

1. AÉROPORT NON-CONTRÔLÉ.

A. Départ pour un vol local.

- Après avoir démarré le moteur et en étant près à circuler:

PILOTE : Bromont trafic, C-150 GNXA circule pour le point fixe.

- Après avoir complété le point fixe :

PILOTE : Bromont UNICOM bonjour, ici GNXA.

BROMONT UNICOM : GNXA, ici Bromont UNICOM allez-y.

PILOTE : Bromont UNICOM, ici Cessna 150 GNXA, on aimerait obtenir les informations en vue d'un décollage pour un vol local.

BROMONT UNICOM : GNXA, Bromont UNICOM la piste en service est la 23, circuit par la droite, le vent est du 240 à 12 nœuds, le calage altimétrique est de 29.96, aucun trafic de signalé, vérifier pour la possibilité de chevreuil de chaque côté de la piste.

PILOTE : GNXA bien reçu, merci.

- Après avoir complété la check pré-décollage et fait le 360 degrés pour vérifier le trafic, avancez-vous jusqu'aux lignes jaunes **sans les dépasser** :

PILOTE : Bromont Trafic, C-150 GNXA on va s'aligner sur la piste 23 pour un décollage immédiat en direction Ouest vers Farhnam à 2500 pieds.

- Transmettre un compte rendu au moment de quitter le circuit d'aérodrome :

PILOTE : Bromont Trafic, GNXA passe 1000 pieds en montée pour 2500 pieds direction Ouest quitte le circuit en fin de montée initiale.

- Garder l'écoute sur la fréquence jusqu'à ce que l'aéronef soit à l'extérieur de la zone. Ne pas hésiter à communiquer avec des aéronefs qui seraient possiblement en conflits.

B. Avant d'entrer dans la zone.

- Après avoir demandé les informations à Bromont UNICOM, signaler votre position, votre altitude, la procédure d'arrivée que vous comptez suivre et l'heure d'atterrissage prévue au moins 5 min avant d'entrer dans la zone.

PILOTE : Bromont UNICOM bonjour ici GNXA.

BROMONT UNICOM : GNXA ici bromont UNICOM allez-y.

PILOTE : Bromont UNICOM, Cessna 150 GNXA, demande les informations en vue d'un atterrissage.

BROMONT UNICOM : GNXA, bromont UNICOM la piste en service est la 23; circuit par la droite; vent du 250 à 8 nœuds, calage altimétrique 30.05, vérifier pour le trafic et les chevreuils et procéder à votre discrétion.

PILOTE : Bromont UNICOM, GNXA bien reçu.

Bromont Trafic ici C-150 GNXA à la verticale de la ville de Granby à 2500 pieds en rapprochement de l'aérodrome pour un arrêt complet. On prévoit passer du coté inactif pour intégrer le circuit.

- Bien que la réglementation aérienne ne l'oblige pas, il est très apprécié de se rapporter lorsque l'on passe au dessus de la piste pour passer du côté inactif.

PILOTE : Bromont Trafic, GNXA est verticale de la piste à 1900 pieds, on passe du coté inactif.

- Se signaler lorsque l'on est en vent arrière.

PILOTE : Bromont Trafic, GNXA intègre le vent arrière droit de la piste 23 pour un arrêt complet.

- Se rapporter établi en approche finale.

PILOTE : Bromont Trafic, GNXA en finale piste 23.

- Se rapporter lorsque l'on remonte la piste si nécessaire.

PILOTE : Bromont Trafic, GNXA on remonte la 23.

- Se rapporter lorsque l'on quitte la piste.

PILOTE : Bromont Trafic, GNXA piste 23 dégagée,

Ne pas hésiter à communiquer avec des aéronefs qui seraient possiblement en conflits.

C. Départ pour des posés décollés.

- Après avoir démarré le moteur et en étant près à circuler:

PILOTE : Bromont trafic, C-150 GNXA circule pour le point fixe.

- Après avoir complété le point fixe :

PILOTE : Bromont UNICOM bonjour, ici GNXA.

BROMONT UNICOM : GNXA, ici Bromont UNICOM allez-y.

