

PHRASEOLOGIE

La communication radio est le moyen qui permet aux pilotes et au service de contrôlé aérien (CA) 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.

La bande de fréquence allouée est : **118Mhz à 136.975Mhz.**

La transmission de messages en radiotéléphonie répond à quelques principes simples.

- **Vérifier et respecter la portée opérationnelle publiée de la fréquence avant de la contacter**
- **Avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre pour éviter toute interférence avec une autre station**
- **Formuler des messages brefs et concis** (*assurer vous de savoir si votre message permet d'identifier parfaitement votre position/intention*)
- **Prononcer chaque mot clairement et distinctement**
- **Maintenir une cadence régulière et adaptée à la situation et/ou à l'interlocuteur**
- **Réduire la cadence d'élocution pour transmettre un message qui doit être consigné par écrit**
- **Maintenir le ton de la parole à un niveau constant.**

Les messages radio suivent une trame logique, qu'il faut respecter à chaque communication :

- **A qui je parle ?**
- **Qui suis-je ?**
- **Quelles sont mes intentions/position ?**

L'utilisation d'une phraséologie adaptée lors des communications radiotéléphoniques entre les agents des organismes de la CA et les pilotes est **essentielle à l'écoulement sûr, rapide et ordonné du trafic aérien** = **LE CONTRÔLEUR EST VOTRE AMI**

Pour des raisons de sécurité, aucun message ne doit être transmis à un pilote durant les phases de décollage, atterrissage, courte finale et tant que la vitesse n'est pas contrôlée au sol.

Dans l'espace aérien français, nous faisons face à 2 types de phraséologie : **le contrôlé et le non-contrôlé.**

La phraséologie dans un espace contrôlé consiste à collationner les clairances obtenues par le service de la CA.

La phraséologie dans un espace non-contrôlé consiste à annoncer ce que l'on fait et reporter notre position à chaque branche spécifique.

Collationnement à faire 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 ;**
- **Niveau ;**
- **Cap ;**
- **Vitesse ;**
- **Taux d'évolution dans le plan vertical ;**
- **Maintien de position sur une voie de circulation ;**
- **Piste :**
 - *Identification ;*
 - *Maintien avant piste ;*
 - *Atterrissage ;*
 - *Décollage ;*
 - *Traversée ;*
 - *Remontée ;*

En cas de doute ou de mauvaise compréhension des éléments reçus, **ne jamais hésiter à demander une répétition ou une confirmation.** Ne jamais rester sur une incertitude : **quand il y a un doute, PAS DE DOUTE, je demande confirmation.**

Il peut arriver de ne pas savoir comment dire ce que vous voulez faire : exprimez vous comme si vous étiez au téléphone, **mais ne racontez pas votre vie !** **Transmettez les informations pertinentes et utiles !**

NE PAS APPRENDRE LA PHRASEO
MAIS COMPRENDRE

PHRASEOLOGIE - DEPART TERRAIN CONTRÔLE

Rennes Tour (120.500)

AVION

Rennes Tour, du F-GNNX, avec l'information B,
bonjour

F-NX, DR400, parking club, demande de roulage pour :

- Vol à destination de X (*altitude + point de sortie*)
- TDP
- Local

Transpondeur 7040, je roule point d'attente A pour la piste 28 et je rappelle prêt au départ, F-NX.

F-NX, point d'attente A, prêt au départ !

Depuis le point d'attente A, je m'aligne, piste 28 autorisé décollage, je rappelle passant 1500ft, F-NX.

F-NX, je passe 1500ft

Je contacte Rennes information sur 134.000, bonne journée,
F-NX

CONTRÔLE

F-GNNX, Rennes Tour, bonjour

F-NX, reçu, transpondeur 7040, roulez point d'attente A pour la piste 28, rappelez prêt au départ !

F-NX, depuis le point d'attente A, alignez vous piste 28, autorisé décollage, vent 280/10kt, rappelez passant 1500ft

F-NX, identifié radar, contactez Rennes information sur 134.000.
Bonne journée !

PHRASEOLOGIE - ARRIVEE TERRAIN CONTRÔLE

Rennes Tour (120.500)

AVION

Rennes Tour, du F-GNNX, bonjour !

