

Swiss-Virtualjet.ch

Manuel de Phraséologie v.2

Académie Swiss-Virtualjet.ch

Manuel français/anglais



Table des matières

1 Introduction	3
1.1 Clés de Lecture	3
1.1.1 Chiffres et Nombres	3
1.1.2 Lettres et Mots	4
1.1.3 Aides de Radionavigation	4
1.2 Transmission des Nombres	4
1.2.1 Altitude	4
1.2.2 Calage Altimétrique	4
1.2.3 Cap Absolu	5
1.2.4 Cap Relatif	5
1.2.5 Code Horaire	6
1.2.6 Code Transpondeur	6
1.2.7 Distance	6
1.2.8 Fréquence	6
1.2.9 Heure	6
1.2.10 Niveau de Vol	6
1.2.11 Piste	6
1.2.12 Radiale	6
1.2.13 Température	7
1.2.14 Vent	7
1.2.15 Vitesse	7
1.2.16 Vitesse Verticale	7
2 Collationnement par le Pilote	7
3 Plan de Vol	8
4 Prévol	8
5 Circulation au Sol	10
6 Alignement – Décollage	10
7 Montée	11
8 Croisière	11
9 Descente	12
10 Approche	12
11 Atterrissage	13
12 Glossaires	14

1 Introduction

L'utilisation d'une phraséologie adaptée lors des communications radiotéléphoniques entre les agents des organismes de la circulation aérienne et les pilotes est essentielle à l'écoulement sûr, rapide et ordonné du trafic aérien.

Ce manuel s'appuie sur la version du manuel de Phraséologie, édité par le Service de l'Information Aéronautique (SIA).

Ce manuel est une sélection de point-clés issus de la phraséologie officielle, ayant cours dans les cockpits "réels". Nous renvoyons le lecteur assidu et désirant en savoir plus aux ressources supplémentaires proposées par VATSIM. Toutefois, nous rappelons que les ressources les plus exhaustives sont proposées –gratuitement– par le SIA, en version électronique, en particulier l'ouvrage qui a permis la rédaction de ce manuel.

Bonne lecture !

1.1 Clés de Lecture

Le symbole  indique une communication d'un pilote.

Le symbole  indique une communication d'un contrôleur.

Les traductions en langue anglaise sont en italique.

1.1.1 Chiffres et Nombres

La prononciation des chiffres est donnée dans le tableau 1. Tous les nombres sont soulignés. Ils sont, par convention, à lire comme dans les exemples du tableau 2.

Chiffre	Français (Prononciation)	English (Pronunciation)
1	Un (unité)	<i>One</i> (ouane)
2	Deux (deux)	<i>Two</i> (tou)
3	Trois (trois)	<i>Three</i> (tri)
4	Quatre (quatre)	<i>Four</i> (foweur)
5	Cinq (cinq)	<i>Five</i> (faïfe)
6	Six (six)	<i>Six</i> (sixe)
7	Sept (sept)	<i>Seven</i> (séveune)
8	Huit (huit)	<i>Eight</i> (eïte)
9	Neuf (neuf)	<i>Nine</i> (naïneur)
0	Zéro (zéro)	<i>Zero</i> (ziro)

TAB. 1 – Prononciation des chiffres.

Lorsqu'un nombre représentant une fréquence comporte une virgule, cette dernière s'énonce **décimale / decimal**.

<u>1</u>	unité	<i>one</i>
<u>1 2</u>	unité deux	<i>one two</i>
<u>12</u>	douze	<i>twelve</i>
<u>123</u>	cent vingt-trois	<i>one hundred twenty-three</i>
<u>12 35</u>	douze trente-cinq	<i>twelve thirty-five</i>
<u>7 37</u>	sept trente-sept	<i>seven thirty-seven</i>

TAB. 2 – Convention de lecture des nombres.

1.1.2 Lettres et Mots

- Des lettres majuscules et espacées par un tiret bas sont à épeler alphabétiquement : I_L_S se dit **i, l, s/i, l, s.**
- Des lettres majuscules et soulignées sont à épeler selon le code d'épellation officiel (tableau 3) : **A_B** se dit **alpha bravo/alpha bravo.**
- Une suite de lettres majuscules non soulignées se lit comme le mot ainsi formé : MERLU se dit **merlu/merlu**

1.1.3 Aides de Radionavigation

Lorsqu'un nom en langage clair a été attribué à une aide de radionavigation, c'est ce nom qu'il faut utiliser. Cette aide est présentée sous la forme d'une suite de lettres majuscules, entre guillemets : "MTL" se dit **Montélimar/Montélimar.**

Note : il s'agit ici du VOR de Montélimar Ancône.

En l'absence de nom en langage clair, une aide de radionavigation est présentée sous la forme d'une suite de lettres majuscules et soulignées.

Dans ce cas, le nom de l'aide radio doit être épelé selon le code ICAO (tableau 3) : **B_L_M** se dit **Bravo Lima Mike/Bravo Lima Mike.**

Note : il s'agit ici d'un VOR/DME auquel un nom en langage clair n'a pas été attribué.

