

UTILISATION DE LA RADIO (avril 2023)

La radio permet aux pilotes et au personnel des stations au sol de communiquer entre eux, et notamment de transmettre des clairances et des informations importantes pour la sécurité des vols et l'efficacité de la gestion du trafic aérien.

L'étude d'incidents et d'accidents a mis en évidence, en tant que facteur contributif, le non respect des procédures de radiotéléphonie ou l'emploi d'une phraséologie approximative.

C'est pourquoi, lors de communications radio, les pilotes et le personnel des stations sol doivent respecter les procédures et, dans la mesure du possible, utiliser des expressions conventionnelles et une phraséologie normalisée, être court et concis et ne pas surcharger la fréquence.

Principes

Sur terrain contrôlé (Tours tour par ex) :

- le **contrôleur gère le trafic** lorsque la CTR est active, et **vous donne des « ordres »**.
- vous devez donc obtenir une « **clairance** » (**autorisation**) avant tout mouvement, quelque soit la phase du vol. Vous avez **obligation de collationner la clairance** (voir ci-dessous).

Le seul cas où l'on peut s'affranchir d'un ordre du contrôleur, c'est si celui-ci met en jeu la sécurité des vols : vous devez alors prévenir que vous ne pouvez pas respecter son ordre pour sécurité des vols. D'autre part, les CDB ne se parlent pas directement entre eux, sauf demande particulière du contrôleur ou pour raison de sécurité.

Sur terrain non contrôlé avec AFIS (Tours info par ex):

- un agent AFIS se trouve à la tour pour vous apporter un **service d'information** et d'alerte (vous évoluez en espace G). Ce n'est pas un contrôleur, **il ne dirige pas le trafic**,
- **vous n'avez pas à demander l'autorisation** de faire qqc, **vous décidez de vos actions** mais vous devez l'**informer** de vos intentions quelque soit la phase du vol, avec notamment des points de report obligatoire (cf. arrêté du 19 juillet rappelé ci-dessous). L'agent AFIS ne vous donne pas d'ordre, mais une suggestion est possible. Vous agissez « **sous votre propre responsabilité** » selon l'expression consacrée.
- certaines informations qu'il vous donne doivent être collationnées (piste en service, QNH...).

2 CDB peuvent s'entendre directement sur la façon de procéder tout en respectant les règles.

Sur terrain non contrôlé en auto-info (Amboise ou Sorigny par ex):

- les informations sont données par les pilotes eux-mêmes qui **annoncent leurs intentions**, et peuvent si besoin dialoguer entre eux pour clarifier une situation.
- comme avec l'AFIS, le CDB est responsable de sa trajectoire et doit respecter des points de report obligatoire (cf. **arrêté du 12 juillet 2019** relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes qui est le **texte de référence**).

A Tours, les notams donnent les horaires de la tour (contrôle) et de l'AFIS. Hors de ces horaires, le terrain est en procédure auto-info. On a donc **les 3 régimes possibles à Tours**. Il faut donc évidemment consulter les notams du jour avant de voler, pour savoir quel sera le régime du terrain (contrôle, AFIS ou auto-information).

Collationnement

Un **collationnement** (**on doit répéter certains éléments importants**, QFU, QNH, transpondeur...) est différent d'un **accusé de réception** (ex : « F-VF, reçu, pas de visuel » pour une information de trafic par exemple).

Le pilote doit collationner les éléments suivants d'une clairance, ou des informations dans le cas de l'AFIS, en les répétant dans l'ordre reçu (si possible):

- Fréquence ;
- Code transpondeur ;
- Calage altimétrique ;
- Route ATS ;
- Niveau/altitude ;
- Cap ;
- Vitesse ;
- Indicatif du SID ou de la STAR ;
- Maintien de position sur une voie de circulation ;
- Piste :
 - Identification (QFU);
 - Maintien avant piste, après alignement et avant décollage ;
 - Entrée (bout de piste, TWY éventuellement...);
 - Atterrissage ;
 - Option ;
 - Décollage ;
 - Traversée (vers la bande gazonnée par exemple....) ;
 - Remontée ;
 - Conditions si clairance conditionnelle. Rappel : on doit, comme le contrôleur, **répéter 2 fois** quand la clairance nous autorise à nous aligner **derrière** un avion en finale, ou à rouler derrière un autre avion au roulage (ex « derrière l'avion en finale, alignez-vous derrière », « derrière l'avion en finale, je m'aligne derrière »).

