

MANUEL
DE PHRA

SÉC

LOGIE

MANUEL D'INFORMATION POUR
L'UTILISATION DE LA PHRASÉOLOGIE
LORSQU'UN SERVICE AFIS EST RENDU

Direction éditoriale :

Olivier SCIARA

Collège éditorial :

Florence FOUQUET, Valérie CLAUDON,
Élise VANDEVILLE, Jean-François VASSAL,
Frédéric BOISARD, Carl DANIEL, Léo MERME, Thomas
LOUCE, François-Xavier SIMON, Olivier DUPONT,
Laurent VILLA, Grégory MERELO, Nicolas PAULISSEN

Conception graphique :

Justine TORRES

Impression et façonnage :

Graph'imprim (94)

Contact UAF & FA

Tel 01 40 65 98 68

contact@uaf.aeroport.fr

<https://www.aeroport.fr/>

Édition :

Mai 2019

MANUEL DE PHRASÉOLOGIE

MANUEL D'INFORMATION POUR
L'UTILISATION DE LA PHRASÉOLOGIE
LORSQU'UN SERVICE AFIS EST RENDU

PRÉFACE

En août 2017, la Direction générale de l'aviation civile nous annonçait sa volonté de mettre à jour le manuel de phraséologie des contrôleurs aériens de la DSNA pour leur usage exclusif. Les chapitres du manuel relatifs aux services d'information de vol (AFIS) étaient ainsi supprimés.

L'Union des Aéroports Français & Francophones Associés a alors pris l'initiative de rédiger un manuel de phraséologie spécifique aux services d'information de vol. Cette démarche était également l'occasion de mettre à jour et d'enrichir la phraséologie existante en s'appuyant sur les retours et expériences des aéroports.

Je voudrais ici remercier tous les professionnels qui se sont mobilisés au sein de notre organisation et qui ont rendu possible la publication de ce document opérationnel et pratique. Ce sont près de 30 aéroports qui ont apporté leur savoir-faire et leurs contributions. Le résultat de ce travail illustre une nouvelle fois l'utilité et la force du collectif au service de nos aéroports, quelles que soient leur taille et leur spécialité.

Nous ne pouvons qu'encourager toutes les initiatives qui visent à apporter des solutions concrètes aux besoins singuliers des aéroports d'aviation générale et d'affaires.

Les agents des services d'information de vol participent activement sur les aéroports de France et de la Francophonie à la sécurité des vols. Notre guide intègre naturellement cet impératif. La sécurité aérienne doit rester l'ADN de notre secteur d'activité.

Nous vous souhaitons une bonne utilisation.



Thomas JUIN
Président de l'Union des
Aéroports Français &
Francophones Associés

AVERTISSEMENT

« [...] En matière de réglementation des services de navigation aérienne, le règlement d'exécution (UE) n°1035/2011 prévoit que les prestataires de tels services (AFIS) maintiennent une capacité et un savoir-faire adéquats, notamment sur le plan opérationnel.

Le manuel de phraséologie que vous envisagez contribue à la formation des agents AFIS et constitue ainsi une réponse à l'exigence qui porte sur leurs compétences, il peut donc être présenté à ce titre par les prestataires et son contenu peut faire l'objet de vérification par l'autorité de surveillance, la direction de la sécurité de l'aviation civile. En l'absence de statut formel pour un tel document dans la réglementation applicable, ce guide n'est pas soumis à l'approbation de l'autorité de surveillance et ne peut constituer en conséquence qu'une préconisation. Son utilisation est de la responsabilité de chaque prestataire.

[...] L'initiative que vous avez prise de proposer aux prestataires AFIS un document spécifique à la phraséologie utilisée pour rendre ce service d'information de vol contribuera à harmoniser la façon dont est rendu ce service et à soutenir la sécurité des vols.

[...] Toutefois, l'élaboration et l'entretien de ce guide demeurent de votre responsabilité. »

Extraits du courrier du 25 mars 2019 à l'UAF & FA.

Patrick GANDIL
Directeur général
de l'aviation civile

AVANT-PROPOS

Ce manuel est un document d'information uniquement. Il ne constitue pas un manuel de référence, il n'a pas de valeur juridique. Néanmoins son contenu a été élaboré avec l'aide de la DGAC.

Son objectif est de synthétiser la phraséologie qui peut être utilisée lorsqu'un service AFIS est rendu aux usagers évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale.

Les exemples présentés dans ce document sont en conformité avec :

- les procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale issues du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 (dit « SERA A et B ») (SERA pour Standardized European Rules of the Air), et de l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012.
- Règlement d'exécution (UE) 2016/1185 de la Commission du 20 juillet 2016 (dit « SERA C »). L'annexe à la décision de l'AESA 2016-023-R/AMC1 SERA.14001
- l'arrêté du 2 octobre 2017 modifiant l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012.

Les exemples de phraséologie présentés correspondent 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 d'une phraséologie adaptée 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.

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 GÉNÉRALITÉS

- 1A – Introduction • **P14**
- 1B – Textes réglementaires • **P15**
- 1C – Clés de lecture • **P16**
- 1C1 – Nombres • **P16**
- 1C2 – Lettres et mots • **P17**
- 1C3 – Aides de radionavigation • **P17**
- 1D – Énonciation de certains sigles usuels • **P18 - P19**
- 1E – Transmission des nombres • **P20 - 21**
- 1F – Transmission des fréquences • **P22**
- 1G – Indicatifs d'appel • **P22 - 23**
- 1H – Bonnes pratiques • **P23 - 24 - 25**

CHAPITRE 2 COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE

- 2A – Emploi • **P28**
- 2B – Actions • **P28**
- 2C – Phraséologie de base • **P29**

CHAPITRE 3 DÉROULEMENT DU VOL

- 3A – Départ • **P32 - 33 - 34 - 35**
- 3B – Arrivée • **P36 - 37 - 38 - 39**
- 3C – Transit • **P40 - 41**
- 3D – Véhicules - personnes sur l'aire de mouvement • **P42 - 43 - 44**

CHAPITRE 4 FRÉQUENCES

- 4A – Énonciation des fréquences transmission • **P48**
- 4B – Mode A 8,33 kHz d'espacement • **P48**

CHAPITRE 5 SERVICE D'INFORMATION DE VOL

- 5A – Renseignements obligatoirement transmis • **P52**
- 5B – État de fonctionnement des aides à la navigation aérienne • **P53**
- 5C – Autres renseignements • **P53**
- 5D – Vols VFR - Conditions météorologiques sur la route • **P54**
- 5E – Renseignements transmis sur demande du pilote • **P54 - 55 - 56 - 57**

CHAPITRE 6

ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES

- 6A – Hélicoptères • **P60**
- 6B – Activité de voltige • **P60**
- 6C – Activité de parachutage en VFR • **P62**
- 6D – Activité de planeur • **P63 - 64 - 65**

CHAPITRE 7

SITUATIONS PARTICULIÈRES

- 7A – Turbulence • **P68**
- 7B – Péril aviaire • **P68**
- 7C – Déneigement – conditions de freinage • **P69**

CHAPITRE 8

URGENCES ET PANNES-INCIDENTS

- 8A – Proposition de manœuvre d'évitement • **P72**
- 8B – Interruption des communications radiotéléphoniques • **P72 - 73**
- 8C – Pannes – Incidents de communication • **P74**
- 8D – Problème de train d'atterrissage • **P74**
- 8E – Carburant • **P75**

CHAPITRE 9

GLOSSAIRE

- 9A – Glossaire • **P78 - 79**



01 GÉNÉRALITÉS

1A 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 et rapide 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.

1B**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 Rules - Aerodromes

AMC

Acceptable Means of Compliance

AltMOC

Alternate Means of Compliance

GM

Guidance material

RCA3

Règles de la Circulation Aérienne

1C CLÉS DE LECTURE



le symbole indique une communication d'un pilote.



le symbole indique une communication d'un agent AFIS.



le symbole indique une communication d'un agent coordonnant le tractage, ou un autre véhicule côté piste.



le symbole indique une communication avec un opérateur de treuillage.

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

1C1 NOMBRES

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

| | | |
|-----|-------------------|----------------|
| 1 | Unité | <i>One</i> |
| 1 2 | Unité deux | <i>One two</i> |
| 12 | Douze | <i>Twelve</i> |

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

1C2

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 distinctes 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 se lit comme le mot ainsi formé :

MERLU se dit merlu - *merlu*

1C3

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.