1.2 Transmission des Nombres

1.2.1 Altitude

- 150 pieds : **cent cinquante – 150 feet : one five zero**
- 455 pieds : **quatre cent cinquante-cinq – 455 feet : four five five**
- 3500 pieds : **trois mille cinq cents – 3500 feet : three thousand five hundred**
- 12000 pieds : **douze mille – 12000 feet : one two thousand**

1.2.2 Calage Altimétrique

- QNH 1022 : **mille vingt-deux – QNH 1022 : one zero two two**

A	alpha	<i>alpha</i>
B	bravo	<i>bravo</i>
C	charlie	<i>charlie</i>
D	delta	<i>delta</i>
E	echo	<i>echo</i>
F	foxtrot	<i>foxtrot</i>
G	golf	<i>golf</i>
H	hotel	<i>hotel</i>
I	india	<i>india</i>
J	juliette	<i>juliet</i>
K	kilo	<i>kilo</i>
L	lima	<i>lima</i>
M	mike	<i>mike</i>
N	novembre	<i>november</i>
O	oscar	<i>oscar</i>
P	papa	<i>papa</i>
Q	quebec	<i>quebec</i>
R	romeo	<i>romeo</i>
S	sierra	<i>sierra</i>
T	tango	<i>tango</i>
U	uniform	<i>uniform</i>
V	victor	<i>victor</i>
W	whisky	<i>whiskey</i>
X	x-ray	<i>x-ray</i>
Y	yankee	<i>yankee</i>
Z	zoulou	<i>zulu</i>

TAB. 3 – Alphabet de l'*International Civil Aviation Organization* (ICAO).

1.2.3 Cap Absolu

- Cap 180 : **cent quatre-vingts** – *Heading 180 : one eight zero*
- Cap 100 : **cent** – *Heading 100 : one hundred*

1.2.4 Cap Relatif

- Tournez à droite 15 degrés : **quinze** – *Turn right 15 degrees : one five*
- Tournez à droite 10 degrés : **dix** – *Turn right 10 degrees : one zero*

1.2.5 Code Horaire

- Trafic 11 heures : **onze heures** – *Traffic 11 o'clock : eleven o'clock*

1.2.6 Code Transpondeur

- Transpondeur 3254 : **trente-deux, cinquante-quatre** – *Squawk 3254 : three two five four*

1.2.7 Distance

- 45 NM : **quarante-cinq** – *45 NM : four five*
- 850 mètres : **huit cent cinquante** – *850 metres : eight five zero*
- 100 m : **cent** – *100 m : one hundred*
- 1000 m : **mille** – *1000 m : one thousand*

1.2.8 Fréquence

Lorsque la fréquence après la décimale est composée d'un chiffre puis de deux zéros, alors seul le premier chiffre est à prononcer. Si au contraire le deuxième et le troisième chiffre sont différents de zéro, alors ils sont à prononcer. Une fréquence "complète" est composée de 6 chiffres, pour rappel : trois avant la décimale, trois après la décimale.

- 123,400 : **cent vingt-trois décimale quatre** – *123.400 : one two three decimal four*
- 133,550 : **cent trente-trois décimale cinquante-cinq** – *133.550 : one three three decimal five five zero*

1.2.9 Heure

- 10h55 : **cinquante-cinq ou dix cinquante-cinq** – *10h55 : five five or one zero five five*

1.2.10 Niveau de Vol

- Niveau 100 : **cent** – *Level 100 : one hundred*
- Niveau 180 : **cent quatre-vingts** – *Level 180 : one eight zero*
- Niveau 240 : **deux quarante ou deux cent quarante** – *Level 240 : two four zero*

1.2.11 Piste

- Piste 15 : **quinze** – *Runway 15 : one five*
- Piste 05 : **zéro cinq** – *Runway 15 : zero five*

1.2.12 Radiale

- Radiale 192 : **cent quatre-vingt-douze** – *Radial 192 : one niner two*

1.2.13 Température

- 0°C : **zéro** – 0°C : *zero*
- 18°C : **dix-huit** – 18°C : *one eight*
- -15°C : **moins quinze** – -15°C : *minus one five*

1.2.14 Vent

- $180/10$: **cent quatre-vingt degrés, dix noeuds** – $180/10$: *one eight zero degrees, one zero knots*

1.2.15 Vitesse

- Vitesse 250 noeuds : **deux cent cinquante** – *Speed 250 knots : two five zero*
- Vitesse 200 noeuds : **deux cents** – *Speed 200 knots : two hundred*
- Mach 0,84 : **point quatre-vingt-quatre** – *Mach 0.84 : point eight four*
- Mach 1,05 : **unité point zéro cinq** – *Mach 1.05 : one point zero five*

1.2.16 Vitesse Verticale

- Taux 1500 pieds/min : **mille cinq cents** – *Rate 1500 ft/min : one thousand five hundred*

2 Collationnement par le Pilote

Le collationnement par le pilote consiste à répéter tout ou partie d'un message afin que le contrôleur à l'origine de ce message vérifie qu'il a été correctement reçu.

