

## L'objet de la phraséologie

Même quand l'aérodrome ne bénéficie d'aucun service de la circulation aérienne et reste utilisable par les avions sans radio, le seul fait d'être sur un avion équipé d'une VHF impose au pilote de s'en servir.

Pour voler libre et tranquille sans radio, il faut être en espace de classe E ou G, sans la moindre zone activable aux alentours, sans survol de l'eau ou traversée de frontière et sans souci météo. Des conditions de plus en plus difficiles à réunir, sauf loin des grandes métropoles et des bases aériennes.

Pour voler libre mais moins tranquille, il existe une solution : silence radio complet et tout en dessous de 1000 pieds sol.

Pour voler tranquille mais moins libre, la meilleure façon reste de bien négocier son vol en anticipant largement sur les obstacles en tout genre. Il faut savoir exprimer clairement son besoin et inspirer confiance au contrôleur. En IFR, une fois obtenu le créneau de décollage, le tapis rouge se déroule souvent tout seul devant le pilote. En VFR les premiers mots émis par le pilote sont souvent décisifs. D'où l'intérêt d'une bonne phraséologie.

## Les références réglementaires

La standardisation permet d'éviter les incompréhensions entre pilote et contrôleur et de simplifier la vie du pilote quand il passe d'un pays à un autre. Des procédures internationales de radiotéléphonie ont donc été définies depuis longtemps dans les documents OACI (Doc9432 et Annexe 10 Vol2 Chap5). Dans le JAR-FCL les européens demandent que les pilotes soient formés avec cette phraséologie OACI. La France elle-même a décidé de limiter au maximum les dérives nationales. C'est l'objectif primordial de l'arrêté du 27 juin 2000 paru au Journal officiel du 26 juillet, qui annule et remplace l'ancien arrêté de 1984 relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale. Entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre il vient d'être largement diffusé dans les organismes de la circulation aérienne.

Si aucun représentant des pilotes de l'aviation générale n'a participé directement au mûrissement de ce texte qui a duré plusieurs années, il faut admettre que les contrôleurs sont les grands maîtres incontestables de la phraséologie. Maîtres dans tous les sens du terme, car patients formateurs de nos élèves pilotes balbutiant leurs premières phrases dans le micro avec plus ou moins de bonheur, puis de tous les pilotes privés au fur et à mesure qu'ils étendent les limites de leur espace aérien personnel.

Avant de passer en revue la phraséologie à utiliser dans les principales phases d'un vol VFR, examinons les petites nouveautés pour tous les vols.

## Les nouveautés

Les éléments qui doivent être collationnés par le pilote sont listés de manière exhaustive. Rappelons que « le collationnement consiste à répéter tout ou partie d'un message afin que le contrôleur ou le pilote à l'origine de ce message vérifie qu'il a été correctement reçu ». Le pilote n'est tenu de collationner que les clairances, l'heure calculée de décollage CTOT (IFR) et l'information « alarme relief » (IFR). Inutile de répéter tous les paramètres météo si on les a bien compris. Dans une clairance, tous les éléments suivants doivent être répétés par le pilote : fréquence, code transpondeur, calage altimétrique, route ATS, niveau, cap, vitesse, taux d'évolution dans le plan vertical, maintien de position sur un taxiway, piste (identification,

maintien avant piste, entrée, atterrissage, option, décollage, traversée, remontée), conditions en cas de clairance conditionnelle et, en IFR, indicatif du SID ou de la STAR, départ omnidirectionnel, procédure d'approche, heure d'approche prévue. L'élément « entrée » pour une piste correspond à l'identification du taxiway à partir duquel l'avion s'aligne. Le terme « option » correspond à une clairance laissant au pilote le choix de la manœuvre à effectuer dans le cadre d'un vol d'instruction (remise des gaz, toucher ou atterrissage complet).

Dans l'indicatif d'appel d'un organisme de la circulation aérienne, tous les suffixes (« sol », « tour », « approche », etc.) peuvent être omis, sauf le suffixe « info ». Le suffixe « radar » n'est plus utilisé pour éviter une confusion entre la notion de guidage radar et celle de service de la circulation aérienne rendu au moyen du radar.

La transmission des nombres par énonciation de chacun des chiffres qui le composent (sauf pour les multiples de cent et de mille) est la règle générale. Il reste possible en français de transmettre un nombre comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres. Exemple : le code transpondeur 7021 peut se dire soixante dix vingt et un. On peut regretter cette tolérance, en particulier pour les nombres du genre 6012 qui peuvent se transformer alors en 72.

