



Publication
d'André SALESSES
Responsable sécurité
FI-FE-CRI-CRE N° :025255
Pilote de ligne retraité
Mob:06 03 85 79 94
Courriel : andre.salesses@orange.fr

COMMUNICATIONS

Mise en oeuvre au 12 octobre 2017 du règlement (UE) 2016/1185 SERA Partie C concernant les procédures de communication vocale (radiotéléphonie)

En langue française, une nouvelle phraséologie a été définie et annexée à l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié. En outre, il faut noter que les chiffres pourront continuer à s'énoncer (en dérogation à la règle SERA 14035) comme dans la vie courante ou comme une suite de nombres. **En résumé, la règle ne change pas pour la transmission des nombres en langue française. Cette mesure dérogatoire est valable jusqu'à fin 2018 pour le moment (soit environ un an).**

L'expression “ **Point d'arrêt “ est remplacé par par l'expression “ **Point d'attente**”**

“Les pilotes à bord d'aéronefs munis de **transpondeur A doivent désormais l'allumer systématiquement pour toute la durée du vol”.**

COMMUNICATIONS

Références : Doc 4444 de l'OACI, chap.12
Rég. (UE) 2016/1185

- En France, la DSNA avait développé et amélioré la phraséologie sur la base de l'OACI* => voir Manuel de phraséologie publié par le SIA.

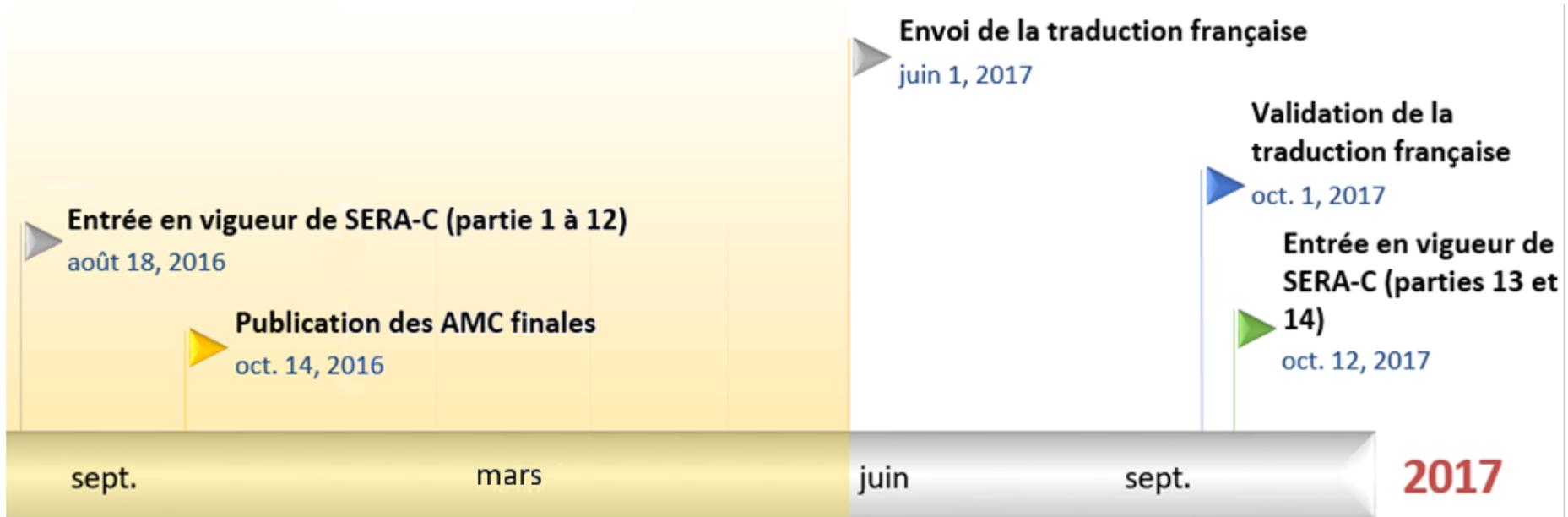
- Au 12 octobre 2017 : application des règles SERA-C de l'EASA inspirées majoritairement de la doc 4444 de l'OACI.

Obligation de respecter ces règles SERA Partie C => Nouveau Manuel de phraséologie publié par le SIA avec sa mise à jour au 12 octobre 2017 (adresse pour le téléchargement en dernière page de cet exposé).

* : Arrêté du 27 juin 2000 relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale, modifié par l'Arrêté du 24 novembre 2005 publié au J.O. du 31 janvier 2006.

COMMUNICATIONS

Evolution de la mise en place du règlement SERA partie C en France



COMMUNICATIONS

Glossaire

SERA : Standardised European Rules of the Air.

ACC : Area Control Centre, centre de contrôle régional.

AFIS : Aerodrome Flight Information Service, service d'information de vol d'aérodrome.

APP : APProach control service, centre de contrôle d'approche.

ATC : Air Traffic Control, contrôle de la circulation aérienne.

ATIS : Automatic Terminal Information Service, service automatique d'information de région terminale.

ATS : Air Traffic Service, service de la circulation aérienne.

FIS : Flight Information Service, service d'information de vol.

SIV : Secteur d'Information de Vol.

TWR : TOWER, tour de contrôle.