Un pilote collationne les clairances. Les éléments suivants d'une clairance sont répétés par le pilote :

- Fréquence ;
- Code transpondeur ;
- Calage altimétrique ;
- Route ATS (*Air Traffic Services*) ;
- Niveau ;
- Cap ;
- Vitesse ;
- Taux d'évolution dans le plan vertical ;
- Indicatif du SID ou de la STAR ;
- Procédure d'approche ;
- Maintien de position sur une voie de circulation ;
- Piste :
 - Identification ;
 - Maintien avant piste ;
 - Entrée¹ ;
 - Atterrissage ;

¹Identifiant de la voie de circulation (intersection ou seuil) à partir de laquelle l'aéronef s'aligne.

- Option² ;
- Décollage ;
- Traversée ;
- Remontée.

Exemple dans la section suivante.

3 Plan de Vol

Au travers des sections qui vont suivre, nous détaillerons toute la radiocommunication, selon les règles de phraséologie en vigueur.

Afin de donner une structure à tout ceci, nous embarquons avec l'équipage à bord du Beechcraft B1900D HB** sur le vol de Toulouse Blagnac (LFBO) à Clermont Ferrand Aulnat (LFLC). Départ prévu à 1035LT, croisière au FL180, et durée de vol estimée à 43 minutes. Le plan de vol est le suivant :

GAI V21 MINPA

Une représentation graphique sur la carte de croisière est visible en figure 1.

4 Prévol

Dans cette section ainsi que les suivantes, chaque changement de fréquence s'accompagnera d'un message d'information : ATIS, pistes d'arrivée/départ, etc. Ces messages sont émis à intervalles réguliers, d'où leur numérotation de A à Z.

Dans la réalité, ces messages sont émis par la Tour de contrôle, et relayés à l'Approche. Ainsi le numéro de "l'information" est identique pour les deux. Ceci est, dans le cas de la simulation, moins vrai, étant donné qu'un contrôle d'Approche pourra ouvrir, et pas un contrôle de Tour, ou plus tard, impliquant des numéros d'information différents (et vice versa : les possibilités sont nombreuses).

Chaque contact initial de départ ou lors de l'approche devra s'accompagner de la lettre de "l'information" diffusée (et donc pas pour les FIRs).

 Blagnac Prévol, SVI **, bonjour !
 SVI **, Blagnac Prévol, bonjour !
 Demandons paramètres pour le départ, X P E 9 3 2.
 SVI **, piste 32 droite, vent 320 degrés 10 noeuds, visibilité 5 kilomètres, température 16, point de rosée 14, Q_N_H 1020, Q_F_E 1009, niveau de transition 5 0, il est 10 heures 22. (équivalent à l'ATIS, mais tous les aéroports ne possèdent pas de Prévol)

 *Blagnac Delivery, SVI** good day!*
 *SVI ** Blagnac Delivery, good day !*
 *Requesting departure information, SVI***
--
 *SVI **, runway 3 2 right, wind 3 2 0 -- degrees 1 0 knots, visibility 5 kilometres, temperature 1 6, dew point 1 4, Q_N_H 1 0 2 0, Q_F_E 1 0 0 9, transition level 5 0, time 1 0 2 2. (equivalent to the ATIS, but not all the airports have Delivery)*

²Clairance laissant au pilote le choix de la manœuvre à effectuer : remise de gaz, toucher ou atterrissage complet.

