



CIRCUITS D'AERODROME

GENERALITES SUR LA PHRASEOLOGIE ET LES PROCEDURES DE DEPART

1. PREAMBULE

2. PHRASEOLOGIE

2.1. Historique

2.2. Règles de base

3. DEROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN DEPART (pour l'exemple)

3.1. Premier contact et mise en route (M/R)

3.2. Roulage

3.3. Point de manœuvre : Alignement / Décollage

3.4. Airborn , transfert de contrôle

3.5. Interruption de décollage

1. PREAMBULE

Nous verrons ici les généralités applicable à la phraséologie et aux procédures dans les espaces contrôlés ou informés

Cependant, toutes les procédures réelles ne sont pas transposables en l'état, à la simulation. Il a donc été nécessaire d'adapter une partie des procédures et de la phraséologie afin qu'elle soit utilisable par le plus grand nombre sans pour autant être rébarbative. Voici donc une liste non-exhaustive de notions qui ont volontairement été écartées :

- Calage altimétrique : non applicable dans LOMAC
- Niveau de transition (CQFD)
- Condition opérationnelle d'un terrain militaire : applicable mais rébarbatif (remplacé par le statut « VFR » ou « IFR »)
- « Atterrissage Configuration Turbine Coupée » (ACTC) : appliquée uniquement à l'entraînement dans les forces.
- Procédure standards SID et STAR
- ...et bien d'autres ...

2. PHRASEOLOGIE

2.1. Historique

La phraséologie que nous employons actuellement et tirée d'une documentation OACI (DOC 4444) qui a été en grande partie refondu après [l'accident de « Ténériffe » le 27 mars 1977. \(2 B747 en face à face sur la piste ...\)](#).

Cette phraséologie est donc en constante évolution en fonction des incidents/accidents, des pays qui donnent chacun une petite touche à celle-ci en fonction de leur propre histoire (ex : procédures et phraséologie particulière à l'Aéropostale ...), etc ...

2.2. Règles de base

- Le message doit être **clair, précis et concis** :

Une phraséologie « standardisée » permet d'atteindre ses objectifs en réduisant le nombre de vocables à utiliser pour raccourcir les messages, et en donnant une définition commune à chaque vocable afin qu'il n'y ai AUCUNE ambiguïté.

- Collationnement des **éléments de sécurité** :

Les éléments suivants sont considérés comme essentiels à la sauvegarde des équipages et des aéronefs et doivent donc faire l'objet d'un collationnement :

- Fréquence
- Niveau / Altitude
- Cap
- Vitesse
- Taux d'évolution vertical (montée / descente)
- Procédure d'approche
- Toute clairance (en règle générale)
- Piste : identification / entrée – sortie / maintien avant piste / remontée / traversée / alignement / décollage / atterrissage / clairance conditionnelle

- Clarté et compréhension des messages :

Pour que le message soit clair dans la tête dans l'esprit de l'équipage il doit être clair dans celui du contrôleur. Il faudra donc :

- Préparer son message : 1 seconde de préparation vaut mieux que de le répéter 3 fois avant de sortir la phraséologie adéquate.
- Eviter de le bafouiller

