



ACTMP

AéroClub Toulouse Midi-Pyrénées

Manuel de phraséologie

Français

Novembre 2019

I- GENERALITES (extraits de réglementation)

Principe

La **radiotéléphonie** est un moyen qui permet aux pilotes et au personnel des stations au sol de **communiquer** entre eux. Elle permet de transmettre des **clairances** et des **informations importantes** pour la **sécurité** de la circulation aérienne et l'**efficacité** de la gestion du trafic aérien.

L'étude d'incidents et d'**accidents** a mis en évidence, en tant que facteurs contributifs, le **non-respect des procédures** de radiotéléphonie ou l'emploi d'une phraséologie approximative.

C'est pourquoi, lors des communications radiotéléphoniques, les pilotes doivent respecter les procédures de radiotéléphonie et, dans la mesure du possible, **utiliser des expressions conventionnelles et une phraséologie normalisée**.

Lors des échanges radiotéléphoniques entre pilote et contrôleur ou entre pilote et pilote (auto-information), la plus grande **discipline** doit être observée.

Techniques de transmission

- Avant de commencer un message, **vérifier** que la **fréquence est libre** pour éviter toute interférence avec l'éventuel message en cours
- Formulez des **messages brefs et concis** (préparer vos messages mentalement avant d'émettre pour **éviter les hésitations** sur la fréquence)
- **Prononcez** chaque mot **clairement** et **distinctement**
- Maintenez une **cadence régulière et adaptée au contexte**
- Maintenez le **ton** de la voix à un **niveau constant**
- Utilisez de préférence la première personne du pluriel pour les verbes, avec ou sans le sujet « nous ». Evitez le « on »

A RETENIR

La radio permet de communiquer. De fait, il est absolument nécessaire de savoir quoi dire et d'être le plus clair possible afin d'éviter les ambiguïtés qui sont sources d'accidents !

Il y a quelques règles simples à observer afin de faciliter les échanges

Une fois qu'un **dialogue a été établi** entre pilote et contrôleur (ou en auto information) sur une fréquence donnée, l'**écoute** doit être **obligatoirement maintenue** sur cette fréquence jusqu'à avoir obtenu l'**accord** du contrôleur ou l'avoir **informé** clairement pour **quitter la fréquence** (suivant le type d'espace aérien concerné). En effet le contrôleur est alors responsable de vous et si vous quittez la fréquence sans l'en informer, il sera susceptible de déclencher des procédures de recherches.

A RETENIR

Pour quitter une fréquence il faut soit avoir obtenu l'autorisation de le faire, soit l'avoir explicitement dit.

Sécurité et communications

Sauf pour des raisons de sécurité immédiate, **aucun message n'est transmis** à un pilote **pendant le décollage**, la **dernière partie de l'approche finale** et le roulage à l'atterrissage **tant que la vitesse de l'aéronef n'est pas contrôlée**. Le pilote devant se concentrer, il n'est pas tenu de répondre lors de ces phases, particulièrement gourmandes en ressources.

A RETENIR

On ne vous embêtera pas à la radio lorsque vous aurez besoin de vous concentrer (décollage, atterrissage...)

Premier contact d'un pilote pour une station au sol (ici Lasbordes)

Il respecte tout ou en partie le schéma suivant

- Qui appelons nous ? "*Lasbordes Tour*"
- Qui sommes-nous ? "*du F-GTMP, a DR400*"
- Où sommes-nous ? "*au parking TMP/à la pompe*"
- Où allons-nous ? "*pour un départ destination Gaillac*"
- Quelles sont nos intentions ? "*prêt au roulage*"
- Informations diverses "*avec l'information E*"