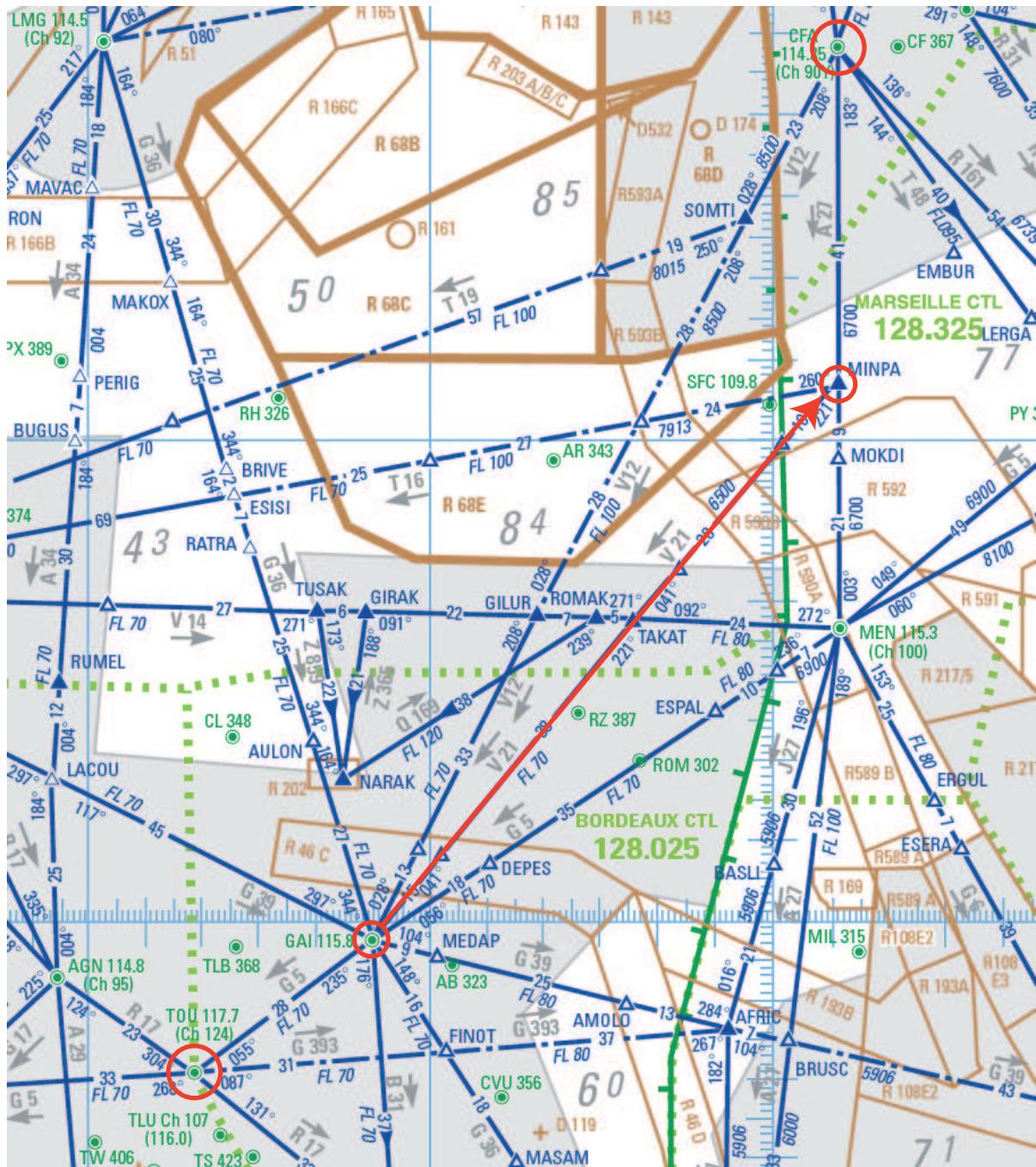


FIG. 1 – Extrait de la carte SIA ENR 6.1 Espace Inférieur,
le plan de vol LFBO-LFLC est graphiquement représenté.

✈ Piste 32 droite, Q_N_H 1020, SVL**_ _ _

✈ Blagnac Prévol, SVL**_ en F 22, _ _
demandons mise en route pour Clermont,
information E.

✈ Runway 36 right, Q_N_H 1020, SVL**_ _ _

✈ Blagnac Delivery, SVL**_, stand F 22, _
requesting start-up, destination Clermont,
information E.

⌚ SVI ** mise_en route approuvée,
Gaillac 5 B, niveau initial 110, transpondeur
64 05.

✈ Bien reçu, mise en route approuvée, Gaillac
5 B, niveau initial 110, transpondeur 64 05, _
SVI ** --

⌚ _ _ _ SVI **, c'est correct, rappelez prêt au
repoussage sur Blagnac Sol 121, 9. Au revoir !

✈ Rappellerons prêt au repoussage sur
Blagnac Sol 121, 9, SVI **. Au revoir !

⌚ SVI **, start-up approved, Gaillac 5
B, departure level 1 1 0, squawk 6 4 0 5.

✈ Roger, start-up approved, Gaillac 5 B,
departure level 1 1 0, squawk 6 4 0 5., SVI ** _

--
⌚ SVI **, it's correct, report ready for
push-back with Blagnac Ground 1 2 1, 9.
Goodbye !

✈ Will report ready for push-back with
Blagnac Ground 1 2 1, 9, SVI **
Goodbye !

5 Circulation au Sol

✈ Blagnac Sol, SVI **, bonjour !

Demandons repoussage. (ou “repoussage moteur”)

⌚ SVI **, Blagnac Sol, bonjour !

Repoussage approuvé.

✈ On repousse, SVI ** --

✈ Demandons roulage, SVI ** --

⌚ SVI **, roulez point d'arrêt N 1 de la
piste 32 gauche via T 41, T 40, P 20, et P 10.

✈ Roulons point d'arrêt N 1 de la 32 gauche
via T 41, T 40, P 20, et P 10, SVI ** --

⌚ SVI **, contactez Blagnac Tour 118, 1. _
Au revoir !

✈ Contactons Blagnac Tour 118, 1, SVI ** _
2. Au revoir !

✈ Blagnac Ground, SVI ** good day !

Requesting pushback. (or “power back”)

⌚ SVI ** Blagnac Ground, good day !

Push-back approved.

✈ Pushing back, SVI ** --

✈ Requesting taxi, SVI ** --

⌚ SVI ** taxi holding point N 1 runway
3 2 left via T 41, T 40, P 20, and P 10.

✈ Taxiing holding point N 1 runway 3 2 left
via T 41, T 40, P 20, and P 10, SVI ** --

⌚ SVI **, switch to Blagnac Tower 1 1 _
8, 1. Goodbye !