## Généralités

L'arrêté rappelle que « lors des échanges radiotéléphoniques entre contrôleur et pilote, la plus grande discipline est observée ».

Pour assurer une réception claire et satisfaisante des messages, il est demandé de :

respecter la portée opérationnelle publiée de la fréquence à contacter,

avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre,

formuler des messages brefs et concis,

prononcer chaque mot clairement et distinctement,

maintenir une cadence régulière et adaptée au contexte,

réduire la cadence d'élocution afin de permettre, le cas échéant, la transcription d'un message,

maintenir le ton de la voix à un niveau constant.

Quand les règles de l'air imposent une écoute permanente (classe D par exemple), le pilote ne doit quitter l'écoute, même momentanément, qu'avec l'accord préalable du contrôleur. Sinon (classe E par exemple), le pilote ne quitte pas l'écoute d'une fréquence sur laquelle il a échangé des communications sans informer clairement le contrôleur de son intention de quitter l'écoute.

Sauf pour des raisons de sécurité, aucun message n'est transmis à un pilote pendant le décollage, la fin de l'approche finale et le roulage à l'atterrissage tant que la vitesse n'est pas contrôlée.

Des communications entre pilotes peuvent avoir lieu sur la fréquence d'un organisme de la circulation aérienne après accord du contrôleur.

En cas d'appels simultanés ou presque de plusieurs pilotes, c'est le contrôleur qui décide de l'ordre dans lequel ceux-ci communiqueront avec lui.

## Langues utilisées

Dans les espaces aériens exploités par l'administration française les langues utilisées sont le français et, sauf indication contraire publiée, l'anglais. Sauf cas particulier (entraînement par exemple), le français est utilisé entre pilote français et contrôleur français.

Dans l'alphabet aéronautique, la prononciation des lettres est dorénavant identique en français et en anglais, à deux minuscules variantes françaises près pour C **char** li (au lieu de **tchah** li) et U **ou** ni form (au lieu de **you** ni form). Rappelons que F se dit **fox** trott et N no **vèmm** ber.

## Indicatifs d'appel

Au premier contact entre un pilote et un contrôleur, l'indicatif de la station sol comprend au moins le nom de l'emplacement (par exemple « Toussus » pour les communications avec n'importe quelle fréquence affectée à l'aérodrome de Toussus Le Noble). Le suffixe (Sol, TWR, Prévol, etc.) n'est pas obligatoire, sauf dans le cadre du service d'information de vol (suffixe Info). Ainsi à Toussus Le Noble, pendant les heures où le service de contrôle TWR est rendu ou pendant les heures où le terrain est en auto information A/A, les pilotes peuvent se contenter de dire « Toussus » pour communiquer sur n'importe quelle fréquence de l'aérodrome. Mais pendant les heures où le service AFIS est rendu il faut dire « Toussus Info », ce qui permet de lever toute ambiguïté sur la nature du service rendu par le contrôleur. L'indicatif de la station sol peut être omis dès lors qu'une communication bilatérale satisfaisante a été établie et que l'intervalle entre les communications n'induit aucune ambiguïté d'identification.

L'indicatif d'un avion peut prendre différentes formes, par exemple Air France 728 KB pour la forme composée de l'indicatif téléphonique de l'exploitant suivi de l'identification du vol. Il existe deux types d'indicatifs d'appel adaptés aux besoins de l'aviation générale, celui formé uniquement de l'immatriculation de l'avion et celui formé du nom du constructeur suivi de l'immatriculation de l'avion. Les indicatifs abrégés associés sont formés de la première et des deux dernières lettres de l'immatriculation pour le premier type et du nom du constructeur et des deux dernières lettres de l'immatriculation pour le deuxième type. A titre d'exemple l'indicatif complet du Robin DR400/120 F-GJZJ est au choix FGJZJ ou Robin FGJZJ. Son indicatif abrégé est FZJ ou Robin ZJ.

En circulation d'aérodrome il nous semble préférable d'utiliser systématiquement l'indicatif comprenant le nom du constructeur pour faciliter l'identification visuelle.

## La phraséo par l'exemple

### ***Aérodrome A/A (communications air/air)***

#### **Départ VFR**

- Coulommiers, bonjour, Piper P R.
- Coulommiers, Piper F G I P R, P\_A 28, parking, roulons point d'arrêt piste 27 C.
- Coulommiers, Piper P R, point d'arrêt, nous alignons piste 27 C.
- Coulommiers, Piper P R, décollons piste 27 C.
- Coulommiers, Piper P R, sortie de circuit, quittons la fréquence.

