



FICHE PRATIQUE

PHRASEOLOGIE AU 12 OCTOBRE 2017

Avertissement : Les éléments de cette fiche pratique sont tirés de la nouvelle réglementation et figurent dans l'AIC France A 26/17 publiée le 28 septembre 2017

De nouvelles dispositions insérées dans le règlement européen (UE) n° 923/2012 (appelé communément « SERA A et B ») via le règlement (UE) 2016/11851 (appelé communément « SERA C ») entrent en vigueur au 12 octobre 2017. Deux arrêtés nationaux ont été modifiés pour mettre en oeuvre ce règlement : l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en oeuvre du règlement (UE) n° 923/2012 et l'arrêté du 21 avril 2017 relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale, dit « RCA3 ».

Les deux arrêtés modificatifs pour la mise en oeuvre de « SERA C » en France sont l'arrêté du 7 juillet 2017 modifiant l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en oeuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et l'arrêté du 7 juillet 2017 modifiant l'arrêté du 21 avril 2017 relatif aux règles et procédures pour les services de la circulation aérienne rendus aux aéronefs évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale.

Le règlement SERA C vise à harmoniser davantage les procédures de radiotéléphonie et la phraséologie en langue anglaise entre tous les Etats européens, sur la base de la phraséologie OACI

En langue française, une nouvelle phraséologie a été définie et annexée à l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié.

Un nouveau manuel de formation à la phraséologie à l'usage de la circulation aérienne générale, élaboré par la DSNA et utilisé pour ses personnels est disponible gratuitement sur le site du SIA en version électronique en cliquant sur le lien suivant : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/reglementation>

Il pourra aussi constituer le support de formation de vos élèves, n'hésitez pas à l'utiliser d'autant que des éléments de phraséologie vol à voile et parachutisme y ont été rajoutés.

Ce qui change pour le pilote d'avion léger (Liste bien sûr non exhaustive !):

✦ L'énoncé des chiffres : **CHAQUE CHIFFRE DOIT ETRE ENONCE SEPAREMENT !**

C'est dans la réglementation sauf que pour des problèmes de longueur de messages, c'est pratiquement impossible à appliquer en français donc... **ON CONTINUE COMME AVANT !**

La règle ne change pas pour la transmission des nombres en langue française. Cette mesure dérogatoire est valable jusque fin 2018 pour le moment (Affaire à suivre !).

✦ Dans le cadre de l'AERODROME :

- ✦ Le point d'arrêt devient (Redevient pour les anciens pilotes !) un **POINT D'ATTENTE**,
- ✦ La phraséologie pour le roulage véhicule PROCEDER est différente du roulage avion **ROULER**,
- ✦ On n'ACCELERE plus un roulage, on **EXPEDIE** le roulage,
- ✦ Dans le cas d'une traversée de piste, désormais on **TRAVERSE RAPIDEMENT**,
- ✦ Attente avant piste : Le verbe **MAINTENIR** est toujours utilisé mais on utilise désormais **MAINTENEZ AVANT POINT D'ATTENTE** en évitant de prononcer le mot piste,
- ✦ Maintien de l'axe de piste après l'envol : Désormais on **CONTINUE AU CAP DE LA PISTE** ou on **MAINTIENT L'AXE DE PISTE**,
- ✦ Clairances et collationnement : Désormais, l'objet de la clairance (Décollage, atterrissage) est positionné en fin de cette clairance, cet élément important énoncé en dernier ayant alors toutes les chances d'être retenu par le pilote. "F-HFFA, piste 36, vent calme, **AUTORISE DECOLLAGES**"
Le collationnement du pilote respectera la même règle et les mêmes termes.

Le verbe **AUTORISE** sera uniquement utilisé dans les clairances de décollage ou d'atterrissage.



FICHE PRATIQUE

PHRASEOLOGIE AU 12 OCTOBRE 2017

- * Le pilote **STOPPE** une manœuvre avion (Montée, descente, décollage etc...) et **ARRETE** toute autre action,
- * Le mot **PISTE** est utilisé de façon préférable dans les clairances de décollage, d'atterrissage ou de traversée de piste,
- * Circuit d'aérodrome : Désormais le pilote est N° x et suit un DR400 en base,

F-HFFA, n°2, SUIVEZ UN DR400 EN BASE

- * Un trafic non identifié devient un trafic **INCONNU**,
- * Le terme **TORA** (Take-Off Runway Available) peut être utilisé pour indiquer la longueur de piste utilisable au roulage depuis une branche intermédiaire d'une piste lors du décollage,
- * L'indication du point de rosée et du QFE ne sont plus obligatoires dans les messages ATIS. Ils pourront toutefois être fournis par le contrôleur ou l'agent AFIS sur demande de l'usager,
- * Dans le cadre de l'APPROCHE :
 - * Prononcer le mot **ALTITUDE** devient obligatoire pour des valeurs entre 2000 ft et 2999 ft afin d'éviter la confusion suivante :
 - * "Descendez de 1000 ft" peut être entendu aussi comme "Descendez 2000 ft"
 - * Désormais pour une altitude de 2000 ft à 2999 ft il faut rajouter le mot altitude tq "Descendez **ALTITUDE** 2000 ft"
 - * Un document, nommé « SERA Complet », est mis en ligne sur le site du ministère et regroupe :
 - * Les dispositions du règlement d'exécution (UE) n°923/2012 modifié (consolidé avec les différents amendements) et les AMC/GM ;
 - * Les dispositions de l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié qui fixent les choix de mise en oeuvre et les suppléments nationaux ;
 - * La phraséologie française et anglaise fournies en annexe.

Ce document a pour objectif de rassembler dans un seul texte toutes les règles de circulation aérienne issues de SERA en France (règles de l'air rédigées d'un point de vue « pilote ») pour une lecture plus facile. Il est consultable à l'adresse suivante :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-rca>