

**CHAPITRE 7**  
**ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES**



---

## 7 - A - HÉLICOPTÈRES

---

- Phraséologie spécifique aux hélicoptères.

### **E**XPRESSIONS

#### Roulage ou Translation :

Se déplacer en roulage  
*Ground taxi*

Faire une translation / Translater  
*Air taxi*

Faire une translation latérale  
*Make a side step*

#### Décollage :

Décollage vertical  
*Lift-off*

#### Atterrissage :

Faire un stationnaire  
*Make a stationary flight*

---

## 7 - Ba - ACTIVITÉ DE VOLTIGE

---

### **E**MPLOI

- Utilisée dans le cadre de l'exécution de manœuvres de voltige.
- L'accord préalable de l'autorité aéronautique locale est nécessaire pour se livrer à des exercices de voltige.

### **A**CTIONS

#### **C O N T R Ô L E U R**

- Il s'assure de l'existence d'un axe ou secteur de voltige.
- Il vérifie la conformité de la demande du pilote par rapport aux caractéristiques de l'axe ou du secteur.

#### **P I L O T E**

- Il se conforme aux termes de l'accord préalable.

## **P**HRASÉOLOGIE DE BASE

✈ Montpellier, F B X, demandons voltige à Frontignan entre 3000 et 4000 pieds.

🎧 F B X, transpondeur Z 0 4 Z, rappelez prêt à évoluer.

✈ Transpondeur Z 0 4 Z, prêts à évoluer, F B X.

🎧 F B X, rappelez évolutions terminées.

✈ Rappellerons évolutions terminées, F B X.

*puis*

✈ Montpellier, F B X, évolutions terminées.

🎧 F B X, reçu.

✈ Montpellier, F B X, requesting aerobatics over Frontignan between 3000 and 4000 feet.

🎧 F B X, squawk Z 0 4 Z, report ready to perform aerobatics.

✈ Squawking Z 0 4 Z, ready to perform aerobatics, F B X.

🎧 F B X, report aerobatics terminated.

✈ Will report aerobatics terminated, F B X.

*puis*

✈ Montpellier, F B X, aerobatics terminated.

🎧 F B X, roger.

## 7 - Bb - ACTIVITÉ DE VOLTIGE

## **P**HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

- Le contrôleur peut demander au pilote de différer son activité pour raison de trafic.

✈ **Montpellier, F B X, demandons voltige à Frontignan entre 3000 et 4000 pieds.**

👤 **F B X, transpondeur 7 0 4 Z, prévoyez 5 minutes de délai, cause trafic.**

✈ **Transpondeur 7 0 4 Z, délai 5 minutes, F B X.**

✈ *Montpellier, F B X, requesting aerobatics over Frontignan between 3000 and 4000 feet.*

👤 *F B X, squawk 7 0 4 Z, expect 5 minutes delay due traffic.*

✈ *Squawking 7 0 4 Z, 5 minutes delay, F B X.*

## 7 - C - ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR

### 7 - C1a - PARACHUTAGE EN VFR EN ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ

## C ONDITIONS D'UTILISATION

- Le largueur doit obtenir en temps réel l'autorisation du contrôle pour pénétrer dans l'espace aérien contrôlé.
- L'organisme de contrôle peut limiter le niveau auquel s'effectue le largage.
- L'organisme de contrôle peut demander au pilote de différer ou d'annuler son activité pour raison de trafic.

## A CTIONS

### CONTRÔLEUR

- Il s'assure de l'existence d'une activité publiée à l'AIP ou protégée par NOTAM.
- Il vérifie la conformité de la demande du pilote par rapport aux caractéristiques de l'activité publiée.

### P I L O T E

- Il se conforme aux termes de l'accord préalable du protocole et suit les directives qui peuvent lui être données par l'organisme de contrôle.
- Il doit demander et obtenir une autorisation pour larguer.

## 7 - C - ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR

### 7 - C1b - PARACHUTAGE EN VFR EN ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ

## E XEMPLE

L'avion largueur évolue en classe G jusqu'au niveau 65, puis en classe D au-dessus.

✈ Paris bonjour, F B G B X, en montée vers le niveau 6 5, demandons à monter niveau 1 3 5 pour largage para.

🗣 F B G B X bonjour, transpondeur Z 0 Z 1, montez niveau 1 3 5, rappelez à 1 minute du largage.

✈ Transpondeur Z 0 Z 1, je monte niveau 1 3 5, je rappellerai à 1 minute du largage, F B X.

✈ Paris good morning, F B G B X, climbing level 6 5, request to climb level 1 3 5 to drop.

🗣 F B G B X good morning, squawk Z 0 Z 1, climb level 1 3 5, report 1 minute before dropping.

