

# PHRASÉOLOGIE DU TRAFIC TERRESTRE



**NAV CANADA tient à remercier toutes les parties prenantes de l'industrie qui ont contribué à l'élaboration du présent document.**



© NAV CANADA, 2022

Version 3, avril 2022

Envoyez vos questions, vos commentaires et vos suggestions à : [service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca)

# PHRASÉOLOGIE du TRAFIC TERRESTRE

## Table des matières

Légende.....	iv
À propos du présent document .....	1
Format du présent document.....	1
Exemples de phraséologie .....	2
Alphabet phonétique.....	2
Nombres.....	3
Chiffres romains .....	4
Termes et expressions standard .....	5
Unités des services de la circulation aérienne (ATS).....	6
À quoi s'attendre de différentes unités ATS .....	7
L'importance de la phraséologie .....	7
Centres de contrôle régional (contrôle terminal/contrôle régional).....	7
Tours de contrôle (contrôle tour, contrôle sol, délivrance d'autorisations) .....	7
Services consultatifs d'aérodrome (station d'information de vol, fréquence obligatoire)....	8
Services d'information de vol (FIC, exposés météorologiques, services en route).....	8
Stations radio d'aérodrome communautaire.....	8
Couplage des fréquences .....	9
Langue .....	9
Utilisation de la radio .....	10
Pratiques exemplaires.....	10
Conduite sur le terrain d'aviation .....	11

Points chauds.....	<u>11</u>
Format général de la communication radio.....	<u>12</u>
Contact initial .....	<u>13</u>
Attendez.....	<u>14</u>
Vérification radio.....	<u>14</u>
Demande votre position.....	<u>15</u>
Procédez via .....	<u>15</u>
Cédez le passage à .....	<u>16</u>
Maintenez votre position .....	<u>16</u>
Attendez à l'écart .....	<u>16</u>
Attente à l'écart et relecture.....	<u>17</u>
Traversée d'une piste .....	<u>18</u>
Rappelez hors piste .....	<u>19</u>
Répétez .....	<u>20</u>
Incertain de ma position .....	<u>21</u>
Instructions progressives .....	<u>21</u>
Circulation sur une piste.....	<u>22</u>
Sans délai .....	<u>23</u>
Négatif .....	<u>23</u>
Quittez/sortez .....	<u>24</u>
Le saviez-vous? Incursions sur piste.....	<u>24</u>
Zone protégée de piste .....	<u>25</u>
Zone critique du système d'atterrissage aux instruments.....	<u>25</u>
Opérations répétitives .....	<u>27</u>
Plusieurs véhicules .....	<u>27</u>
Véhicule en panne .....	<u>28</u>
Remorquage d'un aéronef.....	<u>29</u>
Faible visibilité/nuit .....	<u>30</u>
Animaux sauvages .....	<u>31</u>

Débris de corps étranger .....	<u>31</u>
Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs .....	<u>32</u>
Panne de communication/feux de piste clignotants .....	<u>33</u>

## Légende



Contenu relatif à la sécurité

---



Contenu relatif aux pratiques exemplaires

---



Phraséologie utilisée par le contrôleur de la circulation aérienne

---



Phraséologie utilisée par le spécialiste de l'information de vol

---



Phraséologie utilisée par le conducteur de véhicule au sol

---



Phraséologie utilisée par les services de la circulation aérienne

---

## À propos du présent document

Le présent document sert d'outil d'apprentissage et de guide de référence sur la phraséologie utilisée par les conducteurs de véhicule au sol et les techniciens d'entretien d'aéronefs. Il a été créé au moyen de ressources, dont le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), le *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* (AIM de TC) et le *Glossaire à l'intention des pilotes et du personnel des services de la circulation aérienne*, ainsi qu'avec la participation de contrôleurs de la circulation aérienne, de spécialistes de l'information de vol, de centres d'information de vol (FIC) et de leaders de l'aviation commerciale de toutes les régions du pays.

La sécurité est au cœur des préoccupations en aviation. Les communications sont un facteur important de la sécurité, et de nombreux rapports d'incident et d'événement mentionnent les communications comme cause primaire. Il est facile d'oublier que la voix qui sort de la radio appartient aussi à une personne. Si toutes les parties prenantes se fondent sur la même phraséologie normalisée, la marge d'erreur ou de malentendu est réduite.

## Format du présent document

Dans le présent document, les exemples de phraséologie sont structurés comme suit :

- Les renseignements pertinents sont donnés.
- L'exemple est divisé selon ses éléments essentiels.
- Un exemple fictif montre clairement à l'utilisateur comment l'expression est verbalisée.



**Ces exemples ne sont pas nécessairement exhaustifs. En cas de doute ou si la phraséologie normalisée est inadéquate, utilisez un langage simple pour communiquer vos demandes ou vos intentions.**

À des fins de simplification, les centres de contrôle régional, les tours de contrôle, les services consultatifs d'aérodrome, les services d'information de vol et les stations radio d'aérodrome communautaire seront appelés services de la circulation aérienne ou « ATS » dans le présent document. Pour en savoir plus sur ces unités, consultez la section intitulée « [À quoi s'attendre de différentes unités ATS](#) » à la page 7.

Pour obtenir les définitions de termes non connus ou propres à l'aviation trouvés dans le document, consultez Terminav© ou le *Glossaire à l'intention des pilotes et du personnel des services de la circulation aérienne de Transports Canada*.

## Exemples de phraséologie

Dans les exemples, les éléments essentiels sont indiqués comme suit :

**Les MAJUSCULES** désignent les mots à prononcer exactement comme ils sont écrits.

**Les parenthèses ()** décrivent l'information à insérer.

**La barre oblique /** indique d'autres mots ou renseignements possibles; n'utilisez qu'une option.

### Exemple :

Se lit : PARLEZ FORT À/DANS (nom d'unité).

Se prononce : Parlez fort à la maison... ou... Parlez fort dans le hangar.

## Alphabet phonétique

Alphabet	Prononciation	Alphabet	Prononciation
A – Alfa	AL fah	N – November	no VÈMM ber
B – Bravo	BRA VOH	O – Oscar	OSS, kar
C – Charlie	TCHAH li ou CHAR li	P – Papa	Pah PAH
D – Delta	DEL tah	Q – Québec	Ké BÈK
E – Echo	ECK oh	R – Romeo	Ro mio
F – Foxtrot	FOX trott	S – Sierra	si ÈR rah
G – Golf	GOLF	T – Tango	TANG go
H – Hotel	Ho TÈLL	U – Uniform	YOU ni form
I – India	IN di ah	V – Victor	VIK tar
J – Juliett	DJOU li ETT	W – Whiskey	WHISKEY ou OUISS ki
K – Kilo	KI lo	X – X-Ray	ÈKSS RÉ
L – Lima	LI mah	Y – Yankee	YANG ki
M – Mike	MIKE	Z – Zulu	ZOU lou



## Nombres

Terme	Prononciation	Terme	Prononciation
0	ZÉRO	7	SEPT
1	UN	8	HUIT
2	DEU	9	NEUF
3	TRWA	Décimale	DÉ-SI-MAL
4	KATR	Cent	SAN
5	CINQ	Mille	MIL
6	SISS		

Chiffre	Prononciation
10	UN-ZÉRO
74	SEPT-QUATRE
100	UN-ZÉRO-ZÉRO
584	CINQ-HUIT-QUATRE
12 000	UN-DEUX MILLE ou UN-DEUX-ZÉRO-ZÉRO-ZÉRO
38 542	TROIS-HUIT-CINQ-QUATRE-DEUX

En anglais, l'unité ATS utilise **NINER** (au lieu de « nine ») et **FIFE** (au lieu de « five ») à certains moments (particulièrement pour communiquer avec les aéronefs). Toutefois, les conducteurs de véhicule au sol et les techniciens d'entretien d'aéronefs ne sont pas tenus d'utiliser ces mots et peuvent utiliser **NINE** et **FIVE** dans cette langue.