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.

1D ÉNONCIATION DE CERTAINS SIGLES USUELS

| SIGLE | ÉNONCIATION FRANÇAISE | ÉNONCIATION ANGLAISE |
|-------|---------------------------|---------------------------|
| ACAS | A_CAS | A_CAS |
| ACC | A_C_C | A_C_C |
| AFIS | A_FIS | A_FIS |
| APP | Approche | Approach |
| ATFM | A_T_F_M | A_T_F_M |
| 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 | Expected Approach Time |
| 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 | Low Visibility Procedures |
| MSAW | prononciation anglaise | M_Saw |
| NDB | N_D_B | N_D_B |

| SIGLE | ÉNONCIATION FRANÇAISE | ÉNONCIATION ANGLAISE |
|-------|------------------------|----------------------------|
| NM | Nautiques | Miles |
| NOTAM | Notam | Notam |
| 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_F_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 |

1E

TRANSMISSION DES NOMBRES

Les exemples ci-dessous sont conformes à la règle FRA.14035. Cette règle est une mesure dérogatoire à la règle SERA.14035 du règlement européen, demandée par la France et qui permet d'énoncer les nombres de la manière suivante.

« 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). »

Comme prescrit par la règle SERA.14035, dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante et/ou en cas d'ambiguïté, 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 : cent cinquante 455 pieds : quatre cent cinquante-cinq 3500 pieds : trois mille cinq cents 12000 pieds : douze mille | <i>150 feet : one five zero</i> <i>455 feet : four five five</i> <i>3500 feet : three thousand five hundred</i> <i>12000 feet : one two thousand</i> |
| CALAGE ALTIMÉTRIQUE | QNH 1022 : mille vingt-deux | <i>QNH 1022 : one zero two two</i> |
| CODE HORAIRE | trafic 11 heures : onze heures | <i>traffic 11 o'clock : eleven o'clock</i> |
| CODE TRANSPONDEUR | transpondeur 3254 : trente-deux, cinquante-quatre | <i>squawk 3254 : three two five four</i> |

| | | |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DISTANCE | 45 NM : quarante-cinq 850 mètres : huit cent cinquante 100 m : cent 1000 m : mille | <i>45 NM : four five 850 metres : eight five zero 100 m : one hundred 1000 m : one thousand</i> |
| HEURE | 10h55 : cinquante-cinq ou dix cinquante-cinq | <i>10h55 : five five one zero five five</i> |
| NIVEAU DE VOL | niveau 100 : cent niveau 180 : cent quatre-vingts niveau 240 : deux quarante ou deux cent quarante | <i>level 100 : one hundred level 180 : one eight zero level 240 : two four zero</i> |
| PISTE | piste 15 : quinze piste 05 : zéro cinq | <i>runway 15 : one five runway 05 : zero five</i> |
| RADIALE | radiale 182 : cent quatre-vingt-deux | <i>radial 182 : one eight two</i> |
| TEMPÉRATURE | 0°C : zéro 18°C : dix-huit - 15°C : moins quinze | <i>0°C : zero 18°C : one eight - 15°C : minus one five</i> |
| VENT | 180/10 : cent quatre-vingts degrés, dix nœuds | <i>180/10 : one eight zero degrees, 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 | <i>speed 250 knots : two five zero speed 200 knots : two hundred Mach 0.84 : eight four Mach 1.05 : one decimal zero five</i> |
| VITESSE VERTICALE | taux 1500 pieds/min : mille cinq cents | <i>rate 1500 feet/min : one thousand five hundred</i> |

1F

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 FRANÇAISE | TRANSMITTED AS |
|--------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 118.000 118,0 | unité unité huit décimale zéro | one one eight decimal zero |
| 118.005 118,005 | unité unité huit décimale zéro zéro cinq | one one eight decimal zero zero five |
| 118.010 118,010 | unité unité huit décimale zéro unité zéro | one one eight decimal zero one zero |
| 118.025 118,025 | unité unité huit décimale zéro deux cinq | one one eight decimal zero two five |
| 118.050 118,050 | unité unité huit décimale zéro cinq zéro | one one eight decimal zero five zero |
| 118.100 118,1 | unité unité huit décimale unité | one one eight decimal one |

1G

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. *Les exemples illustrent l'application de GM1 SERA.14050.

1H

BONNES PRATIQUES

Bien que non adossées à des textes de portée réglementaire, certaines bonnes pratiques méritent d'être mentionnées dans ce manuel.

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.

ELÉMENT 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, voltige verticale
aérodrome, je répète, voltige en
cours verticale aérodrome**

*Rapidair 3 2 4 5, aerobatics overhead
the airfield, I say again aerobatics in
progress overhead the airfield*

TRANSMISSION D'UNE FRÉQUENCE :

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

EXEMPLE :



**Rapidair 3 2 4 5, rappelez passant
2000 ft
Rappellerons passant 2000 ft,
Rapidair 3 2 4 5**

*Rapidair 3 2 4 5, report passing
2000 ft
Will report passing 2000 ft,
Rapidair 3 2 4 5*

Puis

Puis



**Rapidair 3 2 4 5, contactez Paris 1
3 3 décimale 3 7 5**

*Rapidair 3 2 4 5, contact Paris
1 3 3 decimal 3 7 5*

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 :

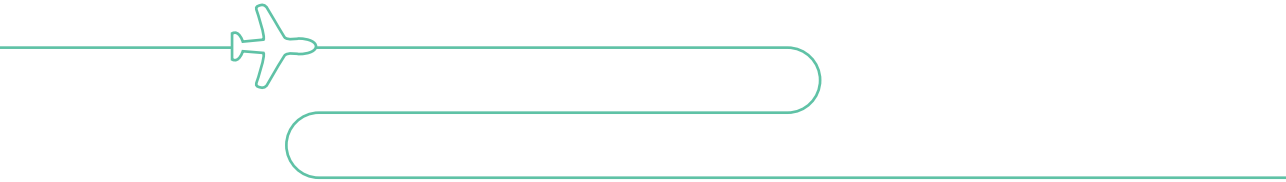


**Rapidair 3 2 4 5, attention,
indicatif Orange Air 3 2 4 5,
également sur la fréquence**

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

TRANSMISSIONS SIMULTANÉES :

Si après avoir délivré une information, des transmissions simultanées sont suspectées, l'agent AFIS demande aux pilotes supposés de retransmettre leurs messages et s'assure qu'aucun pilote n'a pris en compte un message qui ne lui était pas destiné.



COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE

2A

EMPLOI

Le collationnement par le pilote consiste à répéter tout ou partie d'un message afin que l'agent AFIS qui relaie la clairance du contrôle puisse vérifier que le message a été correctement reçu.

2B

ACTIONS

Parmi les paramètres fournis par un AFIS, un pilote collationne à minima les paramètres suivants :

Piste en service, visibilité, calages altimétriques

Les éléments suivants d'une clairance émise par le contrôle et retransmise par un AFIS sont répétés par le pilote :

- Fréquence ;
- Code transpondeur ;
- Calage altimétrique ;
- Cap ;
- Niveau ;
- Vitesse ;
- Taux d'évolution dans le plan vertical ;
- Indicatif du SID ou de la STAR ;
- Départ omnidirectionnel ;
- Procédure d'approche ;

Par ailleurs :

- Une heure calculée de décollage (CTOT) est collationnée par le pilote ;



LE SERVICE D'INFORMATION DE VOL (AFIS)

Il vérifie le collationnement,
et si nécessaire, corrige les éléments



LE PILOTE

Il collationne les clairances

2C

PHRASÉOLOGIE DE BASE

Le collationnement est correct :



Rapidaïr 3 2 4 5, QNH 1 0 1 6

Rapidaïr 3 2 4 5, QNH 1 0 1 6



QNH 1 0 1 6. Rapidaïr 3 2 4 5

QNH 1 0 1 6. Rapidaïr 3 2 4 5

Le collationnement est incorrect :