SERA.14001 Généralités

La phraséologie normalisée est utilisée dans toutes les situations pour lesquelles elle a été spécifiée. On ne doit avoir recours au langage clair ("plain language") que lorsque la phraséologie normalisée ne convient pas à la transmission voulue.

SERA.14015 Langue à utiliser dans les communications air-sol

a) Les communications radiotéléphoniques air-sol se font en anglais ou dans la langue habituellement utilisée par la station au sol.

b) Toutes les stations au sol desservant des aérodromes désignés et des routes utilisées par des services aériens internationaux doivent être en mesure d'employer l'anglais sur demande de tout aéronef. **Sauf instruction contraire de l'autorité compétente pour des cas particuliers, la langue anglaise est utilisée pour les communications entre l'organisme ATS et les aéronefs dans les aérodromes enregistrant plus de 50000 mouvements IFR internationaux par an.***

* Sont concernés les aéroports de : Paris-Charles de Gaulle (LFPG), Paris-Orly (LFPO), Nice-Côte d'Azur (LFMN), Bâle-Mulhouse (LFSB), Lyon–Saint-Exupéry (LFLL) et Marseille-Provence (LFML).

SERA.14015 Langue à utiliser dans les communications air-sol

Les Etats membres dans lesquels, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, l'anglais n'est pas la seule langue utilisée pour les communications entre l'organisme ATS et les aéronefs dans ces aéroports peuvent décider de ne pas appliquer l'obligation d'utiliser la langue anglaise et en informent la Commission.

Dans ce cas, les Etats membres concernés réalisent, pour le 31 décembre 2017 au plus tard, une étude* sur la possibilité d'imposer l'usage de l'anglais pour les communications entre l'organisme ATS et les aéronefs dans ces aéroports pour des raisons de sécurité, de manière à éviter les incursions d'aéronefs sur une piste occupée ou d'autres risques pour la sécurité, tout en tenant compte des dispositions applicables du droit de l'Union et des Etats membres en matière d'emploi des langues.

Ils rendent cette étude publique et communiquent ses conclusions à l'Agence et à la Commission.

*** Une étude est actuellement en cours en France (voir AIC France A 15/17).**

SERA.14015 Langue à utiliser dans les communications air-sol

c) Les langues employées par une station au sol sont indiquées dans les publications d'information aéronautique et dans toute autre information aéronautique publiée relative à ces installations.

La radiotéléphonie permet la transmission de "clairances" et d'informations essentielles pour la sécurité et l'efficacité de la gestion du trafic aérien.

C'est pour cette raison que :

- Les communications doivent être **concises et sans équivoque.**
- Il est indispensable d'utiliser les **expressions conventionnelles et la phraséologie normalisée.**

Méthode de transmission

- Prononcer chaque mot clairement et distinctement.
- Maintenir une cadence régulière (env. 100 mots/min).
- Réduire cette cadence si le message doit être consigné par écrit.
- Maintenir le ton de la parole à un niveau constant.

La technique de transmission doit être adaptée aux circonstances.

Etablissement de la communication

- Vérifier et respecter la portée opérationnelle spécifiée.
- Vérifier la fréquence avant l'émission.
- Vérifier le volume de réception (utiliser le squelch si nécessaire).
- Ecouter la fréquence quelques secondes avant de parler...(!)
- => Ne pas couper une communication déjà en cours : attendre la fin du collationnement du message qui a été adressé à un autre aéronef.

SERA.14050 Indicateurs d'appel radiotéléphonique des aéronefs

a) Indicateurs d'appel complets

L'indicateur d'appel radiotéléphonique d'un aéronef appartient en règle générale à l'un des types suivants : 1) Type a - caractères correspondant aux marques d'immatriculation de l'aéronef...

Ex. : F-HMTB

b) Indicateurs d'appel abrégés

Les indicateurs d'appel radiotéléphonique d'aéronef figurant au point a), à l'exception du type c, peuvent être abrégés dans les conditions définies à la règle SERA.14055, point c).

Les indicateurs d'appel abrégés prennent la forme suivante :

1) Type a - premier caractère de l'immatriculation et au moins les deux derniers caractères de l'indicateur d'appel...

Ex. : F-TB

SERA.14055 Procédures de radiotéléphonie

a) Un aéronef ne change pas de type d'indicatif d'appel radiotéléphonique en cours de vol sauf de façon temporaire si un organisme ATC lui en donne l'instruction pour des raisons de sécurité. Sauf pour des raisons de sécurité, aucun message n'est transmis à un aéronef pendant le décollage, la dernière partie de l'approche finale ou le roulage à l'atterrissage.

b) Établissement de communications radiotéléphoniques

1) **L'indicatif d'appel radiotéléphonique complet est utilisé systématiquement lors de l'établissement de la communication.** Lors de l'établissement de la communication, l'aéronef **commence son appel par la désignation de la station appelée, suivie de la désignation de la station appelante.**

SERA.14055 Procédures de radiotéléphonie

Communications radiotéléphoniques ultérieures

1) Un **indicatif d'appel radiotéléphonique abrégé**, tel que défini à la règle SERA.14050, point b), n'est utilisé qu'à partir du moment où une communication satisfaisante a été établie et à condition qu'il n'existe pas de confusion possible. **Un aéronef ne fait usage de son indicatif d'appel abrégé qu'à partir du moment où la station aéronautique s'est adressée à lui de cette manière.**

2) **Lors de la délivrance et du collationnement de clairances ATC, les contrôleurs et les pilotes ajoutent toujours l'indicatif d'appel de l'aéronef auquel la clairance s'applique.** En dehors de ces occasions, une fois que le contact a été établi, la communication bidirectionnelle permanente peut se poursuivre sans identification ou appel supplémentaire jusqu'à ce qu'il soit mis fin au contact.