#### **Arrivée VFR**

- Château Thierry, bonjour, Piper P R.
- Château Thierry, Piper F G I P R, P\_A 28, 5 nautiques ouest 2000 pieds, destination Château Thierry estimé à 12.
- Château Thierry, Piper P R, 1 nautique ouest aérodrome 2000 pieds, rappellerons vent arrière main droite piste 22.
- Château Thierry, Piper P R, vent arrière main droite piste 22, 1400 pieds.
- Château Thierry, Piper P R, base main droite piste 22.
- Château Thierry, Piper P R, finale piste 22.
- Château Thierry, Piper P R, piste dégagée.
- Château Thierry, Piper P R, au parking, quittons la fréquence.

## Aérodrome AFIS

### Départ VFR

→ Aubenas Info, bonjour, F P R.

☞ F P R, bonjour, Aubenas Info, j'écoute.

→ F G I P R, P\_A 28, parking club, V\_F\_R avec plan de vol, destination Carpentras, demandons paramètres pour le départ.

☞ F P R, piste 19, vent 240 degrés 10 nœuds, visibilité 8 kilomètres, nuages peu 2000 pieds, épars 3500 pieds, température 18, Q\_N\_H 1 0 2 2, Q\_F\_E 9 8 8, il est 28.

→ Roger, piste 19, Q\_N\_H 1 0 2 2, F P R.

puis

→ Aubenas Info, F P R, roulons point d'arrêt piste 19.

☞ F P R, rappelez point d'arrêt 19, Cessna 172 au roulage de la piste 19 vers le parking club, assurez votre séparation.

→ Roger, F P R.

puis

→ Aubenas Info, F P R, point d'arrêt piste 19, prêt au départ.

☞ F P R, D\_R 400 en finale, assurez votre séparation.

→ Roger, D\_R 400 en vue, maintenons avant piste 19, F P R.

puis

→ Aubenas Info, F P R, nous alignons piste 19.

☞ F P R, vent 220 degrés 10 nœuds.

→ Décollons piste 19, F P R.

☞ F P R, roger, rappelez quittant la fréquence.

puis

→ Aubenas Info, F P R, sortie de circuit, quittons la fréquence.

☞ F P R, roger, au revoir.

### Arrivée VFR

→ Gap Info, bonjour, F P R.

☞ F P R, bonjour, Gap Info, j'écoute.

→ F G I P R, P\_A 28, arrivant par le sud, destination Gap estimé à 54.

☞ F P R, piste 21 en service, vent 160 degrés 5 nœuds, Q\_N\_H 1 0 2 0, rappelez vent arrière piste 21.

→ Q\_N\_H 1 0 2 0, rappellerons vent arrière piste 21, F P R.

puis

→ Gap Info, F P R, vent arrière piste 21.

☞ F P R, un D\_R 400 sur la piste, rappelez finale piste 21.

→ D\_R 400 en vue, rappellerons finale piste 21, F P R.

puis

→ Gap Info, F P R, finale piste 21.

☞ F P R, piste occupée par D\_R 400, assurez votre séparation. Quelles sont vos intentions ?

→ D\_R 400 en vue, remettrons les gaz piste 21, F P R.

puis, le DR400 dégageant la piste avant que le FPR ait effectué sa remise des gaz

→ Gap Info, F P R, atterrissons piste 21.

☞ F P R, vent 180 degrés 10 nœuds, rappelez piste dégagée.

→ Roger, F P R.

puis

→ Gap Info, F P R, piste dégagée.

☞ F P R, rappelez parking.

puis

→ Gap Info, F P R, au parking, quittons la fréquence.

☞ F P R, au revoir.

## **Aérodrome contrôlé (TWR)**

### **Après mise en route**

→ Provence, bonjour, F P R.

☞ F P R, bonjour, j'écoute.

→ F G I P R, P\_A 28, en 4 R, pour un départ V\_F\_R sortie par N, destination Carpentras.

☞ F P R, rappelez pour rouler.

→ Roger, F P R.

### **Roulage**

→ Provence, F P R, demandons roulage.

☞ F P R, roulez point d'arrêt piste 32 via 2 et 7.

→ Roger, roulons point d'arrêt piste 32 via 2 et 7, F P R.

### **Alignement**

→ Provence, F P R, point d'arrêt piste 32 droite, prêt au départ.

☞ F P R, A\_T\_R en finale, rappelez en vue.

→ A\_T\_R en vue, F P R.

☞ F P R, derrière A\_T\_R en finale, alignez-vous piste 32 droite et attendez derrière.

→ Derrière A\_T\_R en finale, nous alignerons piste 32 droite et attendrons, F P R.