Le vent n'est pas un paramètre que l'on collationne, c'est de l'information qu'il faut bien sûr écouter et prendre en compte.

D'une manière générale à la radio, en cas de doute ou de mauvaise compréhension des éléments reçus, ne jamais hésiter à faire répéter. Ne jamais rester sur une incertitude.

EN PRATIQUE

Pour assurer une réception claire et satisfaisante des messages, il faut :

- avant de commencer à émettre, **réfléchir à son message et le répéter dans sa tête** ;
- vérifier que la fréquence est libre pour éviter toute interférence avec un autre message ;
- formuler des messages brefs et concis, prononcer chaque mot clairement et distinctement ;
- maintenir une cadence régulière et adaptée au contexte, ne pas parler trop vite ;
- appuyer sur l'alternat, parler, terminer sa phrase avant de relâcher l'alternat, pour ne pas couper le début ou la fin du message.

Composition d'un message « cas général »

- 1. Qui on appelle**
- 2. Qui on est**
- 3. Notre position (en mn et secteur géographique)**
- 4. Nos intentions**

1. Qui on appelle : l'indicatif à utiliser est le nom en **GRAS en haut à droite de la carte VAC** suivi de « tour », « approche »,... ou « info ».

En auto-info le nom de la station est normalement obligatoire à chaque message, mais sur un terrain avec une fréquence spécifique et s'il y a beaucoup de trafic on peut ne pas le répéter à chaque message pour alléger le trafic radio. De la même manière, sur un terrain contrôlé, l'indicatif de la station sol peut être omis lorsque la communication est bien établie.

En revanche, **si personne n'a parlé depuis un certain temps à la radio**, il est recommandé de **commencer par l'indicatif du terrain**, de manière à ce que chacun soit prêt à écouter le message.

Exception : l'utilisation systématique en début de message de l'indicatif terrain est en revanche obligatoire en auto-info sur la **fréquence commune 123.5**, afin que tout le monde sache quel terrain l'annonce va concerner.

2. Qui on est : l'indicatif complet (F-GOVF) de l'avion est utilisé au premier contact et en théorie jusqu'à ce que le contrôle ou l'AFIS prenne l'initiative d'utiliser un indicatif réduit (F-VF ou VF). En pratique, on utilise l'indicatif complet au 1^{er} message puis l'indicatif réduit (F-VF) dès le second message.

En auto-info, on utilise aussi l'indicatif réduit dès le deuxième message. L'indicatif complet n'est utilisé à chaque message que s'il y a confusion avec un autre appareil (cas assez rare).

3 et 4) le message : aussi court que le permet la compréhension. Souvent, lorsque nous sommes à l'origine du message, il s'agit surtout de donner notre **position et nos intentions**.

Il faut cependant donner aussi **le type d'appareil**. Sur **terrain contrôlé ou en AFIS**, il faut aussi obligatoirement préciser le **nombre de personnes à bord**, la **provenance** et la **destination**.

Une **exception** cependant : à Tours, sur notre **terrain d'appartenance**, si on revient d'un vol local, ce n'est pas la peine de préciser « en provenance de Tours » et « à destination de Tours », le contrôleur ou l'agent AFIS le sait puisqu'on a annoncé au départ un vol local. En revanche, si on revient d'un autre terrain, on précise « en provenance de Poitiers » par exemple si on a fait un complet à Poitiers auparavant.

Des exemples de dialogues radio sont donnés plus loin.

Premier message sur une fréquence : c'est une **prise de contact**, le message doit préciser, comme vu ci-dessus, qui on appelle, qui on est (indicatif complet), suivi de « **bonjour** » :
« Amboise, F-GOVF bonjour ».

Deuxième message. Il doit contenir : qui on appelle, qui on est, **notre position (timing et secteur géographique) et nos intentions** :

« Amboise, F-VF, un DR 400, 2 personnes à bord, à 3 mn au Nord du terrain, pour une verticale à 1700' et des tours de piste ».