✈ Switching to Blagnac Tower 1 1 8, 1, SVI **
Goodbye !

6 Alignement – Décollage

✈ Blagnac Tour, SVI ** bonjour ! Au point
d'arrêt N 1 de la 32 gauche et prêts au
départ.

⌚ SVI **, Blagnac Approche, bonjour !
Alignez-vous piste 32 gauche et attendez. (ou
“remontez la piste”)

✈ Blagnac Tower, SVI **, good day !
Holding point N 1 runway 3 2 left and ready
for departure.

⌚ SVI ** Blagnac Tower, good day ! Line
up runway 3 2 left and wait. (or
“backtrack runway”)

✈ Nous alignons piste 32 gauche et attendons, SVI **. (dès le seuil de piste franchi, transpondeur en mode “C” ! ☺)
 Ⓛ SVI **, autorisé décollage piste 32 — gauche, vent 320 degrés 10 noeuds.
 ✈ Décollons piste 32 gauche, SVI ** — (pensez à noter l’heure de décollage ! ☺)

✈ *Lining up runway 3 2 left and waiting, — SVI ** (as soon as over runway's threshold, switch to squawk mode)*
 Ⓛ *SVI ** cleared for take-off runway 3 2 left, — wind 3 2 0 degrees 1 0 knots.*
 ✈ *Taking-off runway 3 2 left, SVI ** (don't forget to note your take-off time ! ☺)*

7 Montée

⃝ SVI **, contactez Blagnac Approche 130, 9. Au revoir !
 ✈ Contactons Blagnac Approche 130, 9, — SVI **. Au revoir !
 ✈ Blagnac Approche, SVI **, bonjour ! Gaillac 5 B, en montée vers niveau 110.
 Ⓛ SVI **, Blagnac Approche, bonjour ! Identifié radar. Montez niveau 180.
 ✈ Montons niveau 180, SVI **.
 Ⓛ SVI **, contactez Bordeaux Centre 125, 1. Au revoir !
 ✈ Contactons Bordeaux Centre 125, 1, — SVI **. Au revoir !
 ✈ Bordeaux Centre, SVI **, bonjour ! Passons niveau 120 vers le 180.
 Ⓛ SVI **, Bordeaux Centre, bonjour ! Identifié radar. Continuez la montée. Rappelez niveau 180.
 ✈ Continuons la montée et rappellerons niveau 180, SVI **.

⃝ SVI **, *switch to Blagnac Approach 1 3 0, 9. Goodbye !*
 ✈ *Switching to Blagnac Approach 1 3 0, 9, — SVI **. Goodbye !*
 ✈ *Blagnac Approach, SVI **, good day ! Gaillac 5 B, climbing flight level 1 1 0.*
 Ⓛ SVI **, *Blagnac Approach, good day ! Radar identified, climb flight level 1 8 0.*
 ✈ *Climbing flight level 1 8 0, SVI **.*
 Ⓛ SVI **, *switch to Bordeaux Centre 1 2 5, 1, — 2 5, 1. Goodbye !*
 ✈ *Switching to Bordeaux Centre 1 2 5, 1, — SVI **. Goodbye !*
 ✈ *Bordeaux Centre, SVI **, good day ! Crossing flight level 1 2 0 to 1 8 0.*
 Ⓛ SVI **, *Bordeaux Centre, good day ! Radar identified. Keep climbing. Report when reaching flight level 1 8 0*
 ✈ *Keeping climbing ; will report when reaching flight level 1 8 0, XSVI ***

8 Croisière

✈ Au niveau 180, SVI **.
 Ⓛ SVI **, Continuez selon plan de vol. Rappelez pour la descente.
 ✈ Continuons selon plan de vol et rappelons pour la descente, SVI **.

✈ *At flight level 1 8 0, X P E 9 3 2.*
 Ⓛ SVI **, *Proceed accordingly to flight plan. Report ready for descent.*
 ✈ *Proceeding accordingly to flight plan and will report ready for descent, SVI ***

9 Descente

- ✈ Prêts pour la descente, SVL**, ____
- ⌚ descendez niveau 100. Descendons
- ✈ niveau 100, SVJ **. SVJ**, vous ____
- ⌚ quittez ma zone,
contactez Marseille Centre 123, 8. Au revoir !
- ✈ Contactons Marseille Centre 123, 8, 9 3 2. Au revoir !
- ✈ Marseille Centre, SVL**, bonjour !
Passons niveau 120 vers le 100.
- ⌚ SVL**, Marseille Centre, bonjour !
Transpondez mode *Ident*.
- ✈ (Transpondons) *Ident*, X P E 9 3 2.
- ⌚ SVL**SVL**, identifié radar. Descendez
niveau 80, stable verticale MINPA.
- ✈ Descendons niveau 80, stables verticale
MINPA, SVL**, ____
- ⌚ SVL**, contactez Clermont Approche
128, 625. Au revoir !
- ✈ Contactons Clermont Approche 128, 625, SVL**. Au revoir !
- ✈ Clermont Approche, SVL**, bonjour !
Au niveau 80 verticale MINPA, avec
l'information J.
- ⌚ SVL**, Clermont Approche, bonjour !
Arrivée MINPA 7 F, prévoyez une approche
I_L_S piste 26.
- ✈ Arrivée MINPA 7 F et prévoyons approche
I_L_S en 26, SVL**, ____
- ⌚ SVL**, descendez 6000 pieds,
Q_N_H 1014.
- ✈ Descendons 6000 pieds, Q_N_H 1014, SVJ**, ____

