

PHRASEOLOGIE SPECIFIQUE DES CIRCUITS REACTEURS

1. Circuit réacteur

Afin de ne pas surcharger cet article documentaire, tous les détails concernant la structure du circuit réacteur est traité dans l'article documentaire [« Procédures CAM : circuit réacteur "Break" »](#), disponible dans la catégorie « Circulation aérienne militaire ».

Pour le détail de l'exécution de ce circuit, veuillez-vous référer à l'article documentaire correspondant : « Réalisation d'une approche Break », disponible dans la catégorie « Pilotage militaire ».

Pour rappel, les points suivants font l'objet d'une attention particulière en termes de phraséologie :

Vent arrière	Point à partir duquel est communiquée l'autorisation d'atterrissage si possible
Dernier virage / Virage de base	Point auquel les équipages militaires confirment la sortie du train d'atterrissage
Etape de base	L'autorisation d'atterrissage est communiquée si possible
Finale	Point ultime où les équipages militaires confirment la sortie du train d'atterrissage

2. Déroulement chronologique

2.1. Contact initial

Le pilote s'annoncera au contrôleur Tour avant de pénétrer la zone de contrôle (CTR) du terrain.

Le pilote transmettra dans son message les éléments suivants :

- L'indicatif de la station réceptrice,
- Son indicatif d'appel,
- Son type d'appareil,
- Sa position,
- Ses intentions.

La réponse du contrôleur sera adaptée à la position de l'aéronef et des autres appareils évoluant dans la circulation d'aérodrome.

Idéalement, le contrôleur respectera le cheminement :

1. Points de report VFR si nécessaire vers le point d'entrée réacteur (**ER**) le plus adapté,
2. Puis du point d'entrée réacteur (**ER**) vers le point initial (**IP**).

Phraséologie spécifique des circuits réacteurs	Version 1.0	17NOV2020	Page 1
© SOD France	Département SO France		

La réponse du contrôleur (si c'est un premier contact avec un ATC) contiendra les éléments suivants :

- L'indicatif d'appel de l'appareil appelant,
- L'indicatif de la station,
- Le QFU en service,
- La condition opérationnelle du terrain,
- Le QNH,
- Le QFE,
- Un ordre de report au point correspondant.

PIL :	Marsan Tour, MAGMA05, un Rafale, à deux minutes de NE, pour atterrissage.
ATC :	MAGMA05, Marsan Tour, piste 27, terrain bleu, QNH 1027, QFE 1020, rappelez ER NE.

PIL :	Marsan Tower, MAGMA05, a Rafale, two minutes to NE, for landing.
ATC :	MAGMA05, Marsan Tower, runway 27, airfield blue, QNH 1027, QFE1020, report ER NE.

2.2. Survol du point d'entrée réacteur

Passant le point d'entrée réacteur (**ER**), le pilote rappellera le contrôleur qui l'autorisera à procéder vers le point initial (**IP**).

Si d'autres aéronefs évoluent, un numéro d'ordre et une information de trafic *peut* être faite.

PIL :	Passant ER NE, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, rappelez point initial piste 27.

PIL :	Crossing ER NE, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, report initial point runway 27.

2.3. Survol du point initial

Au rappel du survol du point initial (**IP**), le pilote doit collationner le dernier QFE reçu.

Dans sa réponse, le contrôleur aérien confirmera par l'instruction « Correct » le QFE ou donnera la valeur correcte le cas échéant.

Puis, le contrôleur précisera les informations suivantes :

- Le numéro d'ordre de l'aéronef : une information de trafic doit être réalisée si nécessaire,
- Le type de circuit : point de break (début de bande ; mi-bande ; fin de bande) et sens du virage,
- Le point de report : l'aéronef rappelle au plus tard **au dernier virage pour la vérification du train**.

Sauf si le break est à réaliser main droite (non-standard), il n'est pas nécessaire de préciser le sens du virage pour un circuit main gauche.

Phraséologie spécifique des circuits réacteurs	Version 1.0	17NOV2020	Page 2
© SOD France	Département SO France		

2.4. Cas sans régulation du trafic

Dans cet exemple, MAGMA05 est seul dans la circulation d'aérodrome et collationne un mauvais QFE.

PIL :	Passant point initial, QFE 1021, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, négatif QFE 1020, numéro un, rappelez dernier virage train sorti verrouillé.

PIL :	Crossing initial point, QFE 1021, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, negative QFE 1020, number one, report turning final gear down and locked.

2.5. Cas avec régulation du trafic

Dans cet exemple, MAGMA05 suit un autre appareil dans le circuit.