Sur un terrain contrôlé ou en AFIS il faut aussi donner sa provenance et sa destination (voir exemples en annexe).

L'idée est de faire des **messages les plus courts et concis possibles**, et qu'ils soient le plus parlants possibles pour ceux qui nous écoutent. Il faut donc se mettre à la place de ceux qui, dans notre exemple, sont sur la fréquence d'Amboise, de quoi ont-ils besoin ?

Ils doivent savoir d'où on vient (**en timing et en secteur géographique**) et notre **altitude d'arrivée** : ainsi, dans notre exemple, si un autre avion arrive aussi du nord ou si un avion quitte Amboise par le Nord il sera vigilant car potentiellement conflictuel avec nous et pourra choisir une altitude différente de la notre, puisqu'on lui a donné notre altitude.

Ils doivent aussi connaître nos intentions après la verticale : si des avions sont en tour de piste, ils sauront que nous rejoindront la vent arrière après la verticale et seront vigilants (surtout s'ils sont en montée initiale ou en vent traversier), alors qu'un avion qui ferait juste une verticale et quitterait vers le Sud par exemple les gênerait moins (ex : « Amboise, F-VF, un DR 400, 2 personnes à bord, à 3 mn au Nord du terrain, pour une verticale à 1700' et un départ vers le Sud »).

Utilisation des termes « reçu », « copy », « wilco »

Pour limiter l'encombrement d'une fréquence si le trafic radio est déjà chargé (comme c'est souvent le cas à Tours désormais), l'utilisation de « copy », « reçu » ou « wilco » est possible s'il n'y a pas de paramètres à collationner et que le message a été bien compris :

- « **copy** » ou « reçu » veut dire « **j'ai compris** ». Par exemple si l'AFIS (ou le CTL) vous dit « F-VF, vous avez un trafic en face à face arrivant à E, vous pouvez répondre « F-VF copy (ou reçu), visuel (ou « pas de visuel »).

- « **wilco** » signifie « **j'ai compris et j'exécute** » (cela concerne surtout la TWR qui vous « donne » des ordres, l'AFIS ne vous faisant que de l'information). Par exemple si le CTL (ou l'AFIS) vous dit « F-VF rappelez en base », après vous être annoncé en vent arrière, vous pouvez dire « F-VF wilco », dans la mesure où il n'y a pas de paramètres à collationner (piste en service QNH....). Autre exemple, si le CTL vous dit « F-VF rappelez en sortie de zone », vous pouvez répondre « F-VF wilco », plutôt que « F-VF, je rappelle en sortie de zone ».

Premier contact radio avant roulage sur les avions équipés de 2 postes radio

Sur les avions équipés de 2 radios : premier contact sur COM2 (ou COM1) puis une fois la première réponse reçue, passer sur l'autre radio après avoir sélectionné 121.5 en écoute sur la première (obligation réglementaire de veiller 121.5 lorsque l'avion est équipé de 2 radios, cf. SERA 14080).

Utilisation du « je », « nous » ou « on »

L'utilisation du « on » est théoriquement à prescrire...

Les avions d'aéroclubs sont des avions mono pilote et doivent donc être pilotés par une seule personne... l'emploi du « je » est donc le plus approprié.

Maintien de l'écoute

On ne quitte pas, même momentanément, la fréquence sans avoir obtenu l'accord du contrôleur.

On ne quitte pas une fréquence sur laquelle on a échangé des communications avec un contrôleur (ou même un agent AFIS) sans informer clairement celui-ci de son intention de quitter la fréquence (**avec les SIV par exemple**).

Messages de détresse ou d'urgence

Une situation de détresse est caractérisée par un danger grave ou imminent et qui nécessite une assistance immédiate : panne moteur, feu en vol, panne avion qui nécessite de se poser le plus rapidement possible (ex baisse de pression d'huile) et donc d'avoir la priorité à l'ATR, interruption volontaire de vol....

Le message de détresse doit être transmis sur la fréquence active (SIV, AFIS, TWR, APP), ou sur 121.5 si nécessaire (ex en navigation sans contact avec un SIV). Le transpondeur doit être mis sur 7700.

