

**OBJET : Evaluation opérationnelle d'une phraséologie spécifique au transit des planeurs équipés de transpondeur dans des espaces aériens contrôlés de classes D et C du 1<sup>er</sup> mars au 31 octobre 2013.**

## 1 INTRODUCTION

L'évolution des performances des planeurs modernes permet la réalisation de vols de voyage (appelés «Vol Campagne» ou «Cross Country») de plus en plus longs.

Il a été constaté que l'exécution de ces vols équipés de transpondeurs donnait lieu à des transits dans des espaces aériens contrôlés de classes D et C.

Afin de faciliter ces pratiques opérationnelles et de contribuer à les rendre homogènes, une phraséologie spécifique est proposée pour être évaluée.

Les cas échéants sont la traversée d'une TMA, le départ ou l'arrivée dans une CTR, la traversée d'une AWY de classe D au dessus du FL115.

Cette circulaire a pour but d'informer les usagers du déroulement de l'évaluation opérationnelle de cette phraséologie du 1<sup>er</sup> mars 2013 au 31 octobre 2013 dans l'espace aérien métropolitain à l'exclusion des espaces contrôlés gérés par le CRNA NORD en FIR PARIS et par le CRNA OUEST en FIR BREST.

## 2 DESCRIPTION DES ASPECTS SPECIFIQUES 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.

### 3 DESCRIPTION DE LA PHRASEOLOGIE EVALUEE

#### 1er Contact - Négociation de la clairance

Le pilote se positionne et donne ses intentions : «Position - Direction - Type de Transit – Altitudes/Niveaux de vol - Durée» :

Position : ajout si nécessaire du terme «en spirale» ou «en cheminement» pour décrire la phase actuelle de vol

Direction : orientation cardinale «Vers le nord-ouest» ou but géographique visé (point tournant) «Vers xxx»

Type de transit demandé : «Vol plané direct» ou «Cheminement»

Altitudes : tranche exploitée «entre ... et ...», «Plus bas que ...» ou «Plus haut que...»

Durée : durée estimée du transit dans l'espace de classe C ou D.

Le contrôleur évalue la situation et propose une clairance : «Autorisation - Direction - Type de transit – Altitudes/Niveaux de vol» :

«Transit approuvé vers le Nord-Ouest en vol plané direct » ou « en cheminement», «plus bas que le FLxx» ou «entre le FLxx et le FLxx»

«Restez/Attendez en dehors de la CTR / TMA /AWY, délai estimé à ..., cause ...»

#### Cas Particuliers

Attente proposée par le contrôleur avant la délivrance de la clairance ou en cas de changement de stratégie

Possibilité d'un délai avant d'accorder le transit : «Pouvez-vous attendre ici ?» ou «Pouvez vous attendre au nord de XXX ? (point remarquable) » (Sous entendu : avez-vous une ascendance qui vous permette de patienter sans perdre d'altitude ?)

Réponse : «Reçu, je spirale ici / au Nord de xxx»

Négocier une autre direction de transit

Si nécessité de créer une séparation horizontale (en classe C), ou pour faciliter la compatibilité (en classe D) : «Pouvez-vous voler vers le Nord ?»

Incapacité du pilote d'accepter la clairance proposée :

«Impossible de ...»

#### Actualisation de la clairance suite à des conditions aérologiques imprévues

Si le pilote rencontre des conditions aérologiques moins bonnes que prévues et qu'il ne peut pas respecter une altitude mini sur laquelle il s'était engagé :

«Impossible de rester plus haut que xxxx ft»

S'il doit remonter alors qu'il était autorisé à un vol plané direct :

«Je demande l'autorisation de spiraler ici pour remonter»

A la fin de la spirale :

«Je demande l'autorisation de reprendre le transit en cheminement / vol plané direct»

Et au cas où les conditions seraient vraiment insuffisantes :

«Je vais devoir effectuer un atterrissage en campagne»

NB : un atterrissage en campagne (la "vache") 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.