PILOTE : Bromont UNICOM, ici Cessna 150 GNXA, on aimerait obtenir les informations en vue d'un décollage pour des tours de pistes.

BROMONT UNICOM : GNXA, Bromont UNICOM la piste en service est la 23, circuit par la droite, le vent est du 240 à 12 nœuds, le calage altimétrique est de 29.96, aucun trafic de signaler, vérifier pour la possibilité de chevreuil de chaque côté de la piste.

PILOTE : GNXA bien reçu, merci.

- Après avoir complété la check pré-décollage et fait le 360 degrés pour vérifier le trafic, avancez-vous jusqu'aux lignes jaunes **sans les dépasser** :

PILOTE : Bromont Trafic, C-150 GNXA on va s'aligner sur la piste 23 pour un décollage immédiat, posés-décollés.

- Signaler votre entrée dans l'étape de vent arrière.

PILOTE : Bromont Trafic, GNXA établi en vent arrière droite piste 23.

- Signaler lorsque l'on entame l'approche finale et signaler vos intentions.

PILOTE : Bromont Trafic, GNXA en finale piste 23 pour des posés-décollés.

OU dans le cas d'un arrêt complet :

PILOTE : Bromont Trafic, GNXA en finale piste 23 pour un arrêt complet.

- Se rapporter lorsque l'on remonte la piste si nécessaire.

PILOTE : Bromont Trafic, GNXA on remonte la 23.

- Se signaler lorsque l'on quitte la piste.

PILOTE : Bromont Trafic, GNXA piste 23 dégagé, on circule pour le parking.

2. Dans un aéroport contrôlé

A. Départ pour un vol local.

- Après avoir démarré le moteur prendre l'ATIS (Automatic Terminal Information Service = Service automatique d'information de région terminale). Ensuite communiquer avec le sol sur la fréquence publiée et **établir un premier contact**.

PILOTE : Sol de St Hubert bonjour ici GNXA.

SOL DE ST-HUBERT : GNXA, ici le sol de St-Hubert allez-y.

- Maintenant vous pouvez donner au contrôleur du sol votre type d'aéronef, votre position sur l'aéroport et le nom du message ATIS reçu ainsi que vos intentions.

PILOTE : Sol de St-Hubert, GNXA est un Cessna 150 chez Esso Aviation avec l'information JULIET, pour un vol VFR à destination de Bromont.

SOL DE ST-HUBERT : NXA ici le sol, piste 06 droite, vent du 030 à 6 nœuds, calage altimétrique de 29.30, circulez via TANGO, à l'écart de la 06 droite; appelez la tour sur 118.4 lorsque près.

PILOTE : À l'écart de la 06 droite NXA. (Si le pilote reçoit une autorisation de circuler au sol contenant une instruction «Attendez » ou « Attendez à l'écart de... » il doit en accuser réception en relisant le message spécifiant le point d'attente.)

- **TOUJOURS RELIRE LES RESTRICTIONS**

- Si le sol vous demande de modifier ou d'afficher un nouveau **code transpondeur**, donnez la relecture du code.

SOL DE ST-HUBERT : NXA, sol de St-Hubert, affichez le code 4225.

PILOTE : On affiche le code 4225 NXA.

- Après avoir complété la check pré-décollage passer sur la fréquence de la tour de contrôle et avancez-vous jusqu'aux lignes jaunes **sans les dépasser** :

PILOTE : Tour de St-Hubert bonjour, GNXA à l'écart de la 06 droite près au décollage.

TOUR DE ST-HUBERT : NXA autoriser à décoller 06 droite, virage vers la droite vers l'Est pas plus haut que 1900 pieds.

PILOTE : Pas plus haut que 1900 pieds NXA.

- Si la tour vous renseigne sur de possible **trafic**, répondez en mentionnant simplement si vous avez ou non le trafic en vue.

TOUR DE ST-HUBERT : NXA trafic à 4 heures, 2 milles en direction Sud, altitude non-confirmé.

PILOTE : Tour de St-Hubert, NXA on a le trafic en visuel.

