







CLAIRANCES NIVEAU 1

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

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

1. DEFINITION :

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.

2. CONTRAINTES DES CLAIRANCES :

2.1. CONTRAINTES POUR LES CONTROLEURS :

Les clairances sont données dans le but **d'éviter les collisions** entre aéronefs ainsi que **d'accélérer et ordonner** la circulation aérienne

Sur un aéroport, les clairances sont délivrées en fonction de la présence des véhicules, aéronefs et autres obstacles fixes ou mobiles se trouvant sur l'aire de manœuvre.

2.2. CONTRAINTES POUR LES PILOTES :

Le pilote doit se conformer aux clairances données. **Cependant, s'il ne peut pas s'y conformer pour des raisons techniques ou de sécurité, le contrôleur doit en être informé au plus tôt.**

Les clairances ont pour but unique d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne. Elles ne peuvent pas servir de prétexte à un pilote commandant de bord pour enfreindre un règlement quelconque établi.

Si une clairance n'est pas jugée satisfaisante par le pilote commandant de bord, celui-ci peut demander une modification de cette clairance, demande à laquelle il sera, dans la mesure du possible, donné suite. Il s'agit d'une négociation entre le contrôleur et le pilote.

Le pilote ne doit pas imposer sa clairance au contrôleur.

3. CLAIRANCES ORDINAIRES POUR UN CONTROLE D'AERODROME :

La tour de contrôle d'aérodrome transmet des clairances et des renseignements aux aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome afin de :

- prévenir les collisions entre :
 - les aéronefs en vol dans le circuit d'aérodrome ;
 - les aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre ;
 - les aéronefs en train d'atterrir ou de décoller ;
 - les aéronefs et les véhicules évoluant sur l'aire de manœuvre ;
 - les aéronefs sur l'aire de manœuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire ;
- assurer l'acheminement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne.

3.1. CLAIRANCE DE DEPART :

Le fait de remplir un plan de vol constitue une demande de clairance, particulièrement pour les vols IFR.

Cela facilite la délivrance de clairance car les contrôleurs connaissent les intentions des pilotes par l'intermédiaire des éléments du plan de vol.

Cette clairance est délivrée au plus tard avant le décollage et comporte les éléments suivants :

- vol IFR :
 - Départ Standard (SID) ou omnidirectionnel
 - (*Piste en service*)
 - (*Niveau ou Altitude Initiale*)
 - Code Transpondeur (SSR)

EXEMPLE : AF234J, MISE EN ROUTE APPROUVEE POUR LILLE, DEPART ANG1N, PISTE 21, NIVEAU 60, TRANSPONDEUR 2563

EXEMPLE : AF236D, MISE EN ROUTE APPROUVEE POUR NANTES , DEPART OMNIDIRECTIONNEL PISTE 21, A 1000FT DIRECT CNA, NIVEAU 140, TRANSPONDEUR 4551

- vol VFR en classe B ou classe C avec incompatibilité de trajectoire avec les IFR :
 - Piste en Service
 - Point de sortie ou Itinéraire de sortie
 - Niveau ou Altitude initiale
 - Code Transpondeur

EXEMPLE : FGTPT, TRANSPONDEUR 7035, SORTIE W 1500FT, ROULEZ POINT D'ARRET BRAVO PISTE 03.

- vol VFR spécial :
 - Piste en Service
 - Point de sortie ou Itinéraire de sortie
 - Niveau ou Altitude initiale
 - Code Transpondeur

Pour les vols VFR, qui n'entrent pas dans ces catégories, seulement les renseignements utiles déterminés par le contrôleur sont donnés au pilote.

Note: voir article plus détaillé sur les clairances de départ.

3.2. CLAIRANCES DE MOUVEMENT AU SOL :

Quand un avion part du parking pour se diriger vers la piste, ou quand il sort de la piste après atterrissage pour rejoindre le parking, il doit **demander au contrôle une clairance de roulage**.

C'est une garantie qu'il pourra rejoindre le point qu'il veut atteindre sans se retrouver bloqué.

Le champ de vision du pilote d'un aéronef qui circule au sol est réduit. Il importe donc que le contrôleur d'aérodrome donne à l'aéronef des clairances concises et des renseignements suffisants pour l'aider à suivre ou à choisir la bonne voie de circulation, et à éviter une collision avec d'autres aéronefs et des véhicules.

En cas d'un seul taxiway de dégagement, le contrôleur doit veiller à ne pas bloquer les accès aux parkings aux aéronefs à l'atterrissage avec un avion en attente sur cet unique taxiway.