Appels simultanés

Les appels simultanés sont généralement inaudibles à la réception.

Lorsqu'une station au sol (un contrôleur) est appelée par plusieurs aéronefs, elle décide de l'ordre dans lequel ceux-ci communiqueront avec elle.

Communication entre aéronefs

Les communications entre aéronefs **ne peuvent avoir lieu** sur une fréquence de la circulation aérienne **qu'avec l'accord de l'organisme concerné.**

=> Demander d'abord l'autorisation au contrôle si vous devez communiquer avec un autre aéronef.

Maintien de l'écoute

Si les règles de l'air imposent une écoute permanente, **un aéronef ne peut quitter une fréquence qu'avec l'accord de l'organisme** avec lequel une communication avait été préalablement établie.

Si le maintien de l'écoute n'est pas imposé, **il convient d'informer clairement de son intention de quitter la fréquence.**

Priorité des messages

- Messages de détresse et trafic de détresse (mayday).
- Messages d'urgence (panne).
- Messages du contrôle de la C.A.
- Messages d'information de vol.
- Messages entre exploitants d'aéronefs et pilotes.

Appel des stations au sol

Quelle appellation doit-on utiliser pour les aérodromes ?

Exemple pour la fréquence TWR de Toulouse-Blagnac, doit-on dire :

- Toulouse
- Toulouse tour
- Blagnac tour

} ?

La réponse se trouve toujours sur la carte VAC

Repérer l'indicatif de la station en caractère **gras**

APPROCHE A VUE

Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

24 JUL 14

TOULOUSE **BLAGNAC**
AD2 LFBO APP 01

	ALT AD : 499 (18 hPa) LAT : 43 38 06 N LONG : 001 22 04 E	LFBO VAR : 0° (10)
--	--	------------------------------

FIS : TOULOUSE Information 121.250

ATIS : 123.125 ☎ 05 67 22 94 34

APP : TOULOUSE Approche/Approach 123.925 (1) - 129.3 - 125.175 - 120.350 - 124.975 (s)

BLAGNAC Approche/Approach 121.1

TWR : 118.1

GND (Sol) : 121.9 - **DELIVERY (Prévol)** : 121.7

(1) Réservé aux VFR en espace D sur clairance CTL
Reserved for VFR in D airspace on ATC clearance

VDF

ILS : RWY 14 R TBS 110.7 RWY 14 L TG 108.9

RWY 32 L TBN 109.3 RWY 32 R TD 108.35

TWR : Blagnac TOUR

GND : Blagnac SOL

APP : Toulouse APPROCHE (Blagnac APPROCHE pour 121.1)

FIS : Toulouse INFORMATION (ou INFO)

DELIVERY : Blagnac PREVOL

APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic
13 NOV 14

MARSEILLE **PROVENCE**
AD2 LFML APP 01



ALT AD : 70 (3 hPa)
LAT : 43 26 12 N
LONG : 005 12 54 E

LFML
VAR : 1° E (10)

FIS : 127.725 (SIV 2, 3.1 et/and 3.2) - 124.350 (SIV 1, 4, 5 et/and 6)
ATIS : 125.350 ☎ 04 42 31 15 15
APP : PROVENCE Approche/Approach 131.225 (1) - 120.2 (1)
TWR : 133.1 - 132.950 (2) - 123.725 (s)
GND (Sol) : 121.9 PREFLIGHT (Prévol) : 121.725

VDF
ILS/DME RWY 13L ML 110.3
ILS/DME RWY 31R MPV 111.15

(1) Sur instruction/On instruction (2) Transit côtier/Shore transit

TWR : Provence TOUR
GND : Provence SOL
APP : Provence APPROCHE

FIS : Provence INFORMATION (ou INFO)
DELIVERY : Provence PREVOL

ATTERRISSAGE A VUE

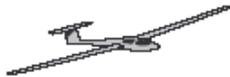
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

21 JUL 16

CAHORS LALBENQUE

AD 2 LFCC ATT 01



ALT AD : 912 (32 hPa)

LAT : 44 21 02 N

LONG : 001 28 43 E

LFCC

VAR : 0° (15)

APP : NIL

TWR : NIL

AFIS : 119.225 (FR seulement - voir TXT 01 / *FR only - see TXT 01*)

AFIS : Cahors INFORMATION (ou INFO)

L'indicatif d'appel d'un aérodrome figure en gras sur les cartes VAC.

"Sol" ou "Tour" peuvent être omis, après établissement de la communication.

"Information" doit toujours être prononcé dans le cas d'un aérodrome **AFIS**.

Exemples :

- Pour Marseille-Provence : "Provence -TWR" ou "Provence".
- Pour Cahors : toujours dire : « Cahors Information" (ou Info).

