

PHRASÉOLOGIE VFR



© 2022 NAV CANADA

Version 3, avril 2022

Envoyez vos questions, vos commentaires et vos suggestions à : service@navcanada.ca

NAV CANADA aimerait remercier les organisations suivantes pour leur contribution au présent document.





PHRASÉOLOGIE VFR

Table des matières

Légende.....	<u>iv</u>
À propos du présent document	<u>1</u>
Format du présent document.....	<u>1</u>
Exemples de phraséologie	<u>2</u>
Alphabet phonétique.....	<u>2</u>
Nombres.....	<u>3</u>
Décimales	<u>3</u>
Nombres sous forme groupée.....	<u>4</u>
Chiffres romain	<u>4</u>
Phraséologie associée au transpondeur	<u>5</u>
Termes et expressions standard	<u>6</u>
Termes et expressions propres aux hélicoptères.....	<u>7</u>
Identification des aéronef	<u>8</u>
Indicatifs d'appel semblables	<u>10</u>
Unités des services de la circulation aérienne (ATS).....	<u>11</u>
À quoi s'attendre de différentes unités ATS	<u>12</u>
L'importance de la phraséologie	<u>12</u>
Centres de contrôle régional (contrôle terminal/contrôle régional)	<u>12</u>
Tours de contrôle (contrôle tour, contrôle sol, délivrance d'autorisations).....	<u>12</u>
Services consultatifs d'aérodrome (station d'information de vol, fréquence obligatoire).....	<u>13</u>
Services d'information de vol	<u>13</u>
Stations radio d'aérodrome communautaire	<u>13</u>
Couplage des fréquences	<u>14</u>

Langue	<u>14</u>
Utilisation de la radio	<u>15</u>
Pratiques exemplaires.....	<u>15</u>
Format général de la communication radio	<u>16</u>
Relecture/réécoute	<u>17</u>
Contact initial.....	<u>18</u>
Attendez	<u>18</u>
Pas familier	<u>19</u>
Vérification radio.....	<u>19</u>
Autorisation initiale/Autorisation d’entrer dans la zone ou d’en sortir	<u>20</u>
Circulation au sol.....	<u>21</u>
Circulation en vol d’un hélicoptère.....	<u>22</u>
Circulation au sol progressive.....	<u>23</u>
Attente à l’écart.....	<u>24</u>
Traverser une piste	<u>24</u>
Alignement/alignement et attente	<u>25</u>
Instructions de départ.....	<u>26</u>
Décollage	<u>26</u>
Décollage immédiat	<u>27</u>
Décollage d’un hélicoptère.....	<u>28</u>
Décollage à votre discrétion	<u>28</u>
Circuit de base.....	<u>29</u>
Instructions du contrôleur relatives aux circuits	<u>31</u>
Exercices en circuit.....	<u>32</u>
Autorotation	<u>33</u>
Autorotation directe :.....	<u>33</u>
180 :	<u>33</u>
360 :.....	<u>33</u>

Trafic	<u>34</u>
Changement de fréquence.....	<u>35</u>
Compte rendu de position.....	<u>36</u>
Compte rendu de position général.....	<u>36</u>
Compte rendu de position en zone d'entraînement (espace aérien contrôlé ou non contrôlé) ...	<u>37</u>
Arrivée/Approche	<u>39</u>
Attente VFR.....	<u>40</u>
Demeurer en dehors de l'espace aérien de classe D	<u>40</u>
Atterrissage	<u>41</u>
Atterrissage d'un hélicoptère	<u>42</u>
Charges externes.....	<u>43</u>
Remontée.....	<u>44</u>
Instructions de circulation au sol après l'atterrissage.....	<u>45</u>
Compte rendu d'arrivée	<u>45</u>
Communications d'urgence	<u>46</u>
Mayday.....	<u>46</u>
Pan Pan.....	<u>46</u>
Urgence de carburant.....	<u>47</u>
Carburant minimum.....	<u>47</u>
Demande de vol VFR spécial.....	<u>48</u>
Vol VFR au-dessus de la couche (OTT)	<u>49</u>
PIREP	<u>49</u>
Modification au plan de vol.....	<u>50</u>
Fréquence Obligatoire (MF) – Arrivée/Circuits	<u>51</u>
Exemple :	<u>51</u>
Fréquence Obligatoire (MF) – Démarrage/Circulation au sol/Décollage.....	<u>54</u>
Fréquence Obligatoire (MF) – Vol traversant une zone.....	<u>56</u>
Fréquence de trafic d'aérodrome (ATF).....	<u>57</u>
ATF – Démarrage/circulation au sol/décollage.....	<u>57</u>

Légende



Contenu relatif à la sécurité



Contenu relatif aux pratiques exemplaires



Phraséologie utilisée par tous les pilotes



Phraséologie propre aux pilotes d'hélicoptère



Phraséologie utilisée par les contrôleurs de la circulation aérienne



Phraséologie utilisée par les spécialistes de l'information de vol



Phraséologie utilisée par les spécialistes de l'information de vol dans un centre d'information de vol



Bien que les icônes d'aéronef indiquent la phraséologie utilisée par les pilotes, il faut garder à l'esprit que cette phraséologie s'applique autant aux aéronefs à voilure fixe qu'à ceux à voilure tournante. Lorsque la phraséologie applicable aux hélicoptères diffère, selon les capacités opérationnelles des aéronefs à voilure tournante, un exemple additionnel est donné.

À propos du présent document

Le présent document vise à servir d'outil d'apprentissage et de guide de référence en ce qui concerne la phraséologie applicable à tous les pilotes qui volent dans l'espace aérien du Canada. Il a été créé au moyen de ressources comprenant 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), d'unités de formation au pilotage 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 tous 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.



Des transmissions standard sont présentées, mais les procédures locales peuvent varier. Si vous connaissez les procédures locales, ajustez vos transmissions en conséquence.

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 10.](#)

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		

Altitude	Prononciation	Heure	Prononciation
2 000	Deux mille	1700Z	Un sept zéro zéro zulu
2 500	Deux mille cinq cent	Distance	Prononciation
11 000 pieds	Un un mille pieds	25 milles marins	Deux cinq milles
FL180	Niveau de vol un huit zéro	25 DME	Deux cinq D M E
Cap	Prononciation	Vitesse	Prononciation
005 magnétique	Cap zéro zéro cinq	110 nœuds	Vitesse un un zéro nœuds
180 vrai	Cap un huit zéro vrai		

Décimales

Les contrôleurs expriment les calages altimétriques sous forme de nombre à quatre chiffres, en pouces de mercure, à un centième de pouce près. Ils n'indiquent pas le signe décimal pour l'altimètre,

29.85 DEUX NEUF DÉCIMALE NEUF CINQ ou DEUX NEUF NEUF CINQ

127.7 UN DEUX SEPT DÉCIMALE SEPT ou UN DEUX SEPT SEPT

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.

Vous pouvez regrouper des chiffres, s'il s'agit d'un numéro de type d'aéronef, d'un numéro de vol, de la vitesse du vent, de la hauteur des nuages, de la visibilité verticale ou encore de la direction du trafic au moyen du système horaire de 12 heures.

Nombres sous forme groupée

Exemple	Prononciation
Airbus 320	Airbus trois vingt
West Jet 620	West Jet six vingt
Vent 270/10	Vent deux sept zéro à dix
BKN035	Trois mille cinq cent pieds fragmenté
Trafic 10 heures	Trafic dix heures

Chiffres romain

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

Some airports use Roman numerals to distinguish apron locations and instrument landing system (ILS) category hold lines.

Exemples :



Phraséologie associée au transpondeur

Phraséologie ATS	Sens
AFFICHEZ (code de quatre chiffres)	Entrez le code de transpondeur assigné.
AFFICHEZ IDENT	Enfoncez le bouton IDENT du transpondeur.
AFFICHEZ MODE CHARLIE	Assurez-vous que la fonction Mode C est sélectionnée.
CESSEZ D’AFFICHER MODE CHARLIE	Désactivez la fonction Mode C.
CESSEZ TRANSMISSION D’ALTITUDE A-D-S-B	Éteignez transmission d’altitude ADS-B.
RÉGLEZ À NOUVEAU A-D-S-B	Éteignez ADS-B, puis rallumez-le.
RÉGLEZ À NOUVEAU TRANSPONDEUR	Éteignez transpondeur, puis rallumez-le
DITES/CONFIRMEZ VOTRE ALTITUDE	Indiquez votre altitude actuelle.
CONFIRMEZ VOTRE CODE (TRANSPONDEUR)	Confirmez visuellement puis verbalement le mode/ code sélectionné.
AFFICHEZ STANDBY	Sélectionnez la fonction « standby ».
ROGER IDENT	Utilisé par le spécialiste de l’information de vol pour accuser réception d’une demande « affichez ident » ou pour remplacer un code.
VOTRE TRANSPONDEUR SEMBLE ÊTRE HORS D’USAGE/NE PAS FONCTIONNER CORRECTEMENT	Vous n’apparaissez pas correctement à l’affichage de surveillance. Éteignez le transpondeur, puis rallumez-le pour voir si cela règle le problème.

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.

Termes et expressions propres aux hélicoptères

Terme ou expression	Sens
CIRCULATION EN VOL	Circuler en vol : généralement à plus de vingt nœuds; altitude au choix du pilote, généralement sous cent pieds AGL.
AUTOROTATION	Condition de vol durant laquelle le rotor principal est entraîné par des forces aérodynamiques seulement, sans que le moteur ne fournisse de puissance.
CHARGE EXTERNE	Du matériel peut être suspendu à l'hélicoptère en vol. Lorsqu'il vole avec une charge, l'hélicoptère peut être plus lent et il évite de survoler les zones bâties.
CIRCULATION AU SOL	Pour les hélicoptères munis de roues : circuler à la surface.
ATTENDRE À L'ÉCART	Se tenir en retrait d'un lieu désigné dans la position ou l'état actuel (c.-à-d. au sol ou en vol stationnaire).
VOL STATIONNAIRE	Maintien de la position en vol. Se fait en effet de sol. Tout autre mouvement nécessite une instruction de l'ATC.
CIRCULATION PRÈS DU SOL	Circulation en effet de sol, généralement à moins de vingt nœuds et à une altitude de moins de vingt-cinq pieds AGL, sauf si une altitude plus élevée est requise pour des raisons opérationnelles.
HÉLISURFACE	Zone désignée où l'hélicoptère peut décoller et atterrir.
LONGUE ÉLINGUE	Une charge externe est suspendue par une élingue à l'hélicoptère. Une longueur peut être précisée. L'hélicoptère devrait manœuvrer comme avec une charge externe, mais avec l'altitude additionnelle requise pour tenir compte de la longueur de l'élingue.
SOUFFLE ROTOR	Turbulence de sillage causée par le mouvement des rotors pendant le vol stationnaire.

Identification des aéronef

L'identification de votre aéronef (indicatif d'appel) varie selon qu'il s'agit d'un exploitant de vols de l'aviation générale ou d'un exploitant possédant un indicatif radiotéléphonique et un numéro de vol (p. ex., Air Canada, First Air, WestJet).

Au contact initial avec toute unité ATS, vous devez vous identifier en donnant votre identification (indicatif d'appel) complète. Si l'unité ATS mentionne votre aéronef en utilisant un indicatif d'appel abrégé, vous pouvez ensuite utiliser cette abréviation.

	Indicatif d'appel complet	Indicatif d'appel abrégé
Avec indicatif radiotéléphonique	Indicatif + numéro de vol, P. ex., Air Canada 452	S.O.
Sans indicatif radiotéléphonique assigné	Fabricant/type d'aéronef + 4 derniers caractères de l'immatriculation de l'aéronef P. ex., Katana Golf Delta India Bravo, Robinson 22 Foxtrot Lima Mike Victor	Trois derniers caractères de l'immatriculation de l'aéronef P. ex., Delta India Bravo, Lima Mike Victor
Aéronef privé étranger	Fabricant/type d'aéronef + immatriculation complète P. ex., Challenger November 6739 X-ray	Trois derniers caractères de l'immatriculation de l'aéronef P. ex., 39 X-ray
Forces militaires	CANFORCE + 4 derniers chiffres de l'immatriculation	S.O.
	CANFORCE + numéro de vol	S.O.
	Indicatif d'appel tactique, p. ex., Gonzo Zéro Huit, Royal + numéro de vol	S.O.
Garde côtière	Garde côtière canadienne + numéro de vol P. ex., Garde côtière canadienne 305	S.O.
Patrouille de surveillance des glaces	CANICE + numéro de vol	S.O.
Association civile de recherche et de sauvetage aériens	RESCUE + numéro de vol CASARA + immatriculation de l'aéronef	S.O.

Les jets, les hélicoptères, les planeurs et les ultra légers peuvent faire leur indicatif d'appel de "Jet", "Hélicoptère", "Planeur", ou "Ultra léger" au lieu du nom du fabricant ou du type d'aéronef.



Ultra-léger Golf Echo Echo Hotel.

En plus de l'indicatif d'appel de l'aéronef, les gros aéronefs peuvent aussi mentionner la catégorie de poids :

Lourd – un aéronef ayant un poids maximal au décollage de plus de 136 000 kilogrammes (300 000 lb).

Super – un Airbus A380.



FEDEX trois-sept-deux lourd, vent zéro-sept-zéro à quinze, autorisé à atterrir piste zéro-cinq.

L'aéronef lourd doit s'identifier comme « lourd » au contact initial avec l'unité ATC. Par la suite, il peut abrégé l'indicatif d'appel en ne mentionnant que l'indicatif téléphonique et le numéro de vol (le terme « lourd » est exclu). Gardez cela à l'esprit lorsque vous écoutez les transmissions près d'un aéroport.



Il faut reconnaître ces termes ainsi que la turbulence de sillage associée à cette catégorie d'aéronefs, car vous pourriez être obligé de prévoir votre propre espacement derrière ces types d'aéronefs.





Des indicatifs d'appel semblables émis par des aéronefs évoluant au même endroit, au même moment et sur la même fréquence peuvent provoquer des malentendus et une confusion réelle ou éventuelle entre l'ATC et les pilotes, et peuvent entraîner des incidents de sécurité.

La similarité d'indicatifs d'appel est l'une des principales raisons pour lesquelles un aéronef prend une autorisation destinée à un autre.