# Chiffres romains

Chiffre	Chiffre romain	Chiffre	Chiffre romain
1	I	11	XI
2	II	12	XII
3	III	13	XIII
4	IV	14	XIV
5	V	15	XV
6	VI	16	XVI
7	VII	17	XVII
8	VIII	18	XVIII
9	IX	19	XIX
10	X	20	XX

Certains aéroports se servent des chiffres romains pour distinguer les emplacements sur l'aire de trafic et les lignes d'attente des catégories de systèmes d'atterrissage aux instruments.

## Exemples :



Regina Sol, ici Personnel deux-trois situé à l'aire de trafic I.



Personnel deux-trois, Regina Sol, quelle est votre demande/quelles sont vos intentions?

## Termes et expressions standard

Terme ou expression	Sens
ACCUSEZ RÉCEPTION	Faites-moi savoir si vous avez reçu et compris ce message.
AFFIRMATIF	Oui.
APPROUVÉ	Permission accordée pour la mesure proposée.
ATTENDEZ	Attendez que je vous rappelle.
BREAK	J'indiqué par la présente la séparation entre des parties du message.
BREAK BREAK	J'indique par la présente la séparation entre des messages transmis à différents aéronefs dans un environnement très encombré.
CHAQUE MOT DEUX FOIS	A titre de demande: La communication est difficile. Veuillez formuler chaque mot ou groupe de mots deux fois. A titre de renseignement: La communication étant difficile, chaque mot de ce message sera formulé deux fois.
COMMENT RECEVEZ-VOUS?	Quelle est la lisibilité de ma transmission?
CONFIRMEZ	Je demande une confirmation de (l'autorisation, l'instruction, la mesure, les renseignements).
CONTACTEZ	Entrez en communication avec...
CORRECT	Vrai ou Exact.
CORRECTION	Une erreur a été commise dans cette transmission (ou le message indique). Le texte correct est...
EXÉCUTEZ RAPIDEMENT	Exécutez cette instruction le plus vite possible.
IGNOREZ	Ne tenez pas compte ce message.
IMMÉDIATEMENT	Lorsqu'une intervention immédiate est nécessaire pour des raisons de sécurité.
IMPOSSIBLE	Je ne peux pas acquiescer à votre demande ou me conformer à votre instruction ou autorisation.
JE NE COMPRENDS PAS	Je ne comprends pas. Veuillez reformuler votre dernière transmission.
JE RÉPÈTE	Je répète pour être plus clair ou pour insister.
NÉGATIF	Non, ou Permission refusée, ou Cela n'est pas exact, ou Impossible.
PARLEZ PLUS LENTEMENT	Réduisez votre cadence d'élocution.
RÉAUTORISÉ	Une modification a été apportée à votre dernière autorisation et cette nouvelle autorisation annule et remplace tout ou partie de la précédente.
RELISEZ	Répétez-moi tout ce message ou la partie spécifiée.
RÉPÉTEZ	Répétez toute votre dernière transmission ou la partie suivante.
RÉPONDEZ	Ma transmission est terminée et j'attends une réponse de vous.
RESTEZ À L'ÉCOUTE	Écoutez sur (fréquence).
ROGER	J'ai reçu en entier votre dernière transmission.
SANS DÉLAI	Exécutez les instructions le plus vite possible de façon précise et sécuritaire.
VÉRIFIEZ	Vérifiez un système ou une procédure..
WILCO	Votre message a été compris et sera exécuté.



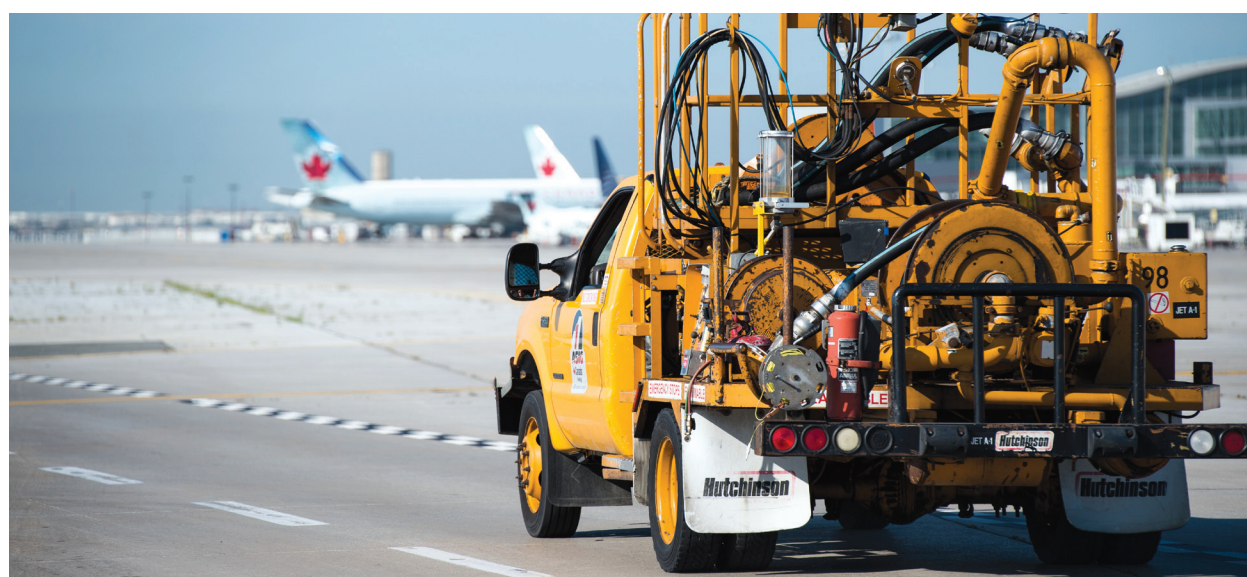
**Il se peut que vous entendiez l'unité ATS ou d'autres pilotes employer des expressions comme « bloqué » ou « deux à la fois ». Ces expressions signifient que votre transmission a été interrompue ou déformée par d'autres transmissions radio.**

## Unités des services de la circulation aérienne (ATS)

Les unités ATS ont aussi un indicatif d'appel désigné et une fréquence associée. Cet indicatif se compose de l'emplacement géographique et du type de service fourni.

Unité ATS	Fonction	Indicatif d'appel
Contrôle d'aéroport	Autorisations	AUTORISATIONS (nom d'unité) (nom d'unité) AUTORISATIONS
	Contrôle au sol	SOL (nom d'unité) (nom d'unité) SOL
	Contrôle tour	TOUR (nom d'unité) (nom d'unité) TOUR
Contrôle terminal	Contrôle des arrivées	ARRIVÉE (nom d'unité) (nom d'unité) ARRIVÉE
	Contrôle des départs	DÉPART (nom d'unité) (nom d'unité) DÉPART
	Contrôle terminal	TERMINAL (nom d'unité) (nom d'unité) TERMINAL
Contrôle régional		CENTRE (nom d'unité) (nom d'unité) CENTRE
Station d'information de vol (FSS)	Service consultatif d'aéroport (AAS)	RADIO (nom d'unité) (nom d'unité) RADIO
Centre d'information de vol (FIC)	Service d'information de vol enroute – FISE (FIC)	RADIO (nom d'unité) (nom d'unité) RADIO
Station radio d'aérodrome communautaire (CARS)	Service d'information météorologique	RADIO D'AÉROPORT (nom d'unité) (nom d'unité) RADIO D'AÉROPORT

**Exemples :** Ottawa Autorisations      Montréal Arrivée      Vancouver Sol  
 Norman Wells Radio      Cambridge Bay Radio d'aéroport      Québec Radio



# À quoi s'attendre de différentes unités ATS

## L'importance de la phraséologie

L'utilisation de la phraséologie appropriée sur le terrain d'aviation est non seulement bénéfique aux communications entre les unités ATS, les pilotes et les conducteurs de véhicule au sol, mais elle assure également la sécurité de la clientèle. La phraséologie favorise des communications rapides, claires et efficaces. Puisque la sécurité est la priorité absolue en aviation, les fréquences utilisées pour les communications radio doivent demeurer exemptes de congestion grâce à l'utilisation de formulations rapides et concises. L'utilisation d'une phraséologie facilement compréhensible permet aux unités ATS, aux pilotes et aux conducteurs de véhicule au sol de communiquer des renseignements précis sans prendre trop de temps sur la fréquence. Maîtriser la phraséologie appropriée peut prendre du temps, mais une fois qu'elle est comprise et mise en pratique, le processus de communication devient simple et facile pour tous.