**Rapidaïr 32 45,
contactez Paris 1 3 2, 0**

*Rapidaïr 3 2 4 5,
contact Paris 1 3 2, 0*



Paris 1 3 3, 0 Rapidaïr 32 45

Paris 1 3 3, 0 Rapidaïr 3 2 4 5,



**Négatif, Rapidaïr 32 45,
Paris 1 3 2, 0**

*Negative, Rapidaïr 3 2 4 5
Paris 1 3 2, 0*



**Paris 1 3 2, 0 Rapidaïr 32 45,
au revoir**

*Paris 1 3 2, 0 Rapidaïr 3 2 4 5,
good day*

Le collationnement est incorrect ou absent :



**Rapidaïr 3 2 4 5,
transpondeur 5 4 2 3**

*Rapidaïr 3 2 4 5,
squawk 5 4 2 3*



Roger

Roger



**Rapidaïr 3 2 4 5,
collationner**

*Rapidaïr 3 2 4 5,
read back*



**Transpondeur 5 4 2 3,
Rapidaïr 3 2 4 5**

*Squawking 5 4 2 3,
Rapidaïr 3 2 4 5*



DÉROULEMENT DU VOL

3A

DÉPART

EXEMPLE : départ VFR



**Bourges Information,
bonjour, F B X**

*Bourges Information,
good morning, F B X*



**F B X, bonjour Bourges
Information, j'écoute**

*F B X, good morning Bourges
Information, pass your message*



**F B G B X, P_A 28, parking
club, V F R sans plan de vol,
destination Limoges, demandons
paramètres pour le départ**

*F B G B X, P_A 2 8, club apron,
V_F_R without flight plan,
destination Limoges, requesting
departure information*



**F B X, piste 24, vent 230
degrés 10 nœuds, visibilité
8 kilomètres, nuages peu
2000 pieds, épars 3500 pieds,
température 1 8, Q_N_H 1 0 1 2,
il est 26. Rappeler pour rouler**

*F B X, runway 2 4, wind 2 3 0
degrees 1 0 knots, visibility 8
kilometres, clouds few 2000
feet, scattered 3500 feet,
temperature 1 8, Q_N_H 1 0 1 2,
time check 2 6. Report to taxi*



**Roger, piste 24, Q_N_H
1 0 1 2, F B X**

*Roger, runway 2 4,
Q_N_H 1 0 1 2, F B X*

PUIS



**Bourges Information, F B X,
roulons point d'attente piste 24**

*Bourges Information, F B X, taxiing
holding point runway 2 4*



**F B X, rappelez point d'attente
piste 24, Cessna 172 au roulage
de la piste 24 vers le parking
club, assurez votre séparation**


*F B X, report holding point
runway 2 4, Cessna 1 7 2 taxiing
from runway 2 4 to club apron,
maintain own separation*



Roger, F B X

Roger, F B X

PUIS

 **Bourges Information, F B X, point d'attente piste 24, prêt au départ** *Bourges Information, F B X, holding point runway 24, ready for departure*

 **F B X, D_R 4 0 0 en finale, vos intentions** *F B X, D_R 4 0 0 on final, your intentions*

 **Roger, D_R 4 0 0 en vue, maintenons avant piste 24, F B X** *Roger, D_R 4 0 0 in sight, holding short of runway 24, F B X*

PUIS


 **Bourges Information, F B X, nous alignons piste 24** *Bourges Information, F B X, lining up runway 24*

 **F B X, Rappelez aligné prêt piste 24** *F B X, report line up runway 24*

 **Décollons piste 24, F B X** *Taking off runway 24, F B X*

 **F B X, Vent 260 degrés 10 nœuds, rappelez quittant la fréquence** *F B X, Roger, wind 260 degrees 10 knots, report leaving frequency*

PUIS

 **Bourges Information, F B X, sortie de circuit, quittons la fréquence** *Bourges Information, F B X, leaving circuit and frequency*

 **F B X, roger, au revoir** *F B X, roger, good day*

EXEMPLE : départ IFR



Bourges Information,
bonjour, Citron Air 32 45

Bourges Information, good morning, Citron Air 3 2 4 5



Citron Air 32 45, bonjour
Bourges Information, j'écoute

Citron Air 3 2 4 5, good morning Bourges Information, pass your message



Citron Air 32 45, Cessna 421,
parking tour, I_F_R destination
Limoges, demandons paramètres
pour le départ et mise en route

Citron Air 3 2 4 5, Cessna 4 2 1, tower apron, I_F_R departure, destination Limoges, requesting departure information and start-up



Citron Air 32 45, piste 24, vent
230 degrés 10 nœuds, visibilité
8 kilomètres, nuages peu
2000 pieds, épars 3500 pieds,
température 1 8, Q_N_H 1 0 1 2,
il est 26, je vous rappelle
pour la mise en route

Citron Air 3 2 4 5, runway 2 4, wind 2 3 0 degrees 1 0 knots, visibility 8 kilometres, clouds few 2000 feet, scattered 3500 feet, temperature 1 8, Q_N_H 1 0 1 2, time check 2 6, call you back for start-up



Roger, piste 24, Q_N_H 1 0 1 2,
Citron Air 32 45

Roger, runway 2 4, Q_N_H 1 0 1 2, Citron Air 3 2 4 5

PUIS



Citron Air 32 45, mise en
route approuvée par A_C_C.
Rappeler pour rouler

Citron Air 3 2 4 5, start-up approved by A_C_C Report to taxi



Roger, Citron Air 32 45

Roger, Citron Air 3 2 4 5

PUIS



Bourges Information, Citron Air 32 45,
roulons point d'attente piste 24

Bourges Information, Citron Air 3 2 4 5, taxiing holding point runway 2 4



Citron Air 32 45, roger, rappelez
prêt à copier la clairance

Citron Air 3 2 4 5, roger, report ready to copy clearance



Prêt à copier, Citron Air 32 45

Ready to copy, Citron Air 3 2 4 5



Citron Air 32 45, clearance A_C_C, début du service du contrôle en pénétrant la G 28, «CTX» niveau 9 0, transpondeur 47 33, Bordeaux 127, 67

Citron Air 3 2 4 5, A_C_C clearance, control service provided entering G 2 8, «CTX» level 9 0, squawk 4 7 3 3, Bordeaux 1 2 7, 6 7



Roger, «CTX» niveau 9 0, transpondeur 47 33, Bordeaux 127,67, Citron Air 32 45

Roger, «CTX» level 9 0 squawk 4 7 3 3, Bordeaux 1 2 7, 6 7, Citron Air 3 2 4 5



Citron Air 32 45, correct. Rappeler point d'attente piste 24

Citron Air 3 2 4 5, correct. Report holding point runway 24

PUIS



Bourges Information, Citron Air 3 2 4 5, point d'attente piste 2 4, prêt au départ

Bourges Information, Citron Air 3 2 4 5, holding point runway 2 4, ready for departure



Citron Air 3 2 4 5, vent 2 6 0 degrés 1 0 nœuds

Citron Air 3 2 4 5, wind 2 6 0 degrees 1 0 knots



Nous alignons et décollons piste 2 4, Citron Air 3 2 4 5.

Lining up and taking off runway 2 4, Citron Air 3 2 4 5



Citron Air 3 2 4 5, rappelez passant 1 000ft en montée

Citron Air 3 2 4 5, report passing 1000 ft



Roger, Citron Air 3 2 4 5

Roger, Citron Air 3 2 4 5

PUIS



Bourges Information, Citron Air 32 45, sortie de circuit, contactons Bordeaux 127, 67, Citron Air 32 45 passons 1000ft en montée

Bourges Information, Citron Air 32 45, leaving circuit, contacting Bordeaux 1 2 7, 6 7, Citron Air 3 2 4 5, passing 1000ft



Citron Air 32 45, transpondeur sur IDENT, avec Bordeaux 127,67

Citron 3 2 4 5 sqawk in IDENT, contact Bordeaux 1 2 7,6 7 good day

3B

ARRIVÉE

EXEMPLE : arrivée VFR



Bourges Information,
bonjour, F B X

*Bourges Information,
good morning, F B X*



F B X, bonjour, Bourges
Information, j'écoute

*F B X, good morning, Bourges
Information, pass your message*



F B G B X, P_A 28, V_F_R
avec plan de vol, de Limoges
à Bourges estimé à 12

*F B G B X, P_A 28, V_F_R with flight
plan, from Limoges destination
Bourges estimated time 12*