- ✈ Ready for descent, SVL**, ____
- ⌚ SVL**, descend flight level 100. *Descending*
- ✈ flight level 100, SVJ **. SVJ**, you are ____
- ⌚ leaving my area,
switch to Marseille Centre 123, 8. *Goodbye* !
- ✈ Switching to Marseille Centre 123, 8, SVI**. *Goodbye* !
- ✈ Marseille Centre, SVL**, good day !
Crossing flight level 120 to 100.
- ⌚ SVL** Marseille Centre, good day !
Squawk Ident.
- ✈ *Squawk Ident-ing*, SVL**, ____
- ⌚ SVL**, radar identified. *Descend*
flight level 80, be levelled over MINPA.
- ✈ Descending flight level 80, levelled over
MINPA, SVL**, ____
- ⌚ SVL**, switch to Clermont Approach
128, 625. *Goodbye* !
- ✈ Switching to Clermont Approach 128, 625, SVI**. *Goodbye* !
- ✈ Clermont Approach, SVL**, good
day ! At flight level 80 over MINPA, with
information J.
- ⌚ SVL**, Clermont Approach, good
day ! MINPA 7 F arrival, expect I_L_S
approach runway 26.
- ✈ MINPA 7 F arrival, expecting I_L_S
approach runway 26, SVL**, ____
- ⌚ SVL**, descend 6000 feet, Q_N_H 1014, SVJ**, ____
- ✈ Descending 6000 feet, Q_N_H 1014, SVJ**, ____

10 Approche

- ⌚ SVJ**, descendez 4500 pieds,
Q_N_H 1014, autorisé approche I_L_S piste
26, rappelez établi.

- ⌚ SVL**, descend 4500 feet, Q_N_H 1014,
cleared I_L_S approach runway 26, report
when established.

✈ Descendons 4500 pieds, Q_N_H 1014, autorisés approche I_L_S 26, rappellerons établis, SVI** _____

✈ Etablis I_L_S 26, SVI** _____

⌚ SVI**, contactez Clermont Tour 118, 625. Au revoir !

✈ Contactons Clermont Tour 118, 625, 932. Au revoir !

✈ Descending 4500 feet, Q_N_H 1014, cleared I_L_S approach runway 26, will report when established, SVI** _____

✈ I_L_S established runway 26, SVI** _____

⌚ SVI** switch to Clermont Tower 118, 625. Goodbye !

✈ Switching to Clermont Tower 118, 625, SVI**. Goodbye !

11 Atterrissage

✈ Clermont Tour, SVI** bonjour ! En finale I_L_S 26.

⌚ SVI**, Clermont Tour, bonjour ! Autorisé atterrissage piste 26, vent 310 degrés, 7 noeuds, rappelez piste dégagée.

✈ Autorisés atterrissage piste 26, rappellerons piste dégagée, SVI**. (pensez à noter l'heure d'atterrissage ! ☺)

✈ Piste 26 dégagée, taxi C3, SVI** _____ (dès que la queue de l'appareil passe la ligne de point d'arrêt, transpondeur en mode "S" ! ☺)

⌚ SVI**, traversez la piste en herbe, roulez porte S2.

✈ Traversons la piste en herbe et roulons porte S2, SVI** _____

✈ En porte S2 et prêts à quitter, SVI** _____

⌚ SVI**, bienvenu à Clermont-Ferrand, vous pouvez quitter la fréquence. Au revoir !

✈ On quitte la fréquence, SVI** Au revoir !

✈ Clermont Approach, SVI** good day ! On final I_L_S runway 26.

⌚ SVI**, Clermont Tower, good day ! Cleared to land runway 26, wind 310 degrees 7 knots, report runway vacated.

✈ Landing runway 26, will report runway vacated, SVI** (don't forget to note your landing time ! ☺)

✈ Runway 26 vacated, taxiing on C3, SVI** (as soon as the aircraft tail has passed the holding point's line, switch to squawk mode "S" ! ☺)

⌚ SVI**, cross grass strip, taxi to gate S2.

✈ Crossing grass strip and taxiing gate S2, SVI** _____

✈ Standing gate S2 and ready to quit, SVI** _____

⌚ SVI** welcome to Clermont-Ferrand, you can leave the frequency. Goodbye !

✈ Leaving frequency, SVI** Goodbye !

