

**CHAPITRE 1
GÉNÉRALITÉS**

1 - A - INTRODUCTION

L'utilisation d'une phraséologie adaptée lors des communications radiotéléphoniques entre les agents des organismes de la circulation aérienne et les pilotes est essentielle à l'écoulement sûr, rapide et ordonné du trafic aérien.

La présente phraséologie doit être utilisée en complément des expressions conventionnelles.

On ne doit avoir recours au langage clair que lorsque la phraséologie normalisée ne convient pas à la transmission voulue.

1 - B - TEXTES RÉGLEMENTAIRES

Lorsqu'il est fait référence à des textes réglementaires, ces derniers sont, bien entendu, en vigueur à la seule date de parution du présent manuel. Ces références devront donc, si nécessaire, être actualisées.

Les sigles utilisés sont les suivants :

SERA	: Standardised European Rules of the Air
FRA	: identification de l'application nationale, article de l'arrêté du 11/12/2014 relatif à la mise en œuvre de SERA
IR ADR	: Implementing Rule - Aerodromes
AMC	: Acceptable Means of Compliance
AltMoC	: Alternate Means of Compliance
GM	: Guidance Material
RCA3	: Règles de la Circulation Aérienne

1 - C - CLÉS DE LECTURE

Dans le présent document, le mot “contrôleur” est un terme générique. Dans le cadre du service du contrôle de la circulation aérienne, il ne peut désigner qu’un contrôleur de la circulation aérienne.

Le symbole  indique une communication d’un pilote.

Le symbole  indique une communication d’un contrôleur.

Le symbole  indique une communication d’un agent coordonnant le tractage d’un aéronef.

Dans certains cas, à des fins opérationnelles, les traductions en langue anglaise ne sont pas toujours la traduction littérale de la version française.

Les expressions qui apparaissent sur fond grisé sont à lire comme des échanges pilote-contrôleur.

1 - C - CLÉS DE LECTURE**1 - C1 - NOMBRES**

Tous les nombres sont soulignés.

Ils sont, par convention, à lire comme dans les exemples suivants :

<u>1</u>	unité	<i>one</i>
<u>1</u> <u>2</u>	unité deux	<i>one two</i>
<u>12</u>	douze	<i>twelve</i>

Lorsque un nombre représentant une fréquence comporte une virgule, cette dernière s'énonce "**décimale** / *decimal*".

1 - C - CLÉS DE LECTURE

1 - C2 - LETTRES ET MOTS

- des lettres majuscules et espacées par un tiret bas sont à épeler alphabétiquement :

I L S se dit **i, l, s/i, l, s**

- des lettres majuscules et soulignées sont à épeler selon le code d'épellation figurant dans l'article SERA 14020 :

A B se dit **alpha bravo/alpha bravo**

- une suite de lettres majuscules non soulignées se lit comme le mot ainsi formé :

MERLU se dit **merlu/merlu**

1 - C - CLÉS DE LECTURE

1 - C3 - AIDES DE RADIONAVIGATION

Lorsqu'un nom en langage clair a été attribué à une aide de radionavigation, c'est ce nom qu'il faut utiliser. Cette aide est présentée sous la forme d'une suite de lettres majuscules, entre guillemets.

Exemple : "MTL" se dit : **Montélimar**/*Montélimar*

Note : il s'agit ici du VOR de Montélimar Ancône.

Note : En cas de difficulté de compréhension, l'indicatif de l'aide radio est épelé comme lorsqu'un nom en langage clair n'a pas été attribué

En l'absence de nom en langage clair, une aide de radionavigation est présentée sous la forme d'une suite de lettres majuscules et soulignées.

Dans ce cas, le nom de l'aide radio doit être épelé selon le code d'épellation figurant dans l'article SERA 14020.

Exemple : B L M se dit : **Bravo Lima Mike**/*Bravo Lima Mike*

Note : il s'agit ici d'un VOR/DME auquel un nom en langage clair n'a pas été attribué.