F B X, piste 24 en service,
vent 350 degrés 10 nœuds,
Q_N_H 1015, rappelez.
En vue de l'aérodrome

*F B X runway in use 24,
wind 350 degrees 10
knots, Q_N_H 1015,
report. airfield in sight*



Q_N_H 1015, rappellerons en
vue de l'aérodrome , F B X

*Q_N_H 1015, will report,
airfield in sight, F B X*

PUIS



Bourges Information, F B X,
en vue de l'aérodrome

*Bourges Information,
F B X airfield in sight*



F B X, parachutage en cours,
rappelez vent arrière piste 24

*F B X, parachuting in progress,
report downwind runway 24*



Parachutage en cours,
rappellerons vent arrière
piste 24. F B X

*Parachuting in progress,
will report downwind
runway 24, F B X*

PUIS



Bourges Information,
F B X, vent arrière piste 24

*Bourges Information, F B X,
downwind runway 24*



F B X, un D_R 400 remonte la
piste, rappelez finale piste 24


*F B X, D_R 400 backtracking
runway, report final runway 24*




D_R 400 en vue, rappellerons
finale piste 24, F B X

*D_R 400 in sight, will report
final runway 24, F B X*


PUIS

 **Bourges Information, F B X, finale piste 2 4**

Bourges Information, F B X, final runway 2 4,


 **F B X, piste engagée par D_R 4 0 0, assurez votre séparation. Quelles sont vos intentions ?**

*F B X, runway engaged by D_R 4 0 0, maintain own separation.
Say intentions*


 **D_R 4 0 0 en vue, remettons les gaz piste 2 4, F B X**

D_R 4 0 0 in sight, will go around runway 2 4, F B X


LE DR 400 DÉGAGE LA PISTE AVANT QUE FBX AIT EFFECTUÉ LA REMISE DE GAZ

 **F B X, Bourges Information, piste dégagée par le D_R 4 0 0**

F B X, Bourges Information, runway vacated by D_R 4 0 0

 **Roger, atterrissons piste 2 4, F B X**

Roger, landing runway 2 4, F B X


 **F B X, vent 260 degrés 10 nœuds, rappelez piste dégagée**

F B X, wind 2 6 0 degrees 1 0 knots, report runway vacated

 **Roger, F B X**

Roger, F B X

PUIS


 **Bourges Information, F B X, piste dégagée**

Bourges Information, F B X, runway vacated


 **F B X, rappelez parking**

F B X, report apron

PUIS

 **Bourges Information, F B X, au parking, quittons la fréquence**












Bourges Information, F B X, apron, leaving frequency

 **F B X, au revoir**


F B X, good day


EXEMPLE : arrivée IFR

Les premières communications entre les stations d'aéronefs et la station au sol ont été établies.

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Auxerre Information, Citron Air 32 45, passons A G O en finale I_L_S piste 1 8 | <i>Auxerre Information, Citron Air 3 2 4 5, crossing A G O on final I_L_S runway 1 8</i> |
|  Citron Air 32 45, rappelez Outer Marker | <i>Citron Air 3 2 4 5, report Outer Marker</i> |
|  Roger, Citron Air 32 45 | <i>Roger, Citron Air 3 2 4 5</i> |
| AUTRE EXEMPLE : | |
|  Auxerre Information, F B X, vent arrière piste 18 | <i>Auxerre Information, F B X, downwind runway 1 8</i> |
|  F B X, Cessna 4 2 1, I_F_R en finale I_L_S piste 18, rappeler en vue | <i>F B X, Cessna 4 2 1, I_F_R on final I_L_S runway 1 8, treport in sight</i> |
|  Roger, F B X | <i>Roger, F B X</i> |
|  Citron Air 32 45, un P_A 28 en vent arrière | <i>Citron Air 3 2 4 5, P_A 2 8 on downwind</i> |
|  Roger, Citron Air 3 2 4 5 | <i>Roger, Citron Air 32 45</i> |
| PUIS | |
|  Auxerre Information, F B X, Cessna en vue, tournons en base, derrière | <i>Auxerre Information, F B X, Cessna in sight, turning base, behind</i> |
|  F B X, rappelez finale piste 18 | <i>F B X, report final runway 1 8</i> |
|  Roger, piste 18, F B X | <i>Roger, runway 1 8, F BX</i> |


PUIS

 **Auxerre Information, Citron Air 32 45, passons Outer Marker, finale piste 18** *Auxerre Information, Citron Air 3 2 4 5, crossing Outer Marker, final runway 1 8*

 **Citron Air 32 45, vent calme, rappelez piste dégagée** *Citron Air 3 2 4 5, wind calm, report runway vacated*

 **Atterrissons piste 18, Citron Air 32 45** *Landing runway 1 8, Citron Air 3 2 4 5*


PUIS

 **Auxerre Information, Citron Air 32 45 piste dégagée** *Auxerre Information, Citron Air 3 2 4 5, runway vacated*

 **Citron Air 32 45, rappelez parking** *Citron Air 3 2 4 5, report apron*

 **Roger, Citron Air 32 45** *Roger, Citron Air 3 2 4 5*

PUIS

 **Auxerre Information, Citron Air 32 45, au parking, quittons la fréquence** *Auxerre Information, Citron Air 3 2 4 5, apron, leaving frequency*

 **Citron Air 32 45, au revoir** *Citron Air 3 2 4 5, good day*

3C TRANSIT

EXEMPLE : sans autre trafic



Bourges information,
bonjour, F B X

*Bourges information,
good morning, F B X*



F B X, bonjour, Bourges
information, j'écoute

*F B X, good morning, Bourges
information, pass your message*



F B G B X, P_A 28, en provenance
de Nevers à destination de
Amboise, à 2000 ft, 6 minutes
de vos installations, pour un
transit par la verticale

*F B G B X, P_A_2 8, from Nevers,
destination Amboise, at 2000 ft,
6 minutes inbound,
to transit overhead your
airfield*



F B X, pas de trafic connu à
vous signaler,
QNH 1 0 2 6, rappelez
verticale, piste 12 en service

*F B X, no trafic reported,
QNH 1 0 2 6, report
overhead, runway
1 2 in use*



QNH 1 0 2 6, rappellerons
verticale F B X

*QNH 1 0 2 6, will report
overhead F B X*

PUIS



Bourges information,
F B X, verticale

*Bourges information,
F B X, overhead*



F B X, rappelez quittant
la fréquence

*F B X, report when leaving
frequency*



rappellerons en quittant
la fréquence, F B X

*will report when leaving
frequency, F B X*

PUIS



Bourges information, F B X, en
sortie, quittons la fréquence

*Bourges information, F B X,
outbound, leaving frequency*



F B X, info de vol disponible
avec Seine Info sur
123,450, au revoir

*BX, roger, flight information
service available with Seine
Info on 1 2 3, 4 5 0, good bye*




123,450 F B X, au revoir

1 2 3, 4 5 0, F B X, good bye

EXEMPLE : avec présence d'autre trafic

 **Bourges information, bonjour, F B X** *Bourges information, good morning, F B X*

 **F B X, bonjour Bourges information, j'écoute** *F B X, good morning Bourges information, pass your message*


 **F B G B X , P_A 28, en provenance de Nevers à destination de Amboise, à 2000 ft, 6 minutes de vos installations, pour un transit par la verticale** *F B G B X, P_A 28, from Nevers , destination Amboise, at 2000 ft, 6 minutes inbound, to transit overhead your airfield*


 **F B X, activité voltige en cours verticale aerodrome, QNH 1 0 2 6, rappelez en vue** *F B X, aerobatics in progress overhead the airfield, QNH 1 0 2 6, report field in sight*

 **QNH 1 0 2 6, activité voltige verticale, rappellerons en vue F B X** *QNH 1 0 2 6, aerobatics overhead, will report field in sight, F B X*


PUIS


 **Bourges information, F B X, en vue** *Bourges information, F B X, airfield in sight*

 **F B X, activité voltige verticale, assurez votre séparation et rappelez travers des installations** *FBX, aerobatics overhead, report cross airfield*

 **Voltige verticale, assurons notre séparation, rappellerons en quittant la fréquence, F B X** *Maintaining own separation, will report when leaving frequency, F B X*