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
20 JUL 17

MONTAUBAN
AD 2 LFDB AT I 01

	ALT AD : 353 (13 hPa) LAT : 44 01 36 N LONG : 001 22 37 E	LFDB VAR : 0°E (15)
--	--	-------------------------------

APP : TOULOUSE Approche / *Approach* : 125.175 - 129.3 (au-dessus de/ *above* 3000)
TWR : NIL
A/A (120.6) FR seulement / *only*

A/A : MONTAUBAN

A/A signifie qu'il s'agit d'une fréquence d'auto information.

Etablissement de la communication

Au premier contact, toujours utiliser l'indicatif complet.

Le premier appel **ne comporte que** l'indicatif de la station appelée et de la station appelante.

Exemple :

Pilote : « Agen TWR, bonjour, F-GUMB ».

(Commencer par l'indicatif de la station appelée laisse le temps au contrôleur ou à l'agent AFIS de saisir son stylo pour écrire l'indicatif de la station appelante sur le "strip".)

Par la suite on pourra utiliser la forme abrégée (**F-MB**) mais **seulement après avoir été appelé de cette façon par l'organisme du contrôle.**

Cela pourra se faire, sauf s'il y a risque de confusion avec un autre aéronef.

Demande de paramètres

Avant de commencer à rouler, le pilote doit prendre ou demander les paramètres de départ, soit par **l'écoute de l'ATIS** pour la plupart des aérodromes contrôlés, soit sur la fréquence "Sol", soit en **demandant à l'agent AFIS durant les heures d'ouverture**.

Exemple :

Pilote : « Cahors Information, bonjour, F-HCGM Tecnam P2002 au parking au pied de la TWR, (demandons) les paramètres pour un vol (VFR) à destination de Montauban. »

(les mots entre parenthèses peuvent être omis)

Les renseignements seront transmis dans l'ordre suivant :

1. : Les renseignements dits "essentiels«

- **Piste en service***
- **Direction et force du vent**
- **Visibilité.**
- **QNH*.**

2. : Les renseignements complémentaires :

- **Nébulosité et base des nuages**
- **Température**

* : La fourniture systématique du point de rosée et du QFE n'est plus obligatoire. Il faut néanmoins les fournir à la demande du pilote.

Collationnement des paramètres par le pilote lorsque transmis par un organisme du contrôle ou d'information :

"Piste x, x, QNH x, x, x, x, F-TB".

*Remarque : on ne collationne que la piste en service et le QNH.

Demande de roulage (aérodrome contrôlé)

Sur les **aérodromes contrôlés**, après avoir établi le contact, le pilote doit demander l'autorisation de rouler sur la fréquence appropriée (Fréquence "Sol" si elle existe, ou sinon "TWR").

Trois cas peuvent se présenter :

- Vol de voyage.
- Vol local ou tours de piste.
- Déplacement sur l'aérodrome.

Vol de voyage (aérodrome contrôlé)

Le message doit comprendre :

1. **Indicatif aéronef.**
2. **Type d'aéronef.**
3. **Position sur l'aérodrome.**
4. **Règles de vol (VFR).**
5. **Destination.**
6. **Trajectoire, point de sortie et niveau.**
7. **Information ATIS reçue.**

Exemple : (Après le pré appel Aérodrome d'Agen voir 1^{er} appel page 24)

Pilote : Pilote : "F-GUMB, Tecnam P2002 au parking aviation générale D2 (demande) le roulage pour un vol (VFR) à destination de Montauban, sortie SA/S (à) 2000 pieds, (avec l') information Delta."

(les mots entre parenthèses peuvent être omis : plus le message est court mieux c'est !)

Vol local ou Tours de piste (aérodrome contrôlé)

Le message doit comprendre :

- 1. Indicatif aéronef.**
- 2. Type d'aéronef.**
- 3. Position sur l'aérodrome.**
- 4. Secteur du vol local.**
- 5. Altitudes.**
- 6. Information ATIS reçue.**

Exemple :

Pilote : "F-HMTB, Robin DR 401 , au parking aviation générale B3 (demande) le roulage, pour un vol local secteur N, 3000 pieds, (avec) information Delta."

Ou :

"F-HMTB Robin DR 401, au parking aviation générale, B(demande) le roulage, pour des tours de piste, (avec) information Delta."

Déplacement sur l'aérodrome (aérodrome contrôlé)

Le message doit comprendre :

- 1. Indicatif aéronef.**
- 2. Type d'aéronef.**
- 3. Position sur l'aérodrome.**
- 4. Intentions.**

Exemple :

Pilote : "F-JYSK ULM au parking aviation générale,
D 1(demande) le roulage pour le poste d'avitaillement."

Au point d'attente (ne plus employer l'expression point d'arrêt)

- Le point d'attente est un point caractéristique de la circulation au sol où un aéronef peut être amené à attendre pour laisser libre la piste en service.
- Avant de pénétrer sur la piste, il convient d'effectuer les essais moteurs et la préparation de l'avion. C'est pour cette raison que l'organisme de contrôle demande au pilote de rappeler "**prêt**".
- Dans certains cas, il peut être demandé au pilote s'il est déjà prêt à décoller.

Exemple :

Contrôleur : "F-ED,(êtes vous) prêt pour un (départ) immédiat ?"

Pilote : "Affirme, F-ED" ou "Négatif, F-ED."