Dans un premier temps, le contrôleur demande à MAGMA05 de rappeler au break afin de réévaluer la situation et de déterminer le type de régulation à effectuer.

PIL :	Passant point initial, QFE 1020, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, correct, numéro deux, rappelez au break.

PIL :	Crossing initial point, QFE 1020, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, correct, number two, report on the break.

Le contrôleur peut avoir recours à l'utilisation de positions de break différentes. Il utilisera pour cela le terme « Break » suivi de la position :

- Mi-bande : « **Break mi-bande / Break middle of runway** »,
- Fin de bande : « **Break fin de bande / Break end of runway** ».

Pour un break standard en début de bande, l'expression « début de bande » n'est jamais précisée.

L'instruction de break à droite sera transmise par l'expression : « **Break à droite / Right hand break** »

PIL :	Au break, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, numéro deux, suivez un mirage 2000 en vent arrière, break à droite mi-bande, rappelez dernier virage train sorti verrouillé.

PIL :	On the break, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, number two, follow one Mirage 2000 downwind, right hand break middle of runway, report turning final gear down and locked.

Dans cet exemple, le contrôleur a dû recourir à un break à droite : cette manœuvre n'est pas standard.

Si la mesure de régulation au break n'est pas suffisante, le contrôleur peut faire le choix de demander à l'aéronef de poursuivre en vent arrière au lieu de tourner en finale.

Phraséologie spécifique des circuits réacteurs	Version 1.0	17NOV2020	Page 3
© SOD France	Département SO France		

ATC :	MAGMA05, allongez vent arrière.
PIL :	Allongons vent arrière, MAGMA05.

ATC :	MAGMA05, extend downwind.
PIL :	Extending downwind, MAGMA05.

2.6. Dernier virage

Le dernier virage est un point de report important pour la sécurité des vols : le pilote **doit confirmer que son train d'atterrissage est sorti et verrouillé**. En cas d'approche en longue finale : cette vérification ne doit pas être oubliée et doit être faite lors d'un rappel **en finale**.

Le pilote peut tout à fait faire l'annonce « train sorti verrouillé » en vent arrière et ne pas attendre le dernier virage : c'est ce qui se fait de manière standard.

Si l'appareil n'y a pas été autorisé en vent arrière, le contrôleur autorise l'appareil à la manœuvre désirée s'il le peut après une seconde vérification du train d'atterrissage. La liste complète des instructions de manœuvre et la phraséologie associée est contenue dans l'article documentaire : « Phraséologie en circulation d'aérodrome ».

PIL :	Dernier virage piste 27, train sorti verrouillé, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, vérifiez train sorti verrouillé.
PIL :	Train sorti verrouillé, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, autorisé atterrissage piste 27, vent 280 degrés 10 nœuds.
PIL :	Autorisé atterrissage piste 27, MAGMA05.

PIL :	Turning final runway 27, gear down and locked, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, check gear down and locked.
PIL :	Gear down and locked, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, cleared to land runway 27, wind 280 degrees 10 knots.
PIL :	Cleared to land runway 27, MAGMA05.

Sur IVAO, la notion de signal sonore pour indiquer que son train est bien sorti et verrouillé n'est pas applicable et c'est pourquoi il n'y sera pas fait référence. Néanmoins, pour palier à cela, une seconde vérification de la sortie du train est effectuée.

Phraséologie spécifique des circuits réacteurs	Version 1.0	17NOV2020	Page 4
© SOD France	Département SO France		

Dans le cas où il ne peut pas l'autoriser, il demandera **systematiquement** à l'aéronef de rappeler en finale.

Quoi qu'il en soit, le contrôleur fera vérifier une deuxième fois la sortie du train avant d'autoriser le pilote à la manœuvre.

PIL :	Dernier virage piste 27, train sorti verrouillé, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, poursuivez l'approche cause piste occupée, rappelez finale.
(...)	
PIL :	Finale, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, vérifiez train sorti verrouillé.
PIL :	Train sorti verrouillé, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, autorisé atterrissage piste 27, vent 280 degrés 10 nœuds.
PIL :	Autorisé atterrissage piste 27, MAGMA05.

PIL :	Turning final runway 27, gear down and locked, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, continue approach due to engaged runway.
(...)	
PIL :	Final, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, check gear down and locked.
PIL :	Gear down and locked, MAGMA05.
ATC :	MAGMA05, cleared to land runway 27, wind 280 degrees 10 knots.
PIL :	Cleared to land runway 27, MAGMA05.

Phraséologie spécifique des circuits réacteurs	Version 1.0	17NOV2020	Page 5
© SOD France	Département SO France		