Le message doit commencer par MAYDAY répété 3 fois, puis le nom de la station appelée, votre indicatif, la nature de la détresse, votre position, vos intentions et tous renseignements utiles.

« MAYDAY MAYDAY MAYDAY, Poitiers info de F-GOVF, feu moteur, au Sud-Est de Châteauroux pour 25 Nm, atterrissage en campagne immédiat ».

En cas de message de détresse, toutes les stations doivent rester silencieuses jusqu'à la fin du traitement de la détresse « trafic de détresse terminé ».

Une situation d'urgence est caractérisée par un problème qui ne nécessite pas une assistance immédiate : aéronef perdu au-dessus d'une couche qui demande une assistance radar, panne avion pour laquelle il faut se poser mais sans caractère d'urgence (panne alternateur, volets bloqués)...

Le message doit commencer par PAN PAN répété 3 fois, puis le nom de la station appelée, votre indicatif, la nature du problème, votre position, vos intentions et tous renseignements utiles.

« PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, Nantes info de F-GOVF, panne alternateur, au Nord du Mans pour 15 Nm je me déroute au Mans »

**Exemples d'échanges radio
avec Tours tour (contrôle), Tours infos (AFIS), Amboise (auto-info)
et SIV (service d'information en vol).**

Terrain contrôlé : exemple de trafic entre le F-GOVF et la tour de Tours

Avec le contrôle, on demande « l'autorisation » de faire telle ou telle chose. La formulation de cette demande se fait avec **le terme « pour »** : « pour monter à 1800 pieds », « pour virer au cap 090 »....sous entendu « je demande l'autorisation de.... ». Cela permet de raccourcir les messages. Ne pas dire « s'il vous plaît », ce n'est pas prévu dans la phraséologie. Ce qui n'empêche pas de dire merci lorsque l'on quitte la fréquence.

Après Mise en route

Pilote : « TOURS tour de F-GOVF, bonjour »

Tour : F-GOVF Tours tour, bonjour (ou F-VF bonjour),

Pilote : « F-VF, un DR400 au parking club, 2 personnes à bord, prêt à rouler pour un vol local sortie point E » (*ou des tours de piste ; ou une navigation vers Poitiers (dans le cas où on s'arrête à Poitiers) ; ou une navigation vers Poitiers et retour à l'issue (si on fait juste un touch à Poitiers) ; préciser le point de sortie envisagé, E, S ou W, avec l'altitude demandée si elle est différente de celle publiée*).

Tour : « F-VF, roulez pour la piste 02, QNH 1020, transpondeur 4410, laissez passer le Tecnam qui rentre au parking. »

Pilote : « F-VF, je roule pour la piste 02, QNH 1020, transpondeur 4410, je laisse passer le Tecnam »

Après essais moteur

Pilote : « Tours tour, F-VF, prêt au départ »

Tour : « F-VF, autorisé alignement et décollage, vent du 320 10K » (ou « alignez vous et attendez »)

Pilote : « F-VF, je m'aligne et je décolle » (ou « je m'aligne et j'attends »)

Si le CTL vous autorise à vous aligner **derrière un avion en finale**, il répètera **2 fois « derrière »**, et vous **devrez aussi répéter 2 fois « derrière »** dans votre message : « F-VF, derrière l'avion en finale je m'aligne derrière et j'attends »).

Après décollage

Tour : « F-VF, rappelez point E »

Pilote : « F-VF, je rappelle point E » ou « F-VF, wilco »

Au point E :

Pilote : « Tour tour, F-VF vertical E, pour monter à 2000 pieds sur un cap 050 »

Tour : « F-VF autorisé 2000 pieds, QNH 1020, rappelez en sortie de zone »

Pilote : « F-VF, je monte à 2000 pieds QNH 1020 et je rappelle en sortie de zone »

En sortie de zone

Pilote : « F-VF, sortie de zone »

Tour : « F-VF, transpondeur 7000, QNH 1020, vous pouvez quitter, à tout à l'heure »

Pilote : « F-VF, transpondeur 7000, QNH 1020, à tout à l'heure »

Avant de rentrer dans la CTR au retour

Pilote : « Tours tour F-GOVF re-bonjour »,

Tour : « F-VF, Tours tour, re-bonjour. »

Pilote : « F-VF, un DR 400, 2 personnes à bord, à 3 mn à l'Est de E ».