Principaux changements au 12 octobre 2017

En ce qui concerne le VFR, ils portent sur :

- La transmission des nombres. (reporté fin d'année 2018)
- Quelques différences dans les termes.

SERA.14035 Transmission des nombres (reporter fin d'année 2018)

Les nombres utilisés sont transmis **uniquement** en énonçant **chaque chiffre séparément** pour les :

- Caps.
- QFU.
- Vents.
- Indicatifs.
- Températures.
- Fréquences.
- Heures.

SERA.14035 Transmission des nombres (reporter fin d'année 2018)

Tous les nombres utilisés pour la transmission :

- Des codes **transpondeur**.
- Du **niveau de vol**.
- Du **calage altimétrique**.
- De la **vitesse**.
- De la **visibilité**.
- Des **RVR**.
- Du **code horaire**.
- De la **HBN (hauteur de la base des nuages)**.

peuvent être transmis :

- soit en énonçant **chaque chiffre séparément** (reportées fin 2018)
- soit lorsque le nombre est composé de **multiples entiers** de cent ou de mille, en énonçant **le chiffre des centaines ou des milliers, suivi du mot "Cent" ou "Mille"**.

SERA.14035 Transmission des nombres (reportés fin 2018)

- Dans le cas des combinaisons de milliers et de multiples entiers de cent, **chaque chiffre du nombre de milliers est énoncé séparément**, le dernier étant suivi du mot "Mille", puis le nombre de centaines est énoncé et suivi du mot "Cent".

Attention: 12 000 => unité deux mille !

- Lorsque des informations sont fournies concernant le gisement exprimé en heures par rapport à un objet ou à un autre mobile, elles le sont en énonçant les chiffres sous forme groupée, par exemple "Dix heures" ou "Onze Heures"...
- Les nombres comportant un séparateur décimal sont transmis en faisant précéder la partie décimale du mot "Décimale".

SERA.14035 Transmission des nombres (reporter fin d'année 2018)

Exemples :

Indicatif d'appel : AF328 => Air France trois deux huit

Cap : 120° => cap unité deux zéro (1, 2, 0)

Piste : 28 => piste deux huit (2, 8)

Vent : 300° 18 kt, rafale 25 kt => vent unité huit noeuds, rafale deux cinq noeuds (3, 0, 0 / 1, 8 kt, rafale 2, 5, kt)

Niveau : FL65 => niveau six cinq

Altitude : 800 => huit cent

3400 => trois mille quatre cent

(les centaines et milliers entiers sont acceptés)

SERA.14035 Transmission des nombres (reportés fin 2018)

Exemples (suite) :

Altimétrie : 1009 => QNH unité zéro zéro neuf (1, 0, 0 , 9)

1000 => QNH mille

(les centaines et milliers entiers sont acceptés)

Transpondeur : 1260 => transpondeur unité deux six zéro

1000 => transpondeur mille

(milliers entiers sont acceptés)

Hauteur des nuages : 4300 => quatre mille trois cent

(les centaines et milliers entiers sont acceptés)

Visibilité : 4000 m => visibilité quatre mille mètres

10 km => unité zéro kilomètres

(les centaines et milliers entiers sont acceptés)

SERA.14035 Transmission des nombres (reportés fin 2018)

Exemples (suite) :

Fréquences : 121.000 => unité deux unité décimale zéro

121.250 => unité deux unité, décimale deux cinq zéro

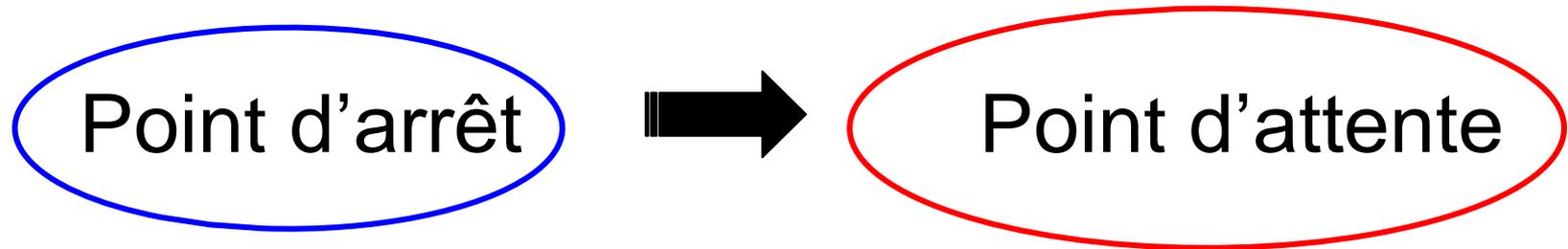
(tous les chiffres doivent être énoncés séparément)

L'ensemble des six chiffres de l'identifiant numérique sont utilisés pour identifier le canal de transmission dans les communications radiotéléphoniques à très haute fréquence (VHF), **sauf si le cinquième et le sixième chiffres sont des zéros, auquel cas seuls les quatre premiers chiffres sont utilisés.**

Heures : 12h30 => unité deux (heures) trois zéro (minutes)

Phraséologie d'aérodrome

Quelque changements dans le vocabulaire.



Phraséologie d'aérodrome

Roulage avions (SERA.14090)

Pas de changement : "Roulez..."

Roulage accéléré

"Accélérez le roulage"



"Expédiez le roulage"

Roulage véhicules (SERA.14090)

"Roulez... "



"Procédez..."