PUIS

 **Bourges information, F B X, travers installations puis rappel en sortie** *Bourges information, F B X, cross airfield then call outbound, leaving frequency*









 **F B X, reçu, info de vol disponible avec Seine Info sur 123, 450 au revoir** *F B X, roger, flight information service available with Seine Info on 1 2 3, 4 5 0 good bye*

 **F B X, 123, 450 au revoir** *F B X, 1 2 3, 4 5 0 good bye*












3D


VÉHICULES - PERSONNES SUR L'AIRE DE MOUVEMENT

EXEMPLE : circulation sur l'aire de manœuvre sans engager les pistes


- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  Bourges information, bonjour, véhicule de piste | <i>Bourges information, good morning, ground vehicle</i> |
|  Véhicule de piste, bonjour, Bourges information, j'écoute | <i>Ground vehicle, good morning, Bourges information, pass your message</i> |
|  Véhicule de piste, à la station carburant pour rouler au hangar n°3 | <i>Ground vehicle at the fuel station, to taxi to hangar n°3</i> |
|  Véhicule de piste, roulez pour le hangar n°3 pas de trafic à vous signaler | <i>Ground vehicle, taxi to hangar n°3 not traffic reported</i> |
|  Je roule pour le hangar n°3 et rappellerai atteignant, véhicule de piste | <i>Taxiing to hangar n°3, and will report reaching, ground vehicle</i> |
| PUIS | |
|  Bourges information, arrivons au hangar n°3, pour quitter la fréquence, véhicule de piste | <i>Bourges information, arriving hangar n°3, to leave frequency, ground vehicle</i> |
|  Véhicule de piste, vous pouvez quitter la fréquence, au revoir | <i>Ground vehicle, you can leave frequency, good bye</i> |
|  Je quitte la fréquence, véhicule de piste, au revoir | <i>Leaving frequency, ground vehicle, good bye</i> |

EXEMPLE : circulation sur l'aire de manœuvre avec engagement des pistes


- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
|  Bourges information, bonjour, véhicule de piste | <i>Bourges information, good morning, ground vehicle,</i> |
|  Véhicule de piste, bonjour, Bourges information, j'écoute | <i>Ground vehicle, good morning, Bourges information, pass your message</i> |
|  Véhicule de piste, au parking, pour rouler au hangar vol à voile | <i>Ground vehicle at the apron below tower, to taxi to glider hangar</i> |
|  Véhicule de piste, roulez pour le point d'attente C et maintenez | <i>Ground vehicle, taxi to holding point C and maintain</i> |
|  Je roule pour le point d'attente C et maintient, véhicule de piste | <i>Taxiing to holding point C and maintaining, ground vehicle</i> |
| PUIS | |
|  Véhicule de piste, au point d'attente C pour traverser les pistes | <i>Ground vehicle at holding point C, to cross the runways</i> |
|  Véhicule de piste, traversez, rappelez pistes dégagées | <i>Ground vehicle, cross and report runways vacated</i> |
|  Je traverse les pistes, rappellerai pistes dégagées, véhicule de piste | <i>Crossing and will report runways vacated, ground vehicle</i> |
| PUIS | |
|  Véhicule de piste, pistes dégagées, pour rouler au hangar vol à voile | <i>Ground vehicle runways vacated, to taxi to glider hangar</i> |
|  Véhicule de piste, roulez pour le hangar vol à voile, rappelez atteignant | <i>Ground vehicle, taxi to glider hangar, report reaching</i> |
|  Je roule pour le hangar vol à voile, rappellerai atteignant, véhicule de piste | <i>Taxiing to glider hangar, will report reaching, ground vehicle</i> |

 Bourges information, arrivons au hangar vol à voile, pour quitter la fréquence, véhicule de piste

Bourges information, arriving glider hangar, to leave frequency, ground vehicle


 Véhicule de piste, vous pouvez quitter la fréquence, au revoir

Ground vehicle, you can leave frequency, good bye


 Je quitte la fréquence, véhicule de piste, au revoir

Leaving frequency, ground vehicle, good bye

EXEMPLE : priorité de passage


 Véhicule Meteo-France, Bourges information, maintenez position et laissez le passage à un avion qui dégage la piste par le taxiway B

Met Office vehicle, Bourges information, maintain position and give way to a plane vacating runway via taxiway B


 Maintenons position et laissons le passage à l'avion qui dégage la piste par le taxiway B, Véhicule Meteo-France

Maintaining position and giving way to a plane vacating runway via taxiway B, Met Office vehicle

PUIS

 Véhicule Météo-France, Bourges information, vous pouvez reprendre le roulage

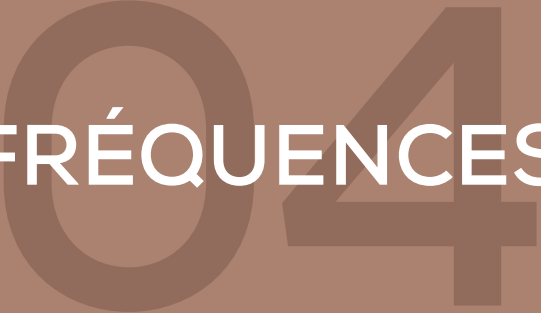
Met Office vehicle, Bourges information, you can resume taxiing

 Reprenons le roulage, Véhicule Météo-France

Resuming taxiing, Met Office vehicle



FRÉQUENCES

A large, semi-transparent number '04' is centered in the background. The '0' is a simple circle, and the '4' is a bold, blocky digit. Two thin white horizontal lines extend from the left and right edges of the page, passing behind the text.

4A

ÉNONCIATION DES FRÉQUENCES TRANSMISSION

EXEMPLE : cas général



Rapidair 3 2 4 5, contactez
Reims 1 3 4, 0 5 0

*Rapidair 3 2 4 5, contact
Reims 1 3 4, 0 5 0*



Reims 1 3 4, 0 5 0,
Rapidair 3 2 4 5

*Reims 1 3 4, 0 5 0,
Rapidair 3 2 4 5*

4B

MODE A 8,33 KHZ D'ESPACEMENT

Confirmez 8 33

Confirm 8 point 3 3

Affirme 8 33

Affirm 8 point 3 3

Négatif, 8 33

Negative, 8 point 3 3

Négatif, exemption 8 33

Negative, 8 point 3 3 exempted

Confirmez exemption 8 33 ?

Affirme exemption 8 33 ?

Confirm 8 point 3 3 exempted ?

Affirm 8 point 3 3 exempted ?

Confirmez exemption 8 33 ?

Confirm 8 point 3 3 exempted?

Affirme exemption 8 33

Affirm 8 point 3 3 exempted ?

Annoncez 8 33 statut d'exemption

Report 8 point 3 3 exemption status

...cause obligation 8 33

...due 8 point 3 3 requirement

Confirmez U_H_F

Confirm U_H_F




SERVICE
D'INFORMATION
DE VOL


Ce chapitre contient des exemples de phraséologie pour transmettre des renseignements aux pilotes dans le cadre du service d'information de vol.

5A RENSEIGNEMENTS OBLIGATOIREMENT TRANSMIS


Renseignements SIGMET portant sur une partie de la route correspondant à une heure de vol de l'aéronef, à communiquer sur l'initiative de l'organisme au sol.

 **Rapidair 3 2 4 5, renseignement SIGMET, givrage modéré à fort entre niveau 9 0 et niveau 1 3 0 sur votre route** *Rapidair 3 2 4 5, SIGMET report, moderate to severe icing between level 9 0 and level 1 3 0 on your route*


PUIS

 **Rapidair 3 2 4 5, un pilote signale du givrage modéré à fort entre niveau 9 0 et niveau 1 3 0 sur votre route** *Rapidair 3 2 4 5, pilot reports moderate to severe icing between level 9 0 and level 1 3 0 on your route*

Renseignements concernant la présence de cendres volcaniques avec SIGMET en cours, sans fermeture d'espace décidée.