## Centres de contrôle régional (contrôle terminal/contrôle régional)

Les centres de contrôle régional (ACC) du pays fournissent des services de contrôle, des services consultatifs et des services d'alerte pour les aéronefs IFR et VFR contrôlés. Les contrôleurs travaillant à ces centres coordonnent de façon sécuritaire, efficace et ordonnée le débit des aéronefs qui évoluent au Canada.

Chaque ACC est chargé de la circulation aérienne dans une grande section de l'espace aérien du Canada appelée région d'information de vol (FIR). Chaque FIR se divise en plus petits secteurs assignés à des contrôleurs qui connaissent cet espace aérien. Au moyen de l'équipement de surveillance et de systèmes de gestion des données de vol évolués, les contrôleurs suivent tous les vols dans un secteur, donnent aux pilotes des instructions en route et délivrent des autorisations terminales à certains aéroports.



## Tours de contrôle (contrôle tour, contrôle sol, délivrance d'autorisations)



Les tours de contrôle assurent des services de contrôle de la circulation aérienne et d'information dans une zone de contrôle définie autour des aéroports achalandés. Les contrôleurs à ces aéroports fournissent aux conducteurs de véhicule au sol des autorisations et des instructions afin de les aider à maintenir un espacement sécuritaire par rapport aux aéronefs pendant qu'ils effectuent leur travail. Ils peuvent fournir de l'information aux aéronefs et aux véhicules qui se déplacent sur le terrain d'aviation de même que de l'information de vol aux aéronefs qui évoluent dans l'espace

aérien autour de leur aéroport. Ils donnent également des autorisations et des instructions aux aéronefs et aux autres véhicules au sol.

## Services consultatifs d'aérodrome (station d'information de vol, fréquence obligatoire)

Quand il a été déterminé qu'un certain aérodrome n'a pas besoin de services de contrôle de la circulation aérienne sur place, des services consultatifs d'aérodrome (AAS) peuvent être fournis, selon la densité et la complexité du trafic. Ces services contribuent au maintien de la sécurité aérienne à l'intérieur et dans les environs des zones d'utilisation de fréquence obligatoire (MF). Ils comprennent :

- Information sur les pistes
- Renseignements sur le trafic aérien et terrestre
- Aide à la résolution de problèmes de trafic pour les pilotes
- Conditions météorologiques et conditions de l'aérodrome
- Contrôle du déplacement des véhicules au sol
- Renseignements supplémentaires concernant la sécurité aérienne



Les services consultatifs télécommandés d'aérodrome sont fournis aux emplacements désignés à l'aide d'une installation radio télécommandée (RCO) par des spécialistes de l'information de vol travaillant dans une FSS. Ces services ressemblent beaucoup à l'AAS, mais peuvent être fournis dans un environnement non visuel à l'aide de comptes rendus de position lorsqu'il faut confirmer le mouvement d'aéronefs et de véhicules.

## Services d'information de vol (FIC, exposés météorologiques, services en route)

Les FIC sont des unités ATS centralisées chargées de fournir des services avant vol, d'information de vol en route et d'alerte VFR.

Les spécialistes de l'information de vol qui travaillent dans ces centres sont formés pour interpréter l'information météorologique et pour l'utiliser afin de fournir des exposés météorologiques interprétatifs détaillés et des avis aux aviateurs (NOTAM) aux pilotes d'aéronefs évoluant dans l'espace aérien du Canada. Ces spécialistes sont également chargés de gérer les plans de vol VFR et de fournir des services d'alerte et de coordination avec les équipes de recherches et de sauvetage.

## Stations radio d'aérodrome communautaire

NAV CANADA fournit certains services d'information de vol dans le Nord et les régions éloignées en utilisant des CARS afin de fournir des services météorologiques à l'aviation et des services de communication dans les emplacements désignés du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut et du Nord du Québec le long de la côte de la baie James.

Les aménagements CARS comprennent du matériel météorologique servant à produire des observations météorologiques de surface pour l'aviation (METAR) et des locaux munis d'une console de communications servant à fournir de l'information opérationnelle aux pilotes. Les exploitants de CARS fournissent un soutien à l'aviation sous forme de communications air-sol, de plans de vol, d'observations météorologiques à l'aviation et d'interventions d'urgence.

Nous vous recommandons de prendre le temps de visiter votre unité ATS locale.

## Couplage des fréquences

Lorsque des fréquences sont couplées, toute transmission reçue sur l'une d'elles est transmise simultanément sur toutes les autres du même groupe. Cela permet à tous les utilisateurs de toutes les fréquences du groupe couplé d'entendre chaque transmission, peu importe sa fréquence d'origine. Les principaux avantages de cette technique sont la réduction ou l'élimination des cas où deux utilisateurs transmettent sur des fréquences distinctes en même temps et se chevauchent à la réception (ATS), ainsi qu'une amélioration de la conscience situationnelle de tous les utilisateurs. Le couplage peut être utilisé par les unités FSS et ATC.

## Langue

### RAC 602.133, 602.134, 602.135

Toutes les unités ATS du Canada fournissent des services en anglais. Cependant, le Canada est unique en ce sens que, à l'intérieur des limites du Québec et à l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, un pilote ou un conducteur de véhicule au sol peut choisir de communiquer en anglais ou en français.

Le contact initial établit la langue pour le reste de la communication. Vous devez entrer en contact dans la langue de communication de votre choix et continuer à communiquer dans cette langue durant la totalité de votre contact.

Remarque : Une version anglaise du présent document est disponible [ici](#).



« En aviation, les communications revêtent une importance capitale. Si une communication est mal comprise, incorrecte ou incompréhensible, même le plus simple message peut entraîner une perte de sécurité. Toutes les communications visent à fournir aux équipages d'aéronefs et aux contrôleurs des autorisations et des renseignements clairs, corrects et à jour. » [traduction libre].

–National Aeronautics and Space Administration

## Utilisation de la radio

Les communications requises entre un conducteur de véhicule au sol et une unité ATS se font par l'entremise d'une radio. Assurez-vous de connaître le fonctionnement de la radio avant d'établir une communication avec une unité ATS. Pour vous assurer que la communication est claire et ininterrompue, veillez à placer le micro dans une position appropriée pour vous. Lorsque vous êtes prêt à transmettre, enfoncez fermement le bouton-poussoir d'émission et tenez-le enfoncé avec une pression constante jusqu'à la fin de la transmission. Lorsque vous avez terminé votre transmission, relâchez le bouton et attendez une réponse. N'oubliez pas de toujours relâcher le bouton une fois que la transmission est terminée pour ne pas bloquer la fréquence. Ne soyez pas nerveux lorsque vous communiquez avec une unité ATS; votre communication sert à assurer la sécurité de tous les usagers du terrain d'aviation.

## Pratiques exemplaires

### RAC 602.136

Maintenez toujours une écoute attentive sur la fréquence appropriée pour éviter de manquer des transmissions qui vous sont destinées ou qui vous concernent, et pour maintenir votre conscience situationnelle.

N'oubliez pas que votre voix est un outil. Une voix calme et claire indique que vous êtes calme et que vous êtes attentif aux situations, alors que les communications rapides, frénétiques ou trop fortes sont plus difficiles à comprendre et peuvent indiquer une urgence, voire la panique.