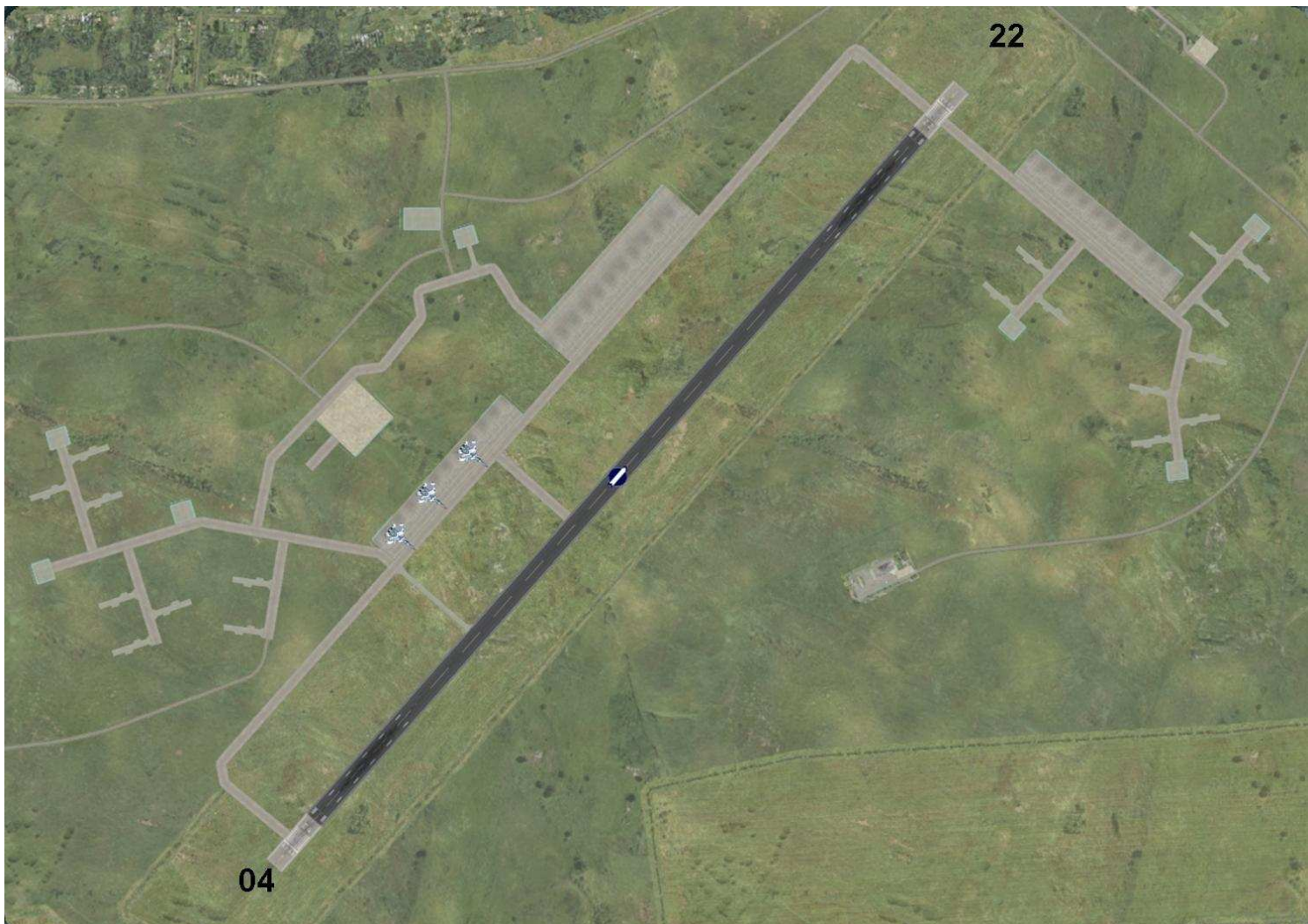
Dans tous les cas, **NE JAMAIS RESTER SUR UN DOUTE** : si le contrôleur a un doute sur la bonne compréhension d'un message, il DOIT le faire répéter jusqu'à avoir une certitude : il vaut mieux faire répéter 3 fois le même message que de mettre un avion au tapis !! ...en contrôle aérien on a l'habitude de dire :

« IL VAUT MIEUX PASSER POUR UN CON, QUE POUR UN TUEUR !!! »

3. DEROULEMENT CHRONOLOGIQUE D'UN DEPART (pour l'exemple)

3.1. Premier contact et mise en route (M/R)

Bien que n'apparaissant dans aucune documentation (et parfois même proscrit par quelques chefs de centres de contrôle « bien-pensants » ...), les formules de politesse comme « bonjour » et « au revoir » sont tolérées en phraséologie :



Pil : Mamba check.

Pil2 : Mamba 2.

Pil3 : Mamba 3.

Pil : leader.