 **Rapidair 3 2 4 5, renseignement SIGMET, nuages de cendres volcaniques entre niveau 200 et niveau 3 5 0 sur votre route, pas de restrictions particulières** *Rapidair 3 2 4 5, SIGMET report, volcanic ash cloud between level 2 0 0 and level 3 5 0 on your route, no specific A T C restrictions*

Renseignements concernant la présence de cendres volcaniques sans SIGMET en cours :

 **Rapidair 3 2 4 5, pas de SIGMET de nuage de cendres volcaniques en cours dans la FIR de Brest** *Rapidair 3 2 4 5, no volcanic ash cloud SIGMET valid in Brest Flight Information Region*

5B

ÉTAT DE FONCTIONNEMENT DES AIDES À LA NAVIGATION AÉRIENNE



**Rapidair 3 2 4 5, V_O_R
«PTV» en panne**

*Rapidair 3 2 4 5, «PTV»
V_O_R unserviceable*

5C

AUTRES RENSEIGNEMENTS

Renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et notamment de l'état de fonctionnement des installations, des aides à l'atterrissage et des services connexes, de l'état de l'aire de manœuvre quand ses caractéristiques sont modifiées en particulier par la présence de neige, de verglas ou d'une épaisseur significative d'eau et renseignements sur la présence d'oiseaux sur un aérodrome et au voisinage de celui-ci.



**Rapidair 3 2 4 5, activité
aviaire au seuil piste 0 5**

*Rapidair 3 2 4 5, bird hazard
threshold runway 0 5*

Renseignements sur l'activité des zones dangereuses et réglementées.



**Rapidair 3 2 4 5,
R 1 6 2 active**

*Rapidair 3 2 4 5,
restricted area 1 6 2 active*



**Cholet Information,
Rapidair 3 2 4 5, est-ce que
la R 1 4 9 est active ?**

*Cholet Information, Rapidair
3 2 4 5, is restricted
area 1 4 9 active?*



Rapidair 3 2 4 5, affirme

Rapidair 3 2 4 5, affirm

Renseignements sur l'absence d'inspection de piste :



**Rapidair 3 2 4 5, inspection
de piste 0 5 non effectuée**

*Rapidair 3 2 4 5, runway
inspection 0 5 not conducted*

5D VOLS VFR - CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES SUR LA ROUTE

Pour les vols VFR, sur demande du pilote, renseignements disponibles sur les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions risquent de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue.



Citron Air 32 45, pour information, cunimb signalés dans la région de Montauban

Citron Air 3 2 4 5, for information, C_Bs reported in the vicinity of Montauban



Citron Air 32 45, pour information, report pilote, conditions météorologiques défavorables au voisinage de Montauban

Citron Air 3 2 4 5, for information, pilot report, adverse weather conditions in the vicinity of Montauban

5E RENSEIGNEMENTS TRANSMIS SUR DEMANDE DU PILOTE

Renseignements sur les conditions météorologiques observées ou prévues sur les aérodromes de départ, de destination ou de dégagement.



Auch, Rapidair 3 2 4 5, demandons la météo de Pau

Auch, Rapidair 3 2 4 5, requesting Pau present weather



Rapidair 3 2 4 5, stand by

Rapidair 3 2 4 5, stand by

EXPRESSIONS

Conditions significatives à la surface de la piste

| | |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Piste mouillée | <i>Runway wet</i> |
| Piste inondée | <i>Runway flooded</i> |
| Piste contaminée | <i>Contaminated runway</i> |
| Piste traitée | <i>Runway treated</i> |
| Flaques d'eau | <i>Water patches</i> |
| Neige tassée | <i>Compacted Snow</i> |
| Neige fondante gelée | <i>Frozen slush</i> |
| Glace recouverte de neige | <i>Snow with Ice underneath</i> |
| Congères | <i>Snow drifts</i> |
| Piste humide | <i>Runway damp</i> |
| Piste déneigée | <i>Runway snow removed</i> |
| Piste couverte de plaques de neige sèche | <i>Runway covered with patches of dry snow</i> |
| Neige fondante | <i>Slush</i> |
| Neige mouillée | <i>Wet snow</i> |
| Ornières et arêtes gelées | <i>Frozen ruts and ridges</i> |
| Glace | <i>Ice</i> |

Aides visuelles et radioélectriques – Présence d'oiseaux

| | |
|-------------------------------------|---------------------------------------------|
| PAPI en panne | <i>PAPI unserviceable</i> |
| Balisage voie de circulation | <i>Taxiway lighting</i> |
| Péril aviaire | <i>Bird hazard</i> |
| Balisage lumineux | <i>Lighting</i> |
| Pas de secours électrique | <i>Secondary power supply not available</i> |
| Effaroucheur en panne | <i>Bird scaring system unserviceable</i> |

Portée visuelle de piste (RVR)

| | |
|---------------------------|----------------------|
| Pluie | <i>Rain</i> |
| Averse de pluie | <i>Rain shower</i> |
| Neige | <i>Snow</i> |
| Tempête de neige | <i>Snow storm</i> |
| Pluie forte | <i>Heavy rain</i> |
| Pluie se congelant | <i>Freezing rain</i> |
| Neige forte | <i>Heavy snow</i> |
| Brume | <i>Mist</i> |

Quantité de nuages bas et type (si cumulonimbus)

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| Peu | <i>Few</i> |
| Fragmenté | <i>Broken</i> |
| Cumulus bourgeonnant | <i>Towering cumulus</i> |
| Épars | <i>Scattered</i> |
| Couvert | <i>Overcast</i> |
| Ciel clair | <i>Clear Sky</i> |

Temps présent

| | |
|------------------------------|-------------------------|
| Bruine | <i>Drizzlz</i> |
| Brouillard | <i>Fog</i> |
| Brouillards par bancs | <i>Fog patches</i> |
| Fumée | <i>Smoke</i> |
| Grain | <i>Squall</i> |
| Grêle | <i>Hail</i> |
| Bruine givrante | <i>Freezing drizzlz</i> |
| Brouillard mince | <i>Shallow fog</i> |
| Brouillard givrant | <i>Freezing fog</i> |
| Orage | <i>Thunderstorm</i> |
| Grésil | <i>Light hail</i> |
| Grêle forte | <i>Heavy hail</i> |

Portée visuelle de piste (RVR)

| | |
|-----------------------|-----------------------|
| Turbulence | <i>Turbulence</i> |
| Givrage modéré | <i>Moderate icing</i> |
| Cisaillement | <i>Windhsear</i> |

Cas d'indisponibilité ou doute sur le paramètre de visibilité horizontale

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Données estimées depuis la tour, finale piste 31, visibilité 2000 mètres et bancs de brouillard | <i>Estimated data from tower, final runway 31, visibility 2000 meters and fog patches</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|



ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES

6A HÉLICOPTÈRES

EXPRESSIONS

Roulage ou Translation

| | |
|-------------------------------------------|--------------------------|
| Se déplacer en roulage | <i>Ground taxi</i> |
| Faire une translation / Translater | <i>Air Taxi</i> |
| Faire une translation latérale | <i>Make a slide step</i> |

Décollage

| | |
|---------------------------|-----------------|
| Décollage vertical | <i>Lift-off</i> |
|---------------------------|-----------------|

Atterrissage

| | |
|------------------------------|---------------------------------|
| Faire un stationnaire | <i>Make a stationary flight</i> |
|------------------------------|---------------------------------|

6B ACTIVITÉ DE VOLTIGE

EMPLOI

Ce chapitre traite de la phraséologie utilisée dans le cadre d'exécution de manœuvre de voltige (l'accord préalable de l'autorité aéronautique locale est nécessaire pour se livrer à des exercices de voltige).

PHRASÉOLOGIE DE BASE

EXEMPLE



Blois info bonjour, F-H C S A, extra 330 au parking pour des évolutions voltige vertical terrain, demande les paramètres

Blois info good morning , F-H C S A, extra 3 3 0 on parking for aerobatics over airfield, requesting departure information



F-H C S A, bonjour, Piste 12 en service vent 140° 5Kts, QNH 10 22, rappelez point d'attente C

F-H C S A, bonjour, Runway 1 2 in use Wind 1 4 0° 5 Kts, QNH 1 0 2 2, report holding point C



Blois Info, piste 12 en service, QNH 10 22, on rappelle point d'attente C F-S A

Blois Info, Runway 12 in use, QNH 1 0 2 2, will report holding point C F-S A



Blois info en C prêt F-S A

Blois info, holding point C ready F-S A



F-S A rappelez aligné prêt piste 12. Vent 130° 8Kts rappelez début d'évolution

Wind 130° 8Kts report start of aerobatics



Reçu F-S A (puis le pilote annonce le début d'évolution)

Roger F-S A ((puis le pilote annonce le début d'évolution)



F-SA rappelez fin d'évolution (+ annonce sur la fréquence de l'activité à tous les trafics)

F-S A report end of aerobatics

6C

ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE EN VFR

EXEMPLE : parachutage en VFR sur un aérodrome AFIS

Conditions d'utilisation

- Le pilote de l'avion largueur gère lui-même son largage et assure l'information aux autres usagers sur la ou les fréquences appropriées.
- Si nécessaire, l'organisme AFIS fait une information de trafic au titre de l'information de vol à l'avion largueur et informe les trafics en circuit de piste du largage des parachutistes.