1 - D - ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS

	Énonciation Française	Énonciation Anglaise
ACAS	A_CAS	A_CAS
ACC	A_C_C	A_C_C
AFIS	A_FIS	A_FIS
APP	Approche	<i>Approach</i>
ATFM	A_T_F_M	A_T_F_M
ATIS	A_TIS	A_TIS
ATS	A_T_S	A_T_S
CAVOK	CAV_O_Kay	CAV_O_Kay
Cb	Ci_Bi/Cumulonimbus/Cunimb	C B
CDO	C_D_O	C_D_O
CTOT	C_TOT/C_T_O_T	C_TOT/C_T_O_T
DME	D_M_E	D_M_E
ELT	prononciation anglaise	E_L_T
FIR	FIR	F_I_R
HAP	H_A_P	<i>Expected approach time</i>
HF	H_F	H_F
IFR	I_F_R	I_F_R
ILS	I_L_S	I_L_S
IMC	I_M_C	I_M_C
LVP	L_V_P	<i>Low visibility procedures</i>
MSAW	prononciation anglaise	M_SAW
NDB	N_D_B	N_D_B
NM	Nautiques	<i>Miles</i>
NOTAM	NOTAM	NOTAM

1 - D - ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS

	Énonciation Française	Énonciation Anglaise
QFE	Q_F_E	Q_F_E
QFU	Q_F_U/Piste en service	Runway in use
QNH	Q_N_H	Q_N_H
RNAV	R_NAV	R_NAV
RVR	R_V_R	R_V_R
RVSM	R_V_S_M	R_V_S_M
SIV	S_I_V	Flight Information Service
SSR	S_S_R	S_S_R
TCAS	T_CAS	T_CAS
TMA	T_M_A	T_M_A
TWR	Tour	Tower
UHF	U_H_F	U_H_F
UIR	U_I_R	U_I_R
UTC	U_T_C	U_T_C
VFR	V_F_R	V_F_R
VHF	V_H_F	V_H_F
VMC	V_M_C	V_M_C
VOR	VOR/V_O_R	V_O_R
VPT	V_P_T	V_P_T

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.

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

1 - E - TRANSMISSION DES NOMBRES

ÉLÉMENT	FRANÇAIS	ANGLAIS
Distance	45 NM : quatre cinq 850 mètres : huit cinq zéro 100 m : cent 1000 m : mille	45 NM : <i>four five</i> 850 metres : <i>eight five zero</i> 100 m : <i>one hundred</i> 1000 m : <i>one thousand</i>
Heure	10h55 : cinq cinq ou unité zéro cinq cinq	10h55 : <i>five five</i> ou <i>one zero five five</i>
Niveau de vol	niveau 100 : cent niveau 180 : unité huit zéro niveau 240 : deux quatre zéro niveau 80 : huit zéro	level 100 : <i>one hundred</i> level 180 : <i>one eight zero</i> level 240 : <i>two four zero</i> level 80 : <i>eight zero</i>
Piste	piste 15 : unité cinq piste 05 : zéro cinq piste 30 : trois zéro	runway 15 : <i>one five</i> runway 05 : <i>zero five</i> runway 30 : <i>three zero</i>
Radiale	radiale 182 : unité huit deux	radial 182 : <i>one eight two</i>
Température	0°C : zéro 18°C : unité huit - 15°C : moins unité cinq	0°C : <i>zero</i> 18°C : <i>one eight</i> - 15°C : <i>minus one five</i>
Vent	180/10 : unité huit zéro degrés, unité zéro nœuds 200/18G30 : deux cents degrés, unité huit nœuds, rafales trois zéro nœuds	180/10 : <i>one eight zero degrees,</i> <i>one zero knots</i> 200/18G30 : <i>two hundred</i> <i>degrees, one eight knots</i> <i>gusting three zero knots</i>
Vitesse	vitesse 250 nœuds : deux cinq zéro vitesse 200 nœuds : deux cents Mach 0.84 : décimal huit quatre Mach 1.05 : unité décimale zéro cinq	speed 250 knots : <i>two five zero</i> speed 200 knots : <i>two hundred</i> Mach 0.84 : <i>decimal eight four</i> Mach 1.05 : <i>one decimal zero five</i>
Vitesse verticale	taux 1500 pieds/min : mille cinq cents	rate 1500 feet/min : <i>one</i> <i>thousand five hundred</i>

1 - F - TRANSMISSION DES FRÉQUENCES

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

Canal / Chanel		Énonciation	Transmitted as
118.000	<u>1</u> <u>1</u> <u>8</u> , <u>0</u>	unité unité huit décimale zéro	<i>one one eight decimal zero</i>
118.005	<u>1</u> <u>1</u> <u>8</u> , <u>0</u> <u>0</u> <u>5</u>	unité unité huit décimale zéro zéro cinq	<i>one one eight decimal zero zero five</i>
118.010	<u>1</u> <u>1</u> <u>8</u> , <u>0</u> <u>1</u> <u>0</u>	unité unité huit décimale zéro unité zéro	<i>one one eight decimal zero one zero</i>
118.025	<u>1</u> <u>1</u> <u>8</u> , <u>0</u> <u>2</u> <u>5</u>	unité unité huit décimale zéro deux cinq	<i>one one eight decimal zero two five</i>
118.050	<u>1</u> <u>1</u> <u>8</u> , <u>0</u> <u>5</u> <u>0</u>	unité unité huit décimale zéro cinq zéro	<i>one one eight decimal zero five zero</i>
118.100	<u>1</u> <u>1</u> <u>8</u> , <u>1</u>	unité unité huit décimale unité	<i>one one eight decimal one</i>