P : **Anapa tour** de Mamba Alpha bonjour ...

C : Mamba Alpha **Anapa sol**, 5/5, bonjour ...

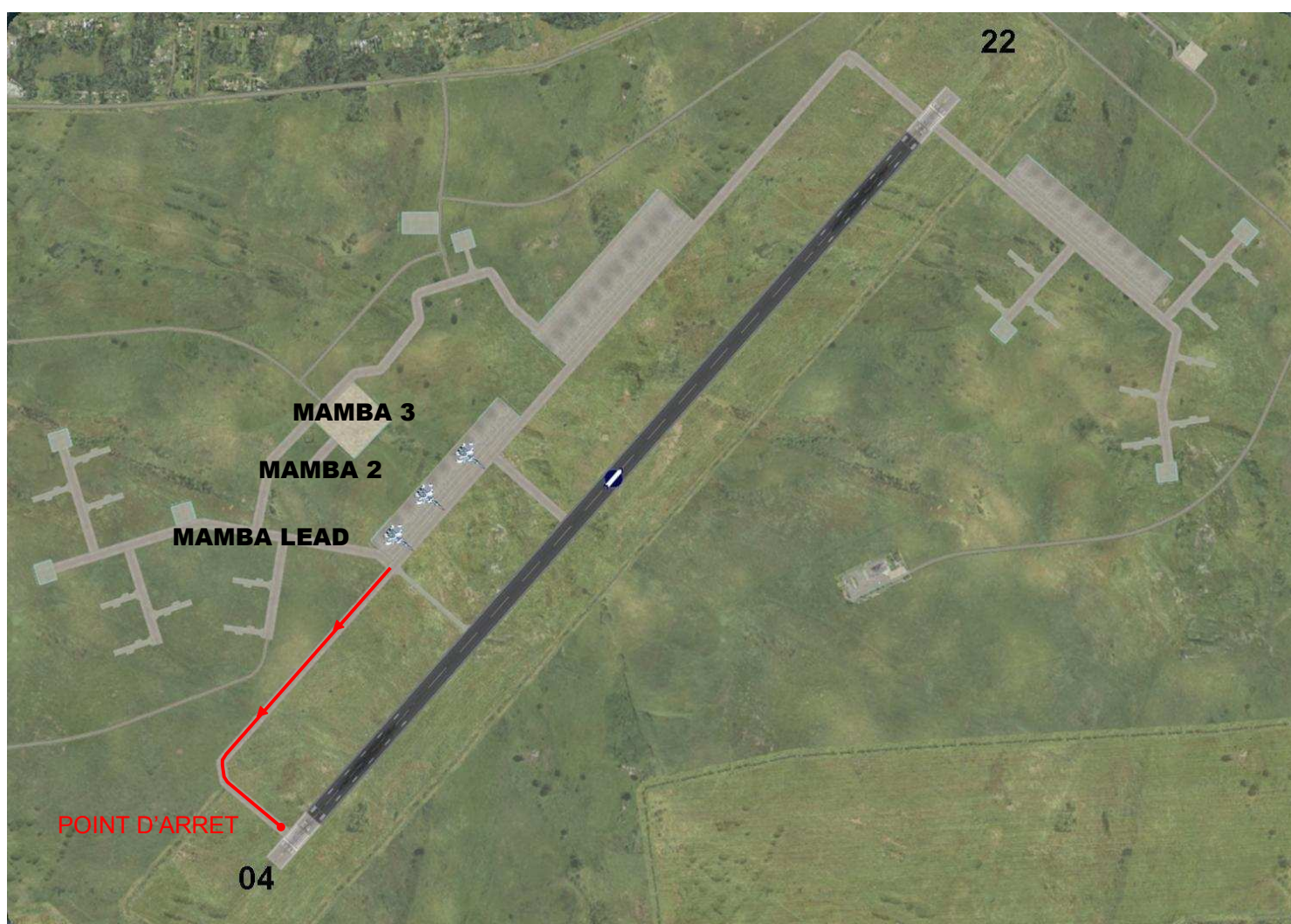
P : Anapa tour de Mamba A, 5/5 également, 2 SU25, parking Bravo, pour la mise en route, mission 04 sur KR.