On recommande les pratiques suivantes afin de faciliter les communications pour vous et le destinataire :

- Avant chaque quart de travail, maintenez l'écoute sur la fréquence du service automatique d'information de région terminale (ATIS) lorsque disponible et vérifiez aussi les NOTAM afin de bien prendre connaissance des activités d'exploitation aéroportuaire de la journée.
- Réfléchissez et planifiez ce que vous allez dire avant de commencer la transmission.
- Maintenez l'écoute sur la fréquence avant de parler pour éviter de faire un appel pendant qu'un autre aéronef ou véhicule effectue une transmission.
- Après avoir enfoncé le bouton-poussoir d'émission, faites une courte pause avant de commencer à parler (et de nouveau lorsque vous avez terminé) pour que toute votre transmission soit entendue et non tronquée.
- Utilisez le ton et le volume que vous employez normalement pour converser.
- Faites des appels brefs et utilisez la phraséologie standard.
- N'oubliez pas qu'il faudra peut-être écrire l'information transmise : parlez un peu plus lentement que dans une conversation normale et transmettez au plus trois idées (phrases, renseignements, instructions) à la fois.
- N'effectuez que des transmissions opérationnelles (c.-à-d., évitez les conversations générales).
- Gardez une attitude professionnelle lors de toutes les transmissions (gardez à l'esprit que les fréquences sont du domaine public).
- Avertissez l'unité ATS lorsque vous sortez de votre véhicule, quelle que soit la durée.



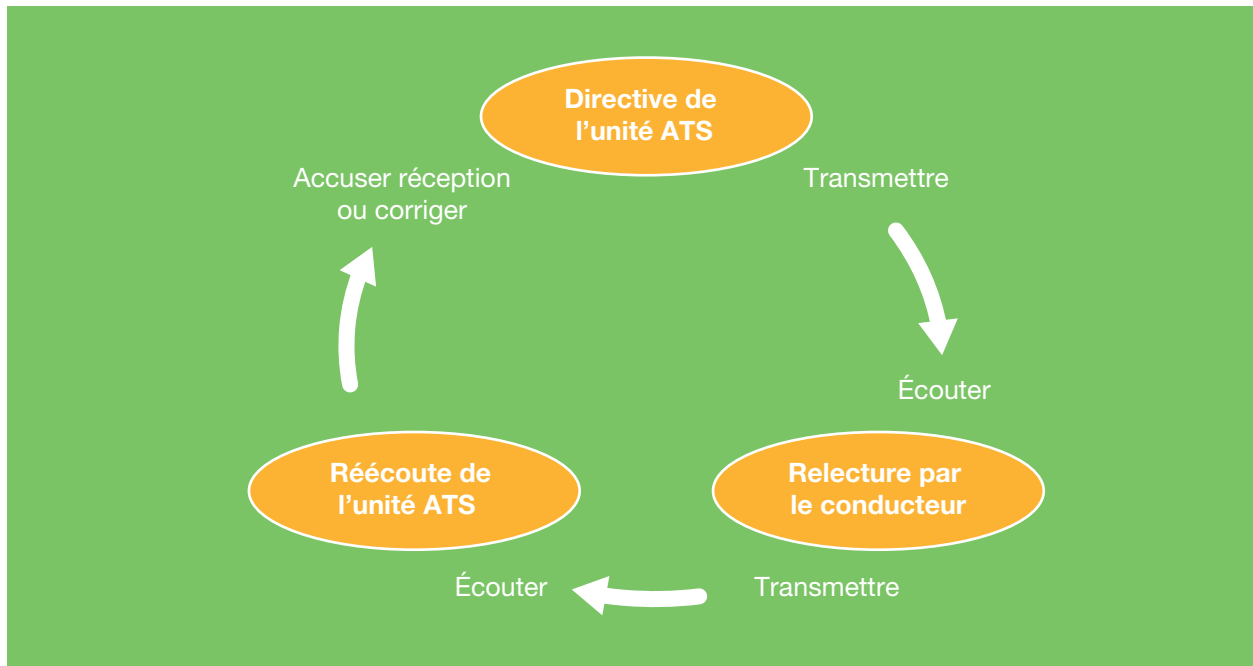
## Conduite sur le terrain d'aviation

- Besoin et droit : vous avez besoin de traverser une piste, mais en avez-vous le droit?
- Que vous ayez une autorisation ou non, vous devez porter attention à ce qui vous entoure sur le terrain d'aviation.
- Lorsque vous recevez l'instruction de traverser une piste, vous devez la traverser en ligne droite. Ne faites pas demi-tour à moins de recevoir une autorisation. Avant de traverser une piste, regardez des deux côtés puis traversez et libérez immédiatement la piste.
- Par faible visibilité, des véhicules peuvent se trouver sur les pistes et ne pas être vus par l'unité ATS.
- Si vous n'êtes pas certain de la route qui vous a été donnée, demandez des clarifications à l'unité ATS avant de procéder.
- Appelez lorsque vous vous trouvez sur la piste et lorsque vous la libérez.
- Si votre véhicule se déplace lentement, signalez-le à l'unité ATS.
- Connaissez les limites de vitesse locales et conduisez à une vitesse raisonnable. Les conditions météorologiques influencent directement la vitesse à laquelle vous devez rouler.
- Lorsque vous conduisez un véhicule, gardez une carte à portée de main.
- Soyez aussi précis que possible. Soyez toujours conscient de votre emplacement sur le terrain d'aviation.
- La conduite de nuit nécessite de porter attention à divers aspects du terrain d'aviation.
- Déterminez les points chauds sur le terrain d'aviation (voir ci-dessous). Portez attention à ce qui vous entoure et, lorsque possible, restez à l'écart de ces points chauds la nuit.
- Soyez confiant mais vigilant lorsque vous conduisez sur le terrain d'aviation.
- Communiquez avec l'unité ATS si vous voyez ou entendez une erreur.
- Vérifiez les fréquences syntonisées afin de vous assurer qu'elles sont bien réglées.
- Assurez-vous que les haut-parleurs de la radio sont allumés. Si ce n'est pas le cas, vous pourriez paralyser les voies aériennes en essayant d'obtenir des instructions que vous ne pouvez pas entendre.
- Avant de transmettre, écoutez. Cette action est très importante pour ne pas interrompre une autre conversation radio.
- Écrivez les instructions complexes.
- Si les membres d'équipage du véhicule ne s'entendent pas sur une instruction donnée, vous devez communiquer avec l'unité ATS à des fins de confirmation et de clarification.

## Points chauds

Un point chaud est un endroit sur l'aire de mouvement d'un aéroport où il existe un historique ou un risque accru de collision ou d'incursion sur piste et où une attention soutenue de la part des pilotes ou des conducteurs de véhicule est requise. La meilleure stratégie pour prévenir les problèmes relatifs aux points chauds est de savoir où ils se trouvent et d'être extrêmement vigilant en traversant l'un d'eux.

## Format général de la communication radio



Personnel trois-trois, Sol, attendez à l'écart piste deux-trois.








Sol, Personnel trois-trois, Roger, à l'écart piste deux-trois.

## Contact initial

Au moment du contact initial, signalez à l'unité ATS qui vous êtes (à l'aide de votre indicatif d'appel complet) et où vous vous trouvez. Ces renseignements lui donneront une meilleure idée de la manière de traiter votre demande. Ensuite, indiquez la destination vers laquelle vous voulez vous rendre et vos intentions une fois que vous y serez. Assurez-vous de ne pas demander une route particulière à moins que ce soit nécessaire; l'unité ATS vous en fournira une.