Lors d'un vol local, on peut terminer le message après avoir dit « à 3 mn à l'Est du point E ». En effet, dans cas, on donne juste notre position et pas nos intentions, car le CTL (ou l'AFIS) sait que nous sommes basés à Tours et que nous revenons nous poser après un vol local. En revanche, si on revient de Cosne, par exemple, il faudra préciser « en provenance de Cosne ».

Si on était avec **la tour de Poitiers** par exemple, on dirait, avant l'arrivée sur N :

Pilote : « Poitiers tour de F-GOVF, bonjour »,

Tour : « F-VF Poitiers tour bonjour. »

Pilote : « F-VF, un DR 400, 2 personnes à bord, à 3 mn au nord de N à 1600 pied, en provenance de Tours à destination de vos installations pour des tours de piste et retour à Tours (ou atterrissage complet ».

Attention : à Tours (ce qui aussi valable pour toute CTR), **tant que l'on n'a pas l'autorisation de rentrer dans la CTR, c'est tant que le contrôleur ne nous a pas répondu et dit de rappeler E, on doit rester hors de la CTR.**

Tour : « F-VF, piste 20, QNH 1021, transpondeur 4420, rappelez E à 1400 pieds »

Pilote : « F-VF, Piste 20 en service, QNH 1021, transpondeur 4420, je rappelle E à 1400 pieds »

Vertical E

Pilote : « F-VF, vertical E » (il n'y a pas obligation de dire à 1400 pieds puisque nous respectons l'altitude demandée)

Tour : « F-VF, rappelez vent arrière piste 20 main gauche » (ou « entrez en base piste 20 main gauche, rappelez en base »)

Pilote : « F-VF, je rappelle vent arrière piste 20 main gauche » (ou en base main gauche piste 20)

Pilote : « F-VF vent arrière piste 20 main gauche pour un complet » (l'annonce doit se faire mi-piste)

Tour : « F-VF numéro 1, rappelez en finale piste 20 » (ou « rappelez en base piste 20 »)

Pilote : « F-VF, numéro 1, je rappelle en finale piste 20 » ou « F-VF wilco »

Pilote : « F-VF, finale piste 20 pour un complet »

Tour : « F-VF, autorisé atterrissage piste 20, vent 190° 10 kts ».

Pilote : « F-VF, autorisé atterrissage piste 20 ».

Sur un terrain contrôlé, après l'annonce en vent arrière, le contrôleur peut vous demander de vous reporter seulement en finale, ou après l'annonce en base, il peut vous autoriser directement à l'atterrissage. On accuse réception bien sûr.

Une fois posé, vitesse contrôlée et freinage testé ; la carte VAC précise qu'il faut demander à sortir en C, mais cela concerne surtout les avions extérieurs, pour nous ce n'est pas la peine. En revanche, il faut demander à sortir en B : « F-VF pour sortir en Bravo ».

Piste dégagée, derrière la double ligne continue + ligne pointillée : actions après atterrissage (avant roulage retour) et « F-VF, piste dégagée, pour rouler vers le parking club (ou PC) »

Au parking, demandez à quitter la fréquence « F-VF pour quitter la fréquence ».

Terrain en AFIS, exemple de trafic entre le F-GOVF et l'AFIS de Tours

Après Mise en route (AFIS)

Pilote : « TOURS info de F-GOVF, bonjour »

Info : F-GOVF Tours infos bonjour (ou F-VF bonjour),

Pilote : « F-GOVF (ou F-VF), un DR400 au parking club, 3 personnes à bord, prêt à rouler pour un vol local sortie point E à 1800 pieds (ou autre altitude) » *(ou des tours de piste ; ou une navigation vers Poitiers (dans le cas où on s'arrête à Poitiers) ; ou une navigation vers Poitiers et retour à l'issue (si on fait juste un touch à Poitiers) ; préciser le point de sortie envisagé, E, S ou W, ou autre, avec l'altitude que vous avez choisie).*

Info : « F-VF, piste 02 en service, QNH 1020, je vous informe d'un Tecnam qui rentre au parking. »

Pilote : « F-VF, je roule pour la piste 02, QNH 1020, bien pris pour le Tecnam ». C'est vous qui décidez de rouler et de laisser passer le Tecnam (ou sinon de passer devant si vous ne le gênez pas ; le pilote du Tecnam peut aussi proposer de s'arrêter pour vous laisser passer).