✈ Squawk Z 0 Z 1, climbing level 1 3 5, I'll report 1 minute before dropping, F B X.

puis

✈ Paris, F B X, à 1 minute du largage.

🗣 F B X, largage approuvé, rappelez fin de largage.

✈ Paris, F B X, fin du largage.

🗣 F B X, rappelez passant le niveau 6 5 en descente.

✈ Paris, F B X, je passe le niveau 6 5 en descente.

🗣 F B X, reçu, vous pouvez quitter la fréquence, au revoir.

✈ Paris, F B X, 1 minute before dropping.

🗣 F B X, dropping approved, report dropping completed.

✈ Paris, F B X, dropping completed.

🗣 F B X, report passing level 6 5 descending.

✈ Paris, F B X, passing level 6 5 descending.

🗣 F B X, roger, you may leave frequency, good bye.

## 7 - C - ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR

### 7 - C1c - PARACHUTAGE EN VFR EN ESPACE AÉRIEN CONTROLÉ

## **E** XEMPLE

Le largage doit être limité en niveau

 **F B X, cause trafic, stoppez la montée niveau 1 1 5 pour largage, rappelez à 1 minute.**

 **F B X, je stoppe la montée niveau 1 1 5 pour larguer, je rappellerai à 1 minute.**

 *F B X, due traffic, stop climb level 1 1 5 to drop, report 1 minute before dropping.*

 *Stopping climb level 1 1 5 to drop, I'll report 1 minute before dropping, F B X.*

Le trafic ne permet pas d'approuver le largage

 **Paris, F B X, à 1 minute du largage.**

 **F B X, cause trafic, attendez à vue verticale du terrain de Nevers, je vous rappelle pour larguer.**

 *Paris, F B X, 1 minute before dropping.*

 *F B X, due traffic, hold visual over Nevers airfield, I call you back to drop.*



---

**7 - C - ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR****7 – C2 – PARACHUTAGE EN VFR EN ESPACE AÉRIEN NON CONTROLÉ  
SUR UN AERODROME AFIS OU SANS SERVICE ATS**

---

**C**ONDITIONS D'UTILISATION

- Le pilote de l'avion largueur gère lui-même son largage et assure l'information aux autres usagers sur la ou les fréquences appropriées.
- Si nécessaire, l'organisme de contrôle fait une information de trafic au titre de l'information de vol à l'avion largueur.

**7 - C - ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR****7 - C2 - PARACHUTAGE EN VFR EN ESPACE AÉRIEN NON CONTROLÉ  
SUR UN AERODROME AFIS OU SANS SERVICE ATS****E** XEMPLE

L'avion largueur évolue en classe G jusqu'au largage niveau 65, le largage ayant lieu à la verticale d'un aérodrome non contrôlé.

✈ Paris bonjour, F B G B X, en montée vers le niveau 6 5 pour largage par verticale Nevers.

🎧 F B G B X, bonjour, rappelez à 1 minute du largage.

✈ Je rappellerai à 1 minute du largage, F B X.

✈ Paris good morning, F B G B X, climbing level 6 5, to drop over Nevers.

🎧 F B G B X, good morning, report 1 minute before dropping.

✈ I'll report 1 minute before dropping, F B X.

puis

✈ Paris, F B X, à 1 minute du largage.

🎧 F B X, reçu rappelez fin de largage.

✈ Paris, F B X, fin du largage.

🎧 F B X, rappelez quittant la fréquence.

✈ Paris, F B X, je quitte la fréquence, au revoir.

🎧 F B X, reçu, au revoir.

✈ Paris, F B X, 1 minute before dropping.

🎧 F B X, roger, report dropping completed.

✈ Paris, F B X, dropping completed.

🎧 F B X, report leaving frequency.

✈ Paris, F B X, leaving frequency, good bye.

🎧 F B X, roger, good bye.

---

## 7 - D - ACTIVITÉ DE PLANEUR

---

### **D**escription des aspects spécifiques au vol planeur

Le vol planeur présente de profondes différences opérationnelles par rapport au vol moteur parmi lesquelles les notions suivantes constituent la base de la phraséologie proposée :

Spirale : lorsque le pilote exploite une ascendance dans un espace géographique réduit (3 NM max). La technique utilisée (thermique, dynamique, onde) et la trajectoire (ronds, huit, S) importent peu, du point de vue du contrôle le planeur reste sur place et monte (dans le meilleur des cas).

Transit en Vol Plané Direct : utilisé par le pilote qui souhaite aller vite alors qu'il a une bonne réserve d'altitude, ou imposé par le contrôle qui veut accélérer le transit. La trajectoire du planeur sera quasi systématiquement descendante. On peut dans ce cas évoquer une "route" ou un "cap".