Phraséologie d'aérodrome

Roulage avions

Traversée accélérée

"Accélérez traversée"



"Traversez rapidement"

Phraséologie d'aérodrome

Attente avant piste

"Maintenez point d'arrêt"



"Maintenez avant point d'attente"

Phraséologie de mise en montée ou descente

Le terme "**altitude**" est optionnel devant une valeur numérique d'altitude mais **impératif** pour les valeurs comprises **entre** :
2000 ft et 2999 ft

Quelle en est la raison ? => Un risque grave de confusion !

Ex. : Ctle : "F-TB descendez 2000 ft"

Le pilote peut comprendre : "descendez **de** 1000 ft"

=> Phraséologie correcte : "F-TB descendez **altitude 2000 ft**"

Lors de la première clairance de descente ou de montée vers une altitude, le contrôleur précise la valeur du QNH.

Dans le cas d'une utilisation de 2000 ft ou toute autre valeur débutant par "2000", le terme "altitude" doit être précisé afin d'éviter toute confusion.

Collationnement

C'est la **répétition par le pilote** à l'intention du contrôleur **de tout ou partie d'un message reçu**, de manière à permettre à celui-ci de vérifier l'exactitude de la teneur de l'information et de sa bonne compréhension par le pilote.

Attention !

Un pilote ne doit pas accuser réception d'un message qui se termine par l'expression "**Break Break**".

Collationnement

Erreur de collationnement

Si le collationnement par un pilote est incorrect, le contrôleur utilise l'expression "**négatif**" suivie des éléments incompris de l'instruction ou de la clairance dans leur version correcte.

Correction

En cas d'erreur de transmission, l'expression "**correction**" est utilisée suivie de tout ou partie du message correct.

Répétition

S'il y a doute sur le contenu du message reçu la répétition de ce message, en totalité ou en partie, doit être demandée avec l'expression "répétez" suivie éventuellement de précisions sur la partie ou les éléments du message dont la répétition est nécessaire.

Collationnement

Un aéronef doit accuser réception des autorisations et des instructions par un collationnement suivi de son indicatif d'appel.

Exemple :

Contrôleur : "F-GUMB, bonjour, transpondeur (1260 roulez point d'attente A, rappelez prêt"

Pilote : "Roulons vers le point d'attente A, transpondeur 1260 rappellerons prêts, F-GUMB."

Il doit accuser réception des messages qui ne nécessitent pas de collationnement uniquement par son indicatif d'appel.

IMPORTANT : si l'on vous appelle par votre indicatif complet, collationnez toujours avec l'indicateur complet.

Collationnement

Comment accuser réception des messages qui ne nécessitent pas de collationnement ?

=> Uniquement par l'indicatif d'appel.

Exemple :

Contrôleur : "F-MB, dernier vent, 080°/12 kt."

Collationner simplement : "F-MB" (ou "F-GUMB" si on vous a appelé ainsi) : la direction et la force du vent ne se collationnent pas !

Collationnement

Doivent être collationnés :

- Fréquences.
- Codes transpondeur.
- Calages altimétriques.
- Niveaux.
- Caps.
- Vitesses.
- Maintien de position sur un taxiway.
- Piste.
- Clairances conditionnelles.
- Option.
- Atterrissage.
- Décollage.
- Traversée (de piste).
- Remontée (de piste).

Mention conditionnelle

Les mentions conditionnelles comme "**derrière l'avion en finale**" ou "**après l'avion au départ**" peuvent être utilisées si le pilote à qui elles sont destinées voit l'avion en question.

Elles revêtent la forme suivante :

Contrôleur : "F-GM, derrière l'ATR 42 en courte finale, alignez-vous piste 11 et attendez derrière."

Collationnement du pilote : "Derrière l'ATR 42 en courte finale, nous alignerons piste 11, et attendrons, F-GM."

Noter : le contrôleur doit dire deux fois le mot "**derrière**" (pas le pilote).

Manœuvre particulière

L'expression "**option**" permet de laisser au pilote le choix de la manœuvre à effectuer.

Elle peut être utilisée en instruction et laisse à l'instructeur, liberté de décider une remise des gaz, un passage bas, un toucher, un atterrissage complet.

Exemple : (à Agen)

Pilote : "F-ED, en finale piste 29, pour une option."

Contrôleur : "F-ED, autorisé option piste 29, vent calme."

Pilote : "Autorisé option piste 29, F-ED"

Manœuvre particulière - Utilisation du terme "Approuvé"

Utilisé pour accepter ou refuser la demande d'un pilote de manoeuvrer dans des conditions déterminées.

S'il accepte la demande du pilote, **le contrôleur** utilise le terme "Approuvé", précédé par une clairance confirmant les termes de l'acceptation.

S'il refuse la demande du pilote, il utilise l'expression "négatif".
En cas de refus, il peut motiver celui-ci.

Exemple :

Pilote : "F-TB, aligné piste 29, pour un virage à droite après décollage."

Contrôleur : "F-TB, virage à droite après décollage approuvé."

Usage du terme "autorisé"

Le terme "autorisé" n'est utilisé par les services du contrôle que pour la délivrance des clairances d'atterrissage et de décollage, de touché et d'option.

Exemple :

Contrôleur : "F-TB, alignez-vous piste 29, autorisé décollage,, vent 290°/20 nœuds."