Expressions conventionnelles

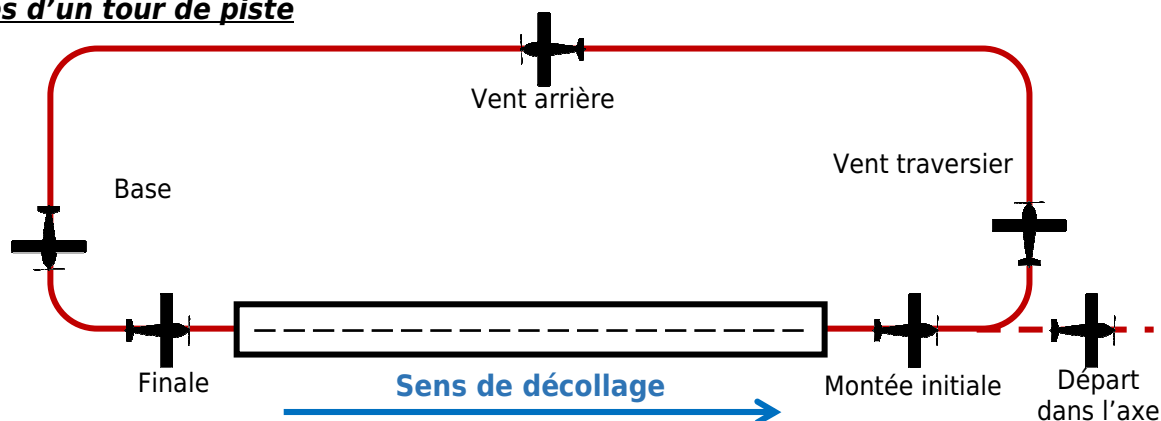
Affirme	Oui
Négatif	Non/ce n'est pas exact/autorisation refusée
Autorisé	Utilisé uniquement pour le décollage/atterrissage/touché/option
Correct	C'est exact
Stand-by	Attendez je vous rappelle
J'écoute	Transmettez votre message
Rappelez	Faites un compte rendu à...
<i>Roger</i>	J'ai reçu votre dernière transmission
<i>Wilco</i>	Votre message a été compris et sera exécuté
Mayday	Je suis en détresse
Pan pan	Je suis en situation d'urgence

Alphabet aéronautique

Lorsque l'on parle en fréquence, cela peut être compliqué de comprendre les lettres prononcées. Pour faciliter et même permettre la compréhension, chaque lettre est associée à un mot : cela forme un alphabet universel connu par tout pilote !

Lettre	Nom associé	Code morse
A	Alpha	.-
B	Bravo	-...
C	Charlie	-.-.
D	Delta	-...
E	Echo	.
F	Fox-trot	...-.
G	Golf	--.
H	Hôtel
I	India	..
J	Juliet	.-.-.-
K	Kilo	-.-.-
L	Lima	.-...
M	Mike	--.
N	Novembre	-.
O	Oscar	---
P	Papa	.-.-.
Q	Québec	---.-
R	Romeo	.-.-.
S	Sierra	...-
T	Tango	-...
U	Uniform	...-
V	Victor	...-.-
W	Whiskey	.-.-.-
X	X-ray	-.-.-.-
Y	Yankee	-.--.-
Z	Zulu	---...

Etapes d'un tour de piste



Altitude transition

Elle s'exprime toujours en **pieds** et est **référéncée au QNH** par défaut, inutile de le préciser. S'il y a **risque de confusion** ou doute sur la valeur du calage, vous pouvez **préciser** celui-ci.

Exemple :

F-GTMP, passons A E, 2500 ft
 ou F-GTMP, passons A E, 2500 ft, 1019.

Par contre lorsque vous exprimez la hauteur au-dessus du terrain, celle-ci se précise toujours :

Exemple :

Gaillac, F-GTMP, vent arrière basse hauteur, 500ft FE (ou 500ft sol)

Message de détresse ou d'urgence

Urgence :

Le message d'urgence inclus toujours

- "**Pan pan**" prononcé 3 fois
- **L'immatriculation** de l'avion
- La **nature** de l'urgence
- La **position, altitude**, éventuellement **cap** et **vitesse** de l'avion
- Les **intentions**
- Toute autre **information utile** (nombre de passager, carburant restant...)

Détresse :

Le message d'urgence inclus toujours

- "**Mayday**" prononcé 3 fois
- **L'immatriculation** de l'avion
- La **nature** de l'urgence
- La **position, altitude**, éventuellement **cap** et **vitesse** de l'avion
- Les **intentions**
- Toute autre **information utile** (nombre de passager, carburant restant...)