Transit en Cheminement : utilisé par le pilote qui souhaite optimiser le vol et perdre le moins d'altitude possible sur le transit. La trajectoire s'inscrit dans une direction donnée mais il y aura des altérations modérées de cap (30° et 5NM de part et d'autre de l'axe) pour voler dans les ascendances et éviter les descendances. La perte d'altitude sera modérée voire parfois nulle. Dans ce cas on n'évoquera pas de "cap" mais une "direction" de vol.

Une autorisation de transit "en cheminement" sous-entend que le pilote peut éventuellement interrompre la progression pour spiraler, sauf instruction contraire du contrôleur.

Altitudes maxi et mini : le pilote peut toujours limiter sa montée (utilisation des aérofreins) et estimer sa perte d'altitude sur un transit (calcul de finesse). Dans certains cas, il peut maintenir son altitude (attente dans une ascendance). Si le pilote constate qu'il ne peut plus respecter le contrat prévu, il doit en informer immédiatement le contrôleur.

Atterrissage en campagne : aussi appelé la "vache", c'est une phase de vol réalisée régulièrement. Les planeurs sont conçus pour être démontés et rapatriés par la route. C'est une situation délicate mais ce n'est pas une situation d'urgence.

## 7 - D - ACTIVITÉ DE PLANEUR

### **E**MPLOI

Pour les transits en espace de classe C ou D.

### **P**HRASÉOLOGIE DE BASE

✈ **Montpellier, F L M, verticale Frontignan en spirale, demandons transit en vol plané direct vers N W entre 4500 et 2500 pieds pour 2 5 minutes.**

🎧 **F L M, transit en vol plané direct vers N W approuvé, entre 4500 et 2500 pieds.**

✈ **F L M, reçu.**

✈ *Montpellier, F L M, spiraling over Frontignan, requesting direct glide transit to N W between 4500 and 2500 feet for 2 5 minutes.*

🎧 *F L M, direct glide transit to N W approved, between 4500 and 2500 feet.*

✈ *F L M, roger.*

Le contrôleur refuse :

🎧 **F L M, attendez en dehors de la CTR, délai estimé à 4 minutes cause arrivée I F R.**

✈ **F L M, reçu.**

🎧 *F L M, hold outside CTR, delay estimated 4 minutes due to I\_F\_R arrival.*

✈ *F L M, roger.*

## P HRASÉOLOGIE COMPLÉMENTAIRE

Attente proposée par le contrôleur avant la délivrance de la clairance ou en cas de changement de stratégie (sous-entendu : avez-vous une ascendance qui vous permette de patienter sans perdre d'altitude)

 F L M, pouvez-vous attendre au nord de M S ?

 F L M, reçu, je spirale au nord de M S.

 F L M, advise able to hold north of M S?

 F L M, roger, spiraling north of M S.

## E XPRESSIONS

a) Si nécessité de créer une séparation horizontale (en classe C), ou pour faciliter la compatibilité (en classe D)

 Pouvez-vous voler vers le Nord ?

 Advise able to fly to the North.

b) Actualisation de la clairance suite à des conditions aérologiques imprévues

 Impossible de rester plus haut que 5000 pieds.

 Unable to maintain 5000 feet or higher.

*puis*

 Demande autorisation de spiraler ici pour remonter.

 Request spiraling here to climb.

*puis*

 Demande autorisation de reprendre le transit en cheminement.

 Request clearance to resume cross-country transit.

c) Dans le cas où les conditions seraient vraiment insuffisantes

 Je vais devoir effectuer un atterrissage en campagne.

 I'll have to perform an off-field landing.

## 7 - E - ENTRAÎNEMENT APPROCHE DE PRÉCISION

### **P**HRASÉOLOGIE DE BASE

- Entraînement aux procédures d'approche de précision de catégorie II ou III et atterrissage automatiques.

Le contrôleur accepte :

 **Rapidair 3 2 4 5, demandons approche catégorie 2 piste 2 7 pour entraînement.**

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé approche catégorie 2 piste 2 7 pour entraînement.**

 *Rapidair 3 2 4 5, requesting approach category 2 runway 2 7 for training.*

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared approach category 2 runway 2 7 for training.*

 **Rapidair 3 2 4 5, demandons atterrissage automatique piste 2 7 pour entraînement.**

 **Rapidair 3 2 4 5, autorisé atterrissage automatique piste 2 7 pour entraînement.**

 *Rapidair 3 2 4 5, requesting autoland runway 2 7 for training.*

 *Rapidair 3 2 4 5, cleared autoland runway 2 7 for training.*

Le contrôleur refuse :

 **Rapidair 3 2 4 5, demandons approche catégorie 3 piste 2 7 pour entraînement.**

 **Rapidair 3 2 4 5, négatif cause trafic.**

 *Rapidair 3 2 4 5, requesting approach category 3 runway 2 7 for training.*

 *Rapidair 3 2 4 5, negative due traffic.*