12 Glossaires

Accélérons	<i>Expediting</i>	Direct	<i>Direct</i>
Aérofreins	<i>Spoilers</i>	Divergent	<i>Diverging</i>
Affirme	<i>Affirm</i>	Droite	<i>Right</i>
Alignons	<i>Lining up</i>	En dépassement	<i>Overtaking</i>
Appareil	<i>Aircraft</i>	En vue	<i>In sight</i>
Approche	<i>Approach</i>	En-dessous	<i>Under</i>
Approche directe	<i>Straight-in approach</i>	Est	<i>East</i>
Approche interrompue	<i>Missed approach</i>	Estimé	<i>Estimated</i>
Arrivée	<i>Arrival</i>	Etabli	<i>Established</i>
Attendons	<i>Waiting</i>	Finale	<i>Final</i>
Atterrissage	<i>Landing</i>	Fréquence	<i>Frequency</i>
Atterrissage complet	<i>Full stop landing</i>	Gauche	<i>Left</i>
Au-dessus	<i>Above</i>	Homologué	<i>Approved</i>
Augmentons	<i>Increasing</i>	Identifié	<i>Identified</i>
Autorisé	<i>Cleared for</i>	Immédiatement	<i>Immediately</i>
Axe de piste	<i>Runway track</i>	Instruction	<i>Instruction</i>
Base	<i>Base</i>	Interception	<i>Interception</i>
Brouillard	<i>Fog</i>	Interrompons	<i>Aborting</i>
Brume	<i>Mist</i>	Lent	<i>Slow moving</i>
Cap	<i>Heading</i>	Localizer	<i>Localizer</i>
Circuit	<i>Circuit</i>	Main droite	<i>Right-hand</i>
Circuit d'attente	<i>Holding Pattern</i>	Main gauche	<i>Left-hand</i>
Cisaillement	<i>Windshear</i>	Maintenons	<i>Holding</i>
Clairance	<i>Clearance</i>	Même	<i>Same</i>
Continuons	<i>Continuing</i>	Même niveau	<i>Same level</i>
Convergent	<i>Closing</i>	Météo	<i>Weather</i>
Décollage	<i>Take-off</i>	Mise en route	<i>Start-up</i>
Décollons	<i>Taking off</i>	Montée initiale	<i>Initial Climb</i>
Dégageons	<i>Vacating</i>	Montons	<i>Climbing</i>
Demandons	<i>Requesting</i>	Nautique	<i>Mile</i>
Démarrage	<i>Start-up</i>	Négatif	<i>Negative</i>
Départ	<i>Departure</i>	Neige	<i>Snow</i>
Dernier virage	<i>Turning final</i>	Niveau de vol	<i>Flight level</i>
Derrière	<i>Behind</i>	Noeuds	<i>Knots</i>
Devant	<i>Ahead</i>	Non identifié	<i>Not identified</i>

Nord	<i>North</i>	Repoussage au moteur	<i>Power back</i>
Nuage	<i>Cloud</i>	Rétro-poussée	<i>Reverse</i>
Opposé	<i>Opposite</i>	Roulage	<i>Taxi</i>
Option	<i>Option</i>	Route Est	<i>Eastbound</i>
Ouest	<i>West</i>	Route Nord	<i>Northbound</i>
Parking	<i>Apron</i>	Route Ouest	<i>Westbound</i>
Piste	<i>Runway</i>	Route Sud	<i>Southbound</i>
Piste en dur	<i>Paved runway</i>	Sol	<i>Ground</i>
Piste en herbe	<i>Grass strip</i>	Souffle réacteur	<i>Jet blast</i>
Plan de vol	<i>Flight Plan</i>	Standard	<i>Standard</i>
Pluie	<i>Rain</i>	Stoppons	<i>Stopping</i>
Point d'arrêt	<i>Holding point</i>	Sud	<i>South</i>
Position	<i>Position</i>	Suivant	<i>Following</i>
Précédant	<i>Preceding</i>	Taxiway	<i>Taxiway</i>
Précédent	<i>Previous</i>	Toucher	<i>Touch and go</i>
Prévol	<i>Delivery</i>	Tour	<i>Tower</i>
Prévoyons	<i>Expecting</i>	Trafic	<i>Traffic</i>
Procédure	<i>Procedure</i>	Transpondeur	<i>Squawk</i>
Quittons	<i>Leaving</i>	Traversons	<i>Crossing</i>
Rafale	<i>Gust</i>	Turbulence	<i>Turbulence</i>
Rapide	<i>Fast moving</i>	Turbulence de sillage	<i>Wake turbulence</i>
Rappellerons	<i>Will report</i>	Vent arrière	<i>Downwind</i>
Rappelons	<i>Reporting</i>	Vent traversier	<i>Crosswind leg</i>
Réduisons	<i>Reducing</i>	Verticale	<i>Over</i>
Remettons les gaz	<i>Going around</i>	Virage	<i>Turn</i>
Remise de gaz	<i>Go around</i>	Vitesse	<i>Speed</i>
Remontons	<i>Backtracking</i>	Vitesse libre	<i>No speed restriction</i>
Repoussage	<i>Push-back</i>	Volets	<i>Flaps</i>

