

# AVERTISSEMENT

Modifications sur le manuel Phraséologie, version du 12 octobre 2017

Les modifications visent d'une part à prendre en compte la demande de dérogation en cours portant sur l'article SERA 14035 (a) (1) (i) (transmission des nombres), et d'autre part corrigent deux coquilles et complètent un exemple de situation opérationnelle. Pour le moment, cette dérogation a une durée d'environ un an (fin 2018), le temps d'étudier plus précisément les impacts des changements apportés par cette règle de SERA.

Il est à noter que la page 21 du manuel de formation à la phraséologie est amendée comme précisé ci-après, jusqu'à nouvel avis.

Le paragraphe FRA 14035 sur l'énonciation des nombres en français, inséré dans le chapitre 1-E Transmission des nombres, a une portée générale dans le document et ne remet pas en cause l'édition de cette version dans la mesure où l'énonciation chiffre par chiffre est toujours possible.

Les exemples de ce manuel sont conformes à la règle SERA.14035.

Toutefois et jusqu'au terme du processus réglementaire dérogatoire engagé, dans l'attente de la décision finale de l'AESA, l'article FRA 14035 permet de ne pas changer la façon actuelle d'énoncer les nombres en français.

Par ailleurs les pages 3, 50, 66 et 245 du manuel de formation à la phraséologie sont amendées pour prendre en compte des corrections ou ajouts :

- ajout de la référence FRA 14035 dans le préambule,
- ajout du mot « avant » dans un exemple du chapitre 3-C2b,
- ajout des mots « la montée » dans un exemple du chapitre 3-E1,
- ajout d'un exemple dans le chapitre 9-A3.

# Manuel de formation à la phraséologie à l'usage de la circulation aérienne générale

## PRÉAMBULE

Ce manuel de phraséologie est un document de référence pour la formation initiale et continue du personnel de la DSNA à l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) dans les centres en-route, les approches et les aérodromes.

En conformité avec les procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale incluses dans le règlement d'exécution UE) n°923/2012 modifié et dans l'arrêté du 11/12/2014 relatif à la mise en œuvre du règlement 923/2012, il a pour objectif de proposer, par des exemples, au personnel de la DSNA une phraséologie de référence correspondant aux situations les plus courantes. Cette phraséologie pourra être adaptée si les circonstances l'exigent, car il est impossible de donner des exemples portant sur toutes les situations concevables.

L'utilisation systématique de cette phraséologie de référence dans les situations les plus courantes développe des automatismes garants d'une bonne compréhension des messages radiotéléphoniques et, par suite, d'une gestion plus sûre des aéronefs en vol comme au sol.

Il découle essentiellement des AMC AESA et des textes suivants :

- Annexe à la décision de l'AESA 2016-023-R/AMC 1 SERA 14001
- Altmoc DSNA/DSAC 2016/06/06 – SERA – AMOC FR N°01
-  - FRA 14035
- Appendice 1 de l'arrêté du 11/12/2014 modifié
- Consignes DO en vigueur

## 1 - E - TRANSMISSION DES NOMBRES

Les exemples ci-dessous sont conformes aux règles du règlement d'exécution SERA 14035 (a) (1) (i) (Transmission des nombres).

Les nombres sont transmis par énonciation de chacun des chiffres qui les composent **sauf pour les multiples de cent, de mille et pour le code horaire**. Toutefois, pour les transpondeurs, les caps et calages altimétriques, les multiples de 100 doivent être énoncés.

- ☛ Cependant, la règle FRA 14035 (Transmission des nombres) permet de déroger à la règle SERA.14035, en énonçant les nombres comme auparavant.
- « En langue française, un nombre peut être transmis comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres.
- Dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante ou en cas d'ambiguïté, la règle générale s'applique (SERA 14035). »

ÉLÉMENT	FRANÇAIS	ANGLAIS
Altitude	150 pieds : <b>unité cinq zéro</b> 455 pieds : <b>quatre cinq cinq</b> 3500 pieds : <b>trois mille cinq cents</b> 12000 pieds : <b>unité deux mille</b>	150 feet : <b>one five zero</b> 455 feet : <b>four five five</b> 3500 feet : <b>three thousand five hundred</b> 12000 feet : <b>one two thousand</b>
Calage altimétrique	QNH 1022 : <b>unité zéro deux deux</b> QNH 1000 : <b>mille</b> QNH 993 : <b>neuf neuf trois</b>	QNH 1022 : <b>one zero two two</b> QNH 1000 : <b>one thousand</b> QNH 993 : <b>nine nine three</b>
Cap absolu	cap 180 : <b>unité huit zéro</b> cap 100 : <b>unité zéro zéro</b> cap 060 : <b>zéro six zéro</b>	heading 180 : <b>one eight zero</b> heading 100 : <b>one zero zero</b> heading 060 : <b>zero six zero</b>
Cap relatif	tournez à droite 15 degrés : <b>unité cinq</b> tournez à droite 10 degrés : <b>unité zéro</b>	turn right 15 degrees : <b>one five</b> turn right 10 degrees : <b>one zero</b>
Code horaire	trafic 11 heures : <b>onze heures</b>	traffic 11 o'clock : <b>eleven o'clock</b>
Code transpondeur	transpondeur 3254 : <b>trois deux cinq quatre</b> transpondeur 2400 : <b>deux quatre zéro zéro</b> transpondeur 2000 : <b>deux mille</b>	squawk 3254 : <b>three two five four</b> squawk 2400 : <b>two four zero zero</b> squawk 2000 : <b>two thousand</b>

### 3 – C-ALIGNEMENT - DECOLLAGE

#### 3-C2b - ALIGNEMENT : cas de plusieurs voies de circulation

## EMPLOI

- Utilisé pour permettre un lever de doute sur la position de l'aéronef avant alignement.