OU

PILOTE : Tour de St-Hubert, NXA n'a pas le trafic en visuel.

- Lorsque l'aéronef quitte la zone de contrôle, il n'a pas besoin de rappeler la tour de contrôle pour changer de fréquence, MAIS celle-ci peut donner au pilote un point de passage ou le pilote devrait rendre compte de sa position au contrôle.

TOUR DE ST-HUBERT : NXA rappeler en quittant la zone.

OU

TOUR DE ST-HUBERT : NXA rappeler en passant verticale du bassin Chambly.

B. Avant d'entrer dans la zone de contrôles.

- Après avoir pris l'ATIS (Automatic Terminal Information Service = Service automatique d'information de région terminale), il faut communiquer avec la tour de contrôle sur la fréquence publié et **établir un premier contact**.

PILOTE : Tour de St-Hubert bonjour, ici GNXA.

TOUR DE ST-HUBERT : GNXA, ici la tour allez-y.

- Signaler maintenant votre position, altitude et que vous avez bien reçu l'information ATIS. Terminer en donnant vos intentions.

PILOTE : Tour de St-Hubert ici Cessna 150 GNXA, 2 milles au Sud de Marieville à 1900 pieds, VFR, avec l'information ATIS HOTEL, demande autorisation d'entrer dans le circuit pour un atterrissage complet à vos installations.

TOUR DE ST-HUBERT : NXA, tour de St-Hubert, piste en service 24 gauche, vent du 250 à 8 nœuds, calage altimétrique 29.82, autorisé à joindre le circuit par le mi-vent

arrière gauche piste 24. Rappeler moi verticale des promenades St-Bruno pas plus bas que 1500 pieds.

- Si la tour de contrôle vous a donné des **restrictions** (Rappeler aux promenades, restrictions d'altitudes), vous devez relire ces restrictions.

PILOTE : Tour de St Hubert, NXA, on rappel aux promenades pas plus bas que 1500 pieds.

- Si la tour vous renseigne sur de possible **trafic**, répondez en mentionnant simplement si vous avez ou non le trafic en vue.

TOUR DE ST-HUBERT : NXA trafic à 2 heures, 3 milles en direction Ouest.

PILOTE : Tour de St-Hubert, NXA on a le trafic en visuel.

OU

PILOTE : Tour de St-Hubert, NXA n'a pas le trafic en visuel.

- Si la tour vous demande de modifier ou d'afficher un nouveau **code transpondeur**, donnez la relecture du code.

TOUR DE St HUBERT : NXA, Tour de St-Hubert, affichez le code 4225.

PILOTE : On affiche le code 4225 NXA.

OU

TOUR DE St HUBERT : NXA, affichez IDENT.

PILOTE : On affiche IDENT, NXA.

- En arrivant au point de rappel, contacter la tour et redonner votre altitude.

PILOTE : Tour de St-Hubert NXA verticale des promenades à 1500 pieds.

TOUR DE ST-HUBERT : NXA, descendez à l'altitude du circuit pour rejoindre le mi-vent arrière, numéro 2 vous suivez un Cessna en base.

PILOTE : NXA.

- Normalement le contrôleur de la tour vous accordera l'autorisation d'atterrir sans attendre votre demande. Il le fera généralement lorsque vous vous rapportez en base.

PILOTE : Tour de St-Hubert NXA en base pour la 24 gauche.

TOUR DE ST-HUBERT : NXA autoriser atterrir piste 24 gauche.

PILOTE : NXA.

- Une fois atterri, en phase de décélération la tour vous donnera les instructions pour libérer la piste. (Sinon quitter à la première voie de circulation que vous rencontrer.)

TOUR DE ST-HUBERT : NXA sortez sur GOLF, contactez le sol sur 126.4 quand vous avez quitté la piste.

PILOTE : NXA quitte sur GOLF.

- Après s'être arrêté derrière les lignes jaunes sur le taxiway GOLF, complétez votre vérification après atterrissage et contactez le sol sur la fréquence appropriée et donnez vos intentions.

PILOTE : Sol de St-Hubert bonjour, GNXA sur GOLF pour Esso Aviation.