C : Mamba A, mise en route approuvée, piste 04 en service, terrain VFR, rappelez prêt à rouler.

P : Mamba A, la 04 en service, mettons en route, rappelons pour le roulage

.....

3.2. Roulage



P : Mamba A, mise en route effectuée, demandons le roulage

C : Mamba A, roulez point d'arrêt piste 04, rappelez prêt au départ

P : Mamba A, roulons point d'arrêt 04 et rappelons prêt

.....

Pour un roulage conditionnel on pourra dire :

.....

C : Mamba A, avez-vous visuel sur 2 SU27 au roulage sur votre gauche ?

P : Mamba A, visuel ! (on ne donne un roulage conditionnel qu'avec le visuel confirmé de l'équipage !)

C : Mamba A, **derrière** les 2 SU27 roulez point d'arrêt piste 04 **derrière**, rappelez prêt au départ

P : Mamba A, roulons **derrière** les SU27 pour le point d'arrêt 04, rappelons prêt

.....

On transmettra la clairance initiale, s'il y en a une, lors du roulage :

C : Mamba A, prêt à copier la clairance ?

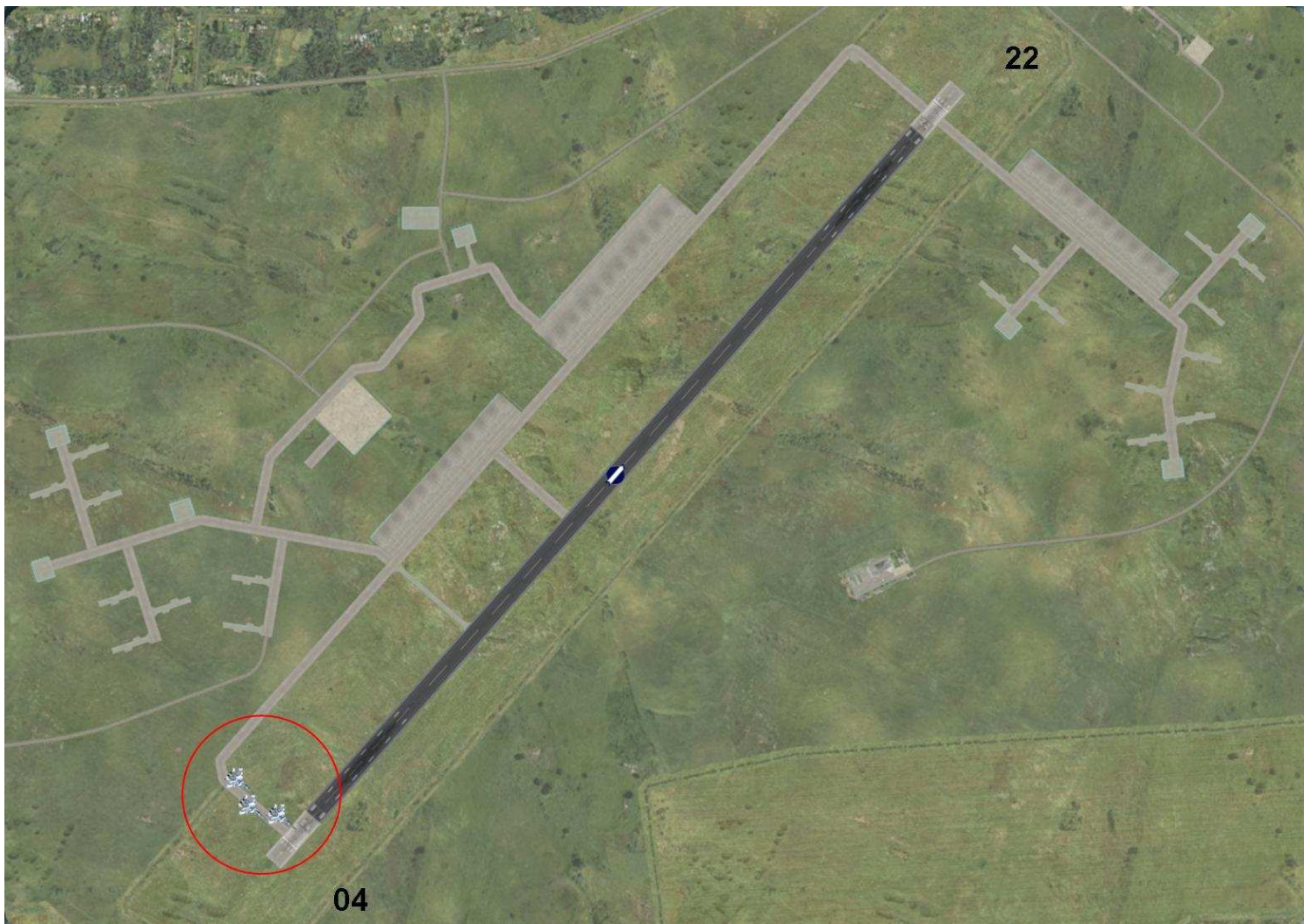
P : Mamba A, prêt !