1 - G – TRANSMISSION DES INDICATIFS D'APPEL

Préfixe aux indicatifs

Le nom du fabricant d'avion ou du modèle d'avion peut être utilisé comme un préfixe de radiotéléphonie au type (a) d'indicatif.

Exemples d'indicatifs complets et abrégés

Les exemples illustrent l'application du GM1 SERA.14050.

	Type a)		Type b)	Type c)	
indicatif complet	N57826	*CESSNA FABCD	*CITATION FABCD	VARIG PVMA	SCANDINAVIAN 937
Indicatif abrégé	N26 ou N826	CESSNA CD ou CESSNA BCD	CITATION CD ou CITATION BCD	VARIG MA ou VARIG VMA	(pas de forme abrégée)

Un indicatif d'appel abrégé n'est utilisable qu'après un échange radiotéléphonique utilisant l'indicatif d'appel complet.

1 - H - BONNES PRATIQUES

Bien que non adossées à des textes de portée réglementaire, certaines bonnes pratiques méritent d'être mentionnées dans ce manuel. Les contrôleurs aériens y seront particulièrement attentifs.

Techniques de transmission :

Pour assurer une réception claire et satisfaisante des messages, il convient de respecter les principes ci-après :

1. vérifier et respecter la portée opérationnelle publiée de la fréquence à contacter ;
2. avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre pour éviter toute interférence avec une autre station ;
3. formuler des messages brefs et concis ;
4. prononcer chaque mot clairement et distinctement ;
5. maintenir une cadence régulière et adaptée au contexte ;
6. réduire la cadence d'élocution afin de permettre, le cas échéant, la transcription d'un message ;
7. maintenir le ton de la voix à un niveau constant.

Ordre des éléments dans une clairance :

Une clairance comporte au plus trois éléments. L'ordre suivant est à respecter :

en guidage : hors guidage :

- | | |
|-----------|----------|
| - Cap | - Niveau |
| - Niveau | - Route |
| - Vitesse | |

Élément non standard

Mettre l'accent, en le répétant, sur tout élément non standard d'un message pour garantir sa bonne compréhension.

Exemple :



Rapidair 3 2 4 5, tournez à droite, je répète à droite cap 2 7 0.

Rapidair 3 2 4 5, turn right, I say again right heading 2 7 0.

1 - H - BONNES PRATIQUES

Toute ambiguïté sur la piste concernée est écartée par l'utilisation de l'expression "**piste / runway**", suivie systématiquement de l'identification de cette dernière.

Transmission d'une fréquence :

Ne pas délivrer dans une même clairance une fréquence et d'autres éléments (par exemple un niveau).

Exemple :

	Rapidair <u>3 2 4 5</u> , montez niveau <u>1 8 0</u> .
	Montons niveau <u>1 8 0</u> , Rapidair <u>3 2 4 5</u> . puis
	Rapidair <u>3 2 4 5</u> , contactez Paris <u>1 3 3</u> décimale <u>3 7 5</u> .
	Rapidair <u>3 2 4 5</u> , climb level <u>1 8 0</u> .
	Climbing level <u>1 8 0</u> , Rapidair <u>3 2 4 5</u> . puis
	Rapidair <u>3 2 4 5</u> , contact Paris <u>1 3 3</u> decimal <u>3 7 5</u> .

1 - H - BONNES PRATIQUES

Confusion d'indicatifs d'appel :

Au premier contact d'un aéronef dont l'indicatif prête à confusion avec celui d'un autre aéronef déjà sur la fréquence, informer les pilotes d'un risque de confusion d'indicatifs.

Prononcer les indicatifs d'appel lentement et distinctement.

Exemple :



Rapidair 3 2 4 5, attention, indicatif Orange Air 3 2 4 5 également sur la fréquence.



Rapidair 3 2 4 5, caution, callsign Orange Air 3 2 4 5 also on frequency.

Transmissions simultanées :

Si après avoir délivré une clairance, des transmissions simultanées sont suspectées, le contrôleur demande aux pilotes supposés de retransmettre leurs messages et s'assure qu'aucun pilote ne s'est conformé à une clairance qui ne lui était pas destinée.