**Conducteur :** (fonction/poste d'exploitation) ICI (indicatif du véhicule) SITUÉ SUR/À (indicatif de l'emplacement).

**ATS :** (indicatif du véhicule) (fonction/poste d'exploitation) QUELLE EST VOTRE DEMANDE/ QUELLES SONT VOS INTENTIONS?

 CONDUCTEUR	Sol, Personnel deux-huit sur Juliett
 ATC	Personnel deux-huit, Sol, quelles sont vos intentions?
 CONDUCTEUR	Sol, Personnel deux-huit sur Juliett, demande autorisation pour se rendre sur Alfa pour vérifier les feux.
 ATC	Personnel deux-huit, Sol, procédez sur Alfa, attendez à l'écart piste zéro-cinq.
 CONDUCTEUR	Sol, Personnel deux-huit, j'attendrai à l'écart piste zéro-cinq sur Alfa.






## Attendez

On utilise généralement « attendez » lorsqu'il faut prévoir du temps entre les transmissions, peut-être pour vérifier ou recueillir de l'information ou parce qu'une autre tâche est en cours d'exécution. « Attendez » signifie qu'il faut donner du temps à la personne qui le dit et qu'elle rétablira le contact lorsqu'elle sera prête à le faire.

**Conducteur :** (fonction/poste d'exploitation) ICI (indicatif du véhicule).

**ATS :** (indicatif du véhicule) (nom d'unité) ATTENDEZ.

**ATS :** (indicatif du véhicule) (nom d'unité) QUEL EST VOTRE MESSAGE/DEMANDE?

 CONDUCTEUR	Ottawa Sol, Tracteur un-cinq-zéro au Esso.
 ATC	Tracteur un-cinq-zéro, Sol, attendez.
 ATC	Tracteur un-cinq-zéro, Sol, quelle est votre demande/quelles sont vos intentions?



Si la fréquence est achalandée, l'unité ATS veille à ce que les appels prioritaires soient effectués d'abord. Si vous communiquez avec un spécialiste ATS et qu'il ne répond pas immédiatement, attendez; il exécute peut-être une tâche plus urgente. Le personnel ATS effectue peut-être d'autres tâches qui ne nécessitent pas l'utilisation de la fréquence, mais qui sont tout aussi importantes. Le silence radio ne signifie pas que le spécialiste ATS est libre.

## Vérification radio

Chiffre	Sens
1	Illisible
2	Lisible par moments
3	Difficilement lisible
4	Lisible
5	Parfaitement lisible

L'unité ATS peut vous demander de vérifier la lisibilité de sa transmission radio. Inversement, vous pouvez demander à l'unité ATS de vérifier la lisibilité de vos transmissions radio.

**Conducteur :** (fonction/poste d'exploitation) (indicatif du véhicule) VÉRIFICATION RADIO/ COMMENT RECEVEZ-VOUS?

**ATS :** (indicatif du véhicule) (nom d'unité) LISIBILITÉ (niveau de lisibilité).



Ottawa Sol, Camion deux-trois, comment recevez-vous?



Camion deux-trois, Ottawa Sol, lisibilité trois, parasites de fond.



Camion deux-trois.

## Demande votre position

L'unité ATC peut vous demander un compte-rendu de position. Soyez aussi précis que possible dans votre réponse. Utilisez les numéros de piste, les lettres des voies de circulation, etc.

**ATC :** (indicatif du véhicule) SIGNALEZ/DITES/QUELLE EST VOTRE POSITION.

**Conducteur :** (indicatif du véhicule) (indicatif de l'emplacement).



Entretien quatre-sept, signalez votre position.



Sol, Entretien quatre-sept sur l'aire de trafic un.

## Procédez via

Toutes les routes que vous devrez suivre seront précisées après la formulation « procédez via ». Veuillez prendre note que la route qui vous sera donnée ne sera peut-être pas exactement celle que vous aviez prévue.



Calgary Sol, Camion huit-un, hors piste un-un, demande de procéder vers l'aire de trafic (le conducteur prévoit les instructions « via Charlie, Juliett, Juliett-Romeo » qui est souvent la route habituelle).



Camion huit-un, Roger, procédez via Charlie, Juliett, Juliett-Tango vers l'aire de trafic.



Camion huit-un, procède via Charlie, Juliett, Juliett-Tango vers l'aire de trafic.





Soyez conscient que l'unité ATC devra peut-être vous diriger sur une route différente de la route habituelle en raison de divers facteurs comme le trafic, la construction ou les obstacles. Écoutez attentivement pour ne pas trop prévoir les instructions.

## Cédez le passage à

L'expression « cédez le passage à » indique que vous devez laisser un aéronef ou un véhicule en particulier passer avant vous. Lorsque vous recevez cette instruction, effectuez un balayage de la zone pour repérer le véhicule ou l'aéronef indiqué par l'unité ATS.



**ATS :** (indicatif du véhicule) PROCÉDEZ VIA (piste, voie de circulation, emplacement) CÉDEZ LE PASSAGE À (description et position de l'aéronef ou du véhicule).

 CONDUCTEUR	Toronto Sol, Camion huit-un sur Juliett, demande de procéder vers l'aire de trafic principale.
 ATC	Camion huit-un, procédez via Alfa, cédez le passage au Boeing sept-trois-sept sur Alpha à Tango.

## Maintenez votre position

L'unité ATS pourrait vous donner l'instruction de maintenir votre position lorsque vous vous trouvez sur le terrain d'aviation. Lorsque vous recevez cette instruction, vous devez rester où vous êtes jusqu'à ce que vous receviez plus de détails.




**FSS :** (indicatif du véhicule) MAINTENEZ VOTRE POSITION.

 ATC	Personnel deux-sept, maintenez votre position.
 CONDUCTEUR	Personnel deux-sept, Roger, maintiens ma position.

## Attendez à l'écart

Lorsque l'unité ATS vous donne l'instruction d'attendre à l'écart, vous ne pouvez pas entrer sur la piste; vous devez rester derrière la ligne d'attente à l'écart jusqu'à nouvel ordre. Il est aussi fréquent de recevoir l'instruction d'attendre à l'écart d'une voie de circulation ou d'un autre emplacement en particulier sur le terrain d'aviation. De plus, il est à noter que vous n'avez pas la permission d'entrer sur une piste à moins que vous n'en ayez reçu la permission. Les conducteurs de véhicule devraient mettre en doute toute instruction qui ne comporte pas d'attente à l'écart ou de permission d'entrer sur une piste si le trajet les amène vers une piste.

**ATS :** (indicatif du véhicule) ATTENDEZ À L'ÉCART (piste, voie de circulation, emplacement).



 CONDUCTEUR	Thompson Radio, Balai un-cinq-un, sur l'aire de trafic Sud, demande de procéder vers l'aire de trafic Nord via Alfa Charlie.
 FSS	Balai un-cinq-un, négatif, procédez via Alfa, attendez à l'écart piste zéro-six.
 CONDUCTEUR	Thompson Radio, Balai un-cinq-un, procède via Alfa, à l'écart piste zéro-six.

## Attente à l'écart et relecture

Lorsque l'unité ATS vous indique d'attendre à l'écart, vous devez relire l'instruction. Lorsque cela se produit, relisez l'instruction donnée au complet.

**FSS :** (indicatif du véhicule) ATTENDEZ À L'ÉCART (indicatif de piste/voie de circulation).

**Conducteur :** (indicatif de véhicule) ROGER, ATTENDS À L'ÉCART (indicatif de piste/de voie de circulation).

	<b>Camion deux-deux, procédez sur Alfa, attendez à l'écart piste deux-quatre.</b>
	<b>Camion deux-deux, procède sur Alfa, à l'écart piste deux-quatre.</b>



L'instruction d'ATTENDRE À L'ÉCART d'une piste doit être relue.



Vous devez adapter votre vitesse en fonction des conditions météorologiques, la route pouvant être glissante aux lignes d'attente à l'écart.






Pour vous assurer que l'unité ATS sait que vous êtes en mesure de vous arrêter lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises, vous devez ralentir considérablement avant d'atteindre la ligne d'attente à l'écart.

## Traversée d'une piste

Si vous devez traverser une piste, vous devez d'abord obtenir une permission et des instructions précises de l'unité ATS. L'unité ATS vous donnera l'instruction de traverser ou d'attendre à l'écart de chaque piste.