F-NX, un DR400 en provenance de St-Brieuc à destination de vos installations, actuellement 2000ft, transpondeur 7037.

Transpondeur 7040, je rejoins vent arrière main droite 28
je rappelle vent arrière, F-NX.

F-NX, vent arrière main droite 28.

Visuel de l'appareil F-NX.

Derrière l'appareil, je vire en base et je rappelle en finale 28, F-NX

F-NX, en finale 28.

Piste 28, autorisé atterrissage, F-NX.

F-NX, la vitesse est contrôlée

F-NX, je dégage la piste par C, je roule via G pour le parking club à l'écoute, bonne journée !

CONTRÔLE

F-GNNX, Rennes Tour, bonjour !

Reçu F-NX, transpondeur 7040, rejoignez vent arrière main droite 28,
rappelez vent arrière !

F-NX, numéro 2 un PA28 en finale, rappelez visuel du trafic.

Reçu, derrière l'appareil, virez en base et rappelez en finale 28.

F-NX, vent du 280/10kt, piste 28, autorisé atterrissage

F-NX, dégagez la piste par C, roulez via G pour le parking aéroclub à l'écoute.

PHRASEOLOGIE – DEPART TERRAIN NON-CONTRÔLE (avec AFIS)

AVION

AFIS

St-Brieuc information, du F-GNNX, bonjour

F-GNNX, bonjour !

F-NX, DR400 au parking aéroclub, demande les paramètres météo pour :

- Vol à destination X
- Local
- TDP

Piste 06 en service, vent 040/5kt, QNH 1010, nuages fragmentés 3000ft.

Piste 06, QNH 1010, je roule point d'attente B pour la piste 06, je rappelle prêt au départ.

St-Brieuc information, F-NX, point d'attente B, prêt au départ.

F-NX, pas de trafics à vous signaler, la piste 06 est dégagée, vent 040°/5kt, rappelez en sortie de secteur.

Je pénètre la piste 06, je m'aligne, je décolle, je rappelle en sortie de secteur, F-NX

St-Brieuc information, F-NX, en sortie de secteur, je quitte la fréquence et le circuit, bonne journée

Reçu F-NX, pas de trafics à vous signaler, bonne journée !

PHRASEOLOGIE – ARRIVEE TERRAIN NON-CONTRÔLE (avec AFIS)

AVION

St-Brieuc information, du F-GNNX, bonjour

St Brieuc information, F-NX, DR400 de retour de local/navigation, estimée à 5 min de la verticale, demande les paramètres météo.

Piste 24 en service, QNH 1012, c'est copié pour les trafics, je m'intègre derrière les trafics et je rappelle en vent arrière main droite 24, F-NX.

F-NX, vent arrière main droite 24 pour un complet.

Visuel du trafic, je rappelle en finale 24, F-NX.

F-NX, en finale 24 pour un complet.

J'atterris sur la piste 24, je rappelle piste dégagée, F-NX

F-NX, la piste est dégagée au point d'attente A, je roule au parking club et je quitte la fréquence, bonne journée

AFIS

F-GNNX, bonjour !

Piste 24 en service, vent 250/10kt, QNH 1012, 2 trafics en TDP, rappelez vent arrière main droite 24.

F-NX, trafic TB9 en finale, assurez votre espacement, rappelez finale 24.

F-NX, vent 240/8kt, rappelez piste dégagée

Reçu, bonne journée, F-NX

PHRASEOLOGIE – DEPART TERRAIN NON-CONTRÔLE

AVION

St-Brieuc auto-information, F-GNNX, bonjour !

St-Brieuc auto-information, F-GNNX, un DR400 au parking aéroclub, je roule point d'attente A, pour la piste 24 pour :

- Navigation
- Local
- TDP

SANS TRAFIC :

St-Brieuc auto-information, F-GNNX, point d'attente A, je pénètre la piste 06/24, je m'aligne et je décolle.

Je rappelle en sortie de secteur par le Nord.

AVEC TRAFIC :

St-Brieuc auto-information du F-GNNX, point d'attente A, je maintiens position.

St-Brieuc auto-information, F-GNNX, je suis en sortie de secteur par le Nord, je quitte la fréquence et le circuit.