Si avant de contacter l'AFIS, vous entendez un autre avion demander le roulage et que vous avez donc déjà les paramètres et vu le Tecnam, il est possible de dire directement, lors du deuxième message, après le bonjour :

Pilote : « F-VF, 1 DR400, 2 personnes à bord au parking club, je roule pour la piste 02, QNH 1020, je laisse passer le Tecnam qui rentre ». C'est vous qui prenez la décision de rouler.

Après essais moteur, une fois que **vous êtes sûr que vous pouvez vous aligner et décoller sans gêner d'avion dans le circuit ou en finale IFR :**

Pilote : « Tours info, F-VF je m'aligne et je décolle piste 02 »

Info : « F-VF, vent du 320 10K, rappelez point E »

Pilote : « F-VF, copy ».

Au point E

Pilote : « Tours info, F-VF vertical E, je monte à 2000 pieds sur un cap 050 »

Info : « F-VF, vous pouvez quitter, QNH 1020, je vous informe d'un trafic 5Nm midi, à 2200 pieds, à tout à l'heure »

Pilote : « F-VF, visuel (ou pas de visuel), je quitte la fréquence, à tout à l'heure »

Au retour

Pilote : « Tours info F-GOVF re-bonjour »,

Info : « F-VF Tours infos re-bonjour. »

Pilote : « F-VF, un DR 400 3 personnes à bord, à 3 mn à l'Est de E ».

Comme avec le CTL, on ne donne pas ses intentions dans ce cas, car l'AFIS sait que nous sommes basés à Tours et que nous revenons nous poser après un vol local.

Si on était avec l'AFIS du Mans par exemple, on dirait :

Pilote : « Le Mans info, de F-GOVF, bonjour »,

Le Mans : « F-VF Le Mans infos bonjour. »

Pilote : « F-VF, un DR 400, 2 personnes à bord, à 5 mn au sud du terrain, en provenance de Tours, pour une verticale à 1600 pieds et des tours de piste puis retour à Tours (ou ATR complet) ».

Info : « F-VF, piste 20 en service, QNH 1021 »

Pilote : « F-VF, piste 20 en service, QNH 1021, je rappelle E à 1400 pieds ».

A Tours, il n'y a pas obligation de passer verticale E, S ou W en AFIS ou auto-info, vous êtes en espace G. Vous pouvez donc décider de rappeler directement en vent arrière. Sinon :

Vertical E

Pilote : «Tour info, F-VF, vertical E, je rappelle en vent arrière piste 20 main gauche ».

Info : « F-VF, pas de trafic dans le circuit » (dans le cas d'un terrain AFIS, quand il n'y a personne dans le circuit, vous pouvez demander à vous reporter directement en base).

Pilote : « F-VF vent arrière piste 20 main gauche » (l'annonce doit se faire mi-piste)

Info : « F-VF, rappelez en base piste 20 »

Pilote : « F-VF » ou « F-VF copy », ce n'est pas la peine de répondre « je rappelle en base », c'est la procédure normale

Pilote : « F-VF, base piste 20 pour un complet »

Info : « F-VF, rappelez en finale piste 20 ».

Pilote : « F-VF » ou « F-VF copy », ce n'est pas la peine de répondre « je rappelle en finale », c'est la procédure normale

Pilote : « F-VF, en finale piste 20, j'atterris ».

Info : « F-VF, vent 190° 10kts ».

Une fois la piste dégagée, derrière la double ligne continue + ligne pointillée : actions après atterrissage et avant roulage retour :

« F-VF, piste dégagée, je roule vers le parking club ».

Au parking :

« F-VF, je quitte la fréquence, merci au revoir ».