### **Décollage**

☞ F P R, autorisé décollage piste 32 droite.

→ Décollons, F P R.

### **Arrivée**

→ Ajaccio, bonjour, F P R.

☞ F P R, bonjour, j'écoute.

→ F G I P R, P\_A 28, N W à 53, 2000 pieds, information J reçue, pour arrivée via W.

☞ F P R, question, destination Ajaccio ?

→ Affirme, F P R.

☞ F P R, roger, rappelez W 1500 pieds.

→ Rappellerons W 1500 pieds, F P R.

### **Atterrissage**

☞ F P R, rappelez base piste 02.

- Rappellerons base piste 0 2, F P R.
  - puis
  - Ajaccio, F P R, base piste 0 2.
  - ☞ F P R, rappelez finale piste 0 2.
  - Rappellerons finale piste 0 2, F P R.
  - Ajaccio, F P R, finale piste 0 2.
  - ☞ F P R, autorisé atterrissage piste 0 2, vent 340 degrés 5 nœds, dégagement rapide si possible.
  - Atterrissons piste 0 2, F P R.
- et ainsi de suite jusqu'à quitter la fréquence une fois arrivé au parking.

## Cas particuliers

Pour exécuter une manœuvre particulière, on utilise le terme « demandons » suivi du nom de cette manœuvre, par exemple : demandons option, demandons toucher, demandons circuit basse hauteur. En cas de remise des gaz, le pilote annonce simplement « remettons les gaz ». Enfin en CTR si le plafond est inférieur à 1500 pieds ou la visibilité inférieure à 5 kilomètres, c'est au pilote de demander un départ, une arrivée ou un transit VFR spécial.

## En route

### Compte rendu de position

- Nice Info, F P R, MERLU à 0 8, niveau 75, LONSU estimé à 18.

### Traversée d'espace de classe B, C ou D

- Lyon, bonjour, F P R.
- ☞ F P R, bonjour, j'écoute.
- F G I P R, P\_A 28, Saint Etienne à 22, niveau 60 en montée, jusqu'au Mont Blanc direct, transpondeur 7 0 0 0, demandons transit niveau 75.
- ☞ F P R, route Saint Etienne, direct L V M puis direct Chambéry V O R, transpondeur 54 23.
- Direct L V M puis direct Chambéry VOR, transpondeur 54 23, F P R.

### Information de trafic

- ☞ F G I P R, trafic 11 heures, 4 nautiques, gauche vers droite, Airbus heavy, 1500 pieds plus haut.
- Roger, F P R.
- puis, dés acquisition visuelle
- Airbus en vue, 1500 pieds plus haut, F P R.

## Les mauvaises habitudes à perdre et les bonnes à prendre

Le terme « autorisé » est à bannir de la bouche des pilotes. Il est réservé aux contrôleurs et n'est utilisé qu'avec l'un des mots décollage, atterrissage, touché ou option. On ne dit pas « fréquence 123 point 5 » mais seulement « 123 décimale 5 ». Le terme « décimale » rend inutile l'emploi du mot « fréquence », l'association avec celle-ci devenant intuitive. Quelle que soit la langue utilisée, l'indicatif de tous les avions à forte turbulence de sillage doit être précédé du terme « heavy ».

On ne dit pas « nous roulons », « nous nous alignons », « nous décollons » etc. mais « roulons », « nous alignons », « décollons » etc. pour faire court et comme « taxiing », « lining up », « taking off » etc.

On ne « procède » plus mais on fait « route ». La route est décrite par le ou les indicatifs de voie aérienne ou d'itinéraire, par un ou plusieurs points publiés ou par une combinaison des éléments précédents (« route St Tropez, MERLU, direct Calvi »).

Nous « atterrissons » non pas « sur la 22 » mais « piste 22 ». « Roger » s'emploie comme accusé de réception pour indiquer qu'on a reçu en entier la dernière transmission, seulement s'il n'est pas nécessaire de collationner des éléments. Mais on n'accuse pas réception d'un message qui se termine par « break, break ».

Ce qui doit rester quand on a tout oublié en phraséologie : un message standard est composé d'un appel indiquant le destinataire et celui qui appelle et d'un texte aussi court que possible pour la compréhension des renseignements à communiquer. Retenons aussi que les termes « répétez » ou « correction » ne sont pas réservés aux contrôleurs, les pilotes ont également le droit de ne pas comprendre du premier coup ou de se tromper.

Jean Bossy

La communication prend fin en collationnant un changement de fréquence, en annonçant « quittons la fréquence » ou en prononçant le mot « terminé » !