Pilote : "Je m'aligne piste 29, autorisé décollage, F-TB."

Usage des termes "atterrissage et décollage"

Le terme "Atterrissage" ne doit être utilisé que pour la délivrance d'une clairance d'atterrissage.

Exemple :

Contrôleur : "F-FH, autorisé atterrissage piste 29, vent 290°/ 12 nœuds."

Ailleurs, ce sera : "arrivée" ou "finale".

Le terme "Décollage" ne doit être utilisé que pour la délivrance d'une clairance de décollage.

Exemple :

Contrôleur : "F-FH, autorisé décollage piste 29, vent 290°/20 nœuds."

Ailleurs, ce sera : "départ", "envol" ou "montée initiale".

Usage du terme "Position"

a) Cas général :

Contrôleur : "F-FH, maintenez position avant la bretelle E pour laisser passer l'Embraer 145."

Pilote : "Maintenons position avant la bretelle E, laissons passer l'Embraer 145, F-FH."

b) Avant une piste, le mot "position" ne doit pas figurer dans le message :

Contrôleur : "F-FH, maintenez le point d'attente W, piste 11."

Pilote : "Maintenons le point d'attente W, piste 11, F-FH."

Situations particulières

L'aéronef a reçu une clairance de décollage, mais ne l'a pas débuté :

Contrôleur : "F-FH, maintenez position, annulez le décollage, je répète, annulez le décollage."

Pilote : "Maintenons position, F-FH."

L'aéronef a reçu une clairance de décollage, mais ne l'a pas débuté :

Contrôleur : "F-FH, décollez immédiatement, sinon dégagez la piste."

Pilote : "Décollons, F-FH" ou : "Dégageons, F-FH."

Message de C/R de position

- Indicatif.
- Position.
- Niveau de vol ou altitude.
- Prochain point de report.
- HEA (dans le cas d'une arrivée : Heure Estimée d'Arrivée).
- Autonomie (si demandée).
- Le nombre de personnes à bord ne doit pas figurer dans les messages sauf si c'est demandé par le contrôle (en général par les services de contrôle militaire) !

VFR spécial

Au départ :

Pilote : « Rodez TWR, F-GUMB, Tecnam P2002 , au parking aviation générale G , information Bravo, pour un vol VFR spécial vers Montauban. »

Contrôleur : "F-MB, départ VFR spécial approuvé, roulez vers **le point d'attente C**, transpondeur 1261, rappelez prêt."

Pilote : "Roulons, pour le **point d'attente C**, transpondeur 1261, rappellerons prêt, F-MB."

A l'arrivée : VFR Spécial

Pilote : « Rodez tour, Technam P2002 F-HCGM, travers EST Villefranche, altitude 2500 pieds, provenance de Montauban, information Charlie, demandons arrivée VFR spécial, via Whisky.»

Contrôleur : "F-GM, arrivée VFR spécial approuvée, rappelez Whisky, à 2500 pieds."

Pilote : "Arrivée VFR spécial , rappellerons Whisky, 2500 pieds, F-GM."

Transit sur itinéraire publié : (après le pré appel)

Pilote : « Agen Tour, Robin DR 401 F-HMTB, provenance Marmande, à destination de Montauban, passons Whisky (à) altitude 2000 pieds pour transit VFR spécial, vers Whisky -Alpha puis Sierra-Alpha et Sierra, via la verticale installations, estimée à 52." »

Contrôleur : F-TB, transit VFR spécial approuvé (à) altitude 2000 pieds, transpondeur 1260, rappelez Whisky- Alpha"

Pilote : "Transitions à altitude 2000 pieds, transpondeur 1260 rappellerons Whisky-Alpha, F-TB."

Phraséologie AD AFIS arrivée (en présence des agents AFIS)

Exemple :

Pilote : "Albi Information, F-GAED, bonjour."

AFIS : "F-ED, Albi Information, bonjour."

Pilote : "Albi Information, F-GAED, Robin DR400, en provenance de Montauban, à destination de vos installations, 15 Nm à l'Ouest, à 2500 pieds, pour les paramètres."

AFIS : "F-ED, piste 27 en service, vent 200°/15 nœuds, QNH 1020, rappelez en vue des installations."

Pilote : " Albi Information, F-ED, piste 27, QNH 1020, je rappellerai en vue des installations."

AFIS : "F-ED, je vous signale un TB20 en courte finale."

Pilote : "Albi Information, F-ED, en vue des installations, je rappellerai en début de vent arrière, piste 27, info de trafic, reçue."

AFIS : "Bien reçu, F-ED".

Phraséologie AD AFIS départ (en présence des agents AFIS)

Exemple :Pilote: « Albi Information, F-GAED, bonjour. »

AFIS : « F-ED, Albi Information, bonjour. »

Pilote : « Albi Information, Robin DR400 F-GAED, au parking, vol (VFR) à destination de Montauban, pour les paramètres"

AFIS : "F-ED, piste 27 en service, vent 315°, 20 nœuds, visibilité 10 km, température 22°, QNH 1020 hPa."

Pilote : « Albi Information, F-ED, roulons pour le point d'attente piste 27, QNH 1020."

AFIS : "F-ED, je vous signale un DR 400 qui dégage la piste par le taxiway pour le parking."