<i>Aborting</i>	Interrompons	<i>Flight level</i>	Niveau de vol
<i>Above</i>	Au-dessus	<i>Flight Plan</i>	Plan de vol
<i>Affirm</i>	Affirme	<i>Fog</i>	Brouillard
<i>Ahead</i>	Devant	<i>Following</i>	Suivant
<i>Aircraft</i>	Appareil	<i>Frequency</i>	Fréquence
<i>Approach</i>	Approche	<i>Full stop landing</i>	Atterrissage complet
<i>Approved</i>	Homologué	<i>Go around</i>	Remise de gaz
<i>Apron</i>	Parking	<i>Going around</i>	Remettons les gaz
<i>Arrival</i>	Arrivée	<i>Grass strip</i>	Piste en herbe
<i>Backtracking</i>	Remontons	<i>Ground</i>	Sol
<i>Base</i>	Base	<i>Gust</i>	Rafale
<i>Behind</i>	Derrière	<i>Heading</i>	Cap
<i>Circuit</i>	Circuit	<i>Holding</i>	Maintenons
<i>Clearance</i>	Clairance	<i>Holding Pattern</i>	Circuit d'attente
<i>Cleared for</i>	Autorisé	<i>Holding point</i>	Point d'arrêt
<i>Climbing</i>	Montons	<i>Identified</i>	Identifié
<i>Closing</i>	Convergent	<i>Immediately</i>	Immédiatement
<i>Cloud</i>	Nuage	<i>In sight</i>	En vue
<i>Continuing</i>	Continuons	<i>Increasing</i>	Augmentons
<i>Crossing</i>	Traversons	<i>Initial Climb</i>	Montée initiale
<i>Crosswind leg</i>	Vent traversier	<i>Instruction</i>	Instruction
<i>Delivery</i>	Prévol	<i>Interception</i>	Interception
<i>Departure</i>	Départ	<i>Jet blast</i>	Souffle réacteur
<i>Direct</i>	Direct	<i>Knots</i>	N ?uds
<i>Diverging</i>	Divergent	<i>Landing</i>	Atterrissage
<i>Downwind</i>	Vent arrière	<i>Leaving</i>	Quittons
<i>East</i>	Est	<i>Left</i>	Gauche
<i>Eastbound</i>	Route Est	<i>Left-hand</i>	Main gauche
<i>Established</i>	Etabli	<i>Lining up</i>	Alignons
<i>Estimated</i>	Estimé	<i>Localizer</i>	Localizer
<i>Expecting</i>	Prévoyons	<i>Mile</i>	Nautique
<i>Expediting</i>	Accélérons	<i>Missed approach</i>	Approche interrompue
<i>Fast moving</i>	Rapide	<i>Mist</i>	Brume
<i>Final</i>	Finale	<i>Negative</i>	Négatif
<i>Flaps</i>	Volets	<i>No speed restriction</i>	Vitesse libre

<i>North</i>	Nord	<i>Southbound</i>	Route Sud
<i>Northbound</i>	Route Nord	<i>Speed</i>	Vitesse
<i>Not identified</i>	Non identifié	<i>Spoilers</i>	Aérofreins
<i>Opposite</i>	Opposé	<i>Squawk</i>	Transpondeur
<i>Option</i>	Option	<i>Standard</i>	Standard
<i>Over</i>	Verticale	<i>Start-up</i>	Démarrage
<i>Overtaking</i>	En dépassement	<i>Start-up</i>	Mise en route
<i>Paved runway</i>	Piste en dur	<i>Stopping</i>	Stoppons
<i>Position</i>	Position	<i>Straight-in approach</i>	Approche directe
<i>Power back</i>	Repoussage au moteur	<i>Take-off</i>	Décollage
<i>Preceding</i>	Précédant	<i>Taking off</i>	Décollons
<i>Previous</i>	Précédent	<i>Taxi</i>	Roulage
<i>Procedure</i>	Procédure	<i>Taxiway</i>	Taxiway
<i>Push-back</i>	Repoussage	<i>Touch and go</i>	Toucher
<i>Rain</i>	Pluie	<i>Tower</i>	Tour
<i>Reducing</i>	Réduisons	<i>Traffic</i>	Trafic
<i>Reporting</i>	Rappelons	<i>Turbulence</i>	Turbulence
<i>Requesting</i>	Demandons	<i>Turn</i>	Virage
<i>Reverse</i>	Rétro-poussée	<i>Turning final</i>	Dernier virage
<i>Right</i>	Droite	<i>Under</i>	En-dessous
<i>Right-hand</i>	Main droite	<i>Vacating</i>	Dégageons
<i>Runway</i>	Piste	<i>Waiting</i>	Attendons
<i>Runway track</i>	Axe de piste	<i>Wake turbulence</i>	Turbulence de sillage
<i>Same</i>	Même	<i>Weather</i>	Météo
<i>Same level</i>	Même niveau	<i>West</i>	Ouest
<i>Slow moving</i>	Lent	<i>Westbound</i>	Route Ouest
<i>Snow</i>	Neige	<i>Will report</i>	Rappellerons
<i>South</i>	Sud	<i>Windshear</i>	Cisaillement