Pour rappel, un avion en détresse a priorité sur un avion en urgence

Le collationnement

Le **collationnement** est le fait de **répéter** la dernière information ou clairance du contrôleur. Le but de cette action est de **lever toute ambiguïté** sur une transmission. Tous les éléments ne sont pas à collationner. On ne collationnera jamais le vent par exemple. Les éléments à **toujours collationner** sont :

- Une **autorisation** : décollage ou atterrissage/touché/option
- Une indication de **piste** ou tout élément s'y rapportant (roulage, piste en service, pénétration, remontée...)
- Une valeur de **QNH**
- Une **fréquence**
- Un **code transpondeur**
- Conditions d'une **clairance conditionnelle**

II- CAS PRATIQUES

Dans la partie qui va suivre, nous allons mettre en scène des cas pratiques que l'on peut rencontrer au cours d'un vol « normal ». Toutes les lettres sont dites avec l'alphabet aéronautique

✈ sera suivi des messages du pilote

✍ sera suivi des messages du contrôleur

△ sera suivi par une remarque sur le message précédent

Départ depuis Lasbordes, tour active

✈ Lasbordes tour, du F-G T M P, bonjour

✍ F-M P, Lasbordes Tower, hello

✈ F-M P, un DR 400, au parking Toulouse Midi Pyrénées, avec l'information C, demandons le roulage pour un vol local (ou pour un vol à destination de...) avec une sortie DN

✍ F-M P, roulez point d'attente piste 33, rappelez prêt

✈ Roulons point d'attente piste 33 et rappelons prêt, F-M P

(...)

✈ F-M P, point d'attente piste 33, prêt au départ

✍ F-M P, un TB 10 en finale, rappelez en vue

✈ Visuel sur le TB 10 en finale, F-M P

✍ F-M P, derrière le TB 10 en finale, alignez-vous piste 33 et attendez derrière

△ *Ce type de clairance s'appelle une clairance conditionnelle. Si vous remarquez bien, elle commence et termine par « derrière ». Le collationnement suit la même règle :*

✈ Derrière le TB 10 en finale, piste 33, nous alignons et attendons derrière, F-M P

✍ F-M P, piste 33, autorisé décollage, vent 300 degré 10 kt

✈ Piste 33, autorisé décollage, F-M P

(...)

✈ F-M P, passons DN 2000 pieds, pour quitter

✍ F-M P, quittez la fréquence, au revoir

✈ Quittons la fréquence, F-M P, au revoir

Départ depuis Lasbordes, tour inactive / départ depuis un terrain en auto information

→ Lasbordes, du F-M P, un DR400 au parking TMP, roulons pour le point d'attente piste 33 pour un vol local (ou pour un vol à destination de...) avec une sortie DN

(...)

→ Lasbordes F-M P, point d'attente piste 33, nous alignons et décollons et rappellerons passant DN 2500ft

△ *Sur un terrain avec une fréquence attitrée comme Lasbordes (122,700kHz), l'indicatif d'appel du terrain n'est obligatoire qu'au premier contact et peut être omis par la suite. Sur les terrains dont la fréquence est 123,500kHz, il faut préciser l'indicatif du terrain à tous les messages car cette fréquence est commune à plusieurs aérodromes*

→ F-M P, passons DN 2500ft en sortie de secteur vers le Nord-Est, quittons circuit et fréquence, au revoir

Arrivée à Lasbordes, tour active

→ Lasbordes Tour, du F-G T M P, bonjour

✍ F-M P, Lasbordes, bonjour

→ F-M P, un DR 400, de retour de vol local (ou en provenance de... et à destination de vos installations), avec l'information D, à 2min de AE, 2500ft QNH

✍ F-M P, rappelez AE

→ Rappelons AE, F-M P

(...)

→ F-M P, passons AE, 2500 pieds (éventuellement demander une base semi-directe ou un milieu de vent arrière)

✍ F-M P, rappelez à une minute de la vent arrière piste 15

△ Cette procédure « locale » permet aux contrôleurs de mieux gérer le flux de trafics arrivants dans le tour de piste, elle est très utilisée en cas de forte affluence !

→ Rappelons à une minute de la vent arrière piste 15, F-M P

(...)