SOL DE ST-HUBERT : NXA circuler GOLF, PAPA pour Esso,

PILOTE : NXA.

C. Départs pour des posés décollés.

- Même principe que pour un vol local sauf que vous mentionner au contrôleur du sol que vous voulez faire des posés décollés.
- Un fois en l'air, n'oubliez pas de vous rappez en base.

3. COMMUNICATIONS AVEC LE TERMINAL

A. Entrer dans le Terminal.

- Avant d'entrer dans la zone contrôlée du terminal, syntoniser la fréquence adéquate et établir un contact initial.

PILOTE : Terminal de Montréal bonjour ici GNXA.

TERMINAL DE MONTRÉAL : GNXA ici le Terminal allez-y.

- Signaler maintenant votre position, altitude, code transpondeur si on vous en a assigné un et terminez en donnant vos intentions.

PILOTE : Terminal de Montréal ici GNXA, Cessna 150, 5 milles au Sud Est de Contrecoeur à 2500 pieds VFR avec le code 2593, en route pour St-Jean-sur-Richelieu.

TERMINAL DE MONTRÉAL : NXA, le Terminal, vous êtes identifiés radar, maintenez 2500 pieds pour St-Jean.

PILOTE : NXA bien reçu.

B. Voler dans le Terminal.

- Le contrôleur vous prend tout simplement par la main et vous emmène de votre point d'entrée jusqu'à votre point de sortie ou d'arrivée. Vous n'avez qu'à suivre les informations et les directives du contrôleur. Même s'il vous renseigne sur le trafic, il n'est pas responsable de l'espacement des aéronefs VFR. Prudence donc.... Il faut simplement garder une oreille attentive pour arriver à discerner vos lettres d'appel parmi tous les messages transmis par le contrôleur et réagir rapidement quand il vous donne une instruction. Avec un peu d'habitude le vol dans une zone terminale s'avère dès plus amusant et sécuritaire.
- Si le terminal vous donne des **restrictions** (Restrictions d'altitudes, de cap...), vous devez relire ces restrictions.

TERMINAL DE MONTRÉAL : NXA descendez à 2000 pieds.

PILOTE : NXA, on descend pour 2000 pieds.

OU

TERMINAL DE MONTRÉAL : NXA, tournez à gauche cap 170.

PILOTE : NXA tourne sur un cap 170.

- Si la tour vous renseigne sur de possibles **trafics**, répondez en mentionnant simplement si vous avez ou non le trafic en vue.

TERMINAL DE MONTRÉAL : NXA trafic à 2 heures, 3 milles en direction Ouest.

PILOTE : Terminal, NXA on a visuel sur le trafic.

OU

PILOTE : Tour de ST-Hubert, NXA n'a pas le trafic en visuel.

- Si le terminal vous demande de modifier ou d'afficher un nouveau **code transpondeur**, donnez la relecture du code.

TERMINAL DE MONTRÉAL : NXA, le Terminal, affichez le code 4225.

PILOTE : On affiche le code 4225 NXA.

OU

TERMINAL DE MONTRÉAL : NXA, affichez IDENT.

PILOTE : On affiche IDENT, NXA.

C. Sortir du Terminal.

- C'est le contrôleur qui vous dira quand changer de fréquence lorsque vous sortez de sa zone. Vous pouvez quitter le terminal de deux façons différentes :
 - Rentrer dans une nouvelle zone de contrôle.
 - Sortir de l'espace aérien contrôlé.
- Dans le premier cas, le contrôleur vous donnera la nouvelle fréquence à contacter et vous laissera continuer votre vol.

TERMINAL DE MONTRÉAL : NXA vous pouvez passer avec la fréquence de St-Jean sur 118.2, au revoir.

PILOTE : NXA quitte pour 118.2, au revoir.

- Si vous sortez de l'espace aérien contrôlé, le contrôleur vous avisera que vous quittez la zone.

TERMINAL DE MONTRÉAL : NXA, vous sortez de la zone du Terminal, passez sur la fréquence en route, affichez 1200, service radar terminé.

PILOTE : NXA bien reçu au revoir !