







CLAIRANCES NIVEAU 2

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 Clearance 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 clearance n'est délivrée dans le cadre des services d'information et d'alerte.

Les organismes du contrôle de la circulation aérienne doivent délivrer les clearances et renseignements nécessaires afin de prévenir les collisions entre les aéronefs placés sous leur contrôle et d'accélérer et ordonner la circulation aérienne.

2. LIMITATION OPERATIONNELLE DES CLAIRANCES :

Un pilote doit obtenir une clearance pour effectuer un vol contrôlé ou pour la partie contrôlée d'un vol.

Cela signifie qu'un pilote :

- ne peut pas partir en IFR sans clearance de départ lorsqu'un contrôleur est présent.
- ne peut pas entrer en espace aérien contrôlé sans avoir reçu une clearance de la part de l'organisme adéquat.
- doit contacter le contrôleur 2 à 3 minutes avant d'entrer dans sa zone contrôlée afin de recevoir une clearance.

Les organismes du contrôle de la circulation aérienne ne sont plus en mesure d'assurer le respect des minima réglementaires de séparation à un aéronef dont le commandant de bord ne respecte pas une clearance, lorsque le pilote donne suite :

- aux avis de résolution fournis par un équipement embarqué d'évitement des collisions tel que le TCAS
- aux avis fournis par un système embarqué d'évitement des collisions avec le sol (TAWS)

- à une information d'alarme d'un système au sol de détection de rapprochement dangereux d'un aéronef par rapport au relief et aux obstacles artificiels, tel que le MSAW, lorsqu'elle a été notifiée par l'un de ces organismes.

Le contrôleur n'intervient pas sur la trajectoire d'un aéronef dont le pilote a signalé qu'il suit un avis de résolution fourni par son équipement embarqué d'évitement des collisions (TCAS) jusqu'à ce que le pilote signale la fin de la manœuvre.

3. CLAIRANCES SPECIFIQUES :

3.1. CLAIRANCE CONDITIONNELLE D'ALIGNEMENT :

Afin de gagner du temps pour pouvoir donner des clairances à d'autres aéronefs, le contrôleur **TWR** peut donner une clairance conditionnelle d'alignement à un aéronef au point d'arrêt de la piste de décollage sous les conditions:

- Un **trafic en finale** qui n'a pas passé le seuil de piste ou un trafic au décollage depuis un **point d'arrêt en amont**.
- Le contrôleur doit s'assurer que le pilote au point d'arrêt a visuel sur l'appareil **en finale** ou **au décollage** depuis un autre point d'arrêt en amont, en précisant son type.

EXEMPLE PREMIERE PHASE : AFR535J, AVEZ-VOUS VISUEL SUR L'A320 EN FINALE PISTE 17 ?

Une fois l'information du visuel confirmé au contrôleur tour, ce dernier peut donner une clairance conditionnelle d'alignement. C'est-à-dire que le pilote au point d'arrêt va s'aligner à la condition que l'appareil au décollage ou à l'atterrissage soit passé et ait libéré la place nécessaire pour un alignement.

La clairance conditionnelle d'alignement est construite de la façon suivante en juxtaposant les termes suivants :

- le terme "**derrière**"
- le **type de trafic** en visuel suivi de son **action** ou positionnement (en finale, au décollage, au toucher...)
- la clairance d'alignement standard
- les termes "**et attendez derrière**"

EXEMPLE DEUXIEME PHASE : AFR535J, DERRIERE L'A320 EN FINALE, ALIGNEZ-VOUS PISTE 17, ET ATTENDEZ DERRIERE

Comme cette clairance est assez longue, il faut avoir un intérêt opérationnel à l'utiliser.

Note: si le contrôleur TWR n'a pas d'autres clairances à donner à court terme, il peut se permettre d'attendre que le pilote précédent ait laissé la place pour l'alignement.

De plus ces clairances sont complètement inutiles lorsque :

- l'avion en finale ou au décollage a déjà libéré l'aire d'alignement
- l'avion en finale a déjà survolé ou survole le seuil de piste

Il n'existe pas de clairance de traversée de piste conditionnelle. Elle est interdite pour raisons de sécurité.

3.2. CLAIRANCE DE DECOLLAGE IMMEDIAT :

Lorsqu'une clairance pour un décollage immédiat a été acceptée par le commandant de bord avant qu'il ne pénètre sur la piste, celui-ci doit pénétrer et décoller sans délai.

Une clairance de décollage immédiat est généralement utile pour faire décoller un appareil au point d'arrêt avec un trafic IFR entre 4 et 5NM finale. Afin d'accélérer le trafic, une clairance de décollage immédiat peut être donnée à un aéronef avant qu'il ne pénètre sur la piste.

EXEMPLE : AFR424, AUTORISE DECOLLAGE IMMEDIAT PISTE 20, VENT 180 DEGRES 8 NOEUDS

3.3. CLAIRANCE DE REMISE DE GAZ :

Un aéronef ne peut pas exécuter un atterrissage lorsque la piste est occupée. Lorsque un appareil arrive en courte finale et que la piste est occupée, il doit remettre les gaz avant le seuil de piste.