→ F-M P, à une minute de la vent arrière piste 15

✍ F-M P, entrez vent arrière piste 15, numéro 2 derrière un DR400 en milieu de vent arrière, rappelez en base piste 15

→ Entrons en vent arrière et suivons le DR400, rappelons en base piste 15, F-M P

(...)

→ F-M P, en base 15 pour un complet/touché/option

✍ F-M P, numéro deux, suivez un DR400 en finale, rappelez finale piste 15

→ Suivons le DR400, rappelons finale piste 15, F-M P

(...)

→ F-M P, finale piste 15, pour un complet/touché/option

✍ F-M P, piste 15, autorisé atterrissage/touché/option, vent 140 degrés, 15kt

→ Piste 15, autorisé atterrissage/touché/option, F-M P

(...)

→ F-M P, piste dégagée

✍ F-M P, roulez à l'écoute et quittez au parc, au revoir

△ Attention, cette procédure est aussi une procédure « locale », sur les autres terrains il ne faudra pas quitter avant d'être arrivé au parking et d'en avoir reçu l'ordre du contrôleur

→ Roulons à l'écoute et quittons au parc, F-M P, au revoir

Arrivée à Lasbordes, tour inactive / arrivée sur un terrain en auto-information

→ Lasbordes, F-M P, un DR 400, de retour de vol local (ou en provenance de...), à 2min de AE, 2500ft QNH, rappelons passant AE

△ *Même remarque que tout à l'heure. Désormais l'indicatif d'appel de la station n'est plus nécessaire*

→ F-M P, passons AE, 2500 pieds, rappellerons verticale installations 2500 pieds

(...)

→ F-M P, verticale terrain 2500 pieds, nous reportons en vent arrière piste 15

→ F-M P, vent arrière piste 15 pour un complet/touché/option

→ F-M P, base piste 15

→ F-M P, finale piste 15, pour un complet/touché/option

→ F-M P, piste dégagée, roulons à l'écoute et quittons au parc, au revoir

Départ depuis Castres avec AFIS actif

✈ Castres information, du F-G T M P, bonjour

△ *Il n'est pas obligatoire de préciser le suffixe de la position (tour, sol, approche...) sauf pour les SIV et les terrains AFIS, où il faut préciser « Information » : Toulouse information, Albi information...*

✍ F-M P, Castres information, bonjour

✈ Castres, du F-M P, un DR 400 au parking, demandons les paramètres pour un vol local (ou pour un vol à destination de Lasbordes)

✍ F-M P, piste 32 en service, vent 330°, 15kt rafale 20kt, nuages épars à 5000ft, visibilité 10km, QNH 1020, QFE 1002

✈ Piste 32, QNH 1020, roulons point d'attente piste 32, F-M P

✍ F-M P, un Beech 200 au roulage du point d'arrêt vers le parking

✈ Bien reçu, F-M P

(...)

✈ F-M P, point d'attente piste 32, pénétrons et remontons la piste 32

✍ F-M P, information trafic, un DR400 en finale piste 32

✈ Reçu, trafic en vue, maintenons le point d'attente F-M P

△ *On « maintient » un point d'attente ou un point d'arrêt et on « attend » sur la piste*

(...)

✈ F-M P, point d'attente piste 32, pénétrons et remontons la piste 32

✍ Reçu

(...)

✈ F-M P, aligné piste 32, décollons

✍ F-M P, vent 330 degrés 15 kt, rappelez quittant la fréquence

✈ Rappelons quittant la fréquence, F-M P

(...)

✈ F-M P, en sortie de circuit vers Lasbordes, en montée vers 2500ft, quittons circuit et fréquence, au revoir


✍ F-M P, reçu, au revoir

Arrivée à Castres avec AFIS actif

→ Castres informations, F-G T M P, bonjour

 F-M P, Castres information, bonjour

→ Castres du F-M P, un DR 400 en provenance de Lasbordes, à destination vos installations, altitude 3000 pieds, à 5min de la verticale, pour la dernière

 F-M P, piste 32 en service, vent 330°, 15kt rafales 20kt, nuages épars à 5000ft, visibilité 10km, QNH 1020, QFE 1002, rappelez en vue

→ Piste 32, QNH 1020, rappelons en vue, F-M P

(...)