## ACTIONS

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il délivre une clairance d'alignement en précisant le point d'attente ou la voie de circulation dans le cas d'une bretelle intermédiaire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il collationne la clairance</li> <li>• Le cas échéant, il signale au contrôleur ne pas être au point d'attente ou sur la voie de circulation indiqués.</li> </ul>

## EXEMPLE n°1

- L'aéronef se trouve sur le taxiway indiqué par le contrôleur.

 **Rapidair 3 2 4 5, alignez-vous et attendez piste 2 7 depuis intersection S 3.**

 **Nous alignons et attendons piste 2 7, depuis intersection S 3, Rapidair 3 2 4 5.**

 *Rapidair 3 2 4 5, line up and wait runway 2 7, intersection S 3.*

 *Lining up and waiting runway 2 7, intersection S 3, Rapidair 3 2 4 5.*

- L'aéronef n'est pas sur le taxiway indiqué par le contrôleur.

 **Rapidair 3 2 4 5, alignez-vous et attendez piste 2 7 depuis intersection S 3.**

 **Négatif, nous sommes à intersection A 6, Rapidair 3 2 4 5.**

 **Rapidair 3 2 4 5 maintenez avant point d'attente A 6, je vous rappelle.**

 *Rapidair 3 2 4 5, line up and wait runway 2 7, intersection S 3.*

 *Negative, we are at intersection A 6, Rapidair 3 2 4 5.*

 *Rapidair 3 2 4 5, hold short of holding point A 6, calling you back.*

### 3 - E - MONTÉE

#### 3 - E1 - CLAIRANCE DE MONTÉE

## **E**XPRESSIONS



Montez niveau 1 1 0

*Climb level 1 1 0*



Montons niveau 1 1 0

*Climbing level 1 1 0*

Dans le cadre du contrôle d'approche, le contrôleur indique que la manœuvre indiquée doit être exécutée le plus rapidement possible.



Montez niveau 2 0, expédiez  
la montée à travers niveau 6 0

*Climb level 2 0, expedite*

*climb until passing level 6 0*



Montons niveau 2 0, expédions  
la montée à travers niveau 6 0

*Climbing level 2 0, expediting*

*climb until passing level 6 0*

Le contrôleur délivre une clairance de montée vers un niveau de vol intermédiaire par rapport à celui de croisière. Une clairance sera délivrée ultérieurement vers ce dernier.



Montez niveau 2 9 0, initialement

*Climb level 2 9 0, initially*



Demandons niveau 3 3 0

*Requesting level 3 3 0*



Montons niveau 2 9 0

*Climbing level 2 9 0*

# P HRASÉOLOGIE DE BASE

 Rapidair 3 2 4 5, immédiatement, tournez à droite immédiatement cap 0 9 0, pour éviter trafic.

 **Tournons à droite immédiatement cap 0 9 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 Rapidair 3 2 4 5, trafic 11 heures, 5 nautiques.

*puis*

 Rapidair 3 2 4 5, trafic croisé, reprenez votre navigation direct "ATN".

 **Direct "ATN", Rapidair 3 2 4 5.**

---

 *Rapidair 3 2 4 5, immediately, turn right immediately heading 0 9 0, to avoid traffic.*

 ***Turning right immediately, heading 0 9 0, Rapidair 3 2 4 5.***

 *Rapidair 3 2 4 5, traffic 11 o'clock, 5 miles.*

*puis*

 *Rapidair 3 2 4 5, clear of traffic, resume own navigation direct "ATN".*

 ***Direct "ATN", Rapidair 3 2 4 5.***

 Rapidair 3 2 4 5, immédiatement, montez niveau 2 1 0, immédiatement, pour éviter trafic.

 **Montons immédiatement niveau 2 1 0, Rapidair 3 2 4 5.**

 Rapidair 3 2 4 5, trafic sens opposé, 8 nautiques.

---

 *Rapidair 3 2 4 5, immediately, climb level 2 1 0, immediately, to avoid traffic.*

 ***Climbing immediately level 2 1 0, Rapidair 3 2 4 5.***

 *Rapidair 3 2 4 5, traffic opposite direction, 8 miles.*



- Lorsqu'il est nécessaire de stopper une évolution verticale sans préciser une altitude ou un niveau

 Immédiatement, stoppez la montée, immédiatement  
*Immediately, stop climb, immediately*

 **Stoppons la montée, immédiatement**  
*Stopping climb, immediately*