PHRASEOLOGIE – ARRIVEE TERRAIN NON-CONTRÔLE

AVION

St-Brieuc auto-information, F-GNNX, bonjour !

St-Brieuc auto-information, F-GNNX, DR400, de retour de vol local/navigation via le Nord, actuellement 2500ft à 5min de la verticale terrain, je rappelle verticale terrain 2000ft.

St-Brieuc auto-information, F-GNNX, verticale des installations à 2000ft, je me reporte en vent-arrière-main gauche 06.

St-Brieuc auto-information, F-GNNX, vent arrière main gauche 06 pour un complet.

St-Brieuc auto-information, F-GNNX, étape de base main gauche 06 pour un complet.

St-Brieuc auto-information, F-GNNX, finale 06 pour un complet, j'atterris.

St-Brieuc auto-information, F-GNNX, la piste est dégagée via A, je roule au parking aéroclub et je quitte la fréquence là-bas.

PHRASEOLOGIE – TRANSIT TMA

AVION

Rennes Approche, F-GNNX, bonjour

F-NX, DR400, en provenance de Rennes, à destination de Nantes, stable 3500ft, transpondeur 7040.

Transpondeur 7041, je rappelle pour tout changement F-NX.

Visuel du trafic, F-NX.

F-NX, demande de débiter la descente vers 2000ft.

Autorisé à descendre vers 2000ft, je rappelle stable, F-NX

F-NX, stable 2000ft.

Je contacte Nantes Approche, 124.430, F-NX, bonne journée

CONTRÔLE

F-GNNX, Rennes Approche, bonjour !

F-NX, affichez 7041 au transpondeur, rappelez pour tout changement.

F-NX, je vous signale un PA28, à vos 2 heures, 2NM, 500ft plus bas, rappelez visuel.

F-NX, autorisé à débiter votre descente, rappelez 2000ft stable.

Reçu F-NX, contacter Nantes Approche 124.430, bonne journée

PHRASEOLOGIE – TRANSIT SIV

AVION

Rennes Information, F-GNNX, bonjour !

F-NX, DR400, en provenance de Rennes, à destination de St-Brieuc, stable 4500ft, transpondeur 7040.

Copié, je rappelle en sortie de zone, F-NX.

Reçu, nous ouvrons l'œil, F-NX.

F-NX, je débute la descente vers 2000ft.

F-NX, je suis en sortie de zone.

Je quitte la fréquence et contacte Rennes Nord sur 126.975, bonne journée.

CONTRÔLE

F-GNNX, Rennes Information, bonjour !

F-NX, j'ai copié vos éléments, pas de trafics à vous signaler, rappelez en sortie de zone.

F-NX, je vous signale un PA28, à vos 2 heures, 2NM, 500ft plus bas.

Reçu F-NX.

Reçu F-NX, fin du service d'information, transpondeur 7000 et vous pouvez contacter Rennes Nord sur 126.975, bonne journée

ATIS (Automatical Terminal Information Service)

L'ATIS fait partie intégrante des moyens de communication entre les services du contrôle aérien et les pilotes.

Bien qu'étant totalement « passif » côté pilote, il est cependant important de savoir ce qu'on doit y trouver et ce qu'on peut espérer y entendre.

- **Indicatif de la station émettrice** (*Rennes Tour*)
- **Identification du message** (*Information B*)
- **Heure de validité** (*Enregistrée à 14H00 Zoulou*)
- **Piste en service**
- **Etat de la piste** (*mouillée/innondée/verglacée*)
- **Niveau de transition**
- **Le vent**
- **La visibilité**
- **Nébulosité** (nuages)
- **Temps présent** (*pluie/brume/brouillard...*)
- **Température/point de rosée**
- **QNH/QFE**

L'ATIS est essentiel à écouter avant d'arriver sur un terrain contrôlé.

Il est important de savoir exploiter l'ATIS afin de pouvoir **déterminer les différents éléments/situations qui se situent SUR et AUX ABORDS de l'aérodrome.**

PHRASEOLOGIE CAS D'URGENCE

Les communications de détresses et d'urgence s'effectuent conformément aux dispositions du règlement des radiocommunications de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT). **Les procédures utilisées sont les mêmes partout dans le monde.**

URGENCE = Etat concernant la sécurité d'un aéronef ou celle d'une personne se trouvant à bord, mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'une assistance immédiate.