C : Mamba A, clairance initiale : 900m dans l'axe de piste et contactez **Anapa Approche** même fréquence

P : Mamba A, procéderons pour un décollage dans l'axe à 900m et contacterons **Anapa Approche** même fréquence

C : Mamba A, c'est correct

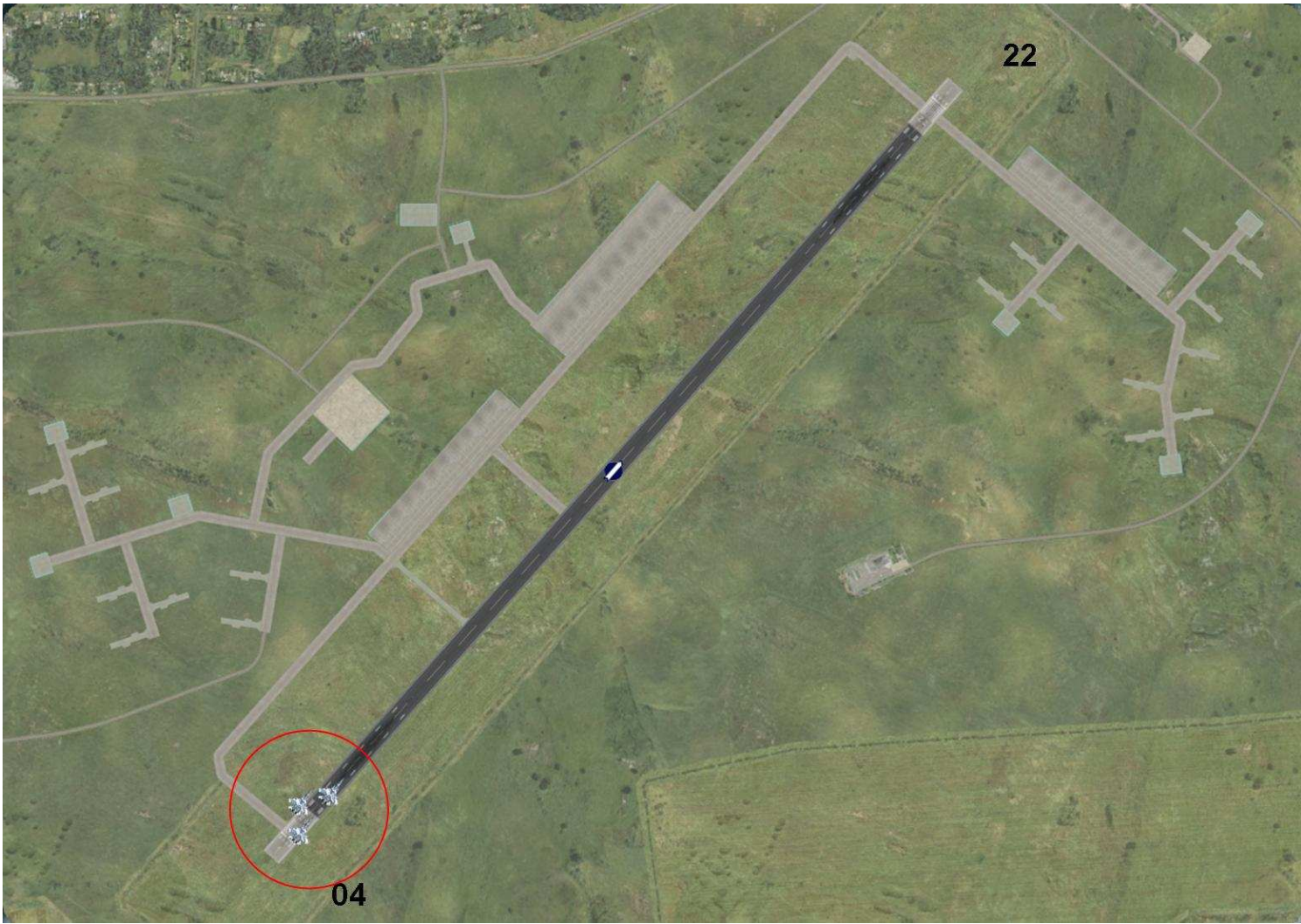
3.3. Point de manœuvre : Alignement / Décollage



