rendre compte)                    | TO REPORT                                      |
| Raquette (pour demi-tour)                        | LOOP   |
| Rassemblement                                    | JOIN UP  |
| Ravitaillement en carburant                      | REFUELING                                      |
| Ravitaillement en vol                            | AIR REFUELING                                  |
| Ravitailleur                                     | TANKER, REFUELING AIRCRAFT, AERIAL<br>AIRCRAFT |
| Rayon d'action                                   | RANGE  |

|  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| Rebondissement à l'atterrissage                      | BOUNCED LANDING                       |
| Recevoir   | TO ACCOMODATE                         |
| Rechercher   | TO SEARCH                             |
| Recherches et sauvetage                              | SEARCH AND RESCUE (SAR)               |
| Reconnaissance                                       | RECOGNITION                           |
| Rectifier (Taux de descente / montée, vitesse)       | TO ADJUST                             |
| Recueil  | RECOVERY                              |
| Réduire  | TO REDUCE                             |
| Réel   | ACTUAL                                |
| Refus  | REFUSAL                               |
| Région   | AREA                                  |
| Région de contrôle terminale                         | TERMINAL CONTROL AREA                 |
| Région d'information de vol                          | FLIGHT INFORMATION REGION             |
| Région supérieure de contrôle                        | UPPER TRAFFIC AREA (UTA)              |
| Région supérieure d'information de vol               | UPPER FLIGHT INFORMATION REGION (UIR) |
| Règles d'engagement ROE                              | RULES OF ENGAGEMENT (ROE's)           |
| Règles de sécurité                                   | SAFETY RULES                          |
| Relayer  | TO RELAY                              |
| Relevage à la demande                                | LIFT UP ON REQUEST                    |
| Relèvement   | BEARING                               |
| Remettre les gaz                                     | TO GO AROUND                          |
| Remonter une piste, un chemin de roulement           | BACK TRACK                            |
| Remorquer  | TO TOW                                |
| Remorqueur   | TOW PLANE                             |
| Remorqueur de cible                                  | TOW SHIP                              |
| Rentrée du train (d'atterrissage)                    | GEAR RETRACTION                       |
| Répéter  | TO SAY AGAIN                          |
| Repoussage   | PUSH BACK                             |
| Reprendre  | TO RESUME                             |
| Réseau de transmission de données                    | DATA LINK                             |
| Réservoir  | TANK                                  |
| Réservoir ventral                                    | BELLY TANK                            |
| Respecter  | TO COMPLY WITH                        |
| Rester   | TO REMAIN                             |
| Rester à l'écoute d'une fréquence                    | TO LISTEN OUT ON                      |
| Rester en dehors                                     | KEEP OFF, TO REMAIN OUT OF            |
| Rester en dehors, à l'écart de (zone – trafic-nuage) | TO REMAIN CLEAR OF                    |
| Rester sur (fréquence)                               | TO REMAIN (FREQUENCY)                 |
| Revenant sur ...                                     | CORRECTING                            |
| Revêtement   | PAVEMENT                              |
| Revêtement anti-dérapant                             | FRICTION SURFACE                      |
| Revêtement rapide                                    | RIGID PAVEMENT                        |
| Revêtement souple                                    | FLEXIBLE PAVEMENT                     |

|                                 |                            |
|---------------------------------|----------------------------|
| Risque, danger                  | HAZARD                     |
| Rodéo GCA                       | RADAR TRAINING CIRCUIT     |
| Rouler                          | TO TAXI                    |
| Roulette de nez                 | NOSE WHEEL, STEERING WHELL |
| Route, itinéraire               | ROUTE                      |
| Route conditionnelle            | CONDITIONAL ROUTE          |
| Route prédéterminée             | PREDETERMINATED ROUTE      |
| <b>S</b>                        |                            |
| S'aligner (pour le décollage)   | TO LINE UP                 |
| S'allumer                       | TO FLASH ON                |
| Sans mettre en jeu la sécurité  | WITHOUT COMPROMISE SAFETY  |
| Sans nuages                     | CLEAR                      |
| Sans parachute                  | NO CHUTE                   |
| S'arrêter                       | TO STOP                    |
| S'assurer de                    | TO CHECK                   |
| S'attendre                      | TO EXPECT                  |
| Saturation du trafic            | TRAFFIC CONGESTION         |
| Saut en parachute               | PARACHUTE JUMPING          |
| Sauver, secourir                | TO RESCUE                  |
| Scope                           | DISPLAY                    |
| Se conformer à ...              | TO COMPLY WITH             |
| Se dérouter                     | TO DIVERT                  |
| Se diriger sur / passer par     | TO PROCEED TO / BY         |
| S'écarter                       | TO TURN AWAY               |
| Secours électrique              | SECONDARY POWER SUPPLY     |
| Secours oxygène                 | OXYGEN EMERGENCY           |
| S'écraser au sol                | TO CRASH                   |
| S'éjecter                       | TO EJECT, TO BAIL OUT      |
| S'éloigner                      | TO TURN AWAY               |
| S'éloigner de sa route          | TO DRIFT                   |
| Selon                           | ACCORDING TO               |
| S'embraser, prendre feu         | TO BURST INTO FLAMES       |
| Sens opposé                     | OPPOSITE DIRECTION         |
| Serré de près                   | CLOSE                      |
| Seuil                           | THRESHOLD                  |
| Seuil de piste                  | RUNWAY THRESHOLD           |
| Seuil décalé                    | DISPLACED THRESHOLD        |
| Sévère (givrage - turbulence)   | SEVERE                     |
| Signal radio d'urgence (3 fois) | PAN PAN                    |
| Signal sonore (du train)        | BEEPER                     |
| Sol                             | GROUND                     |
| Souffle                         | BLAST                      |
| Souffle d'hélices               | SLIPSTREAM                 |
| Souffle de réacteur             | JET BLAST                  |
| Soute                           | CARGO COMPARTMENT          |
| Stabiliser                      | LEVEL OFF                  |

|  |                                 |
|--|---------------------------------|
| Stable (pour un cap)                   | STEADY                          |
| Stable (niveau)                        | LEVELLED                        |
| Stopper                                | TO STOP                         |
| Suivant                                | ACCORDING TO                    |
| Suivre                                 | TO FOLLOW                       |
| Sur l'axe                              | ON TRACK                        |
| Surchauffe                             | OVERHEAT                        |
| Surveillance                           | SURVEILLANCE                    |
| Surveiller                             | TO LOOK OUT                     |
| Surveiller à distance                  | TO STAND OF SURVEILLANCE        |
| Système d'atterrissage aux instruments | INSTRUMENT LANDING SYSTEM (ILS) |

### T

|                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| T d'atterrissage             | LANDING T                     |
| Taux de montée / descente    | RATE OF CLIMB/DESCENT         |
| Taxe d'atterrissage          | LANDING FEES                  |
| Taxiway                      | TAXIWAY                       |
| Température au sol           | GROUND TEMPERATURE            |
| Tempête de neige             | SNOW STORM                    |
| Temps de vol restant         | ENDURANCE                     |
| Tendance                     | TREND                         |
| Tenter                       | TO ATTEMPT TO, TO TRY         |
| Terrain d'aviation           | AIRFIELD (US), FIELD          |
| Terrain de départ            | DEPARTURE AIRFIELD            |
| Terrain de destination       | DESTINATION AIRFIELD          |
| Tir                          | FIRING                        |
| Tir de semonce               | WARNING SHOT/BURST            |
| Tirer                        | TO SHOOT                      |
| Tôles percées assemblées     | PIERCED STEEL PLANKS (PSP)    |
| Touché                       | TOUCH AND GO                  |
| Tourner                      | TO TURN                       |
| Tout droit                   | STRAIGHT AHEAD                |
| Tractage                     | TO TOW                        |
| Tracteur élévateur           | FORKLIFT                      |
| Trafic croisé                | CLEAR OF TRAFFIC              |
| Trafic inconnu               | TRAFFIC UNKNOWN               |
| Train avant                  | NOSE GEAR                     |
| Train d'atterrissage         | UNDERCARRIAGE, LANDING GEAR   |
| Traînée de condensation      | CONTRAIL (CONDENSATION TRAIL) |
| Traitement de données        | DATA PROCESSING               |
| Trajectoire de descente      | SLOPE                         |
| Tranchée                     | TRENCH                        |
| Transfert,                   | HANDOVER, HANDOFF             |
| Transfert carburant          | FUEL TRANSFER / CROSSFEED     |
| Translation                  | TRANSLATION                   |
| Transpondeur (appareil)      | TRANSPONDER                   |
| Transpondeur ... (affichage) | SQUAWK ...                    |

---

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| Travaux en cours  | WORK IN PROGRESS            |
| Travers   | ABEAM                       |
| Traverser   | TO CROSS                    |
| Trim  | TRIM                        |
| Tropopause  | TROPOPAUSE                  |
| Trou d'air  | AIR POCKET                  |
| Tube de Pitot   | PITOT HEAD                  |
| Turbulence  | TURBULENCE                  |
| Turbulence de sillage   | WAKE TURBULENCE             |
| Tuyère  | JET PIPE, NOZZLE            |
| <br>  |                             |
| <b>U</b>  |                             |
| Utilisation du vide-vite  | FUEL DUMP VALVE OPERATION   |
| <br>  |                             |
| <b>V</b>  |                             |
| Variations de poussée   | THRUST VARIATIONS           |
| Véhicule de pompiers  | FIRE TRUCK                  |
| Véhicule pilote   | FOLLOW ME VEHICLE           |
| Véhicules de secours  | EMERGENCY VEHICLES          |
| Veille radar  | RADAR MONITORING            |
| Veiller   | TO MONITOR                  |
| Vent arrière  | DOWNWIND, TAIL WIND         |
| Vent au sol   | SURFACE WIND                |
| Vent de face  | HEAD WIND                   |
| Vent de travers   | CROSS WIND                  |
| Vent en altitude  | WIND ALOFT                  |
| Vent faible   | LIGHT WIND                  |
| Vent fort   | STRONG WIND                 |
| Vent nul  | WIND NIL                    |
| Verglacé  | ICY                         |
| Verglas   | CLEAR ICE, CLEAR ICING, ICE |
| Vérifier  | TO CHECK, TO VERIFY         |
| Verrière  | CANOPY                      |
| Verrouiller   | TO LOCK                     |
| Vibration   | VIBRATION                   |
| Vidanger  | TO DUMP FUEL                |
| Virage de procédure   | PROCEDURE TURN              |
| Visibilité  | VISIBILITY                  |
| Vitesse   | VELOCITY                    |
| Vitesse contrôlée   | SPEED UNDER CONTROL         |
| Vitesse d'approche  | APPROACH SPEED              |
| Vitesse d'approche  | LANDING APPROACH SPEED      |
| Vitesse d'atterrissage  | LANDING SPEED               |
| Vitesse d'un avion par rapport à<br>la masse d'air environnante<br>(vitesse propre) | AIR SPEED                   |
| Voie aérienne   | AIRWAY                      |



|   |   |
|---|---|
| Voie de circulation                             | TAXIWAY                                 |
| Voie de communication                           | CHANNEL                                 |
| Voie d'évitement                                | BY PASS TAXIWAY                         |
| Vol d'accompagnement                            | SHEPHERD FLIGHT (UK)                    |
| Vol d'aide humanitaire                          | HUMANITERIAN AID FLIGHT                 |
| Vol de calibration des aides<br>à la navigation | NAVAID CALIBRATION FLIGHT               |
| Vol de contrôle                                 | TRIAL FLIGHT                            |
| Vol de reconnaissance météorologique            | METEOROLOGICAL RECONNAISSANCE<br>FLIGHT |
| Vol d'essai (pour prototype, etc...)            | TEST FLIGHT                             |
| Vol rectiligne stabilisé                        | STRAIGHT AND LEVEL FLIGHT               |
| Vol stationnaire                                | HOOVER, STATIONARY FLIGHT               |
| Vol supersonique                                | SUPERSONIC RUN / FLIGHT                 |
| Volets de courbure                              | FLAPS                                   |
| Volets rentrés                                  | FLAPS RETRACTED                         |
| Volets sortis                                   | FLAPS EXTENDED, FLAPS DOWN              |
| Voltige aérienne                                | AEROBATICS, ACROBATIC FLIGHT            |
| Votre navigation                                | OWN NAVIGATION                          |
| Vrille  | SPIN                                    |
| Vue du sol                                      | GROUND IN SIGHT                         |
| <br><b>Z</b>                                    |   |
| Zone  | AREA                                    |
| Zone  | ZONE                                    |
| Zone bâtie                                      | BUILT UP AREA                           |
| Zone dangereuse                                 | DANGER AREA                             |
| Zone de combat                                  | COMBAT AREA                             |
| Zone de largage                                 | DROP ZONE                               |
| Zone de non-détection                           | DEAD ZONE                               |
| Zone de recherches                              | SEARCH AREA                             |
| Zone de toucher des roues                       | TOUCH DOWN ZONE                         |
| Zone d'Interdiction Temporaire (ZIT)            | TEMPORARY PROHIBITED AREA               |
| Zone interdite                                  | PROHIBITED AREA                         |
| Zone interdite de survol                        | NO FLY ZONE                             |
| Zone réglementée                                | RESTRICTED AREA                         |