COMPOSITION DU MESSAGE D'URGENCE

- **PAN-PAN (x3)**
- Indicatif de la station appelée
- Indicatif de l'aéronef
- Nature du cas de détresse
- Position + altitude + cap
- Intentions (*se poser en campagne/piste*)
- Toutes autres renseignements utiles

Les communications d'urgence ont priorité sur toutes les autres exceptées les communications de détresse. En cas de réception d'un tel signal, prenez bien soin de ne pas brouiller la transmission des messages d'urgence.

Lorsque la phase d'urgence/détresse prend fin, **le pilote transmet un message de fin de détresse/urgence : « PAN-PAN Terminé »**

La station qui dirige le trafic met fin à la situation par la transmission d'un message comprenant l'expression "**trafic de détresse/urgence terminé** »

PHRASEOLOGIE – CAS DE DETRESSE

DETRESSE = Etat caractérisé par la menace d'un danger grave et imminent et par la nécessité d'une assistance immédiate.

COMPOSITION DU MESSAGE :

- **MAYDAY (x3)**
- Indicatif de la station appelée
- Indicatif de l'aéronef
- Nature du cas de détresse
- Position + altitude + cap
- Intentions (*se poser en campagne/piste*)

Si vous êtes en contact avec un organisme, émettez sur la fréquence en cours d'utilisation. Si vous n'êtes en contact avec personne, utilisez la fréquence **121.5Mhz**.

Si vous êtes en détresse, vous pouvez imposer le silence à toutes les stations si c'est nécessaire en utilisant l'expression "**Silence mayday**"

Si vous recevez un tel message, abstenez-vous de toute émission tant que le contrôle ou le pilote en détresse n'aura pas annulé la situation de détresse.

PANNES RADIO

Vous n'arrivez pas à établir le contact avec un organisme de la CA, que faire ?

- **Vérifiez que vous êtes bien à portée radio de la station que vous souhaitez contacter**
- **Vérifiez votre équipement**
 - La bonne fréquence est affichée
 - Le bouton de volume est bien réglé (ne rigolez pas ça m'est arrivé) pensez à "pull test"
 - Le jack du casque n'est pas débranché.
 - La boîte de mélange est bien réglée

- **Revenez sur la fréquence précédente**
 - Expliquez-leur que vous n'arrivez pas à contacter l'organisme souhaité et demandez s'il y a une autre fréquence.

- **Essayer d'établir un relais**
 - Si vous entendez d'autres pilotes sur la fréquence, essayez de les contacter pour leur faire établir un contact avec la station au sol.

Si toutes ces tentatives restent vaines appliquez la procédure prévue en cas de panne radio. Sur un terrain contrôlé, c'est généralement le déroutement.

ESSAIS RADIO

Lorsque vous avez besoin, pour une raison quelconque, d'effectuer des essais de fonctionnement de votre radio, il est obligatoire d'appliquer les deux principes de base suivants.

- **Demander et obtenir l'accord du contrôleur**

- Cette première condition est **une obligation** si le terrain (ou l'espace aérien) est **contrôlé**.
- Cependant, si vous êtes sur une plate-forme AFIS, la correction et le simple bon sens vous imposent de signaler au contrôleur que vous souhaitez effectuer des essais et de lui demander si cela risque de créer une gêne.

- **Ecouter au maximum ces émissions de manière à ne pas encombrer inutilement la fréquence.**

- Vous n'êtes pas seul sur la fréquence. Il est important de laisser aux autres appareils en l'air (pour la plupart) le temps de passer leurs messages. Vos messages d'essais seront donc le plus courts possibles.

Si après une première tentative vous n'obtenez aucune réponse, attendez un temps raisonnable avant de recommencer. Pensez immédiatement à vérifier le volume de réception de votre radio, le branchement de vos casque et micro ou le réglage de votre boîte de mélange si vous en avez une. L'expérience montre que 90% des problèmes radio rencontrés à la mise en route sont tout simplement liés à l'un de ces facteurs.