La plupart des numéros de vols commerciaux sont attribués en numéros séquentiels et très similaires.

Indicatifs d'appel semblables

Les indicatifs d'appel semblables sont une préoccupation de sécurité permanente pour NAV CANADA, Transports Canada et les pilotes.

Lorsque deux aéronefs ou plus ayant des indicatifs d'appel semblables communiquent sur la même fréquence, l'unité ATS peut :

- Aviser les aéronefs qu'ils doivent être vigilants et écouter attentivement
- Ajouter le type d'aéronef à l'indicatif d'appel (p. ex., Piper GRF, Cessna GRF)
- Exiger qu'un pilote utilise l'immatriculation complète à quatre lettres (p. ex, FGRF)
- Exiger qu'un pilote utilise l'indicatif radiotéléphonique plus deux caractères de l'immatriculation (p. ex., Air Canada 432 et Air Transat 452 peuvent devenir Air Canada 432 November Charlie et Air Transat 452 Echo Papa)

Écoutez toujours attentivement; il y a toujours des possibilités de mauvaise communication.



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

Exemple : Ottawa Autorisations Montréal Arrivée Vancouver Terminal
Toronto Sol Calgary Départ Edmonton Radio



Les indicatifs d'appel des installations radio télécommandées (RCO) et des stations périphériques (PAL) correspondent à l'unité ATS responsable de la fréquence radio, et non pas de l'emplacement physique de la fréquence. Les renseignements sur les indicatifs d'appel des RCO et des PAL sont affichés dans les publications aéronautiques connexes. Afin de faciliter la tâche de l'exploitant qui utilise plusieurs RCO, il serait approprié d'indiquer l'aéroport le plus près de votre position au moment du contact initial.



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, consultatifs et 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 du 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 terminal à certains aéroports.



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



Les tours de contrôle fournissent des services de contrôle de la circulation aérienne et des services d'information dans une zone de contrôle définie autour des aéroports achalandés.

Les contrôleurs de ces emplacements fournissent aux pilotes qui approchent de l'aéroport et le quittent des autorisations et des instructions pour les aider à maintenir un espacement par rapport aux autres aéronefs. Ils fournissent aussi de l'information de vol aux aéronefs qui évoluent dans l'espace aérien autour de leur aéroport, et ils donnent des autorisations et des instructions aux aéronefs et aux 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 centres d'information de vol (FIC) sont des unités ATS centralisées qui sont 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 utiliser ces renseignements afin de fournir des exposés météorologiques interprétatifs détaillés et des avis aux aviateurs (NOTAM) évoluant n'importe où dans l'espace aérien du Canada. Ils 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 stations radio d'aérodrome communautaire (CARS) afin de fournir des services météorologiques à l'aviation et 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 automatiquement retransmise 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 conscience situationnelle accrue de tous les utilisateurs. Le couplage peut être utilisé par les unités FSS et ATC.

Langue

Articles 602.133, 602.134 et 602.135 du RAC

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 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 (NASA)

Utilisation de la radio

Assurez-vous de connaître la radio VHF de votre aéronef avant de commencer une communication. Réglez le volume et le silencieux de façon appropriée, et assurez brièvement l'écoute sur la fréquence souhaitée. Veillez à placer le microphone ou son support de façon que la communication soit claire et ininterrompue. Lorsque vous êtes prêt à transmettre, enfoncez fermement le bouton poussoir d'émission et tenez-le enfoncé avec une pression constante. Lorsque vous avez terminé votre transmission, relâchez ce bouton.

Pratiques exemplaires

Article 602.136 du RAC

Maintenez toujours une écoute attentive sur la fréquence appropriée pour éviter de manquer des transmissions qui vous sont destinées ou qui vous touchent, 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 contrôlez la situation dans la cabine, 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 :

- Maintenez l'écoute sur la fréquence avant de parler pour éviter de faire l'appel pendant qu'un autre aéronef transmet.
- Réfléchissez et planifiez ce que vous allez dire avant de commencer la 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.
- Ne faites que des transmissions opérationnelles (c.-à-d., évitez les conversations générales).

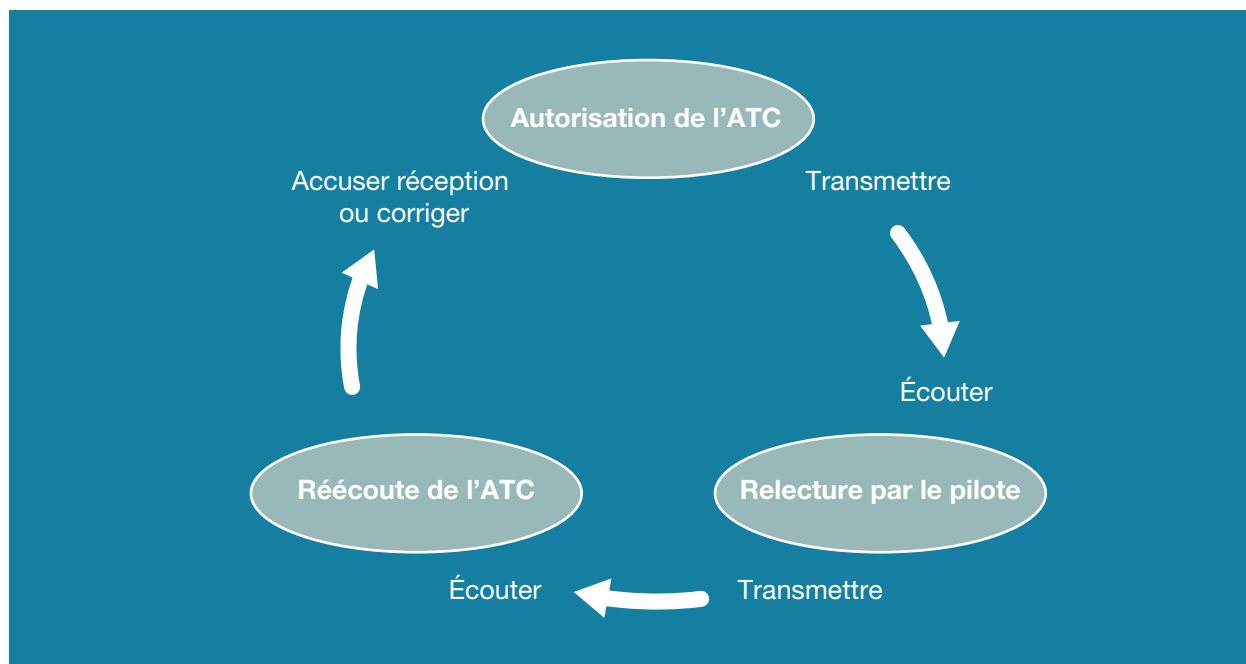


Le fait d'écrire les instructions longues, complexes ou moins connues vous aidera à vous en souvenir et peut diminuer le risque de relecture incorrecte ou de mauvaise communication.

Format général de la communication radio

Une transmission radio complète comprend plusieurs éléments et est de nature cyclique. Les deux personnes concernées doivent énoncer leur demande ou leurs intentions, écouter la réponse de l'autre et accuser réception de celle-ci.

L'élément d'écoute du cycle est aussi important que la verbalisation. L'écoute attentive (réécoute) peut prévenir la commission d'erreurs.



Déclarez votre indicatif d'appel à chaque transmission. Cela permet à l'ATC de confirmer que l'instruction, l'autorisation ou le message a été reçu et confirmé par l'aéronef approprié.

Si vous ne comprenez pas, posez des questions.



Si la fréquence est achalandée, l'ATC veille à ce que les appels les plus prioritaires soient faits d'abord. Si vous avez communiqué avec l'ATC et qu'un contrôleur ne répond pas immédiatement, attendez : il exécute peut-être une tâche plus prioritaire, comme répondre à un appel d'urgence. Si vous pensez que votre appel a pu être manqué ou oublié, réessayez.

Relecture/réécoute

Article 602.31 du RAC

Les communications entre l'unité ATS et les pilotes visent à assurer le passage sécuritaire de tous les aéronefs évoluant dans l'espace aérien désigné. Un aspect important de cette communication est la relecture/réécoute. Lorsqu'il est en vol VFR, le pilote n'est pas tenu de relire chaque transmission, sauf si l'unité ATS le demande.



La relecture des instructions et des autorisations permet au pilote et à l'unité ATS de corriger toute erreur dans ce qui a été dit et entendu.

Voici certaines des autorisations et des instructions les plus essentielles à la sécurité qui peuvent être relues :

- Les autorisations ou les instructions d'entrer sur une piste, d'y atterrir, d'en décoller, d'y circuler à contresens, d'attendre à l'écart de celle-ci ou de la traverser
- Les autorisations de route
- Les instructions relatives à la piste utilisée, aux calages altimétriques, au niveau, au cap et à la vitesse
- Les codes de transpondeur



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

Remarque : Dans un grand nombre des exemples donnés dans le présent document, il serait acceptable de répondre en ne donnant que l'indicatif d'appel de l'aéronef.



En cas de doute ou si quelque chose n'est pas clair ou diffère de vos attentes, il faut demander des précisions.

Le présent document tente d'établir une cohérence dans les relectures prévues compte tenu des commentaires reçus des unités ATS de tout le pays. Toutefois, comme nous le mentionnons dans la section « Format du présent document », les procédures locales peuvent varier.

Contact initial

Au moment du contact initial, signalez à l'unité ATS le type d'aéronef en plus du fabricant. Par exemple, le Cessna 150 et le Cessna Citation ont des capacités et des caractéristiques de vol très différentes.

Aéronef : (nom d'unité) ICI (indicatif d'appel de l'aéronef).



Montréal Terminal, ici Piper Meridian Foxtrot Romeo Juliett Delta.



Si vous êtes dans un espace aérien où l'encombrement des fréquences est élevé, vous pouvez adapter vos appels en supprimant les mots non importants comme « ici » et ne transmettre que les renseignements les plus importants :

Exemple : Montréal Terminal, Piper Foxtrot Romeo Juliett Delta.

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 (l'unité ATS ou le pilote) qui le dit et qu'elle rétablira le contact lorsqu'elle sera prête à le faire.



Les exemples de phraséologie du présent document visent des emplacements partout au pays. Cependant, les services de la circulation aérienne sont offerts en français à Ottawa et au Québec.



Whitehorse Radio, hélicoptère Golf Juliett Uniform Kilo, demande mise à jour de mon plan de vol.



Hélicoptère Golf Juliett Uniform Kilo, Whitehorse Radio, attendez.






Juliett Uniform Kilo, j'écoute.



L'expression anglaise GO AHEAD (J'ÉCOUTE) signifie que vous pouvez effectuer votre transmission. Elle ne sert pas à autoriser un aéronef ou un véhicule à circuler au sol, ni à approuver une demande.

Pas familier

Vous pouvez utiliser le terme « pas familier » si vous êtes dans un nouvel espace aérien ou un nouvel aéroport. Ce terme indique à l'unité ATS que vous pourriez ne pas être prêt à recevoir des renseignements abrégés, complexes ou rapides. L'unité ATS tentera de vous offrir des routes directes ou simples et sera disposée à consacrer une attention particulière à vous et à votre sécurité.

	Tour de Fort McMurray, hélicoptère Foxtrot Sierra Mike Lima en rapprochement du sud pour atterrir, pas familier avec la zone.
	Hélicoptère Foxtrot Sierra Mike Lima, Fort McMurray Tour, Roger, avez-vous un appareil GPS?
	Affirmatif, Foxtrot Sierra Mike Lima.

Vérification radio

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.

Aéronef : (nom d'unité) (indicatif d'appel de l'aéronef) VÉRIFICATION RADIO (fréquence)/ COMMENT RECEVEZ-VOUS?

ATS : (indicatif d'appel de l'aéronef) (nom d'unité) LISIBILITÉ (chiffre de l'échelle de lisibilité).

Lisibilité	Description
1	Illisible
2	Lisible par moments
3	Difficilement lisible
4	Lisible
5	Parfaitement lisible

	Tour de Boundary Bay, Seneca Golf Oscar Mike Golf, comment recevez-vous?
	Seneca Golf Oscar Mike Golf, lisibilité trois, parasites de fond.
	Seneca Golf Oscar Mike Golf.

Autorisation initiale/Autorisation d'entrer dans la zone ou d'en sortir

Vérifiez dans le *Supplément de vol – Canada* (CFS) avant le contact initial pour déterminer si vous devez appeler le contrôle sol, le contrôle tour ou le contrôle des autorisations. Si le service automatique d'information de région terminale (ATIS) est disponible, écoutez l'information donnée et prenez note de l'identificateur ATIS avant de communiquer avec l'unité appropriée.

Informez l'ATC de ce que vous prévoyez faire durant votre vol. Cela lui permet de planifier votre entrée dans l'espace aérien ou votre sortie de celui-ci.

Circuits – Si vous prévoyez faire des circuits à l'aéroport :



Abbotsford Sol, Cessna Un-Sept-Deux Golf Charlie Yankee Golf, avec renseignements Sierra, pour circuits.



Cessna Un-Sept-Deux Golf Charlie Yankee Golf, Abbotsford Sol, affichez six-deux-deux-six, piste zéro-sept, circulez sur Alfa, attendez à l'écart piste zéro-sept, contactez Tour un-un-neuf-décimale-quatre.



Six-deux-deux-six, circule sur Alfa, attends à l'écart piste zéro-sept, Cessna Un-Sept-Deux Golf Charlie Yankee Golf.

Zone d'entraînement – Si vous avez l'intention de vous rendre dans une zone d'entraînement :



Fredericton Sol, Katana Golf Echo Echo Mike, avec renseignements Yankee, zone d'entraînement, deux mille pieds.

Vol-voyage – Si vous décollez pour un vol-voyage réel ou simulé, veillez à en informer l'ATC. Si vous avez un plan de vol, indiquez-le. Si vous utilisez un point de mise en cap ou une route particulière pour sortir de l'espace aérien, informez-en l'ATC pour qu'il puisse planifier votre départ.



Ottawa Autorisations, Katana Foxtrot Whiskey Sierra Hotel, avec renseignements Juliett, sur plan de vol VFR vers Mirabel, cap fixé Russell.



Si vous recevez une autorisation ou une instruction que vous ne comprenez pas, dites **JE NE COMPRENDS PAS**.