Afin d'assurer la sécurité des parachutistes, comme celle des aéronefs se trouvant à proximité de l'aérodrome AFIS, le pilote largueur informe le service AFIS du largage avant de le réaliser.



La Roche Information, F B X, à 1 minute du largage

La Roche Information, F B X, 1 minute before dropping



F B X, reçu rappelez fin de largage

F B X, roger, report dropping completed



La Roche Information, F B X, fin du largage, rejoins la vent arrière 28

La Roche Information, F B X, dropping completed, joining downwind 28



F B X, rappelez en vent arrière 28

F B X, report downwind 28



Rappellerai en vent arrière 28, F B X

Will report downwind 28, F B X

6D

ACTIVITÉ DE PLANEUR

Description des aspects spécifiques au vol planeur

Ce chapitre traite des aspects spécifiques au vol planeur. Le vol planeur présente de profondes différences opérationnelles par rapport au vol moteur parmi lesquelles les notions suivantes constituent la base de la phraséologie proposée :

Spirale : lorsque le pilote exploite une ascendance dans un espace géographique réduit (3 NM MAX). La technique utilisée (thermique, dynamique, onde) et la trajectoire (ronds, huit, S) importent peu, du point de vue de l'AFIS, le planeur reste sur place et monte (dans le meilleur des cas).

Transit en Vol Plané Direct : utilisé par le pilote qui souhaite aller vite alors qu'il a une bonne réserve d'altitude. La trajectoire du planeur sera quasi systématiquement descendante.

Transit en Cheminement : utilisé par le pilote qui souhaite optimiser le vol et perdre le moins d'altitude possible sur le transit. La trajectoire s'inscrit dans une direction donnée mais il y aura des altérations modérées de cette direction générale pour voler dans les ascendances et éviter les descendances. La perte d'altitude sera modérée voire parfois nulle.

EXEMPLE : pour le transit



**Cholet Information, F L M, verticale
Maulévrier en spirale, transitons
en vol plané vers Beaupréau
plus haut que 2500 pieds**

*Cholet Information, F L M,
overhead Maulévrier circling,
transiting towards Beaupréau,
higher than 2500 pieds*



**F L M piste 24, QNH 1012 rappelez
en sortie pour quitter (+information
de trafic si nécessaire)**

*F L M runway 24, QNH 1012 report
outbound when leaving frequency
(+traffic information if necessary)*

Manœuvres spécifiques aux activités des planeurs sur l'aérodrome :


Pour le décollage, un contact entre le pilote du planeur, la personne en charge du treuil et le service d'information de vol est nécessaire. Dans ce cas tous les échanges sont faits sur 1 ou 2 fréquences suivant l'aérodrome concerné.

Exemple du treuillage du planeur pour le décollage (2 fréquences : une fréquence entre treuil et planeur et la fréquence AFIS)

EXEMPLE : du treuillage du planeur pour le décollage


(2 fréquences : une fréquence entre treuil et planeur et la fréquence AFIS)


MESSAGE PLANEUR / TREUIL : (fréquence entre treuil et planeur)

 Le Treuil du planeur F-XX pour un treuillage imminent


 F-XX de Treuil reçu

MESSAGE TREUIL / LE MANS INFO : (fréquence AFIS)

 Le Mans Info du treuil, treuillage d'un planeur dans moins de 2 minutes évitez la verticale jusqu'à 2000'ASFC

 Treuil, Le Mans Info, reçu rappelez treuillage immédiat

MESSAGE PLANEUR / TREUIL : (fréquence entre treuil et planeur)

 Le Treuil du planeur F-XX, un ASK21 (type du planeur), 2 personnes à bord, tu peux tendre le câble côté tour (si 1er câble) ou le câble restant (second câble)


 Reçu

MESSAGE TREUIL / LE MANS INFO : (fréquence AFIS)

 Le Mans Info du treuil, treuillage immédiat du planeur F-XX avec 2 personnes à bord, évitez la verticale jusqu'à 2000'ASFC, je rappelle fin de treuillée

 Treuil, Le Mans Info, reçu rappelez fin de treuillée

MESSAGE PLANEUR / TREUIL : (fréquence entre treuil et planeur)

 F-XX du treuil, je tends le câble côté tour (si 1er câble) ou le câble restant (second câble)


 Tendu

 Tendu

Une fois la treuillée effectuée, le pilote du planeur à la verticale du terrain annonce sur la fréquence AFIS :


MESSAGE PLANEUR / TREUIL : (fréquence entre treuil et planeur)

 **Planeur F-XX sur la fréquence**

 **Planeur F-XX de le Mans Info, reçu, pas de trafic connu, QNH 1026**

 **QNH 1026, Planeur F-XX**

MESSAGE TREUIL / LE MANS INFO : (fréquence AFIS)

 **Le Mans Info du treuil, fin de treuillée**

 **Treuil, le Mans Info, reçu**

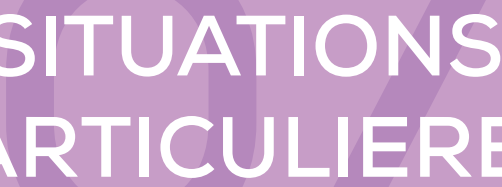
Si danger : le pilote ou le starter peuvent à tout moment interrompre la treuillée par la procédure radio suivante :

STOP TREUIL. STOP TREUIL. STOP TREUIL.

L'interruption de la treuillée peut également se faire par le largage du câble côté planeur ou le cisaillement du câble côté treuil.



SITUATIONS PARTICULIERES

A large, semi-transparent purple number '07' is centered in the background, serving as a watermark for the chapter number. It is positioned behind the main title text.

7A TURBULENCE

EXPRESSIONS

Turbulence de sillage

Attention turbulence de sillage *Caution wake turbulence*

Souffle réacteur

Attention souffle réacteurs *Caution jet blast*

Souffle d'hélice


Attention souffle d'hélice *Caution slipstream*

7B PÉRIL AVIAIRE

Les expressions suivantes sont employées par le pilote et l'agent AFIS

| | |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Groupe de ... | <i>Flock of ...</i> |
| Vol de ... | <i>Flock of ...</i> |
| Nombreux groupes de ... | <i>Numerous flocks of ...</i> |
| Gros et petits oiseaux | <i>Large and small birds</i> |
| Service lutte aviaire indisponible | <i>Birds scaring service not available</i> |
| Chien errant, renard | <i>Stray dog, fox</i> |
| Aux abords de la piste | <i>In the runway vicinity</i> |

EXEMPLE

 **F B X, nombreux groupes de cigognes à proximité de Montélimar, route sud, signalés au niveau 7 0** *F B X, numerous flocks of storks in the vicinity of Montélimar southbound, reported level 7 0*

 **Reçu, F B X** *Roger, F B X*

7C

DÉNEIGEMENT – CONDITIONS DE FREINAGE

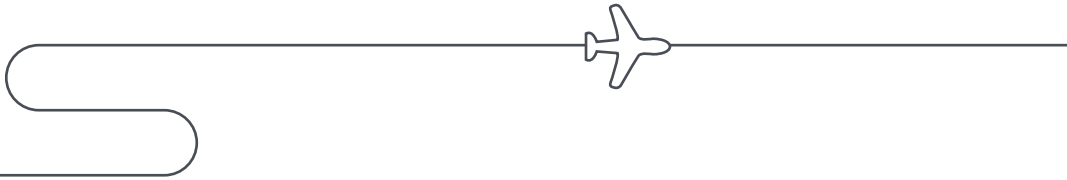
Piste 1 6 en cours de déneigement *Snow removal in progress runway 1 6*

Coefficients de frottement mesurés avec skiddomètre, piste 1 6, toucher 4 0, mi-piste 3 5, extrémité 3 2 *Friction coefficients measured with skiddometr, runway 1 6, touchdown 4 0, mid-point 3 5, stop-end 3 2*

Largeur de piste dégagée, 45 mètres; longueur de piste dégagée, 3900 mètres *Runway width available after snow removal 4 5 meters; runway length available after snow removal 3 9 0 0 meters*

L'ESTIMATION DES CONDITIONS DE FREINAGE EST TRANSMISE AU PILOTE EN LANGAGE CLAIR.