*Note: en général, **un avion ne peut pas faire marche arrière ni faire demi-tour** (sauf monomoteurs), et les voies de circulation (taxiways) d'un aérodrome sont prévues pour faire passer un seul avion à la fois. Donc si deux avions sont en face à face sur une voie de circulation, ils sont bloqués, et il faut soit les pousser, soit les tracter jusqu'à l'intersection précédente pour en faire passer un, puis l'autre. La délivrance d'une clairance de roulage doit garantir que l'avion ne se retrouvera pas dans une telle situation.*

EXEMPLE : AF234J, ROULEZ POINT D'ARRET PISTE 35 VIA T5, B

3.3. CLAIRANCES D'ÉVOLUTION SUR LA PISTE :

3.3.1. CLAIRANCE D'ALIGNEMENT

Une **clairance d'alignement** peut être donnée par le contrôleur si la piste n'est pas encore dégagée mais va l'être dans un court laps de temps.

Si une clairance de décollage n'est pas associée à la clairance d'alignement, le contrôleur doit préciser au pilote d'attendre sur la piste.

Une clairance de remontée de piste peut être associée à la clairance d'alignement si le pilote a besoin d'une plus grande longueur de piste pour décoller par rapport à son emplacement. Un contrôleur ne peut pas refuser une demande de remontée de piste.

La délivrance des clairances d'atterrissage et décollage implique que la piste soit libre :

- aucun autre aéronef n'a reçu au préalable une clairance d'atterrissage sur la piste
- aucun autre aéronef n'a reçu au préalable une clairance de décollage sur la piste
- aucun aéronef n'est et sera présent sur l'aire d'alignement sur la piste (en incluant la remontée de piste)

EXEMPLE : AF234J, ALIGNEZ-VOUS PISTE 23, ET ATTENDEZ

EXEMPLE : AF234J, REMONTEZ PISTE 08, ALIGNEZ-VOUS, ET ATTENDEZ

3.3.2. CLAIRANCE DE TRAVERSEE DE PISTE

Un pilote ne peut faire traverser aucune piste à son aéronef sans avoir reçu de clairance au préalable.

La délivrance des clairances de traversée de piste implique que la piste soit libre à l'endroit de la traversée :

- aucun autre aéronef n'a reçu au préalable une clairance d'atterrissage ou de décollage
- aucun aéronef n'est et sera en mouvement sur la piste à l'intersection de la traversée

EXEMPLE : AF234J, TRAVERSEZ PISTE 23, RAPPELEZ PISTE DEGAGEE

3.3.3. CLAIRANCE DE DECOLLAGE ET ATERRISSAGE

La **clairance de décollage** est délivrée à un aéronef qui est prêt au départ pour l'autoriser à décoller de la piste d'un aéroport.

La **clairance d'atterrissage** est délivrée à un aéronef qui est en finale pour l'autoriser à atterrir sur la piste d'un aéroport.

La délivrance des clairances d'atterrissage et décollage implique que la piste soit libre :

- Aucun autre aéronef n'a reçu au préalable une clairance d'atterrissage ou de décollage
- Aucun autre aéronef n'est encore sur la piste pour un atterrissage
- Aucun autre aéronef n'est encore sur la piste devant l'appareil au décollage
- La route de l'avion immédiatement après l'envol est libre de tout trafic conflictuel pour un décollage
- La route de l'avion jusqu'au seuil de piste est libre de tout trafic conflictuel pour un atterrissage
- Aucun aéronef n'est stationné ou en mouvement sur la piste, ou en traversée de piste pour un atterrissage
- Aucun aéronef n'est stationné ou en mouvement sur la piste, ou en traversée de piste devant l'aéronef au décollage

Note : Ces remarques sont aussi valables pour les touchers de piste qui doivent être pris comme un atterrissage et décollage successifs.

EXEMPLE : AF234J, AUTORISE ATERRISSAGE PISTE 18 GAUCHE, VENT 120 DEGRES, 6 NŒUDS

EXEMPLE : AF234J, AUTORISE DECOLLAGE PISTE 18 DROITE, VENT 120 DEGRES, 6 NŒUDS

Il ne doit pas être délivré de clairance d'atterrissage ou de décollage à un aéronef tant que l'aéronef au départ qui le précède n'a pas franchi l'extrémité de la piste en service ou n'a pas amorcé un virage, ou tant que tous les aéronefs à l'arrivée qui le précèdent n'ont pas dégagé la piste en service.

Un aéronef ne peut pas être autorisé à attendre à l'une des extrémités de la piste en service, y compris sur les raquettes, lorsqu'un autre aéronef est en train d'atterrir sur cette piste.

Ce que l'on peut faire avec des aéronefs sur la piste :

- Multi-alignement sur des intersections différentes
- Un alignement derrière un avion sur la piste après son atterrissage
- Un alignement sans remontée de piste pendant une remontée de piste pour 2 aéronefs au décollage
- Une remontée de piste pour aéronef au décollage pendant une remontée de piste pour un aéronef ayant atterri
- Un alignement pendant une traversée de piste à une autre intersection
- Un alignement ou une traversée de piste pendant une remontée de piste n'ayant pas d'interférence

Note : nous parlons d'aéronefs dans ces exemples, mais c'est aussi valable pour des véhicules de piste.

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