P : Mamba A, point de manœuvre (ou d'arrêt), prêt au départ

C : Mamba A, alignez vous et autorisé au décollage piste 04 vent calme, rappelez airborne

P : Mamba A, on s'aligne et on décolle en 04



Pour un alignement conditionnel on pourra dire :

.....
 C : Mamba A, avez-vous visuel sur un SU27 en final ?

P : Mamba A, visuel ! (on ne donne un alignement conditionnel qu'avec le visuel confirmé de l'équipage !)

C : Mamba A, derrière le SU27 en final, alignez-vous derrière, et attendez

P : Mamba A, derrière le SU27 en final, on s'aligne derrière, et on attend ...

... Et ainsi de suite ...

En règle générale,

- une clairance conditionnelle ne se donne qu'après confirmation du visuel.
-
- On n'utilise les termes « Autorisé », « Décollage » et « Atterrissage » que pour effectivement donner une clairance de décollage ou d'atterrissage !!! toutes les autres manœuvres ou informations à d'autres aéronefs doivent être donnés avec les termes suivants :

C : Mamba A, je vous informe d'un SU27 à l'arrivée
 en dernier virage
 en courte finale
MAIS JAMAIS : à l'atterrissage

De la même manière, on dira pour un appareil au départ :

C : Mamba A, je vous informe d'un SU27 au départ
 A l'envol
MAIS JAMAIS : au décollage

3.3. Airborn, transfert de contrôle

Pil : Mamba lead airborn

Ctl : reçu (roger) rappelez patrouille rassemblée

Pil : Mamba en PS

Ctl : Mamba, Anapa approche tournez gauche cap 150 montez 2000m

Pil : reçu, tournons gauche cap 150, montons 2000m

Ctl : contactez Magic sur canal 1 (ou Bravo)

Nota ; check de tous les ailiers à chaque changement de frq (canal radio)

Pil : Magic , Mamba, patrouille rassemblée, en montée 2000 m, au cap 150

Ctl : Mamba lead , Magic contact radar



3.5. Interruption de décollage

Si la course d'envol a débutée :

P : Mamba A leader, stoppez le décollage IMMEDIATEMENT !!!

C: Mamba A leader, je stoppe le décollage (pilote « debout sur les freins »)

Si la course d'envol n'a pas débutée (pas de caractère d'urgence : l'appareil n'est pas encore en mouvement) :

P : Mamba A leader, annulez le décollage, je répète, annulez le décollage

C: Mamba A leader, j'annule le décollage