**ATS :** (indicatif du véhicule) TRAVERSEZ LA PISTE (numéro de piste).

	<b>Souffleuse un-deux-deux, traversez piste zéro-six droite.</b>
	<b>Souffleuse un-deux-deux, traversez piste zéro-six droite.</b>

	<b>Rouge un, procédez via Echo, traversez piste deux-huit jusqu'à l'installation de dégivrage.</b>
	<b>Rouge un, procédez via Echo, traversez piste deux-huit jusqu'à l'installation de dégivrage.</b>



**Avant de traverser une piste, vous devez avoir reçu l'autorisation de l'unité ATS.**



**Lorsque vous recevez l'instruction de traverser une piste, assurez-vous de franchir la ligne d'attente à l'écart de l'autre côté de la piste.**






**Ne traversez une piste que lorsque c'est absolument nécessaire. Utilisez les routes périphériques lorsque possible.**

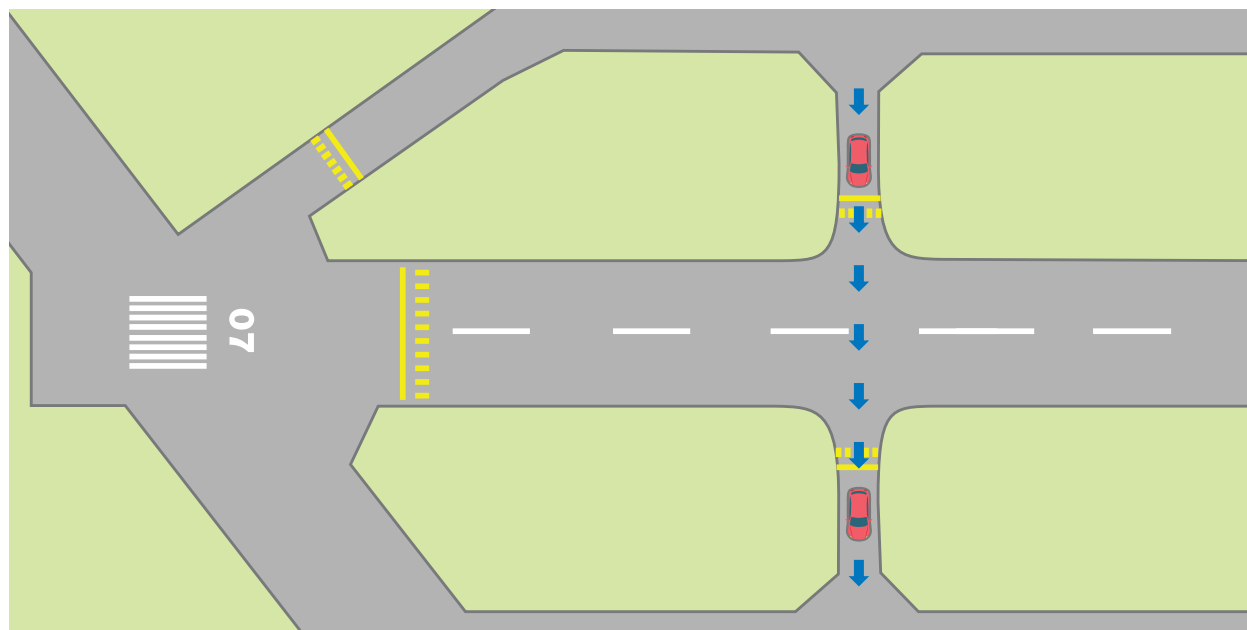


## Rappelez hors piste

Vous devrez peut-être signaler à l'unité ATS lorsque vous ne vous trouvez plus sur une piste ou une voie de circulation. L'unité ATS vous donnera l'instruction « rappelez hors piste » ou « avisez hors piste ». Lorsque vous quittez une piste, communiquez avec l'unité ATS et signalez-lui que vous avez libéré la piste.

**ATS :** (indicatif du véhicule) RAPPELEZ/AVISEZ HORS PISTE (piste, voie de circulation, emplacement).

 ATC	Entretien deux-quatre-zéro, avisez hors piste zéro-sept.
 CONDUCTEUR	Entretien deux-quatre-zéro, Roger.
 CONDUCTEUR	Entretien deux-quatre-zéro, hors piste zéro-sept.



Ne rappelez pas hors piste tant que vous n'avez pas traversé la ligne d'attente à l'écart de l'autre côté de la piste.

## Répétez

Si vous n'avez pas bien entendu ou compris une transmission de l'unité ATS, répondez en disant « Répétez », et l'unité ATS répétera la transmission.

**ATS :** (indicatif du véhicule) (instruction).

**Conducteur :** (indicatif du véhicule) RÉPÉTEZ.

**ATS :** (indicatif du véhicule) (instruction).

 ATC	Camion huit-deux, procédez via Alfa et Hotel, attendez à l'écart piste deux-trois.
 CONDUCTEUR	Sol, Camion huit-deux, répétez.
 ATC	Camion huit-deux, procédez via Alfa et Hotel, attendez à l'écart piste deux-trois.
 CONDUCTEUR	Camion huit-deux, Roger, procède via Alfa et Hotel, à l'écart piste deux-trois.







Si vous n'êtes pas certain de la route qui vous a été donnée, demandez des clarifications à l'unité ATS.

## Incertain de ma position

Si vous n'êtes pas certain de votre position, assurez-vous de dégager la piste et de n'entrer en conflit avec aucun aéronef. Arrêtez-vous et informez l'unité ATS. Demandez une circulation au sol progressive s'il y a lieu. L'unité ATS vous fournira d'autres instructions ou effectuera un appel afin d'obtenir de l'aide.

**Conducteur :** (indicatif de la station) (indicatif du véhicule) INCERTAIN DE MA POSITION.

**ATS :** (indicatif du véhicule) (instructions).

 CONDUCTEUR	Saskatoon Sol, Camion huit-deux, incertain de ma position.
 ATS	Camion huit-deux, Roger, maintenez votre position.
	Lorsque vous conduisez, gardez une carte à portée de main.
	Soyez toujours conscient de votre emplacement sur le terrain d'aviation. Soyez aussi précis que possible.

## Instructions progressives

Si vous n'êtes pas familier avec le terrain d'aviation et avez besoin d'aide pour vous diriger d'un point à un autre, vous pouvez demander à l'unité ATS de vous fournir des instructions progressives. Elle vous fournira des instructions étape par étape afin de vous diriger là où vous devez aller.



**Conducteur :** (nom d'unité) (indicatif du véhicule) (nom d'unité).

 CONDUCTEUR	Thunder Bay Sol, ici Shell trois-cinq-trois, sur Foxtrot.
 ATC	Shell trois-cinq-trois, Sol.
 CONDUCTEUR	Shell trois-cinq-trois, demande autorisation progressive vers l'aire de trafic principale.
 ATC	Shell trois-cinq-trois, procédez via piste un-deux, attendez à l'écart piste zéro-sept.
 CONDUCTEUR	Shell trois-cinq-trois, procède via piste un-deux, à l'écart piste zéro-sept.

 CONDUCTEUR	Shell trois-cinq-trois, à l'écart piste zéro-sept.
 ATC	Shell trois-cinq-trois, traversez piste zéro-sept, procédez via Alfa vers l'aire de trafic principale.
 CONDUCTEUR	Shell trois-cinq-trois, traversez piste zéro-sept, procédez via Alfa vers l'aire de trafic principale.
 CONDUCTEUR	Shell trois-cinq-trois, rappelle hors piste zéro-sept.

## Circulation sur une piste

L'unité ATS ne peut donner d'instructions autorisant le mouvement sans restriction du trafic terrestre dans l'aire de manœuvre. Par conséquent, l'unité ATS ne peut vous donner l'autorisation de procéder sur le terrain, de procéder sans restriction ou de procéder dans toutes les aires de manœuvre. Les autorisations à circuler sur une piste doivent comprendre le numéro de la piste en question.