Cette clairance n'est pas négociable. C'est une clairance de sécurité.

EXEMPLE : AFR424, REMETTEZ LES GAZ

3.4. CLAIRANCE D'APPROCHE A VUE :

Un aéronef en vol IFR peut ne pas exécuter une procédure d'approche aux instruments ou ne pas en poursuivre l'exécution pour effectuer une approche à vue par repérage visuel du sol si les conditions suivantes sont réunies :

- le pilote voit l'aérodrome ;
- le pilote peut garder le contact visuel avec le sol ;
- le pilote juge que la visibilité et le plafond permettent une approche à vue et estime l'atterrissage possible ;
- de nuit, le plafond n'est pas inférieur à l'altitude minimale de secteur ;
- en espace aérien contrôlé, le pilote a reçu une clairance d'approche à vue du contrôleur ;
- le pilote respecte les éventuelles consignes particulières propres à l'approche à vue sur l'aérodrome considéré.

Il est important que le contrôleur demande confirmation au pilote des conditions de visuel réel perçu par celui-ci.

EXEMPLE : AFR424, CONFIRMEZ LE VISUEL SUR L'AEROPORT ?

EXEMPLE : AFR424, AUTORISE APPROCHE A VUE PISTE 24

Un pilote peut exécuter une approche à vue même en l'absence de procédure aux instruments. Quand il exécute une approche à vue, l'aéronef continue à bénéficier des services de la circulation aérienne correspondant à la classe de l'espace dans lequel il évolue.

Une clairance d'approche à vue peut être demandée par le pilote ou proposée par le contrôleur. Il se peut qu'il y ait des conditions publiées dans lesquelles le contrôleur peut proposer une approche à vue, en particulier pour des conditions météorologiques.

Dans le cas d'approches à vue successives, une séparation est maintenue jusqu'à ce que le pilote de l'aéronef qui suit signale qu'il voit l'aéronef qui précède. Il reçoit alors l'instruction de suivre cet aéronef et d'assurer lui-même la séparation

L'organisme du contrôle de la circulation aérienne doit continuer à assurer les séparations applicables dans l'espace considéré entre l'aéronef qui bénéficie de la clairance d'approche à vue et les autres aéronefs.

Lorsque les deux aéronefs sont de la catégorie de turbulence de sillage lourde, ou lorsque l'aéronef qui précède est d'une catégorie de turbulence de sillage plus lourde que l'aéronef qui suit, et que la distance entre les aéronefs est inférieure au minimum approprié fondé sur la turbulence de sillage, le contrôleur émet une mise en garde concernant la possibilité de turbulence de sillage.

Il incombe au pilote commandant de bord de l'aéronef qui suit un aéronef d'une catégorie de turbulence de sillage plus lourde de faire en sorte que la séparation par rapport à cet aéronef soit acceptable. S'il est établi qu'une séparation supplémentaire est nécessaire, l'équipage de conduite en informe l'organisme ATC, en précisant ses besoins.

Le transfert des communications au contrôleur d'aérodrome s'effectue à un point ou à un moment où les renseignements sur la circulation essentielle locale, le cas échéant, et l'autorisation d'atterrir ou toute autre instruction peut être émise à l'aéronef en temps opportun.

Note : il n'y a pas de clairance d'approche à vue pour les appareils en régime de vol VFR, puisqu'il sont déjà dans les conditions de vol VMC.

3.5. CLAIRANCE ANTICIPEE D'ATERRISSAGE :

Cette clairance anticipée d'atterrissage n'est possible que sur l'aéroport Paris Charles de Gaulles (LFPG) en cas de fort trafic avec des réductions de séparation en deçà de 5NM en finale.

Un aéronef peut être autorisé à atterrir lorsqu'on est raisonnablement sûr que la séparation prévue avec l'aéronef précédent **sera respectée au moment où l'aéronef franchira le seuil de la piste.**

Cas général : toutefois l'autorisation d'atterrir n'est pas donnée avant qu'un aéronef atterrissant avant lui n'ait franchi le seuil de piste.

Cas particulier : un contrôleur peut autoriser un pilote d'aéronef à atterrir **sur une piste exclusivement réservée - de façon permanente ou temporaire - aux atterrissages** s'il est raisonnablement sûr qu'au moment où cet aéronef franchira le seuil de la piste, le minimum de séparation prescrit sur piste avec l'aéronef précédent sera assuré.

- hors procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) ;
- si l'aéronef concerné a été informé qu'un autre aéronef le précède à l'atterrissage.

Note : pour réduire les risques de malentendu, l'autorisation d'atterrissage anticipée comprend la piste en service.

EXEMPLE : AFR424, N°2 DERRIERE UN A321, VENT 200 DEGRES 6 NOEUDS, PISTE 26 GAUCHE, AUTORISE ATERRISSAGE

Note : afin de ne pas confondre une clairance anticipée d'atterrissage avec une clairance standard, la phraséologie est inversée en ce qui concerne les derniers paramètres où le numéro de piste se place devant le terme "autorisé".

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