Pilote : "F-ED." .../...

Pilote : « Albi Information, F-ED, pénétrons, remontons et alignons piste 27, rappellerons prêts au départ."

AFIS : "F-ED, bien reçu, pas d'autre trafic à vous signaler."

Pilote : « Albi Information, F-ED, prêts au départ, décollons piste 27 rappellerons en sortie de circuit."

AFIS : "F-ED, vent 310°/20 kt." .../...

Auto-information

A l'arrivée (pilote) :

- « Montauban, F-JYSK , bonjour »
- «Montauban, F-JYSK, ULM en provenance de Cahors, à destination de vos installations, la verticale estimée à 08 (dans 5 minutes), altitude 2000 pieds, rappellerons verticale "
- « MONTAUBAN, F-SK verticale installations altitude 2000 pieds, procédons à une intégration pour la piste 31"
- « Montauban, F-SK intégration en début de vent arrière 31 pour un (complet, toucher, option), rappellerons en base."
- « Montauban, F-SK, en base piste 31."
- «Montauban, F-SK en finale piste 31 pour un complet (toucher, option)."
- « Montauban, F-SK piste 31 dégagée, roulons vers le parking Aéro club Montalbanais"

Au départ (pilote) :

- « Montauban, bonjour, F--JYSK ULM, au parking aéro-club Montalbanais, pour un vol à destination de Villefranche, roulons vers le point d'attente B piste 31." (Le nombre de personnes à bord et l'autonomie ne doivent pas figurer dans les messages sauf si c'est demandé par l'école de pilotage, c'est le cas de l'ACM et d'autres écoles)
- « Montauban, F-SK, au point d'attente B, pénétrons et remontons la piste 31, rappellerons alignés, prêts au décollage."
- « Montauban, F-SK, alignés, décollons piste 31."
- « Montauban, F-SK, quittons le circuit et la fréquence par le Nord Est, 1500 ft en montée vers altitude 2000 ft, au revoir."

Messages de détresse et d'urgence

Fréquence à utiliser :

Le message de détresse est émis sur la fréquence air-sol en cours d'utilisation.

Le message de détresse peut être émis sur la fréquence 121,500 MHz ou sur toute autre fréquence du service mobile aéronautique ou maritime si cela est jugé nécessaire ou souhaitable.

Un message de détresse comprend :

- a) le signal radiotéléphonique de détresse **mayday / mayday**, prononcé, dans toutes les langues comme l'expression française « m'aider », répété de préférence trois fois;
- b) puis, si possible dans l'ordre :
 - 1) le nom de la station à laquelle le message est adressé (si le temps disponible et les circonstances le permettent) ;
 - 2) l'indicatif d'appel de l'aéronef ;
 - 3) la nature du cas de détresse ;
 - 4) la position, le niveau et le cap ;
 - 5) les intentions du commandant de bord.

Messages de détresse et d'urgence

Fréquence à utiliser :

Un message d'urgence est émis sur la fréquence en cours d'utilisation. Il comprend :

- a) le signal radiotéléphonique d'urgence **pan pan / pan pan**, prononcé dans toutes les langues comme les mots français « panne panne », répété de préférence trois fois lors de la première communication d'urgence ;
- b) puis, si possible dans l'ordre :
 - 1) le nom de la station à laquelle le message est adressé ;
 - 2) l'indicatif d'appel de l'aéronef ;
 - 3) la nature du cas d'urgence ;
 - 4) la position, le niveau et le cap ;
 - 5) les intentions du commandant de bord ;
 - 6) tous autres renseignements utiles.

Phraséologie d'urgence

Différence Stopper/arrêter

"Stoppez" s'utilise pour une **manœuvre avion**.

"Arrêtez" pour **toute autre action**.

Ex. : "F-TB, immédiatement stoppez la montée, immédiatement"

Echelle de lisibilité

Emission d'essai et échelle de lisibilité :

Un message d'essai radio est composé comme suit :

- a) identification de la station appelée ;
- b) indicatif d'appel de l'aéronef ;
- c) expression **essai radio / radio check** ;
- d) fréquence utilisée.

L'échelle de lisibilité suivante est utilisée :

- 1. illisible ;
- 2. lisible par instant ;
- 3. difficilement lisible ;
- 4. lisible ;
- 5. parfaitement lisible.



SIA

La référence en information aéronautique



Rechercher...

Accueil > Règlementation

AIP

eAIP FRANCE

eAIP CAR SAM NAM

eAIP PAC N

eAIP PAC P

eAIP RUN

Règlementation

[RCA] REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE

[RADIOTEL] PROCEDURES DE RADIOTELEPHONIE

[PHRASEO] MANUEL DE FORMATION A LA PHRASEOLOGIE

Cliquer ici puis là

AIP

eAIP FRANCE

eAIP CAR SAM NAM

eAIP PAC N

eAIP PAC P

eAIP RUN

Préparation de vol

NOTAM



Cartes AZBA

Règlementation

[RCA] REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE

[RADIOTEL] PROCEDURES DE RADIOTELEPHONIE

[PHRASEO] MANUEL DE FORMATION A LA PHRASEOLOGIE

Document de référence pour la formation dans les services de la circulation aérienne

- [PHRASEO] Edition du 27/06/2013

- [PHRASEO] Edition pour le 12/10/2017