

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, conforme aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale, doit être utilisée en complément des expressions conventionnelles.

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 :

- RDA : Règles de l'air ;
- SCA : Services de la Circulation Aérienne ;
- RCA3 : Organismes de la Circulation Aérienne ;
- RTA : Règlement des Transports Aériens ;
- CHEA : Conditions d'Homologation et Procédures d'Exploitation des Aérodrômes.

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.

Les traductions en langue anglaise sont en italique. Dans certains cas, à des fins opérationnelles, elles 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>
<u>123</u>	cent vingt-trois	<i>one hundred twenty-three</i>
<u>12</u> <u>35</u>	douze trente-cinq	<i>twelve thirty-five</i>
<u>7</u> <u>37</u>	sept trente-sept	<i>seven thirty-seven</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'annexe à l'arrêté relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale :

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'annexe à l'arrêté relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale.

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	<i>C B</i>
CCR	C_C_R	-
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	<i>E_L_T</i>
FIR	FIR	<i>F_I_R</i>
HAP	H_A_P	<i>Expected approach time</i>
HF	H_F	<i>H_F</i>
IFR	I_F_R	<i>I_F_R</i>
ILS	I_L_S	<i>I_L_S</i>
IMC	I_M_C	<i>I_M_C</i>
LVP	L_V_P	<i>Low visibility procedures</i>
MSAW	prononciation anglaise	<i>M_SAW</i>
NDB	N_D_B	<i>N_D_B</i>
NM	Nautiques	<i>Miles</i>
NOTAM	NOTAM	<i>NOTAM</i>

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	-
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

ÉLÉMENT	FRANÇAIS	ANGLAIS
Distance	45 NM : quarante-cinq 850 mètres : huit cent cinquante 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 : cinquante-cinq ou dix cinquante-cinq	10h55 : <i>five five</i> <i>one zero five five</i>
Niveau de vol	niveau 100 : cent niveau 180 : cent quatre-vingts niveau 240 : deux quarante ou deux cent quarante	level 100 : <i>one hundred</i> level 180 : <i>one eight zero</i> level 240 : <i>two four zero</i>
Piste	piste 15 : quinze piste 05 : zéro cinq	runway 15 : <i>one five</i> runway 05 : <i>zero five</i>
Radiale	radiale 182 : cent quatre-vingt-deux	radial 182 : <i>one eight two</i>
Température	0°C : zéro 18°C : dix-huit - 15°C : moins quinze	0°C : <i>zero</i> 18°C : <i>one eight</i> - 15°C : <i>minus one five</i>
Vent	180/10 : cent quatre-vingts degrés, dix nœuds	180/10 : <i>one eight zero degrees,</i> <i>one zero knots</i>
Vitesse	vitesse 250 nœuds : deux cent cinquante vitesse 200 nœuds : deux cents Mach 0.84 : quatre-vingt-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>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 thousand five hundred</i>

1 - F - BONNES PRATIQUES

Le plan d'action européen pour la sécurité des communications Air-Sol (EAPAGCS – European Action Plan for Air Ground Communication Safety) est le résultat de l'effort conjoint de différentes organisations représentant l'ensemble des acteurs aériens : IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers Associations), FSF (Flight Safety Foundation), ECA (European Cockpit Association), ERA (European Regions Airline Association) et EUROCONTROL.

L'EAPAGCS a permis d'identifier une majorité de « bonnes pratiques » qui contribuent à l'amélioration de la sécurité aérienne.

Les contrôleurs aériens seront en particulier attentifs aux bonnes pratiques suivantes.

Élément non standard

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




Exemple :




 **Citron Air 32 45, tournez à droite, je répète à droite cap 2 7 0**
 *Citron Air 3 2 4 5, turn right, I say again right heading 2 7 0*

Transmission d'une fréquence :

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

Exemple :

 **Citron Air 32 45, montez niveau 1 8 0**
 **Montons niveau 1 8 0, Citron Air 32 45,**
puis
 **Citron Air 32 45, contactez Paris 133 décimale 3 7 5**

 «Citron Air 3 2 4 5, climb level 1 8 0»
 «Climbing level 1 8 0, Citron Air 3 2 4 5»
puis
 «Citron Air 3 2 4 5, contact Paris 1 3 3 decimal 3 7 5»

1 - F - 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'une possible confusion d'indicatifs. Prononcer les indicatifs d'appel lentement et distinctement.

Exemple :



Citron Air 32 45, attention, indicatif Orange Air 32 45 également sur la fréquence



Citron Air 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, demander aux pilotes supposés de retransmettre leurs messages et s'assurer qu'aucun pilote ne s'est conformé à une clairance qui ne lui était pas destinée.