L'instruction ou l'autorisation vous sera expliquée avec des mots différents.

Circulation au sol

Article 602.96 du RAC

Aéronef : (nom d'unité ATC) (indicatif d'appel de l'aéronef) AVEC INFORMATION (identificateur ATIS) (intentions/demande).

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) (nom d'unité ATC) PISTE (numéro) VENT (direction/vitesse) ALTIMÈTRE (calage) CIRCULATION AU SOL (instructions de circulation au sol).

Aéronef : (relecture de l'autorisation ou de l'instruction) (indicatif d'appel de l'aéronef).



Ottawa Sol, Piper Meridian Foxtrot Romeo Juliett Delta, avec renseignements Delta, au Shell Aerocentre, prêt à circuler au sol.



Piper Foxtrot Juliett Delta, Ottawa Sol, piste deux-cinq, circulez via Bravo, contactez la tour un-un-huit-décimale-huit, attendez à l'écart.



Foxtrot Romeo Juliett Delta.



Pour s'engager sur une piste ou la traverser, le pilote doit avoir reçu une instruction ou une autorisation précise (traversez piste 25; alignez-vous piste 25; circulez via piste 25; autorisé à décoller piste 25).



Circulation en vol d'un hélicoptère

L'ATC autorise les hélicoptères à circuler en vol, sauf demande contraire des pilotes.

Aéronef : (nom d'unité ATC) (indicatif d'appel de l'aéronef) AVEC INFORMATION (identificateur ATIS) DEMANDE CIRCULATION EN VOL.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) CIRCULEZ EN VOL/CIRCULEZ EN VOL VIA (route), JUSQU'À (nom d'unité), (restrictions ou instructions spéciales), (renseignements sur le trafic et les dangers), (renseignements sur le vent).



Montréal Sol, hélicoptère Golf X-Ray Alfa Charlie, avec renseignements Golf à Hellibellule, demande circulation en vol.



Hélicoptère Golf X-Ray Alfa Charlie, circulez en vol via Papa Echo Delta attendez à l'écart piste deux-neuf.



Circule en vol Papa Echo Delta, attends à l'écart piste deux-neuf, Golf X-Ray Alfa Charlie.



Tenez compte des tourbillons d'extrémité de rotor et du souffle rotor pendant que vous vous déplacez près d'aéronefs légers à voilure fixe.

Si vous demandez à circuler au sol :

Aéronef : (nom d'unité ATC) (indicatif d'appel de l'aéronef) DEMANDE CIRCULATION AU SOL.



Springbank Sol, Bell 206 Foxtrot Juliett Yankee Tango Medevac, demande circulation au sol.



Bell 206 Foxtrot Juliett Yankee Tango Medevac, circulez au sol via Alfa Charlie Delta, attendez à l'écart piste deux-six.



Circule au sol Alfa Charlie Delta, attends à l'écart piste deux-six, Foxtrot Juliett Yankee Tango Medevac.



Circulation au sol progressive

Vous pouvez demander une circulation au sol progressive dans des aéroports inconnus ou dotés de voies de circulation complexes ou longues, ou la nuit lorsque la visibilité au sol est faible. Si vous demandez la circulation au sol progressive, le contrôleur divise votre itinéraire de circulation au sol en sections faciles à gérer et vous donne des instructions en conséquence. Il vous guide étape par étape.



Windsor Sol, Caravan Golf Victor India India, demande circulation au sol progressive jusqu'à l'aire de trafic trois.



Caravan Golf Victor India India, Windsor Sol, Roger, circulez à droite sur Hotel, à gauche sur Foxtrot, attendez à l'écart piste un-deux.



Hotel, Foxtrot, attends à l'écart piste un-deux, Golf Victor India India.



Windsor Sol, Golf Victor India India à l'écart piste un-deux, prêt à continuer circulation au sol.



Victor India India, traversez piste un-deux, continuez sur Foxtrot, à gauche sur Golf, entrez dans l'aire de trafic droit devant à votre discrétion.



Foxtrot, Golf, aire de trafic à ma discrétion, Victor India India.



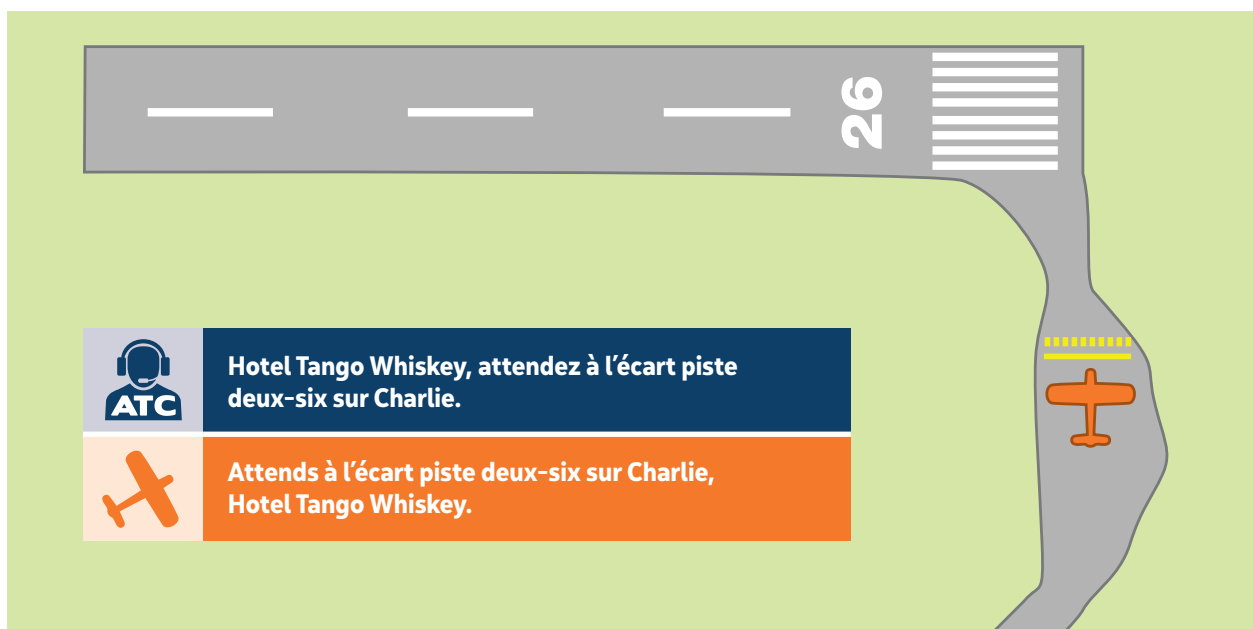
Attente à l'écart



Vous pourriez recevoir l'instruction d'ATTENDRE À L'ÉCART d'une piste. Cela signifie que vous devez rester sur la voie de circulation derrière la ligne d'attente à l'écart et que vous ne pouvez pas entrer en piste jusqu'à ce que vous receviez d'autres instructions. L'instruction d'ATTENDRE À L'ÉCART exige une relecture.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) ATTENDEZ À L'ÉCART (numéro de piste).

Aéronef : ATTENDS À L'ÉCART (numéro de piste)/(indicatif d'appel de l'aéronef).



Traverser une piste



Avant de traverser une piste, vous devez recevoir l'autorisation de l'unité

ATS : (indicatif d'appel de l'aéronef) TRAVERSEZ PISTE (numéro de piste).



Alignement/alignement et attente



Vous pourriez recevoir l'instruction **ALIGNÉZ-VOUS** ou **ALIGNÉZ-VOUS ET ATTENDEZ**. Cela peut se produire lorsque l'ATC doit faire atterrir ou décoller un autre aéronef avant vous, ou doit assurer un espacement en raison de la turbulence de sillage. Les instructions **ALIGNÉZ-VOUS** et **ALIGNÉZ-VOUS ET ATTENDEZ** ne sont **PAS** des autorisations de décollage.

Aéronef : (nom d'unité ATC) (indicatif d'appel de l'aéronef) ATTENDS À L'ÉCART PISTE (numéro de piste)/prêt pour le départ).

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) ALIGNÉZ-VOUS/ALIGNÉZ-VOUS ET ATTENDEZ PISTE (numéro de piste) (raison du délai : autres aéronefs ou véhicules/turbulence de sillage, etc.).

Aéronef : M'ALIGNÉ/M'ALIGNÉ ET ATTENDS PISTE (numéro de piste) (indicatif d'appel de l'aéronef).



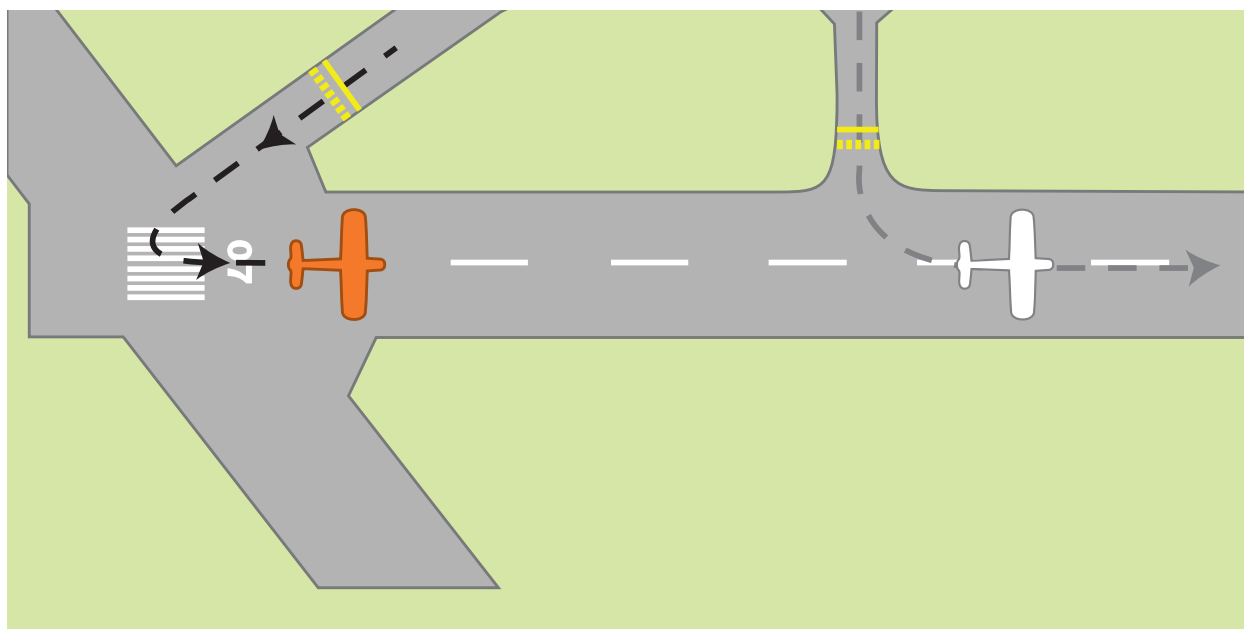
Tour de Boundary Bay, Hotel India Golf, attends à l'écart piste zéro-sept, prêt pour le départ.



Hotel India Golf, alignez-vous et attendez piste zéro-sept, numéro deux pour le départ, trafic Cessna Un-Sept-Deux en décollage sur Bravo.



M'aligne et attends piste zéro-sept, Hotel India Golf.



Instructions de départ



L'ATC peut donner des instructions de départ particulières. Il ne s'agit PAS d'une autorisation de décollage.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) (instruction).

Aéronef : (instruction) (indicatif d'appel de l'aéronef).



Zulu Yankee Zulu, après décollage, virez à droite vers Laberge dès que possible, pas plus haut que trois mille trois cent pieds.



Virage à droite vers Laberge, trois mille trois cent ou plus bas, Zulu Yankee Zulu.

Décollage

Article 602.96 du RAC



Avant de décoller d'une piste contrôlée, vous devez recevoir une autorisation contenant l'expression AUTORISÉ À DÉCOLLER.

Assurez-vous d'être à l'écart de la piste appropriée et prêt à décoller avant de communiquer avec l'ATC. Lorsque vous recevez votre autorisation de décollage, il est recommandé de répéter le numéro de piste dans votre relecture; cela contribue à confirmer que vous décollerez de la bonne piste.

Aéronef : (nom d'unité ATC) (indicatif d'appel de l'aéronef) ATTENDS À L'ÉCART PISTE (numéro de piste)/prêt pour le départ.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) AUTORISÉ À DÉCOLLER PISTE (numéro de piste).



Tour de Calgary, Hotel India Golf attends à l'écart piste zéro-huit, prêt pour le départ.



Hotel India Golf, autorisé à décoller piste zéro-huit.



Autorisé à décoller piste zéro-huit, Hotel India Golf.

Décollage immédiat

La tour peut demander si vous pouvez exécuter un départ immédiat. Cela signifie qu'en raison du trafic, vous ne pouvez pas demeurer sur la piste. Vous devez circuler au sol jusqu'à la piste et décoller promptement. Si vous n'êtes pas en mesure de le faire, dites « incapable » et restez à l'écart; l'ATC vous délivrera une autorisation de décollage standard lorsqu'elle pourra le faire.



Tour de Fredericton, Hotel India Golf attends à l'écart piste un-cinq, prêt pour le départ.



Hotel India Golf, êtes-vous capable un départ immédiat?



Affirmatif, Hotel India Golf.



Hotel India Golf, autorisé à décoller immédiatement piste un-cinq.



Autorisé à décoller immédiatement piste un-cinq, Hotel India Golf.



Décollage d'un hélicoptère

Lorsque vous décollez de l'aire de manœuvre de l'aéroport, l'ATC délivre une autorisation de décollage.

Aéronef : (nom d'unité ATC) (indicatif d'appel de l'aéronef) PRÊT POUR LE DÉPART.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) (renseignements sur les dangers/obstacles) (instruction de contrôle : virage ou cap requis après le décollage) (renseignements relatifs au vent) AUTORISÉ À DÉCOLLER/DÉCOLLEZ À VOTRE DISCRÉTION DE (nom d'unité).

	Tour de Saskatoon, hélicoptère Golf Juliett Uniform Kilo, sur Charlie, prêt pour le départ.
	Hélicoptère Golf Juliett Uniform Kilo, il y a une tour au nord-ouest de votre emplacement cent pieds, vent calme, autorisé à décoller voie de circulation Charlie.
	Autorisé à décoller Charlie, hélicoptère Golf Juliett Uniform Kilo.