→ F-M P, en vue des installations

 Reçu, F-M P, rappelez en vent arrière

→ Rappelons en vent arrière piste 32, F-M P

(...)

→ F-M P, en vent arrière piste 32 pour un complet/touché/option

 Reçu


(...)

→ F-M P, base piste 32

 Reçu

(...)

→ F-M P, finale piste 32, nous atterrissons/touchons

 F-M P, vent 330 degrés 15 kt

→ Reçu

(...)

→ F-M P, piste dégagée, roulons au parking

 Reçu

(...)


→ F-M P, au parking, quittons la fréquence

 F-M P, reçu, au revoir


Transit proche d'un aérodrome

Terrain contrôlé

→ Toulouse information du F-G T M P, bonjour

 F-M P, Toulouse information, bonjour

→ Toulouse information F-M P un DR400 au départ de Lasbordes à destination d'Auch, passons DN vers EN, 2000ft, pour un transit VFR EN1 puis WH1

 F-M P, affichez 3401 au transpondeur, faites route vers EA et contactez Blagnac tour sur 118.100, au revoir

→ Transpondeur 3401, contactons Blagnac tour sur 118.100, F-M P, au revoir

(...)

→ Blagnac tour du F-G T M P, bonjour

 F-M P, Blagnac tour bonjour, faites route EB et rappelez à 1 min de EB


→ Direct EB et rappelons à 1 min de EB

(...)

→ F-M P, à une minute d'EB

 F-M P un Airbus A320 en finale 32L, rappelez en vue

→ Visuel sur l'A320 en finale piste 32L, F-M P

 F-M P, derrière ce trafic, traversez les axes à la verticale des seuils 32, derrière

→ Derrière ce trafic, croisons les axes à la verticale des seuils 32


(...)

 F-M P, procédez direct WH, rappelez atteignant

→ Direct vers et rappelons WH F-M P

(...)

→ F-M P, approchant WH pour quitter

 F-M P, transpondeur 7000, quittez la fréquence, au revoir

→ Transpondeur 7000, quittons la fréquence F-M P, au revoir

Terrain non contrôlé

→ Gaillac du F-G T M P, un DR400 avec 3 personnes à bord, en provenance de Lasbordes, à destination d'Albi, 2500 pieds QNH, transitons au Sud (Nord, Est, Ouest...) des installations, travers Sud estimé dans 3 minutes

(...)

→ Gaillac, F-M P, travers Sud de votre terrain, altitude 2500 pieds

→ Gaillac, F-M P destination Albi, altitude 2500 pieds, en sortie de secteur, quittons la fréquence, au revoir

III- NOUVELLE PHRASEOLOGIE D'OCTOBRE 2017

Depuis le 12 octobre 2017, des éléments de phraséologie ont changé. La partie qui suit se base sur le document de la FFA disponible ici :

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/reglementation>

Voici une liste non exhaustive des changements :

- Le point d'arrêt devient un **POINT D'ATTENTE**
- On n'accélère plus le roulage, on **L'EXPÉDIE**
- Désormais on **TRAVERSE RAPIDEMENT** une piste
- On dit désormais **MAINTENEZ AVANT POINT D'ATTENTE**, ce qui permet d'éviter l'utilisation du mot piste
- On **MAINTIENT L'AXE DE PISTE** après le décollage
- L'objet de la clairance est placé à la fin du message. Sur une clairance de décollage :
« F-HAAB, vent 140° 6kt, piste 15, **AUTORISÉ DÉCOLLAGE** »
- On **évite** l'utilisation du **mot PISTE** lorsque cela est possible
- Dans le circuit de l'aérodrome, le pilote est n°X et il **SUIT** un trafic en base :
« F-GZPL, n°3, suivez un Cirrus SR20 en base »
- L'indication du **point de rosée** et du **QFE** n'est **plus obligatoire dans les ATIS**

A RETENIR

- Point d'attente
- « Autorisé » à la fin du message
- On « suit » un trafic dans le circuit d'aérodrome

Pour toute question n'hésitez pas à contacter un instructeur du club !