Terrain en auto-info, exemple de trafic du F-GOVF en auto-info à Amboise

Pilote : « Amboise, F-GOVF bonjour ». Personne ne répond en auto-info.

Pilote : « Amboise, F-VF, un DR 400, 2 personnes à bord, à 4 mn au Nord-Est du terrain, pour une verticale à 1700 pieds et des tours de piste »

Pilote : «Amboise, F-VF, verticale terrain 1700 pieds, je rejoins le début de vent arrière piste 28 main gauche »

Pilote : « Amboise, F-VF, vent arrière piste 28 main gauche »

Pilote : « Amboise, F-VF, base piste 28 main gauche pour un touché »

Pilote : « Amboise, F-VF, finale piste 28 pour un touché »

Pilote : «Amboise, F-VF, en montée initiale, je quitte le terrain par le nord à 1800 pieds

Pilote : «Amboise, F-VF, au nord du terrain 1800 pieds, je quitte la fréquence, au revoir »

Si on fait un complet :

Pilote : « Amboise, F-VF, finale piste 28 pour un complet »

Piste dégagée :

Pilote : « Amboise, F-VF, piste dégagée, je roule vers le parking visiteur »

Pilote : « Amboise, F-VF, au parking, je quitte la fréquence, au revoir »

Sur les terrains non contrôlés (AFIS ou auto-info), vous devez vous annoncer à chaque branche du circuit (cf. arrêté du 19 juillet 2019) : vent arrière (à mi-piste), en base, en finale, puis piste dégagée et au parking.

Ce qui n'empêche pas de s'annoncer à d'autres endroits **en cas de besoin pour clarifier notre position vis-à-vis d'autres appareils** (début ou fin de vent arrière, en montée initiale vers la vent arrière piste 28 main gauche..., en vent traversier vers la vent arrière piste 28 mais gauche...).

Radio avec les SIV en navigation

Par exemple avec Paris Infos.

Pilote : « Paris infos de F-GOVF bonjour »

SIV : « F-GOVF de Paris infos bonjour »

Pilote : « F-VF, 1 DR 400 2 personnes à bord, en provenance de Tours à destination d'Angers, à 15 Nm à l'ouest de Tours, à 2000 pieds »

SIV : « F-VF, transpondeur XXX, QNH XXXX »

Pilote : « F-VF, transpondeur XXX, QNH XXXX »

Puis, quand le SIV vous aura identifié sur son scope

SIV : « F-VF radar identifié »

Pilote : « F-VF, reçu »

Le SIV vous fait de l'info de trafic

SIV : « F-VF vous avez un trafic 2h, 4Nm, 500 pieds haut »

Pilote : « F-VF, visuel » ou « F-VF, pas de visuel »

Puis quand on arrive en sortie de secteur :

Pilote : « Paris infos F-VF je quitte la fréquence ».

SIV : « F-VF, transpondeur 7000, vous pouvez quitter, au revoir »

Pilote : « F-VF, bonne journée merci ».

Surtout, **il est important de bien clôturer la radio avec un SIV**, sinon l'agent pourrait s'inquiéter et déclencher des mesures de recherche s'il vous a perdu sur son scope.

TEXTES DE REFERENCE :

Arrêté du 27 juin 2000 relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale

modifié par l'arrêté du 24 novembre 2005 (publié au J.O. du 31 janvier 2006)

modifié par l'arrêté du 23 décembre 2015 (publié au J.O. du 22 janvier 2016)

NOR: EQUA0001115A

Version consolidée au 1 mai 2016

Règles générales :

Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs

(7. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs, 8. Dispositions relatives aux clairances et compte-rendu de position, 9. Règles relatives aux radiocommunications)

SERA.14095 : procédures de communication radiotéléphonique de détresse et d'urgence

SERA. 14080 : veille radio/heures de services

Particularité française sur la prononciation :

Arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n°923/2012

Partie 14

Modifié par arrêté du 2 octobre 2017 – art. 1

FRA.14035 transmission des nombres

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, SERA partie 14).

Exemples de communications :

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/reglementation> « Manuel de formation à la phraséologie »

En anglais : https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EGAST_Radiotelephony-guide-for-VFR-pilots.pdf