Décollage à votre discrétion

L'expression « à votre discrétion » est utilisée dans les zones non contrôlées de l'aéroport. Elle sert couramment à gérer les hélicoptères et les hydravions.

Vous êtes responsable de la sécurité et de l'espacement. L'ATC vous donne l'instruction en s'attendant à ce que vous l'observiez dès que vous pourrez le faire sans danger, et peut diriger le trafic environnant en présumant que vous le ferez.

	Tour de St. John's, hélicoptère Foxtrot Mike Oscar Golf, prêt pour le départ.
	Hélicoptère Foxtrot Mike Oscar Golf, décollez à votre discrétion de Universal.
	Hélicoptère Foxtrot Mike Oscar Golf, décolle à ma discrétion de Universal.

Circuit de base

Voici des exemples d'appels qu'on pourrait vous demander de faire dans le circuit. Dans ces exemples, il est présumé que vous entrez dans le circuit d'un aérodrome à partir de l'extérieur de l'espace aérien. S'il est disponible, écoutez l'ATIS avant d'entrer dans l'espace aérien.

Si vous entrez dans le circuit immédiatement après le décollage, commencez par un appel à l'étape vent arrière.

Aéronef : (nom d'unité ATC) (indicatif d'appel de l'aéronef) (position) (altitude) (intentions).





ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) (piste en service) (vent) (calage altimétrique actuel) AUTORISÉ À JOINDRE LE CIRCUIT/BASE GAUCHE/VENT ARRIÈRE, ETC. (points de compte rendu particuliers demandés, P. ex., rappel en finale).

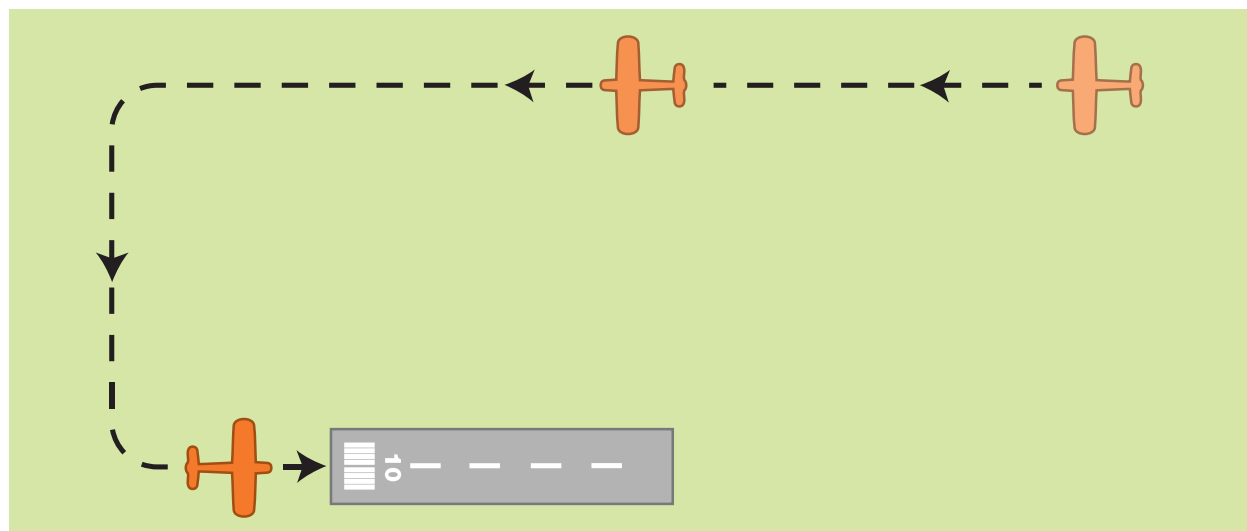
Une fois établi en vent arrière...

Aéronef : (indicatif d'appel de l'aéronef) VENT ARRIÈRE (numéro de piste).

Autres points de compte rendu demandés...

Aéronef : (indicatif d'appel de l'aéronef) BASE/FINALE/LONGUE FINALE (numéro de piste) (intentions).

	Tour de Yellowknife, Seminole Golf Bravo Charlie Charlie, avec renseignements India, dix milles sud, six mille cinq cent pieds, pour atterrissage.
	Seminole Golf Bravo Charlie Charlie, Tour de Yellowknife, piste un-zéro, vent un-quatre-zéro à dix, altimètre deux-neuf-neuf-cinq, autorisé vent arrière gauche, rappelez en finale.
	Autorisé vent arrière gauche un-zéro, rappel en finale, Golf Bravo Charlie Charlie.
	Golf Bravo Charlie Charlie, finale piste un-zéro.





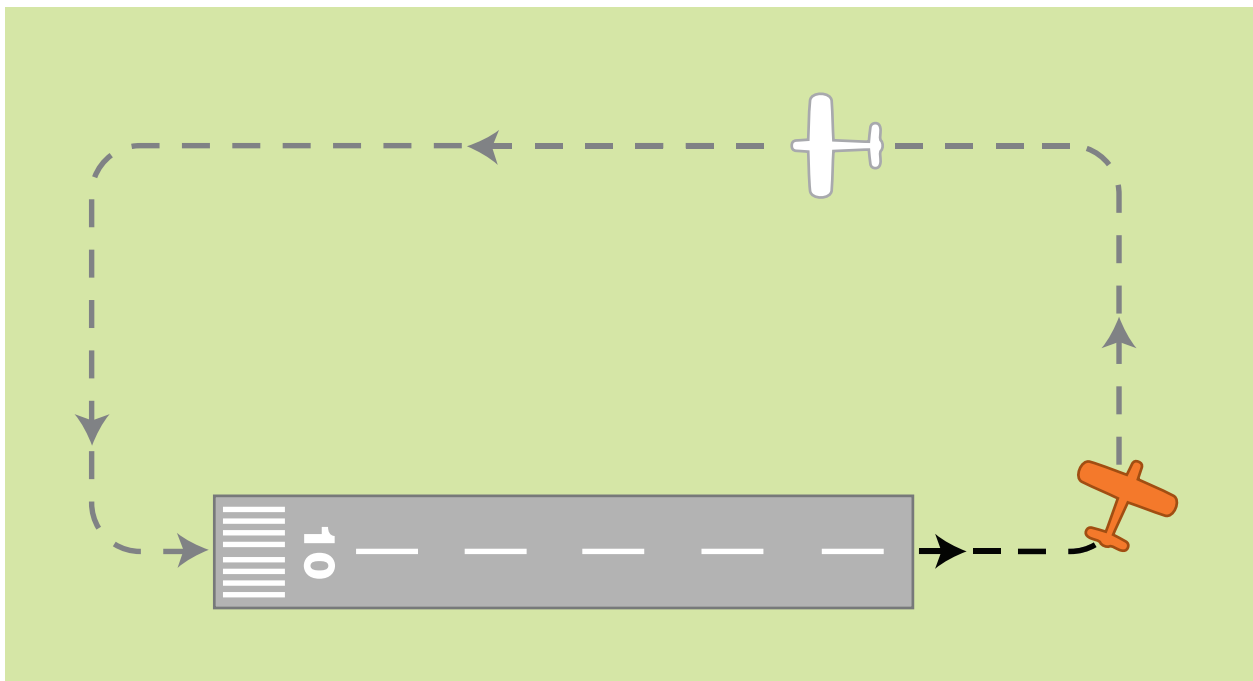
Si vous recevez une instruction qui comprend **MAINTENANT**, exécutez-la immédiatement si vous pouvez le faire en toute sécurité. Sinon, avisez l'ATC.



Bravo Charlie Charlie, virez vent de travers maintenant, vous êtes numéro deux, trafic vent arrière.




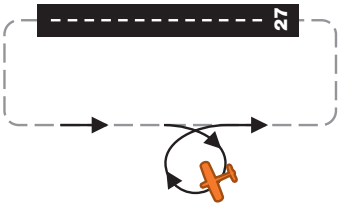
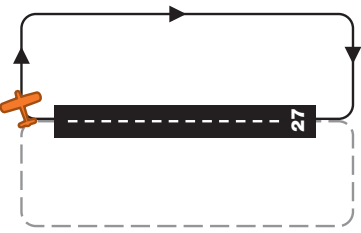



Vire vent de travers, numéro deux, trafic en vue, Bravo Charlie Charlie.



Instructions du contrôleur relatives aux circuits

Lorsque le contrôleur vous a avisé du trafic et que vous avez confirmé le trafic en vue, il peut donner une des instructions qui suivent.

Instruction de l'ATC	Sens	
Virez vent de travers pour suivre le trafic.	Ne virez pas vent de travers jusqu'à ce que vous soyez en position pour suivre le trafic en vent arrière.	
Prolongez vent arrière pour suivre le trafic en finale.	Continuez dans l'étape vent arrière de façon à pouvoir virer en base pour suivre le trafic.	
Continuez vent arrière, je vous aviserai pour virage en base.	Continuez en vent arrière jusqu'à ce qu'on vous dise de virer en base.	
Faites un 360 à droite.	Effectuez un virage de trois cent soixante degrés à droite et rejoignez le circuit.	
Faites le circuit suivant à droite.	Passez d'un circuit à gauche à un circuit à droite.	
Direct vers le seuil.	À partir de votre position actuelle, volez en ligne droite jusqu'au seuil de la piste précisée.	

Exercices en circuit

Vous pouvez demander d'exécuter une variété d'exercices alors que l'aéronef est dans le circuit ou avant le départ, notamment le posé-décollé, l'approche basse altitude, l'approche interrompue, l'arrêt-décollé, l'atterrissage avec arrêt complet, le décollage interrompu simulé, le décollage à puissance réduite, la panne de moteur simulée ou l'option. Si le circuit ou l'aéroport est occupé, il est possible que l'exercice ne soit pas approuvé en raison du trafic.

Aéronef : (indicatif d'appel de l'unité ATC) (indicatif d'appel de l'aéronef) VENT ARRIÈRE (numéro de piste) DEMANDE (votre demande).

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) INCAPABLE EN RAISON DE (raison).

ou...

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) AUTORISÉ POUR OPTION PISTE (numéro de piste).

Aéronef : (indicatif d'appel de l'aéronef)/AUTORISÉ POUR OPTION PISTE (numéro de piste) (indicatif d'appel de l'aéronef).



Tour de Fredericton, Romeo Echo Mike, vent arrière deux-sept, demande l'option.



Romeo Echo Mike, autorisé pour option piste deux-sept.



Autorisé pour option piste deux-sept, Romeo Echo Mike.



Tour de Fredericton, Romeo Echo Mike, vent arrière deux-sept, demande arrêt-décollé.



Romeo Echo Mike, incapable arrêt-décollé en raison du trafic en longue finale.



Demande posé-décollé, Romeo Echo Mike.



Tour de Fredericton, Romeo Echo Mike, vent arrière deux-sept, demande atterrissage sans puissance avec virage de 180°.



Romeo Echo Mike, atterrissage sans puissance avec virage de 180° approuvé, autorisé à atterrir piste deux-sept.



Atterrissage sans puissance avec virage de 180° approuvé, autorisé à atterrir piste deux-sept, Romeo Echo Mike.

Autorotation

Il faut informer l'unité ATS et les autres aéronefs de la zone lorsque vous prévoyez effectuer des autorotations à un aérodrome à partir du circuit. Cela favorise une meilleure planification et une conscience situationnelle accrue.

En raison du taux de descente généralement élevé, l'aéronef entame la manœuvre à haute altitude, près du point de poser.

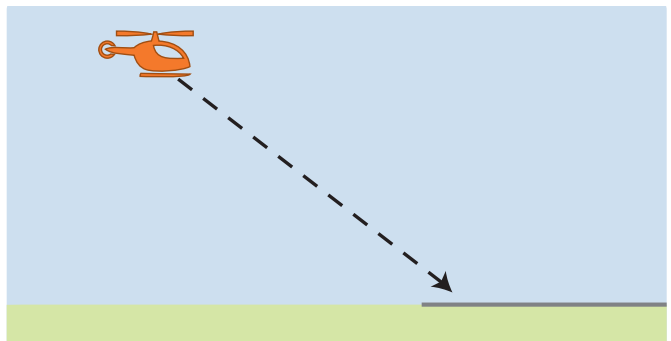
Aéronef : (nom d'unité ATS) (indicatif d'appel de l'aéronef) DEMANDE/EXÉCUTERA/AUTOROTATION DIRECTE/180 / 360 JUSQU'À (point de poser).



Fort St. John Radio, hélicoptère Golf Golf Lima Oscar exécutera autorotation directe jusqu'au seuil deux-zéro.

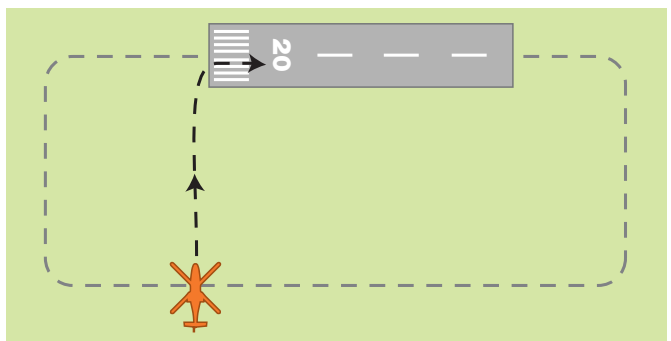
Autorotation directe :

Durant une autorotation directe, l'hélicoptère entame la manœuvre à l'étape finale du circuit; cela signifie qu'il sera haut en finale.



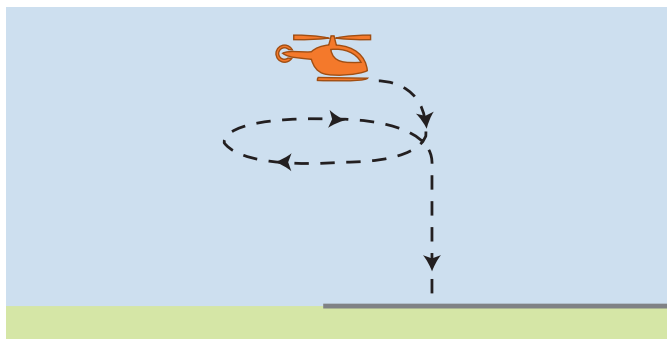
180 :

L'autorotation 180 commence en vent arrière, par le travers du point de poser prévu. Elle ressemble à un atterrissage sans puissance avec virage de 180° d'un aéronef à voilure fixe.



360 :

L'autorotation 360 commence au-dessus du point de poser. Un virage descendant de 360° est effectué avant l'atterrissage. L'hélicoptère doit être haut au-dessus de la piste pour entamer cette manœuvre.



Trafic

Lorsque vous êtes en vol VFR, vous avez la responsabilité de repérer le trafic environnant. Dans un espace aérien contrôlé, si la charge de travail le permet, l'ATC peut vous informer du trafic et assurer l'espacement; toutefois, cela ne vous décharge pas de la responsabilité de repérer le trafic également.



Utilisez l'expression **CHERCHE LE TRAFIC** si vous ne voyez pas le trafic.
Utilisez l'expression **TRAFIC EN VUE** seulement si vous voyez le trafic.

Si vous perdez le trafic de vue, informez-en l'unité ATS.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) TRAFIC (position basée sur l'horloge de 12 h, direction, type d'aéronef, altitude).

Aéronef : CHERCHE LE TRAFIC/TRAFIC EN VUE (indicatif d'appel de l'aéronef).



Romeo Juliett Delta, trafic deux heures, cinq milles, Cessna en direction nord, deux mille pieds.

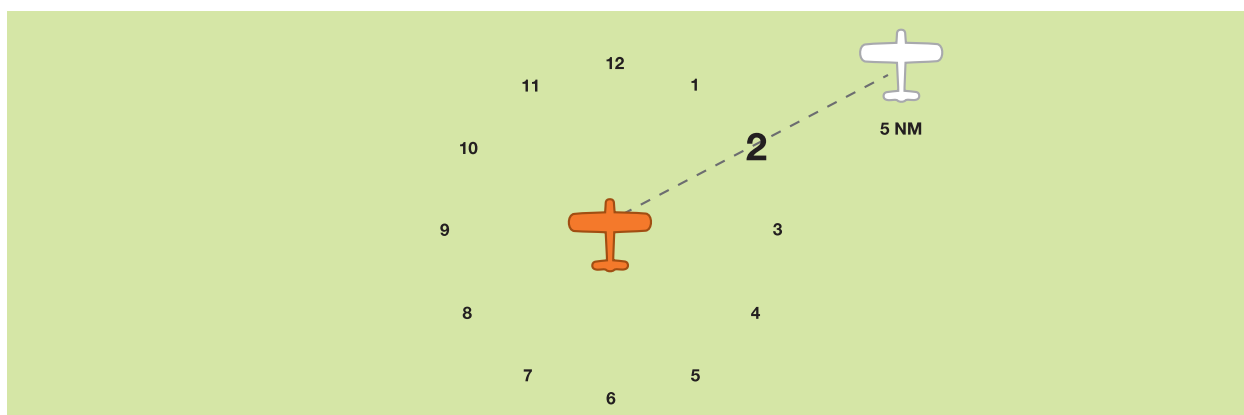


Cherche le trafic, Romeo Juliett Delta.

Lorsque le trafic est en vue...



Trafic en vue, Romeo Juliett Delta.



On juge que l'expression « **avec le trafic** » contribue aux erreurs de communication et ne devrait pas être utilisée ni acceptée par les pilotes ou les ATS.

Changement de fréquence

Lorsqu'un aéronef est transféré à une nouvelle fréquence, le contrôleur peut donner des instructions de changement de fréquence. Si aucun changement de fréquence n'est reçu et que l'aéronef est à l'écart d'un espace aérien de classe C ou D, le pilote peut passer à la prochaine fréquence appropriée.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) (CONTACTEZ/RESTEZ À L'ÉCOUTE) (unité suivante) SUR (fréquence de la nouvelle unité) À (heure)/À LA VERTICALE DE (nom d'unité).

Aéronef : (nouvelle fréquence) (indicatif d'appel)/(indicatif d'appel).



Delta Mike Oscar, contactez Montréal Terminal sur un-trois-quatre-décimale-un-cinq.



Un-trois-quatre-décimale-un-cinq, Delta Mike Oscar.



Montréal Terminal, Duchess Foxtrot Delta Mike Oscar avec renseignements Lima.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) (passez à fréquence en route/vous quittez l'espace aérien terminal/service de surveillance terminé, etc.) À (heure)/À LA VERTICALE DE (nom d'unité).

Aéronef : (passe à la fréquence en route/quitte l'espace aérien terminal, etc.) (indicatif d'appel de l'aéronef).



Sierra Echo Lima, service de surveillance terminé, passez à fréquence en route à votre discrétion.



Sierra Echo Lima.



Compte rendu de position

Les comptes rendus de position peuvent varier légèrement selon que vous êtes en vol-voyage, dans une zone d'entraînement, etc.

Si le compte rendu de position est destiné à un FIC, établissez le contact initial avant de le transmettre.

Compte rendu de position général

Il peut être transmis à un FIC dans le cadre d'un vol-voyage déposé par plan de vol pour l'informer de votre progression. Le compte rendu peut aussi être transmis sur la fréquence appropriée de la zone pour informer les autres aéronefs qui évoluent dans la zone de votre position.

Aéronef : (nom d'unité ATS/trafic en route) (indicatif d'appel de l'aéronef) (position) (altitude) (intentions/plan de vol/destination).



Vous devez suivre un plan de vol lorsque vous traversez la frontière Canada-États-Unis. Assurez-vous que votre plan de vol soit ouvert et fermé. Ne présumez pas que cela se fera automatiquement.

Vous trouverez d'autres renseignements sur les vols transfrontaliers dans le site Web de la [COPA](#).

Compte rendu de position en zone d'entraînement (espace aérien contrôlé ou non contrôlé)

Un bon compte rendu de position en zone d'entraînement permet aux autres pilotes qui évoluent dans la zone de visualiser votre position actuelle et future.

Avant d'entrer dans la zone d'entraînement où vous prévoyez évoluer, demandez si elle est occupée. Une fois dans la zone d'entraînement, énoncez les limites de l'espace choisi en mentionnant des points caractéristiques faciles à repérer. Précisez aussi l'altitude (ou le bloc d'altitudes) où vous évoluez.

Aéronef : (indicatif d'appel de l'aéronef) (position) (altitude) (intentions).



Cessna Un-Sept-Deux Foxtrot Echo Uniform Hotel, approche la zone d'entraînement par l'est, deux mille pieds au-dessus du lac Constance, prévois évoluer côté est chemin Dunrobin à la rivière, entre lac Constance et baie Constance.



Par la suite, il ne faut faire des comptes rendus de position qu'au besoin, par exemple si un aéronef entre dans une zone adjacente à la vôtre, ou si vous quittez votre altitude ou changez d'altitude. Les appels inutiles peuvent causer l'encombrement des fréquences et peuvent nuire à la concentration et aux instructions dans la cabine.

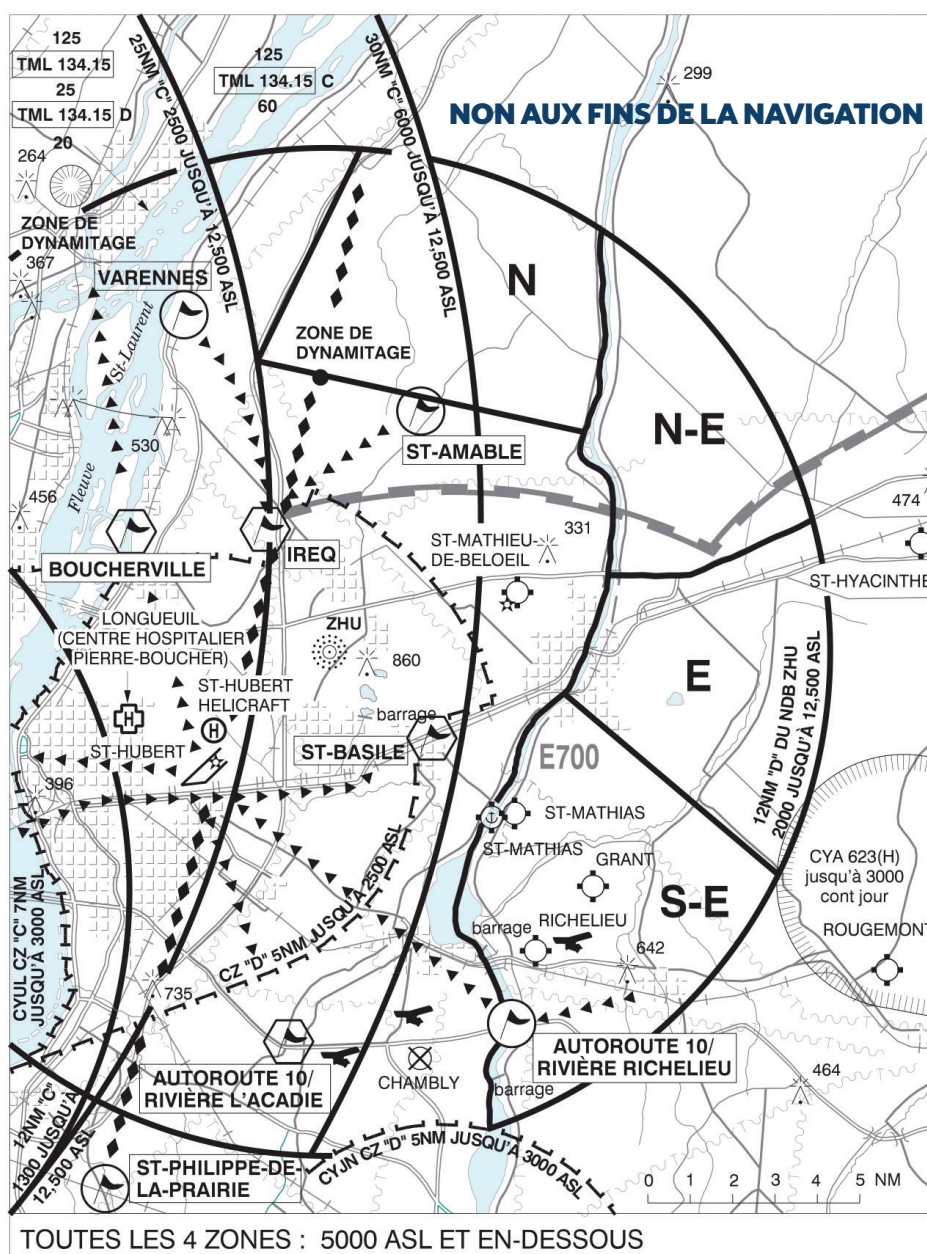


Cessna Foxtrot Echo Uniform Hotel, évolue côté est chemin Dunrobin à la rivière, entre le lac et la baie, trois mille pieds et moins.

Certaines zones d'entraînement du Canada sont divisées en sections prédéterminées et imprimées dans l'entrée du CFS concernant l'aérodrome correspondant.

Consultez le CFS avant d'entrer dans la zone d'entraînement pour vous familiariser avec les zones disponibles. Vous devrez peut-être communiquer avec le contrôle terminal ou une autre unité ATS avant d'évoluer dans la zone, auquel cas l'entrée du CFS l'indiquera.

MONTRÉAL TERMINAL CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR - ZONES D'ENTRAÎNEMENT



ZONES D'ENTRAÎNEMENT

Des vols d'entraînement s'effectueront dans une ou plusieurs des zones indiquées sur la VTPC, de la surface à 5000 ASL. Contacter le tml de Montréal (freq 134.15) pour connaître l'utilisation de ces zones. Les aéronefs qui désirent s'entraîner dans une de ces zones, devront, lors de l'obtention de leurs codes VFR, spécifier la zone et l'altitude demandées.

Arrivée/Approche

Avant d'arriver à un aéroport pour atterrir, vous devez établir le contact initial avec le contrôleur approprié de l'espace aérien. Il pourrait vous demander de rester hors de la zone provisoirement ou d'effectuer une orbite si l'espace aérien est très achalandé. En tant qu'aéronef VFR, vous serez autorisé à entrer dans le circuit pour atterrir. L'ATC vous donnera aussi un numéro de rang. Ce numéro vous indique quand vous pouvez vous attendre à atterrir (ainsi que le nombre d'aéronefs qui vous précèdent). Ainsi, l'expression, « vous êtes numéro trois » signifie que vous êtes troisième dans le groupe qui attend d'atterrir, et qu'il y a deux aéronefs devant vous.

Aéronef : (nom d'unité ATS) (indicatif d'appel de l'aéronef) AVEC RENSEIGNEMENTS (identificateur ATIS) (intentions).

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) NUMÉRO (numéro de rang) (instructions d'approche).

Aéronef : NUMÉRO (numéro de rang) (instructions d'approche) (indicatif d'appel de l'aéronef).



Tour de Halifax, Cessna Un-Cinq-Zéro Foxtrot Uniform Whiskey Lima, avec renseignements Mike, en rapprochement pour atterrir.



Cessna Un-Cinq-Zéro Uniform Whiskey Lima, altimètre trois-zéro-un-quatre, autorisé base gauche piste trois-deux, vous êtes numéro deux, suivez le Katana en base.



Trois-zéro-un-quatre, numéro deux base gauche piste trois-deux, trafic en vue, Uniform Whiskey Lima.



Uniform Whiskey Lima, autorisé base gauche piste trois deux.



Autorisé base gauche piste trois deux, Uniform Whiskey Lima.



Attente VFR

L'ATC peut vous dire d'attendre au-dessus d'une certaine zone en raison de la congestion du trafic. Il utilise normalement le terme « ORBITE » et précise un emplacement géographique ou un point de compte rendu ou d'appel publié au-dessus duquel vous orbiterez. Restez en orbite jusqu'à ce que l'ATC vous donne d'autres instructions.

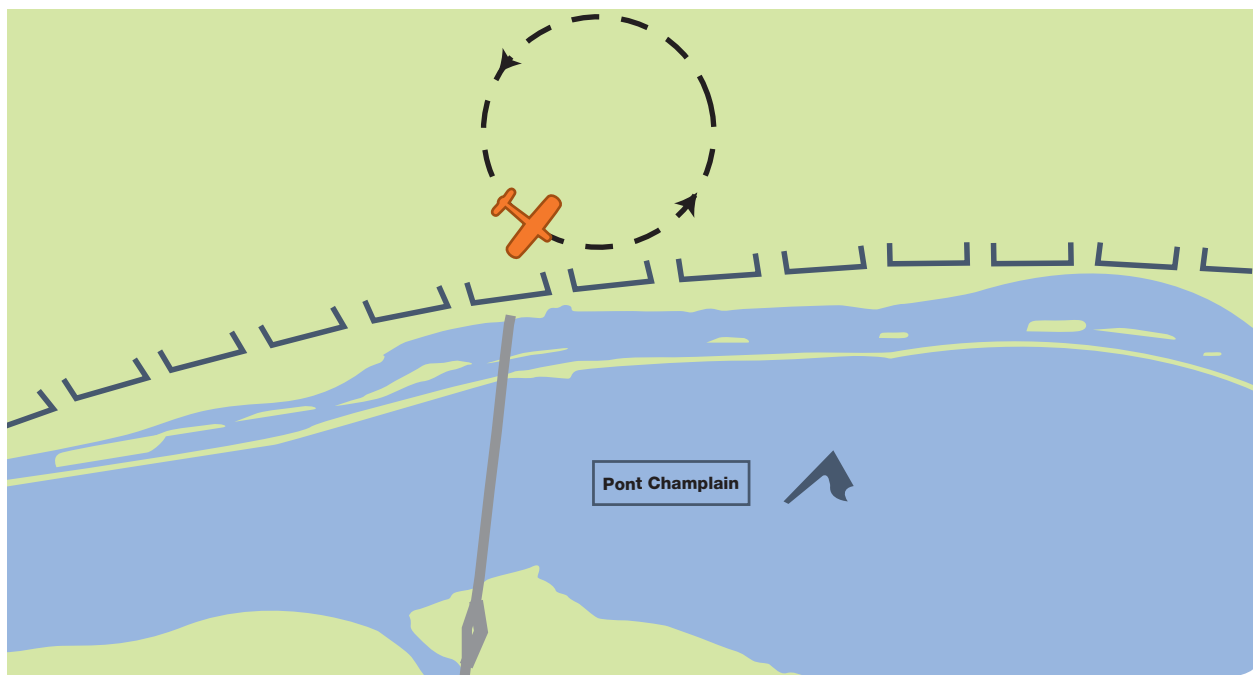
ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) EFFECTUEZ ORBITE AU NORD/À L'EST/AU SUD/À L'OUEST DE (emplacement/point de compte rendu, etc.) (instructions, P. ex., virage gauche/droite) (estimation du temps d'attente/du nombre d'orbites).



Foxtrot Foxtrot X-Ray, effectuez orbite au nord du pont Champlain, virages à gauche, prévoyez délai de trois minutes.



Virages à gauche, au nord du pont Champlain, Foxtrot Foxtrot X-Ray.



Demeurer en dehors de l'espace aérien de classe D

Lorsque vous établissez le contact avant d'entrer dans un espace aérien de classe D, on pourrait vous donner l'instruction de demeurer en dehors de l'espace aérien en raison du trafic.



Golf Alfa Bravo Charlie, raison trafic, demeurez en dehors de la zone de contrôle jusqu'à nouvel ordre.



Demeure en dehors de la zone, Golf Alfa Bravo Charlie.

Atterrissage

Article 602.96 du RAC



Une autorisation d'atterrir vous permet d'atterrir. Cependant, la décision d'atterrir ou de remettre les gaz et de faire un circuit vous appartient. Si vous effectuez une remise des gaz, informez l'ATC dès que vous pouvez le faire en toute sécurité.

Après avoir reçu l'autorisation d'atterrir, vous pouvez le faire sur la piste désignée et sortir par la voie de circulation appropriée.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) (renseignements sur le trafic/les dangers/les obstacles si nécessaire) (instructions d'atterrissage et de sortie) (vent) AUTORISÉ (à atterrir/posé-décollé, etc.) PISTE (numéro de piste).

Aéronef : AUTORISÉ (à atterrir/posé-décollé, etc.) PISTE (numéro de piste).



Mike Foxtrot Foxtrot, vent un-trois-zéro à quinze, autorisé à atterrir piste un-un.



Autorisé à atterrir piste un-un, Mike Foxtrot Foxtrot.

Après l'atterrissage, vous n'avez pas besoin d'autorisation pour passer de la piste à la voie de circulation.



Si vous devez circuler à contresens sur la piste jusqu'à une voie de circulation afin de sortir, ou si vous devez traverser une piste pendant la circulation au sol, vous devez obtenir une autorisation.



Atterrissage d'un hélicoptère

Si vous prévoyez atterrir sur l'aire de manœuvre de l'aéroport, vous recevrez une autorisation d'atterrissage. Si vous prévoyez atterrir hors de l'aire de manœuvre ou hors de vue de l'ATC, atterrissez à votre discrétion.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) **AUTORISÉ À ATTERRIR/ATERRISSEZ À VOTRE DISCRÉTION** (nom d'unité).

Aéronef : **AUTORISÉ À ATTERRIR/ATERRIS À MA DISCRÉTION** (nom d'unité) (indicatif d'appel de l'aéronef).



November Mike Victor, vent trois-deux-zéro à cinq, autorisé à atterrir voie de circulation Alfa.



Autorisé à atterrir voie de circulation Alfa, November Mike Victor.



L'utilisation de l'expression « à votre discrétion » dans le contexte de la circulation au sol, du décollage ou de l'atterrissage ne renvoie qu'à la décision du pilote d'accomplir l'acte ou non. Elle ne modifie pas la présomption que l'acte sera accompli dès que cela sera possible en toute sécurité.

Tout retard dans la circulation au sol, le décollage ou l'atterrissage doit être signalé à l'ATC.



Charges externes

Articles 602.16 et 602.23 du RAC

Les hélicoptères portant une charge externe ou sous élingue tentent généralement d'éviter de survoler les zones bâties en cas de détachement accidentel ou d'urgence de la charge. Si vous portez une charge externe, informez-en l'unité ATS ou, dans le cas d'un espace aérien non contrôlé, les aéronefs environnants.

Si vous portez une longue élingue, signalez-le, car la hauteur additionnelle nécessaire pourrait influencer sur votre route ou celle du trafic dans la zone.

Aéronef : (nom d'unité ATS) (indicatif d'appel de l'aéronef) AVEC CHARGE EXTERNE (intentions/demande).



Tour de Springbank, hélicoptère Foxtrot Lima Mike Victor, avec renseignements Bravo, avec charge externe en rapprochement pour atterrissage.

Aéronef : (nom d'unité ATS) (indicatif d'appel de l'aéronef) AVEC LONGUE ÉLINGUE DE (longueur) (intentions/demande).



Tour d'Abbotsford, hélicoptère Golf Mike India Charlie, avec renseignements Romeo, avec longue élingue de cinquante pieds en rapprochement pour plateforme Alfa.



Remontée

S'il y a un obstacle sur la piste ou un autre danger lié à l'atterrissage, l'ATC peut vous demander de faire une remontée en utilisant l'instruction « remontez et faites un circuit ». L'ATC s'attend à ce que vous interrompiez votre descente et à ce que vous commenciez à remonter jusqu'à l'altitude du circuit.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) REMONTEZ ET FAITES UN CIRCUIT (raison).

Aéronef : FAIS UN CIRCUIT (indicatif d'appel de l'aéronef).



Golf Tango Foxtrot, remontez et faites un circuit, aéronef sur la piste.

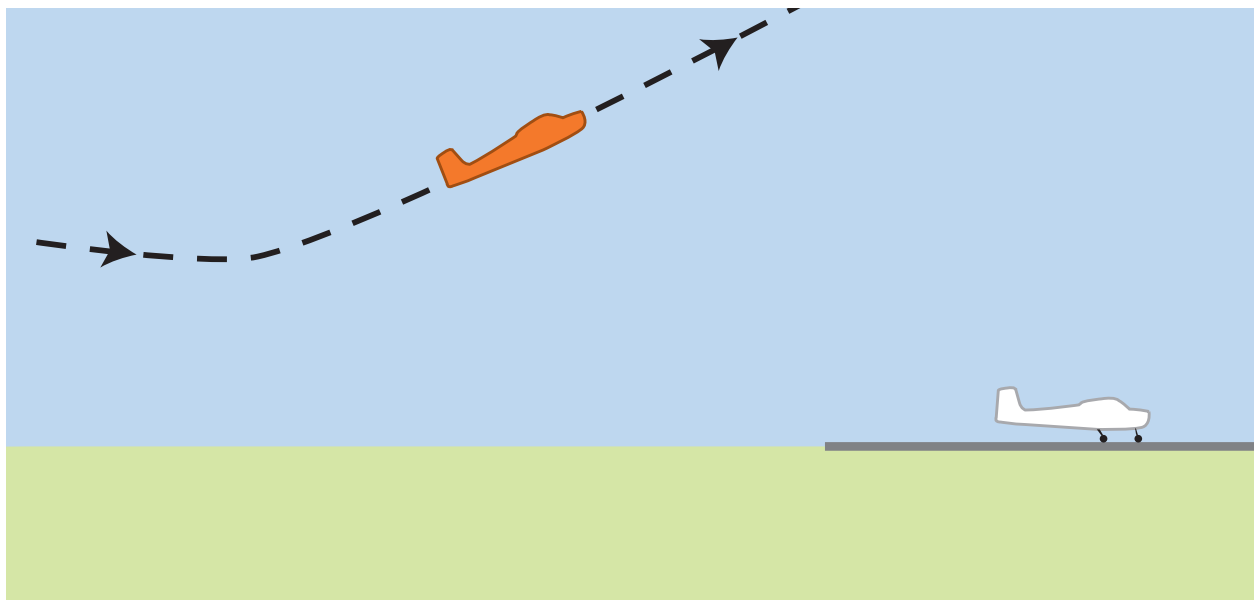


Fais un circuit, Golf Tango Foxtrot.

Si c'est vous qui décidez de remonter, informez-en l'unité ATS dès que possible.



Golf Tango Foxtrot, fais un circuit.



Instructions de circulation au sol après l'atterrissage

Les instructions de sortie de piste peuvent être incluses dans l'autorisation d'atterrissage ou fournies dans un message distinct. Si le pilote ne peut les suivre, il doit en informer le contrôleur dès qu'il est sécuritaire de le faire.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) (instructions de sortie de piste) CONTACTEZ SOL (fréquence) MAINTENANT/HORS PISTE/À (nom d'unité).

Aéronef : (fréquence)/(fréquence À emplacement) (indicatif d'appel de l'aéronef).



Hotel Tango Whiskey, sortez à gauche sur Delta, contactez Sol un-deux-un-décimale-huit hors piste.



Un-deux-un-décimale-huit hors piste, Hotel Tango Whiskey.

Lorsque vous serez transféré au contrôle sol, on vous donnera les instructions appropriées de circulation au sol.

Aéronef : (nom d'unité ATC) ICI (indicatif d'appel de l'aéronef) (emplacement actuel), DEMANDE CIRCULATION AU SOL JUSQU'À (nom d'unité).

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) (instructions de circulation au sol).

Aéronef : (instructions de circulation au sol) (indicatif d'appel de l'aéronef).



Springbank Sol, ici Hotel Tango Whiskey sur Delta, demande circulation au sol jusqu'à aéroclub.



Hotel Tango Whiskey, circulez au sol Charlie, Alfa jusqu'à aéroclub.



Circule Charlie Alfa, Hotel Tango Whiskey.

Compte rendu d'arrivée

Articles 602.77 et 602.78 du RAC

Le compte rendu d'arrivée est exigé pour fermer le plan de vol. Il peut être envoyé à l'ATC, à une FSS ou à un FIC. Cela peut aussi être fait par téléphone ou au moyen du [Système de planification de vol en collaboration \(CFPS\)](#). Assurez-vous d'établir le contact initial avant d'envoyer votre compte rendu d'arrivée.

Aéronef : (nom d'unité ATS) (indicatif d'appel de l'aéronef) (type de plan de vol/itinéraire) (aérodrome de départ) (aérodrome d'arrivée) (date et heure d'arrivée).



Kamloops Radio, Cessna Un-Sept-Deux Golf Bravo Uniform Delta pour fermer plan de vol VFR de Boundary Bay Charlie Zulu Bravo Bravo à Collins Bay Charlie Yankee Kilo Charlie. Arrive Charlie Yankee Kilo Charlie deux-cinq mai, heure un-deux-zéro-zéro zulu.

Communications d'urgence



Il est important de faire des appels d'urgence détaillés et exacts. Si vous êtes en situation d'urgence, plus tôt vous pouvez faire votre appel MAYDAY, plus tôt les services d'urgences peuvent être déployés pour vous aider. Si vous êtes dans une situation d'urgence qui n'exige pas d'aide immédiate, un appel PAN PAN avertira les ATS que vous pourriez avoir besoin d'aide.

Mayday

À utiliser si l'aéronef est menacé par un danger grave ou imminent et qu'il requiert une aide immédiate.

« Mayday » signifie « situation de détresse ».

Aéronef : MAYDAY MAYDAY MAYDAY (indicatif d'appel de l'aéronef) (situation/emplacement/demande/intentions) (nombre de personnes à bord) (carburant/autonomie).



Mayday mayday mayday, Cessna Un-Sept-Deux Foxtrot Oscar India Juliett, incendie moteur, atterris dans champ deux milles sud-ouest de Gander, trois personnes à bord, autonomie deux heures.

Pan Pan

À utiliser en cas de préoccupation concernant la sécurité d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne à bord ou en vue qui n'a pas besoin d'une aide immédiate. « PAN PAN » est un message d'urgence.

Aéronef : PAN PAN PAN PAN PAN PAN (indicatif d'appel de l'aéronef) (situation/emplacement/demande/intentions) (nombre de personnes à bord) (carburant/autonomie).



Pan pan, pan pan, pan pan, hélicoptère Foxtrot Golf November Bravo, passager à bord en détresse médicale, demande atterrissage seuil un-neuf, deux personnes à bord.



Lorsque vous êtes au sol et en sécurité, communiquez avec l'unité ATS si possible pour l'informer du développement de votre situation.

Urgence de carburant

Déclarez une urgence de carburant si l'aéronef doit atterrir à l'aérodrome sécuritaire le plus proche (pas nécessairement l'aérodrome de destination) et qu'il le fera avec moins que le carburant minimum.

Aéronef : MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT (nom d'unité ATS le cas échéant) (indicatif d'appel de l'aéronef).



Mayday mayday mayday carburant, Lethbridge Radio, Cessna Un-Cinq-Deux Golf India November Kilo.

Carburant minimum

Cet appel avertit l'ATC que vous n'avez pas assez de carburant pour dérouter vers un autre aéroport ou entrer en orbite, en vent arrière prolongé, etc. Vous devez atterrir à l'aéroport de destination pour maintenir la réserve de carburant minimum. Cet appel ressemble à Pan Pan, mais si le pilote avise l'ATC qu'il a le carburant minimum, il ne s'agit pas d'une urgence.

Aéronef : (nom d'unité ATC) (indicatif d'appel de l'aéronef) CARBURANT MINIMUM.



Yellowknife Radio, ici DC-3 Foxtrot Hotel Golf India, carburant minimum.



On recommande de sauvegarder dans votre téléphone cellulaire les numéros de téléphone des unités ATS près desquelles vous volerez. Ces numéros de téléphone se trouvent dans le CFS.

En cas de panne de communication, vous pouvez communiquer avec une unité ATS par téléphone lorsqu'il est sécuritaire et approprié de le faire.



Demande de vol VFR spécial

Article 602.117 du RAC

Pour effectuer un vol VFR spécial, le pilote doit en faire la demande et celle-ci doit être approuvée. Une fois la demande transmise, soit vous recevrez une autorisation (d'atterrir, de décoller ou d'évoluer dans une zone de contrôle), soit on vous informera que les conditions météorologiques sont inférieures aux critères minimaux applicables à un vol VFR spécial.

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) (nom d'unité ATC) CONDITIONS MÉTÉO INFÉRIEURES AUX MINIMUMS VFR, VISIBILITÉ (chiffre) MILLES, SEULES LES OPÉRATIONS IFR OU LE VOL VFR SPÉCIAL SONT PERMIS. QUELLES SONT VOS INTENTIONS?

Aéronef : (nom d'unité ATC) (indicatif d'appel de l'aéronef) DEMANDE VFR SPÉCIAL (intentions).

Si la demande est approuvée...

ATC : VFR SPÉCIAL EST APPROUVÉ DANS LA ZONE DE CONTRÔLE DE (nom d'unité) (instructions additionnelles le cas échéant).

Si la visibilité est inférieure aux minimums d'un vol VFR spécial :

ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) CONDITIONS MÉTÉO INFÉRIEURES AUX MINIMUMS VFR SPÉCIAL, VISIBILITÉ (chiffre) MILLES, SEULES LES OPÉRATIONS IFR SONT PERMISES. QUELLES SONT VOS INTENTIONS?



Tour de St. Andrews, Bonanza Golf Echo Foxtrot Delta, en rapprochement pour atterrissage avec renseignements Delta, demande VFR spécial.



Bonanza Golf Echo Foxtrot Delta, Tour de St. Andrews, VFR spécial est approuvé dans la zone de contrôle de St. Andrews. Autorisé approche directe piste trois-six.



VFR spécial approuvé, autorisé approche directe piste trois-six, Golf Echo Foxtrot Delta.



St. Andrews Sol, Caravan Foxtrot Kilo Lima Romeo sur aire de trafic trois avec renseignements Delta, demande VFR spécial et circulation au sol.



Caravan Foxtrot Kilo Lima Romeo St. Andrews Sol, conditions météo inférieures aux minimums VFR spécial, visibilité un demi-mille, seules les opérations IFR sont permises. Quelles sont vos intentions?



Foxtrot Kilo Lima Romeo, retournerai au hangar et déposerai un plan de vol IFR.



Kilo Lima Romeo, Roger.

Vol VFR au-dessus de la couche (OTT)

Si vous traversez une zone MF, informez la FSS que vous effectuez un vol VFR OTT.

Il faut une autorisation pour effectuer un vol VFR OTT dans les zones de contrôle et les régions de contrôle terminal.

Aéronef : (nom d'unité ATC) (indicatif d'appel de l'aéronef) DEMANDE VFR AU-DESSUS DE LA COUCHE.




ATC : (indicatif d'appel de l'aéronef) AUTORISÉ À TRAVERSER LA ZONE DE CONTRÔLE DE (nom de la station) VFR AU-DESSUS DE LA COUCHE.

	Tour de Hamilton, Grob Golf Victor Papa Foxtrot, avec renseignements Oscar.
	Grob Golf Victor Papa Foxtrot, Tour de Hamilton.
	Tour de Hamilton, Grob Golf Victor Papa Foxtrot demande vol VFR au-dessus de la couche vers Kingston.
	Victor Papa Foxtrot, autorisé à traverser la zone de contrôle de Hamilton VFR au-dessus de la couche.

PIREP

Les unités ATC/FSS utilisent les PIREP des pilotes pour s'assurer que l'information météorologique la plus récente et la plus exacte soit offerte à tous ceux qui traversent l'espace aérien. Essayez d'inclure autant d'information détaillée que vous pouvez. Dans la mesure du possible, envoyez le PIREP à un FIC, car il peut diffuser l'information rapidement et facilement à l'ensemble des unités et des utilisateurs concernés. Si vous ne pouvez pas transmettre le PIREP à un FIC, envoyez-le à l'unité ATS la plus proche.

Aéronef : (nom d'unité ATS) (indicatif d'appel de l'aéronef, y compris type d'aéronef) (position du phénomène météorologique) (altitude) (conditions météorologiques rencontrées : base des nuages, quantité, sommet; température; direction du vent, vitesse; turbulence et intensité, type, altitude; givrage et intensité, type, altitude) (tout autre renseignement additionnel pertinent).

	London Radio, Katana Foxtrot Papa Bravo Kilo avec PIREP.
	Papa Bravo Kilo, Roger.
	Katana Foxtrot Papa Bravo Kilo, est du VOR de Campbellford, survole ville de Madoc, trois mille pieds, couvert à quatre mille pieds, turbulence modérée.

Modification au plan de vol

Article 602.76 du RAC

Si vous devez modifier la route, la durée ou la destination de votre plan de vol, communiquez le changement à l'unité ATS appropriée dès que possible.

Aéronef : (nom d'unité FIC) ICI (indicatif d'appel de l'aéronef).

FIC : (indicatif d'appel de l'aéronef) (nom d'unité FIC).

Aéronef : (indicatif d'appel de l'aéronef) PLAN DE VOL VFR DE (point d'origine) À (destination)
DEMANDE MODIFICATION AU PLAN DE VOL.

FIC : (indicatif d'appel de l'aéronef) ROGER.

Aéronef : (énoncez le changement à apporter) (indicatif d'appel de l'aéronef).

FIC : (répétition de votre changement).

Aéronef : (indicatif d'appel de l'aéronef)/AFFIRMATIF (indicatif d'appel de l'aéronef).

	Edmonton Radio, ici Piper Seminole Foxtrot Romeo Echo Mike.
	Seminole Foxtrot Romeo Echo Mike, Edmonton Radio.
	Seminole Foxtrot Romeo Echo Mike sur plan de vol VFR de Red Deer à Saskatoon, demande modification au plan de vol.
	Romeo Echo Mike, Roger.
	Veux dérouter vers aéroport de Vermilion pour escale trois-zéro minutes, puis continuer de Vermilion à Saskatoon. Nouvelle ETA à Saskatoon un-sept-zéro-zéro, Romeo Echo Mike.
	Romeo Echo Mike, escale Vermilion trois-zéro minutes, continuer vers Saskatoon, nouvelle ETA un-sept-zéro-zéro.
	Romeo Echo Mike.

Fréquence Obligatoire (MF) – Arrivée/Circuits

Articles 602.97, 602.98, 602.101 et 602.102 du RAC

Si les circonstances le permettent, les pilotes doivent faire un compte rendu au moins cinq minutes avant d'entrer dans une zone MF. Si une unité au sol est en service à l'aérodrome, les pilotes doivent établir le contact initial avec l'unité pour donner leurs intentions. Étant donné que l'unité au sol ou le spécialiste de l'information de vol peut être à l'écoute de multiples fréquences ou exécuter d'autres tâches opérationnelles, il est recommandé que les pilotes établissent le contact lors de leur appel initial avant de donner leur position, leur altitude, leur ETA et leurs intentions pour l'arrivée.



Les unités achalandées offrent l'ATIS pour contribuer à diminuer l'encombrement des fréquences. Si vous êtes en mesure d'écouter l'ATIS avant d'établir le contact initial, vous pouvez utiliser l'identificateur ATIS (p. ex., renseignements Kilo) pour indiquer au spécialiste que vous avez les renseignements requis et qu'il n'a pas à vous les communiquer de nouveau.

Si les circonstances le permettent, vous devez faire un compte rendu à l'unité au sol au moins cinq minutes avant d'entrer dans une zone MF. Vous devez aussi faire un compte rendu au moment de joindre le circuit, au moment de joindre l'étape vent arrière (s'il y a lieu) et à l'approche finale.

Exemple :

Aéronef : (nom d'unité FSS) (indicatif d'appel et type de l'aéronef).

FSS : (indicatif d'appel de l'aéronef) (nom d'unité FSS)

Aéronef : (indicatif d'appel de l'aéronef) (position) (altitude) (estimée) (intentions) DEMANDE AVIS (si l'ATIS est disponible – AVEC RENSEIGNEMENTS (identificateur de l'information)).

FSS : (indicatif d'appel de l'aéronef) PISTE (numéro de piste) VENT (direction et vitesse) ALTIMÈTRE (chiffres de l'altimètre) (trafic aérien ou terrestre/turbulence de sillage/conditions, le cas échéant).

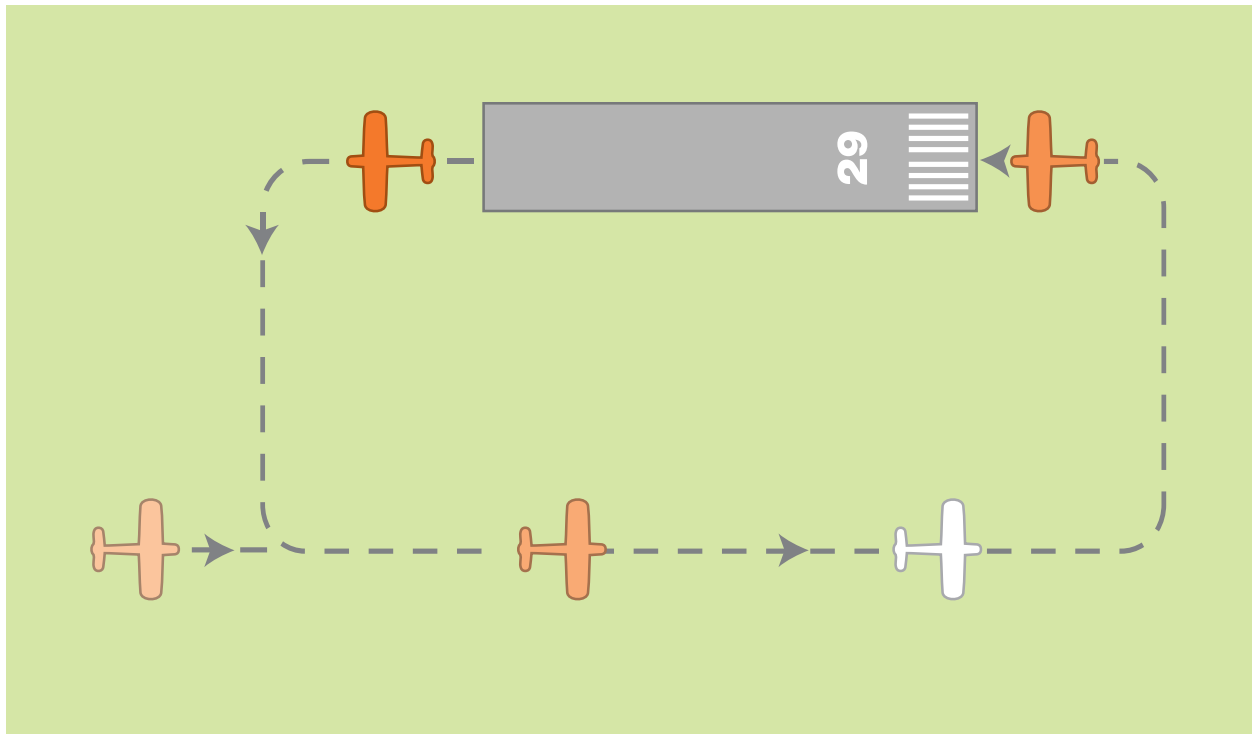
Aéronef : (nom d'unité FSS) (indicatif d'appel de l'aéronef) (intentions).

FSS : (indicatif d'appel de l'aéronef) ROGER PISTE (numéro de piste). **La FSS peut demander un compte rendu de position.*

Aéronef : (nom d'unité FSS) (indicatif d'appel de l'aéronef) ROGER.



	Fort St. John Radio, Navajo Golf Lima India Golf.
	Navajo Golf Lima India Golf, Fort St. John Radio.
	Fort St. John Radio, Lima India Golf, vingt-cinq milles au sud-ouest, à cinq mille cinq cent pieds, en rapprochement pour circuits, estimant dans huit minutes, demande avis.
	Lima India Golf, piste deux neuf, vent deux-sept-zéro à sept, altimètre deux-neuf-neuf-six, trafic circuits piste deux-neuf, Caravan.
	Fort St. John Radio, Lima India Golf, va joindre vent arrière gauche pour la piste deux-neuf.
	Lima India Golf Roger piste deux neuf, rappelez cinq milles au sud-ouest.
	Fort St. John Radio, Roger, va rappeler cinq milles au sud-ouest.
	Fort St. John Radio, Lima India Golf, cinq milles au sud-ouest, va joindre à la verticale pour vent arrière gauche piste deux neuf, on cherche le trafic.
	Lima India Golf Roger piste deux-neuf, trafic un mille en finale piste deux-neuf, Caravan.
	Fort St. John Radio, Lima India Golf, trafic en vue.
	Lima India Golf, Roger.
	Fort St. John Radio, Lima India Golf, vent arrière piste deux-neuf.
	Lima India Golf, Roger.
	Fort St. John Radio, Lima India Golf, finale piste deux-neuf posé-décollé.



Les zones MF ne sont pas toutes munies de matériel service de surveillance. L'information que la FSS peut fournir concernant le trafic dépend en grande partie de celle qu'elle reçoit des pilotes. Veillez à ce que vos comptes rendus soient clairs et concis.

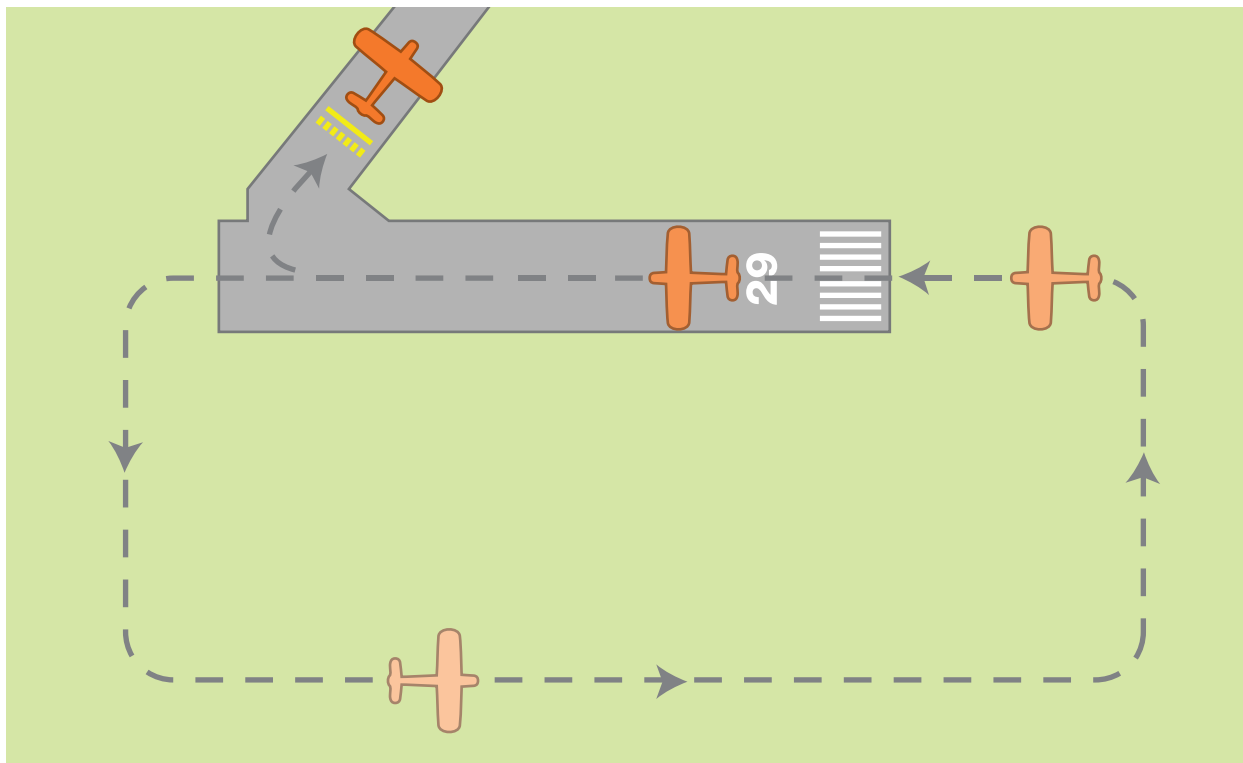
Si vous modifiez votre plan, informez-en la FSS.

La FSS est le point de contact pour toutes les communications dans la zone MF. Toutes les transmissions doivent lui être envoyées.

Si vous atterrissez à un aérodrome, appelez après avoir quitté la surface d'atterrissage.

Aéronef : (nom d'unité FSS) (indicatif d'appel de l'aéronef) À L'ÉCART DE (numéro de piste).

	<p>Fort St. John Radio, Lima India Golf à l'écart de piste deux-neuf.</p>
	<p>Lima India Golf, Roger.</p>



Fréquence Obligatoire (MF) – Démarrage/Circulation au sol/Décollage

Articles 602.97, 602.98, 602.99 et 602.100 du RAC

Avant d'entrer dans l'aire de manœuvre, déclarez vos intentions. Assurez-vous d'établir le contact initial d'abord, et écoutez l'ATIS s'il est disponible.

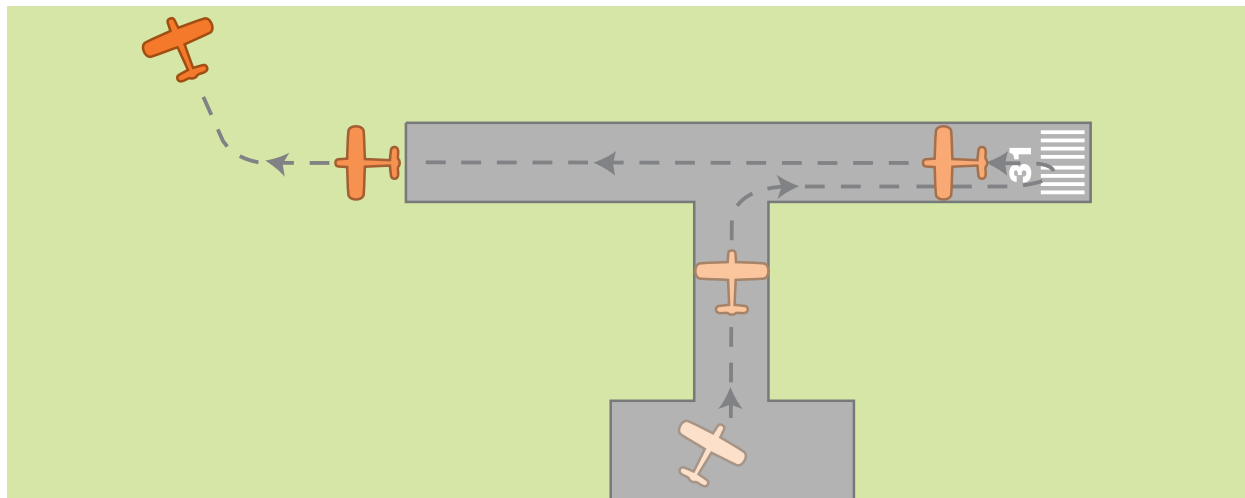
Aéronef : (nom d'unité FSS) (indicatif d'appel de l'aéronef) (intentions).

	<p>Kuujjuaq Radio, King Air Foxtrot Hotel Uniform Yankee, avec Bravo.</p>
	<p>King Air Foxtrot Hotel Uniform Yankee, Kuujjuaq Radio.</p>
	<p>Kuujjuaq Radio, King Air Foxtrot Hotel Uniform Yankee circule au sol Alfa pour attendre à l'écart piste trois-un, départ en direction nord.</p>
	<p>Hotel Uniform Yankee, Roger piste trois-un.</p>

Avant de circuler sur la surface de décollage, informez-en la FSS. Communiquez les procédures de départ avant le décollage :

Article 602.100 du RAC

Aéronef : (nom d'unité FSS) (indicatif d'appel de l'aéronef) (intentions).



Kuujuaq Radio, Hotel Uniform Yankee circule à contresens piste trois un.



Hotel Uniform Yankee, Roger.



Kuujuaq Radio, Hotel Uniform Yankee décolle piste trois un, monte cap de piste jusqu'à altitude du circuit, virage à droite, vers le nord un zéro mille pieds.

Rappelez à l'envol :



Hotel Uniform Yankee, au départ piste trois un.

Signalez la sortie du circuit :

Article 602.100 du RAC

Aéronef : (nom d'unité FSS) (indicatif d'appel de l'aéronef) (intentions).



Kuujuaq Radio, Hotel Uniform Yankee quitte le circuit, vers le nord.



Hotel Uniform Yankee, Roger.

Fréquence Obligatoire (MF) – Vol traversant une zone

Article 602.103 du RAC

Si vous prévoyez traverser la zone MF sans y atterrir ou faire des circuits, vous devez faire rapport au moins cinq minutes avant d'entrer dans la zone. Commencez par l'appel initial.

Aéronef : (nom d'unité FSS) ICI (indicatif d'appel de l'aéronef).


Aéronef : (nom d'unité FSS) (indicatif d'appel de l'aéronef) (position) (altitude).

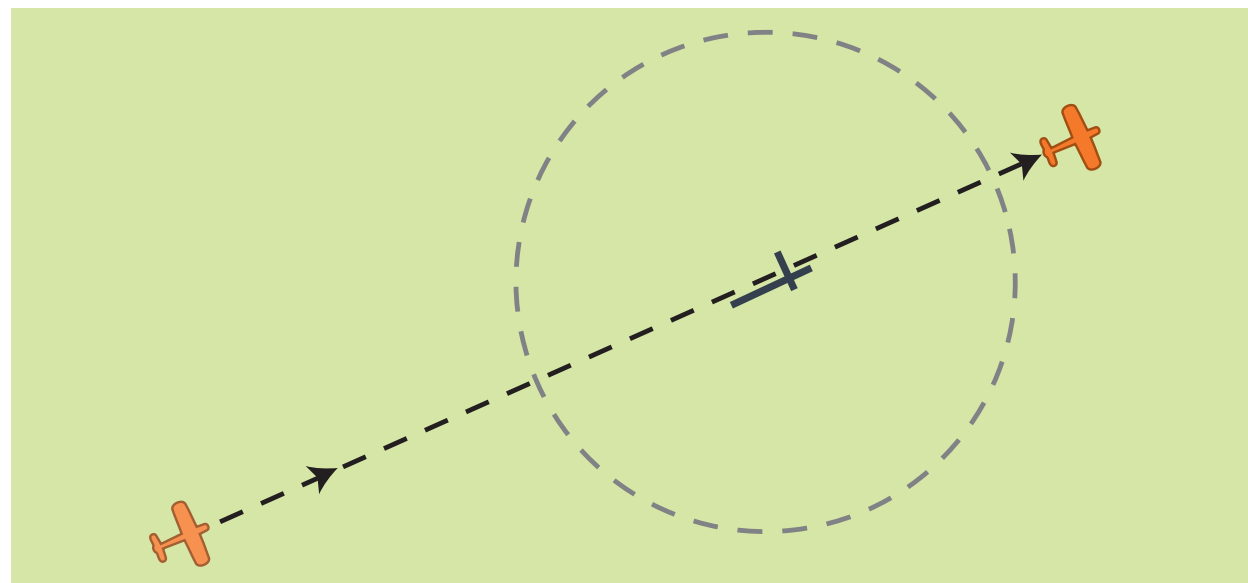
	Thompson Radio, ici Duchess Foxtrot Whiskey Yankee Uniform.
	Duchess Foxtrot Whiskey Yankee Uniform, Thompson Radio.
	Thompson Radio, Foxtrot Whiskey Yankee Uniform, vingt milles au sud-ouest de Thompson, cinq mille cinq cent pieds, traverse zone jusqu'au lac Orr.



Vous devez aussi faire rapport lorsque vous êtes hors de la zone MF.

Aéronef : (nom d'unité FSS) (indicatif d'appel de l'aéronef) HORS DE LA ZONE.

	Thompson Radio, Whiskey Yankee Uniform, hors de la zone.
---	--



Fréquence de trafic d'aérodrome (ATF)

Ces appels sont recommandés à un emplacement ATF aux fins de sécurité. En informant les autres aéronefs de votre position et de vos intentions, vous permettez à tous les pilotes évoluant dans l'espace aérien de planifier en conséquence. Gardez à l'esprit qu'il peut y avoir des aéronefs NORDDO à un emplacement ATF.







Cinq minutes avant d'entrer dans la zone ATF :

Aéronef : (emplacement de l'aérodrome UNICOM/TRAFIC) (indicatif d'appel de l'aéronef) (direction par rapport à l'aérodrome)/(position) (altitude) (intentions).

Aéronef : (emplacement de l'aérodrome UNICOM/TRAFIC) (indicatif d'appel de l'aéronef) (distance de l'aérodrome) (direction par rapport à l'aérodrome) (intentions).

Ensuite, tous les appels respectent le format suivant :

Aéronef : (emplacement de l'aérodrome TRAFIC) (indicatif d'appel de l'aéronef) (position) (intentions).

	Trafic de Cartwright, Piper Golf Charlie Alfa Golf, quinze milles au sud de Cartwright, cinq mille cinq cent pieds, en rapprochement pour atterrissage.
	Trafic de Cartwright, Piper Charlie Alfa Golf, cinq milles au sud, trois mille cinq cent pieds, descendrai à mille cinq cent pour survoler l'aéroport.
	Trafic de Cartwright, Charlie Alfa Golf à la verticale de l'aéroport mille cinq cent pieds, descends pour joindre mi-vent arrière droite piste deux-six.
	Trafic de Cartwright, Charlie Alfa Golf, vent arrière droit piste deux-six.
	Trafic de Cartwright, Charlie Alfa Golf, finale piste deux six, atterrissage avec arrêt complet.
	Trafic de Cartwright, Charlie Alfa Golf, atterri piste deux-six, à l'écart de la zone active.

ATF – Démarrage/circulation au sol/décollage



Bien que le RAC ne renferme aucune exigence concernant la communication des intentions à un aménagement ATF, tous les aéronefs qui se trouvent dans la zone ATF et qui peuvent communiquer par radio devraient la traiter comme une zone MF aux fins de la sécurité. Tous les aéronefs munis d'une radio doivent continuer à rester à l'écoute sur la fréquence appropriée (article 602.96 du RAC). Consultez la section « MF – Démarrage/circulation au sol/décollage » pour connaître la phraséologie suggérée.

Rappel

**Si vous n'avez pas entendu clairement une transmission, répondez en disant « répétez ».
La transmission sera répétée.**

**Si vous ne comprenez pas le sens d'une transmission, répondez en disant :
« Je ne comprends pas ». La transmission sera expliquée.**

**Envoyez vos questions, vos commentaires et vos suggestions à :
service@navcanada.ca**