Efficacité du freinage piste 1 6, toucher moyen-bon, mi-piste moyen, extrémité moyen-médiocre *Braking action runway 1 6, touchdown medium to good, mid-point medium, stop-end medium to poor*



URGENCES ET PANNES-INCIDENTS

8A

PROPOSITION DE MANŒUVRE D'ÉVITEMENT

EMPLOI : l'agent AFIS ne peut donner un ordre, en revanche il peut proposer une manœuvre d'évitement lorsqu'il estime un risque de collision imminent.

EXEMPLE : Un appareil est aligné sur la piste et un autre va passer en courte finale



F-BX piste occupée par un DR400, vos intentions ?

F-B X runway occupied by D_R 400,. Say intentions



Blois Info, en final, F-B X

Blois Info, on final, F-B X



F-BX je vous conseille de remettre les gaz pour éviter l'appareil sur la piste

F-BX I suggest go around to avoid other aircraft on runway



On remet les gaz F-B X

Go around F-B X


8B

INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

EMPLOI : en cas d'interruption des communications radiotéléphoniques, afin de vérifier si le récepteur de bord fonctionne.

CONDITIONS D'UTILISATION : La procédure correspond à deux situations :


- Le pilote ne répond plus aux appels,
- Le pilote n'a pas établi de contact alors qu'il en avait l'obligation,

 Orange Air 5 6 7 2, êtes-vous prêt pour un relais radio ?


Orange Air 5 6 7 2, advise if ready for relay

 Affirme, Orange Air 5 6 7 2

Affirm, Orange Air 5 6 7 2


 Orange Air 5 6 7 2, sur 1 2 6, 7, relayez au Rapidair 3 2 4 5, de contacter Paris 1 3 3, 5, puis revenez sur ma fréquence

Orange Air 5 6 7 2, on frequency 1 2 6, 7, relay to Rapidair 3 2 4 5, should contact Paris 1 3 3, 5, then you revert this frequency


 Relayons, sur 1 2 6, 7 au Rapidair 3 2 4 5, de contacter Paris 1 3 3, 5 Orange Air 5 6 7 2

Relaying to Rapidair 3 2 4 5, on 1 2 6, 7 should contact Paris 1 3 3, 5, Orange Air 5 6 7 2

SI LE MESSAGE A PU ÊTRE TRANSMIS


 Auxerre, Orange Air 5 6 7 2 message transmis et reçu

Auxerre, Orange Air 5 6 7 2, message transmitted and received

 Orange Air 5 6 7 2, relais terminé, merci

Orange Air 5 6 7 2, relay terminated, thank you

SI LE MESSAGE N'A PAS PU ÊTRE TRANSMIS

 Auxerre, Orange Air 5 6 7 2 négatif contact

Auxerre, Orange Air 5 6 7 2, negative contact.

 Orange Air 5 6 7 2, fin de relais, merci

Orange Air 5 6 7 2, stop relay, thank you

8C

PANNES – INCIDENTS DE COMMUNICATION

EXPRESSIONS

En circulation d'aérodrome

Allumez vos phares

Show landing lights

Accusez réception
en balançant les ailes

*Acknowledge
by rocking wings*

Accusez réception
en faisant des appels de phare

*Acknowledge
by flashing landing lights*

Accusez réception
en manoeuvrant les ailerons

*Acknowledge
by moving ailerons*

8D

PROBLÈME DE TRAIN D'ATERRISSAGE

EXPRESSIONS

Service d'information de vol

Le train semble sorti

Landing gear appears down

Le train semble rentré

Landing gear appears up

Vérifiez train sorti et verrouillé

Check gear down and locked

La roulette de nez semble sortie

Nose gear appears down

Pilote

Demandons passage bas pour
vérification de sortie de train

*Requesting low pass to check
landing gear down*

8E

CARBURANT

EMPLOI : L'expression « MINIMUM FUEL » (carburant minimal), employée en langue anglaise et en langue française, est utilisée pour informer l'agent AFIS que l'ensemble des aérodromes où l'avion pouvait se poser a été réduit à l'aérodrome où il rend le service AFIS. Elle n'indique pas qu'il y a une situation d'urgence mais qu'une telle situation est possible s'il y a un délai.

- L'expression « PANPAN » indique une situation d'urgence.
- L'expression « PANPAN médical » indique une situation de transport d'organe ou sanitaire.
- L'expression « MAYDAY » indique une situation d'urgence absolue.
- L'expression « Mayday Fuel » indique, elle, une situation de détresse.

Dès que l'agent AFIS a connaissance d'un appareil en situation d'urgence ou de détresse, ou en situation de « minimum fuel », il en informe les autres appareils en circulation d'aérodrome, afin que ceux-ci laissent la priorité à l'appareil en difficulté.

PHRASÉOLOGIE DE BASE

PAS DE DÉLAI PRÉVU



**Nevers information, Rapidair
3 2 4 5, minimum fuel.**

*Nevers Information, Rapidair
3 2 4 5, minimum fuel.*



**Rapidair 3 2 4 5, roger,
pas de délai prévu**

*Rapidair 3 2 4 5, roger, no
delay expected*

DÉLAI PRÉVU



**Cholet info, mosquito
87 minimum fuel**

*Cholet info, mosquito
8 7 minimum fuel*



**Mosquito 87, 3 appareils dans le
circuit, rappelez vent arrière**

*Mosquito 87, 3 aircrafts in the
circuit, report downwind*

SITUATION DE DÉTRESSE OU D'URGENCE



**À toutes les stations, de Bourges
Information, un appareil de type PA
46, en situation d'urgence en arrivée
par le Nord, prioritaire à l'atterrissage**

*To all stations, from Bourges
Information, a PA46 reporting
emergency arriving by the North,
has priority for landing*



09

GLOSSAIRE

9A GLOSSAIRE

| | |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <hr/> ACAS | Systèmes embarqués d’anti-abordage (voir T-CAS) <i>Airborne Collision Avoidance System</i> |
| <hr/> ACC | Centre de contrôle régional <i>Area Control Center</i> |
| <hr/> AFIS | Service d’information de vol d’aérodrome <i>Aerodrome Flight Information Service</i> |
| <hr/> APP | Service du contrôle d’approche <i>APProach control service</i> |
| <hr/> ATC | Contrôle de la circulation aérienne <i>Air Traffic Control,</i> |
| <hr/> ATFM | Régulation du débit <i>Air Traffic Flow Management,</i> |
| <hr/> ATIS | Service automatique d’information de région terminale <i>Automatic Terminal Information Service,</i> |
| <hr/> ATS | Service de la circulation aérienne <i>Air Traffic Service,</i> |
| <hr/> CTOT | Heure calculée de décollage <i>Calculated Take-Off Time,</i> |
| <hr/> ELT | Balise de détresse <i>Emergency Locator Transmitter,</i> |
| <hr/> FIS | Service d’information de vol <i>Flight Information Service,</i> |

| | |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| HF | Bande de fréquences comprises entre 2800 kHz et 30 000 kHz <i>High Frequency, Haute Fréquence</i> |
| SIV | Secteur d'Information de Vol |
| T-CAS | Système embarqué d'anti-abordage (voir ACAS) <i>Traffic alert and Collision Avoidance System</i> |
| TW | Tour de contrôle <i>ToWeR</i> |
| UHF | Bande de fréquences comprises entre 200 MHz et 3 000 MHz <i>Ultra High Frequency, Ultra Haute Fréquence</i> |
| VHF | Bande de fréquences comprises entre 30 000 kHz et 200 MHz <i>Very High Frequency, très haute fréquence</i> |

**UAF
& FA**

UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS