

# PHRASEOLOGIE DES CLAIRANCES ET MISE EN ROUTE

## 1. Mise en route

Lors du premier contact avec le pilote (si celui-ci ne confirme pas l'information ATIS), le contrôleur rappellera les paramètres et les informations essentielles du secteur (le terrain et son environnement) :

- La couverture nuageuse, et la visibilité,
- La direction du vent et sa vitesse (spécifier les rafales),
- La température environnante et son point de rosée,
- Le QNH et le QFE,
- Les phénomènes météorologiques significatifs (pluie, brouillard, CB, ...),
- La ou les pistes en service (conditions de la ou les pistes),
- Le type d'approche à prévoir si le contrôleur d'approche en spécifie une,
- La fréquence à contacter après l'envol (si celle-ci est transmise par l'ATC),
- Le niveau de transition,
- Les zones R et D actives.

Les éléments à collationner obligatoirement sont :

- QNH, QFE,
- La ou les pistes en service ainsi que ses conditions,
- La fréquence à contacter après l'envol (si celle-ci est transmise par l'ATC).

### 1.1. Mise en route aéronef conventionnel

Pour les départs en CAM I avec un plan de vol en dehors des espaces de l'aéroport, vers un CCT ou CMCC, alors la mise en route technique sera seulement accordée. La clairance de mise en route officielle viendra par la suite après l'accord des organismes de contrôle en charge du vol.

<b>PIL :</b>	Lorient Sol, LAZAIR14, demandons mise en route, information CHARLIE reçue.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, Lorient Sol, <b>mise en route technique approuvée</b> , QNH 1015, piste 25 au départ.
<b>PIL :</b>	Mise en route technique approuvée, QNH 1015, piste 25 au départ, LAZAIR14.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, Correct.

<b>PIL :</b>	Lorient Ground, LAZAIR14, requesting start-up, information CHARLIE received.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, Lorient Ground, <b>technical start-up approved</b> , QNH 1015, runway 25 for departure.
<b>PIL :</b>	Technical start-up approved, QNH 1015, runway 25 for departure, LAZAIR14.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, Correct.

Phraséologie des clairances et mise en route	Version 1.0	27NOV2020	Page 1
© SOD France	Département SO France		

Si le plan de vol publié reste dans la CTR, CTA, et TMA alors la mise en route avec départ sera donnée.

La fréquence après l'envol n'est pas à donner un trafic évoluant seulement dans la CTR.

<b>PIL :</b>	Lorient Sol, LAZAIR14, demandons mise en route, information CHARLIE reçue.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, Lorient Sol, <b>mise en route approuvée</b> , QNH 1015, piste 25 au départ.
<b>PIL :</b>	Mise en route approuvée, QNH 1015, piste 25 au départ, LAZAIR14.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, Correct.

<b>PIL :</b>	Lorient Ground, LAZAIR14, requesting start-up, information CHARLIE received.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, Lorient Ground, <b>start-up approved</b> , QNH 1015, runway 25 for departure.
<b>PIL :</b>	Start-up approved, QNH 1015, runway 25 for departure, LAZAIR14.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, Correct.

La mise en route doit être approuvée par le contrôleur. Il peut y avoir des exceptions. Cette règle est abordée dans l'article documentaire « [Le plan de vol CAM](#) », disponible dans la catégorie « Les plans de vol militaire ».

## 1.2. Mise en route chasseur

Un avion de chasse n'écoute jamais l'ATIS en vigueur sur un aéroport. Le contrôleur devra donc donner les conditions opérationnelles du secteur (couleur du terrain, QFE, piste en service, ...), au premier contact.

<b>PIL :</b>	Lorient Sol, LAZAIR14, demandons mise en route.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, Lorient Sol, <b>mise en route approuvée</b> , piste 25 au départ, Bleu, QFE 1003.
<b>PIL :</b>	Mise en route approuvée, piste 25 au départ, Bleu, QFE 1003, LAZAIR14.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, Correct.

<b>PIL :</b>	Lorient Ground, LAZAIR14, requesting start-up.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, Lorient Ground, <b>start-up approved</b> , runway 25 for departure, Blue, QFE1003.
<b>PIL :</b>	Start-up approved, runway 25 for departure, Blue, QFE1003, LAZAIR14.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, Correct.

Les conditions opérationnelles sont abordées dans l'article documentaire « [La condition opérationnelle](#) », disponible dans la catégorie « Circulation Aérienne Militaire ».

Phraséologie des clairances et mise en route	Version 1.0	27NOV2020	Page 2
© SOD France	Département SO France		

## 2. Clairances

Les autorisations de contrôle (ou clairances) sont délivrées dans le seul but d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne militaire en fonction :

- Du trafic connu et ou observé,
- Des conditions opérationnelles du terrain (couleur, péril animalier, état de la piste, ...),
- Des mesures de régulations.

En CAM, toutes les phases contrôlées d'un vol s'effectuent après l'obtention d'une clairance.

Les itinéraires normalisés de départ peuvent être établies lorsque cela est nécessaire pour faciliter :

- L'acheminement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne,
- La description de la route et des procédures à suivre dans les autorisations.

L'équipage de conduite répète au contrôleur les parties des clairances et instructions qui intéressent la sécurité :

- Route à suivre (SID, STAR, itinéraires, ...),
- Autorisations et instructions relatives à l'utilisation d'une piste, maintien sur une voie de roulage,
- Piste en service, fréquence, calage altimétrique, code transpondeur, niveau, cap, taux d'évolution dans le plan vertical, vitesse, heure d'approche prévue ou de décollage, et les niveaux de transition,
- Ordres particuliers liés à la conduite d'une mission,
- Informations conditionnant une clairance,
- Lorsque que le contrôleur utilise, dans le cadre du service d'information de vol, l'expression « Alerte Relief / Terrain Alert ».

Le contrôleur écoute le collationnement pour s'assurer que l'équipage de conduite a bien reçu et compris l'autorisation ou l'instruction. Il intervient immédiatement pour corriger toutes erreurs.

### 2.1. Clairances CAM I

En CAM I, la grande majorité des départs se font sous guidage radar. Une coordination avec l'approche doit donc être nécessaire pour pouvoir insérer le trafic au départ dans le flux circulant autour de l'aéroport.

#### 2.1.1. Départs publiés

<b>ATC :</b>	LAZAIR14, départ ARE 1W, piste 25, niveau de vol 75, transpondeur 0360.
<b>PIL :</b>	Départ ARE 1W, piste 25, niveau de vol 75, transpondeur 0360, LAZAIR14.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, correct.

<b>ATC :</b>	LAZAIR14, ARE 1W departure, runway 25, flight level 75, squawk 0360.
<b>PIL :</b>	Departure ARE 1W, runway 25, flight level 75, squawk 0360, LAZAIR14.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, correct.

Phraséologie des clairances et mise en route	Version 1.0	27NOV2020	Page 3
© SOD France	Département SO France		

## 2.1.2. Départs par guidage

<b>ATC :</b>	LAZAIR14, autorisé départ omnidirectionnel, piste 25, niveau de vol 75, passant 4000ft cap 220°, transpondeur 0360.
<b>PIL :</b>	Autorisé départ omnidirectionnel, piste 25, niveau de vol 75, passant 4000ft cap 220°, transpondeur 0360, LAZAIR14.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, correct.

<b>ATC :</b>	LAZAIR14, cleared omnidirectional departure, runway 25, flight level 75, passing 4000ft heading 220°, squawk 0630.
<b>PIL :</b>	Cleared omnidirectional departure, runway 25, flight level 75, passing 4000ft heading 220°, squawk 0630, LAZAIR14.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, correct.

La forme abrégée « autorisation » ou « clearance » peut être employée lorsque le contexte précise la nature de cette autorisation. Elle peut être suivie des mots « de circulation au sol », « de décollage », de « départ », « en route », « d'approche » ou d'atterrissage » pour indiquer la phase du vol à laquelle s'applique l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

## 2.2. Clairance CAM V

<b>ATC :</b>	LAZAIR14, départ NW, piste 25, altitude 1000ft, transpondeur 0304.
<b>PIL :</b>	Départ NW, piste 25, altitude 1000ft, transpondeur 0304, LAZAIR14.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, correct.

<b>ATC :</b>	LAZAIR14, departure NW, runway 25, altitude 1000ft, squawk 0304.
<b>PIL :</b>	Departure NW, runway 25, altitude 1000ft, squawk 0304, LAZAIR14.
<b>ATC :</b>	LAZAIR14, correct.

Une clairance en CAM V spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.

Sauf autorisation d'un organisme de la circulation aérienne, dite « clairance CAM V spécial », un aéronef en vol CAM V ne doit ni décoller, ni atterrir, ni pénétrer dans cet aéroport :

- Lorsque le plafond est inférieur à 1500ft,
- Lorsque la visibilité au sol est inférieure à 5 km.

La phraséologie spécifique pour la gestion des aéronefs en CAM V Spécial est abordée dans l'article documentaire « [Phraséologie CAM V Spécial](#) », disponible dans la catégorie « Phraséologie ».

Phraséologie des clairsances et mise en route	Version 1.0	27NOV2020	Page 4
© SOD France	Département SO France		