







LES CLAIRANCES NIVEAU 3

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

1. DEFINITION, RAPPEL ET COMPLEMENTS :

Une Clairance est une autorisation délivrée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme du contrôle de la circulation aérienne dans le but de lui fournir le service du contrôle de la circulation aérienne.

Aucune clairance n'est délivrée dans le cadre des services d'information et d'alerte.

Il ne doit pas être délivré de clairance vers un **niveau inférieur à l'altitude minimale de vol publiée.**

Dans la mesure du possible, les organismes de contrôle de la circulation aérienne délivrent des clairances **permettant aux aéronefs d'emprunter les routes les plus directes.**

Le contrôleur ne délivre pas de clairance qui risque d'entraîner une manœuvre réduisant la séparation entre deux aéronefs **applicable dans les conditions considérées** à une valeur inférieure au minimum de séparation.

2. CLAIRANCES ORDINAIRES EN APPROCHE ET CONTROLE EN-ROUTE :

2.1. CLAIRANCE DE ROUTE :

Cette clairance est délivrée par le contrôleur pour assigner une route à un aéronef.

Une route est une suite de points de navigation par lesquels le pilote va transiter.

La délivrance de cette clairance est une confirmation pour le pilote de la route qu'il va suivre.

Le contrôleur peut modifier cette route soit :

- pour la raccourcir dès que le trafic le permet,

- pour la rallonger s'il est impossible que l'aéronef suive une route plus courte justifié uniquement par la séparation et prévention des collisions

Lorsqu'un aéronef est autorisé à pénétrer dans une région de contrôle à un niveau de croisière inférieur au niveau minimal de croisière établi pour un tronçon de route ultérieur, le centre chargé de cette région de contrôle doit donner à l'aéronef une clairance modifiée, même si l'aéronef n'a pas demandé le changement de niveau de croisière nécessaire.

Pour les aéronefs ayant la même destination, les niveaux de croisière peuvent être assignés de façon à faciliter la séquence d'approche à destination.

EXEMPLE : AFR534K, ROUTE BEBIX LERGA

2.2. CLAIRANCE D'ARRIVEE :

Cette clairance est délivrée avant de commencer une procédure d'arrivée :

pour un vol IFR :

- Procédure d'arrivée (STAR) ou omnidirectionnelle ou guidage radar
- Niveau autorisé
- Code Transpondeur (SSR)
- Si attente prévue, donner le repère, niveau de l'attente et l'Heure d'Approche Prévue (HAP)

pour un vol VFR :

- Itinéraire pour rejoindre le circuit d'aérodrome (en cas de nécessité)
- Altitude
- Code Transpondeur (SSR)
- Si attente prévue, donner le repère

pour un vol VFR spécial :

- Clairance de VFR spécial
- Itinéraire pour rejoindre le circuit d'aérodrome
- Altitude
- Code Transpondeur (SSR)
- Si attente prévue, donner le repère

Les clairances d'arrivée prennent en compte, chaque fois que le trafic le permet, les choix adoptés par le commandant de bord concernant le début de descente, la vitesse et le taux de descente.

Un aéronef peut recevoir une clairance pour rejoindre un IAF sans suivre une STAR. Dans ce cas, la clairance tient compte de l'altitude minimale de sécurité publiée (MSA).

Dans le cas d'un organisme doté de moyens radar, **les arrivées directes ou les approches directes peuvent être effectuées sous guidage radar.**

EXEMPLE : AFR553R, ARRIVEE LMG4, DESCENDEZ FL220, TRANSPONDEUR 4241

2.3. CLAIRANCE D'APPROCHE :

La clairance d'approche est délivrée :

- avant l'IAF pour un aéronef autorisé à effectuer une procédure d'approche aux instruments complète
- lors de la délivrance d'une clairance d'approche directe

Cette clairance signifie qu'il peut effectuer son approche en toute sécurité, qu'il est suffisamment espacé du trafic précédent. Si les minima requis pour cette approche ne sont pas atteints, il devra remettre les gaz. Le contrôle peut autoriser à l'approche jusqu'aux minima, c'est au pilote d'estimer si, à ces minima, il a les conditions suffisantes pour poursuivre ou non.

En cas de guidage radar, la délivrance d'une clairance d'approche peut être différée jusqu'à la dernière clairance de guidage.

Un aéronef peut recevoir une clairance d'approche, pour rejoindre directement un segment défini de la procédure d'approche aux instruments sans passer à l'IAF et débiter une approche à partir de ce segment. L'altitude autorisée et l'orientation du dernier tronçon de la trajectoire d'arrivée doivent être compatibles avec le segment de la procédure d'approche aux instruments que l'aéronef est autorisé à rejoindre. Dans le cas d'un organisme doté de moyens radars, les arrivées directes ou les approches directes peuvent être effectuées sous guidage radar.

EXEMPLE : AFR432Y, AUTORISE APPROCHE ILS PISTE 22

2.4. CLAIRANCES DE GUIDAGE RADAR ET DE DESCENTE :

Dans les régions de contrôle et les zones de contrôle relevant de leur autorité, les organismes chargés du **contrôle d'approche délivrent aux aéronefs contrôlés des clairances** dans les buts suivants :

- prévenir les collisions entre aéronefs ;
- accélérer et ordonner la circulation aérienne en organisant le trafic au départ, en préparant les séquences d'approche, en réalisant les séquences d'approche et en participant à la régulation du débit.

Les contrôleurs approche et en-route peuvent donner des clairances de guidage radar afin de réguler et assurer une séparation entre les différents trafics en charge dans leur espace de contrôle.

Lors du guidage radar, les contrôleurs assignent des caps magnétiques aux aéronefs sous leur contrôle.

Ces clairances peuvent être associées à des changements d'altitude ou de niveau et des changements de vitesse dans l'ordre suivant : Cap, Altitude, Vitesse.

Le calage altimétrique QNH doit, dans tous les cas, être fourni dans les clairances de descente au-dessous du niveau de transition.

Le calage altimétrique QNH doit être fourni également dans les clairances d'entrée dans le circuit d'aérodrome et dans les clairances de circulation au sol données aux aéronefs au départ, sauf lorsque l'on sait que les aéronefs ont déjà reçu ce renseignement par l'ATIS ou par un autre moyen.

EXEMPLE : AFR674G, TOURNEZ A DROITE CAP 240, DESCENDEZ 5000FT, QNH 1020

Ce manuel est destiné uniquement à la simulation de vol et de contrôle aérien sur IVAO™.
Ce document ne doit pas être utilisé dans l'aviation réelle. Il reste la propriété de IVAO™ Division France