 CONDUCTEUR	Saskatoon Radio, Personnel deux-trois sur Charlie, demande de procéder sur la piste zéro-neuf.
 FSS	Personnel deux-trois, procédez sur piste zéro-neuf, traversez la piste un-cinq jusqu'à nouvel ordre.





Lorsque vous circulez sur une piste, gardez les yeux et les oreilles grand ouverts : personne n'est à l'abri des erreurs.



## Sans délai

L'unité ATS pourrait vous donner l'instruction d'augmenter votre vitesse lorsque vous vous trouvez sur le terrain d'aviation. Vous devez exécuter cette manœuvre avec prudence et dans les limites raisonnables. Les expressions « sans délai » ou « exécutez rapidement » sont utilisées pour transmettre cette instruction.

**ATS :** QUITTEZ/PROCÉDEZ/TRaversez (piste, voie de circulation) SANS DÉLAI.

	<b>Personnel deux-sept, traversez piste un-quatre sans délai et rappelez hors piste.</b>
	<b>Personnel deux-sept, traverse piste un-quatre sans délai, et je rappellerai hors piste.</b>



**Si vous n'êtes pas en mesure d'exécuter rapidement la manœuvre, attendez et avisez immédiatement l'unité ATS à moins que l'instruction soit de libérer une piste!**

## Négatif

Il arrive que l'unité ATS refuse votre demande ou la repousse. Si c'est le cas, elle vous indiquera la raison de son refus et, si possible, vous donnera une autre option ou des instructions supplémentaires.

**Conducteur :** (nom d'unité) (indicatif du véhicule) (demande).







**ATS :** NÉGATIF, (instruction) ATTENDEZ À L'ÉCART/MAINTENEZ VOTRE POSITION (raison).

	<b>Kelowna Sol, Balai un-sept-trois, demande de traverser piste un-six.</b>
	<b>Balai un-sept-trois, Sol, négatif, attendez à l'écart piste un-six, trafic à l'atterrissage.</b>
	<b>Balai un-sept-trois, à l'écart piste un-six.</b>
	<b>Kelowna Sol, Balai un-sept-trois, demande de procéder sur Delta.</b>
	<b>Balai un-sept-trois, négatif, attendez à l'écart de Delta, trafic en sens inverse.</b>
	<b>Balai un-sept-trois, à l'écart sur Delta.</b>

## Quittez/sortez

Lorsque vous recevez l’instruction de libérer une piste ou une voie de circulation, l’unité ATS vous donnera les renseignements et les instructions nécessaires, et s’il y a lieu, la raison expliquant son instruction. Vous devrez alors rappeler une fois hors de la piste.

**ATS : QUITTEZ/SORTEZ/LIBÉREZ/DÉGAGEZ** (indicatif de la piste ou de la voie de circulation) À (nom d’unité), **RAPPELEZ HORS PISTE**.

	<b>Tondeuse deux-deux-six, quittez la zone protégée de piste, aéronef à l’atterrissage piste un-un, rappelez hors piste.</b>
	<b>Tondeuse deux-deux-six, Roger, quitte la zone protégée de piste, rappelle hors piste.</b>
	<b>Camion huit-zéro, quittez la piste trois-quatre à Juliett, rappelez hors piste.</b>
	<b>Camion huit-zéro, Roger, quitte la piste trois-quatre à Juliett, rappelle hors piste.</b>
	<b>Souffleuse un-deux-un, quittez Juliett à Hotel, rappelez hors piste.</b>
	<b>Souffleuse un-deux-un, Roger, quitte Juliett à Hotel, rappelle hors piste.</b>

## Le saviez-vous? Incursions sur piste

Définition : Les incursions sur piste comprennent toutes les situations se produisant sur un aéroport où il y a présence inopportune d’un aéronef, d’un véhicule ou d’une personne dans l’aire protégée d’une surface destinée à l’atterrissage et au décollage d’aéronefs.







**Les incursions sur piste figurent sur la liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports du Canada.**

**Dans le cadre de son Système de gestion de la sécurité, NAV CANADA gère de manière proactive les risques associés aux incursions sur piste. Les pratiques exemplaires jouent un rôle important dans ce processus.**

## Zone protégée de piste





La zone protégée de piste (RPA) est la zone de 200 pieds (à moins d'indication contraire) entourant une piste établie en vue de protéger les aéronefs au départ et à l'arrivée des aéronefs circulant au sol et du trafic terrestre. La RPA est habituellement représentée par une ligne, mais pas toujours (p. ex., les zones gazonnées). Avant de demander à procéder vers la RPA, vous devez d'abord donner à l'unité ATS les renseignements suivants : votre indicatif, votre position et vos intentions. Soit l'unité ATS approuvera votre demande, soit elle vous demandera de rester hors de la RPA. Les expressions « RPA » ou « zone protégée de piste » pourraient ne pas être employées dans l'autorisation qui vous est transmise, mais l'unité ATS pourrait vous indiquer une zone qui se situe à l'intérieur de la RPA (voir les exemples ci-dessous).

**Conducteur :** (nom d'unité) (indicatif du véhicule) (nom d'unité) (demande).

 CONDUCTEUR	<b>Windsor Sol, Camion huit-un, sur Foxtrot, demande de travailler sur Foxtrot sur le bord de la piste trois-zéro.</b>
 ATC	<b>Camion huit-un, Roger, procédez sur Foxtrot jusqu'au bord de la piste trois-zéro.</b>
 CONDUCTEUR	<b>Windsor Sol, Tondeuse deux-deux-cinq, demande de couper le gazon le long de la piste deux-cinq.</b>
 ATC	<b>Tondeuse deux-deux-cinq, négatif, trafic au départ.</b>

## Zone critique du système d'atterrissage aux instruments

La zone critique du système d'atterrissage aux instruments (ILS) est identifiée par des panneaux indiquant « Zone restreinte ». Il ne doit pas y avoir de véhicules dans cette zone avant l'atterrissage d'un aéronef afin d'assurer l'intégrité du signal de l'antenne de l'ILS et de réduire les possibilités d'interférence. Pour entrer dans cette zone, vous devez en recevoir l'instruction précise.

 ATC	<b>Tech cinq-quatre, procédez vers l'abri de l'ILS, rappelez hors de la zone restreinte.</b>
 ATC	<b>Tech cinq-quatre, négatif, trafic à l'atterrissage.</b>
 ATC	<b>Tech cinq-quatre, négatif, attendez à l'écart de la zone critique de l'ILS, aéronef en approche.</b>
 ATS	<b>Personnel deux-sept, quittez la zone restreinte, trafic à l'atterrissage, rappelez hors de la zone.</b>



Camion huit-un, négatif, attendez à l'écart de la zone critique de l'ILS, aéronef en approche.



Camion huit-un, à l'écart de la zone critique de l'ILS.



Camion huit-un, quittez la zone restreinte, aéronef en approche, rappelez hors de la zone.



Camion huit-un, Roger, hors de la zone restreinte.





## Opérations répétitives

Lors d'opérations répétitives du trafic terrestre, l'unité ATS peut vous demander de circuler sur une seule piste et de franchir une piste sécante. Plusieurs véhicules pourraient recevoir l'autorisation de circuler sur diverses pistes en même temps, mais chaque véhicule est limité à une seule piste à la fois.

**ATS :** PROCÉDEZ SUR (indicatif de la piste), TRAVERSEZ (indicatif de la piste) JUSQU'À NOUVEL ORDRE.



**Souffleuse un-deux-zéro, procédez sur piste deux-quatre, traversez piste trois-six jusqu'à nouvel ordre.**

## Plusieurs véhicules

C'est le véhicule en tête d'un groupe de véhicules qui contacte l'unité ATS. Il doit l'informer du nombre de véhicules présents (« plus trois »), de l'opération ou de la tâche en cours ainsi que de la vitesse et de la durée du mouvement sur le terrain d'aviation. Le véhicule en tête du groupe est également le seul à communiquer avec l'unité ATS. Il l'informe lorsqu'un véhicule doit quitter le groupe, se joindre au groupe, etc. Si le véhicule en tête doit quitter le groupe, il est de sa responsabilité de déterminer le nouveau véhicule qui communiquera avec l'unité ATS – celui-ci doit établir la communication avec l'unité ATS.



CONDUCTEUR

**Winnipeg Sol, ici Souffleuse un-deux-huit plus trois.**



ATC

**Souffleuse un-deux-huit plus trois, Winnipeg Sol.**



CONDUCTEUR

**Sol, Souffleuse un-deux-huit plus trois, demande de déneiger la piste trois-un toute la longueur.**



ATC

**Souffleuse un-deux-huit plus trois, procédez sur la piste trois-un. Traversez la piste trois-six jusqu'à nouvel ordre.**



CONDUCTEUR

**Sol, Souffleuse un-deux huit demande de procéder jusqu'à l'aire de trafic principale, Souffleuse un-deux-deux maintenant véhicule en tête.**



ATC

**Souffleuse un-deux huit, Roger, sortez piste trois-un à Victor jusqu'à l'aire de trafic.**



ATC

**Souffleuse un-deux-deux, vous êtes maintenant le contact du groupe sur la piste trois-un.**



Tenez un exposé avec tous les conducteurs avant d'entrer sur le terrain d'aviation. Établissez la communication entre tous les conducteurs, préparez un plan avant de commencer et définissez la route à donner aux véhicules qui se joindront possiblement au groupe.



## Véhicule en panne

Si votre véhicule tombe en panne, informez immédiatement l'unité ATS de votre emplacement exact. Un autre véhicule viendra vous porter assistance.

**Conducteur :** (identification d'unité) (indicatif du véhicule) EN PANNE (nom d'unité).



Fort McMurray Sol, Personnel deux-sept, en panne, voie de circulation Delta du côté nord de la piste zéro-sept.



Pratique exemplaire : n'oubliez pas que certains véhicules circulant dans les aéroports non contrôlés pourraient ne pas être équipés d'une radio, en particulier les véhicules nécessitant une escorte.

## Remorquage d'un aéronef

Avant de remorquer un aéronef sur le terrain ou sur l'aire de manœuvre, vous devez d'abord contacter l'unité ATS afin d'obtenir des instructions. Vous devez également aviser l'unité ATS du type d'aéronef à remorquer (surtout dans les petits aéroports).

**Conducteur :** (identification d'unité) (indicatif du véhicule) DEMANDE REMORQUAGE (nom d'unité).



Regina Sol, Remorqueur deux-deux-neuf, demande de remorquer Boeing 737 du hangar d'entretien trois à la porte deux-cinq.



Remorqueur deux-deux-neuf, procédez via Charlie pour la porte deux-cinq.



Remorqueur deux-deux-neuf, Roger, procède via Charlie.



**Pratique exemplaire :** indiquez toujours le type d'aéronef lors du remorquage.



## Faible visibilité/nuit

Les risques d'incursions sur piste ou sur voie de circulation sont souvent plus élevés en cas de faible visibilité ou durant la nuit. Préparez-vous et prenez connaissance du terrain d'aviation et de la phraséologie afin d'assurer la sécurité de tous.

Vous naviguerez plus facilement sur le terrain d'aviation si vous vous concentrez sur la signalisation plutôt que sur l'éclairage à forte intensité.



**Habituellement, les travailleurs n'utilisent pas l'éclairage intérieur des véhicules la nuit afin de s'assurer que les reflets de la lumière ne nuisent pas à leur vision lors de la conduite.**








**Portez attention à ce qui vous entoure et évitez les points chauds, en particulier durant la nuit et par faible visibilité. N'oubliez pas qu'il est possible que le personnel ATS ait de la difficulté à vous voir lors de telles situations.**



## Animaux sauvages

Les conducteurs de véhicule au sol sont souvent témoins de la présence d'animaux sauvages sur le terrain d'aviation. Il est important de signaler ces observations aussitôt que possible à l'unité ATS ou aux responsables de l'exploitation côté piste. Les animaux et les oiseaux posent un danger pour les aéronefs, parce qu'ils peuvent causer des dommages importants et des accidents potentiels.

 CONDUCTEUR	Timmins Radio, Personnel deux-un.
 FSS	Personnel deux-un, Timmins Radio.
 CONDUCTEUR	Personnel deux-un, on nous a signalé la présence d'un coyote au seuil de la piste zéro-trois, demande de procéder via Bravo vers seuil de piste zéro-trois.
 FSS	Personnel deux-un, procédez via Bravo sur piste zéro-trois, attendez à l'écart piste deux-huit.
 CONDUCTEUR	Personnel deux-un, Roger, procède via Bravo sur piste zéro-trois, à l'écart piste deux-huit.

## Débris de corps étranger



Un débris de corps étranger (FOD) est une substance, un objet ou un fragment d'objet qui ne provient pas d'un véhicule ou d'un système et qui peut potentiellement causer des dommages. Un FOD qui s'engouffre dans un réacteur ou frappe une hélice peut provoquer d'importants dommages et poser un risque majeur pour la sécurité.







Dans les aéroports, les FOD provoquent des dommages qui coûtent des millions de dollars aux compagnies aériennes, aux aéroports et à leurs locataires chaque année.



Si vous en voyez, ramassez-les.

 FSS	Personnel deux-deux, Lethbridge Radio.
 CONDUCTEUR	Lethbridge Radio, Personnel deux-deux.

	<b>Personnel deux-deux, FOD signalé à l'intersection de Bravo et piste un-deux.</b>
	<b>Personnel deux-deux, Roger, sur l'aire de trafic principale, demande de procéder via Bravo sur piste un-deux.</b>
	<b>Personnel deux-deux, procédez via Bravo sur piste un-deux, attendez à l'écart piste deux-trois.</b>
	<b>Personnel deux-deux, Roger, procède via Bravo sur piste un-deux, à l'écart piste deux-trois.</b>

## Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs

Lorsque survient une situation d'urgence sur le terrain d'aviation, les ATS donnent des instructions ainsi qu'une route précises aux équipes d'urgence afin d'intervenir de la manière la plus sécuritaire possible. Les véhicules au sol intervenant lors des situations d'urgence doivent toujours assurer la communication avec les ATS. Les ATS fourniront des instructions précises aux équipes d'urgence et suivront les procédures d'urgence établies par les deux parties. En règle générale, les véhicules de sauvetage et de lutte contre les incendies (ARFF) ont la priorité sur les autres véhicules.



## Panne de communication/feux de piste clignotants

Si vous perdez la communication radio, positionnez votre véhicule face à la tour et arrêtez-vous. La tour utilisera des signaux lumineux (le « projecteur directif ») pour vous transmettre les prochaines instructions. Les signaux lumineux dirigent les aéronefs et commandent le mouvement des véhicules, de l'équipement et du personnel sur l'aire de manœuvre lorsque les communications radio ne peuvent être utilisées. Les feux de bord de piste clignotants ne figurent pas dans le tableau ci-dessous; si tous les autres moyens de communication échouent, vous pouvez allumer et éteindre les **feux de piste** pour signaler aux véhicules et aux piétons qu'ils doivent dégager la piste en service.

Vert continu



S.O.

Vert clignotant



Autorisé à traverser; procédez; allez-y

Rouge continu



Maintenez votre position; arrêtez

Rouge clignotant



Quittez la piste immédiatement

Blanc clignotant



Retournez à votre point de départ sur l'aérodrome



# Rappel

**Utilisez la phraséologie appropriée en tout temps.**

**Soyez très attentif lorsque vous vous déplacez sur le terrain d'aviation.**

**Envoyez vos questions, vos commentaires et vos suggestions à :**  
[service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca)





