

Phraséologie pratique

L'unique but de la radio est de se faire comprendre (par les autres avions ou le contrôleur) pour éviter la collision en vol. Ainsi, il n'est pas nécessaire d'être figé à la radio dans vos échanges. Si vous ne savez pas comment le dire, alors exprimer vos intentions comme vous le feriez au téléphone ! « Je voudrais faire ça » « Je vais faire ça ». Ainsi les exemples ci-dessous sont parfaitement évolutifs dans la mesure où ils veulent dire la même chose.

Ayez en tête que vos messages ne doivent **jamais** laisser la moindre confusion !

Par exemple, dans l'hypothèse où vous vous poseriez sur un terrain comprenant deux pistes parallèles, on ne dit pas « *En finale 26* », mais « *En finale pour la 26 droite* ».

Posez vous systématiquement la question de savoir si votre message permet d'identifier parfaitement votre position ou vos intentions.

Autre exemple, si le contrôleur vous autorise à une « *Semi directe main droite pour la 26* », alors que le circuit est normalement situé à gauche, lorsque vous arrivez en base, dites bien « *Etape de base main droite 26* ». Si vous dites juste « *Etape de base 26* », alors vous pourriez aussi bien vous trouver de l'autre côté, puisque s'agissant du circuit normal. Et ce, même si cela a été convenu auparavant. Il ne faut laisser aucune part au doute !

Si on ne précise pas, c'est que l'on est dans la norme. Si je dis « *Vent arrière 26* », c'est que je me trouve bien à 1000 ft au dessus de l'altitude du terrain (cadre d'un aérodrome standard). Si les conditions météo me contraignent à une autre altitude, alors on le précise. Exemple : « *Vent arrière 26 à 3700 ft* » dans l'hypothèse d'un terrain où le tour de piste serait normalement prévu à 4000 ft QNH.

Enfin, positionnez vous toujours en 3 dimensions. Par exemple si vous êtes à la verticale d'un terrain, cela change tout que vous soyez à 2000 ou à 8000 ft. Donc transmettez l'info « *F-EJ verticale terrain à 3400 ft QNH* »

Voici livrée en vrac une liste non exhaustive des situations que vous pourriez rencontrer.

TERRAINS NON CONTROLES

Pensez que vous parlez pour les autres avions et que ceux-ci parlent pour vous, ce qui implique d'écouter aussi ce qui est dit par les autres ! (tellement évident, mais bon...)

Dans l'absolu les autres se moquent éperdument de votre immatriculation complète ou de votre provenance exacte, même si réglementairement vous devez le dire. Mais en revanche ayez à l'esprit que **100%** de vos messages doivent contenir les informations suivantes :

Nom du terrain – Identification – Où je suis – Où je vais.

Ambert – FEJ – Verticale terrain à 3400 ft – Je rappelle en vent arrière 02.

Le « Où je vais » n'est pas obligatoire dans la mesure où il est parfaitement évident. Ainsi lorsqu'on annonce qu'on se trouve en vent arrière, il est évident que l'on va aller en base, puis en finale.

Messages	Commentaires
- Ambert F-EJ bonjour. (court silence)	On est ici dans le cadre du premier message.
- Ambert F-GKEJ, un PA 38 au parking, je roule au point d'arrêt pour un vol local.	Ou par exemple « pour un vol à destination de Chartres », etc... Le nom du point d'arrêt n'est pas précisé puisqu'il n'y en a qu'un seul.
- Ambert F-EJ au point d'arrêt, je pénètre et remonte la 20.	Hypothèse d'une piste à taxiway unique nécessitant de remonter la piste pour avoir la distance nécessaire au décollage.
- Ambert F-EJ, je décolle en 20.	
- Ambert F-EJ, en sortie je quitte la fréquence. Ou	
- Ambert F-EJ, en sortie par le nord à 2500 ft, je quitte la fréquence, à tout à l'heure.	Précision non obligatoire, mais qui ne peut pas nuire à la sécurité, au contraire...
- Ambert F-EJ bonjour. (court silence)	On est ici dans le cadre du premier message retour.
- Ambert F-GKEJ, un PA 38 en retour de local par le sud à 5000 ft, je rappelle verticale à 3400 ft dans 5 min.	Evitez de vous situer en donnant le nom d'un petit village, les autres ne savent pas forcément où il se trouve. Pas de problème dans le cas d'un repère très connu (Viaduc de Millau, grosse agglomération)
- Ambert F-EJ, verticale à 3400 ft, je m'intègre en 20.	Ou « je rappelle en vent arrière 20 », c'est pareil.

Messages	Commentaires
<p>- Ambert F-EJ, vent arrière 20. - Ambert F-AF, vent arrière 20. - F-AF du F-EJ, je suis en vent arrière 20 travers piste et je n'ai pas visuel sur vous, vous pouvez préciser votre position ? - F-EJ du F-AF, j'ai visuel sur vous, je suis derrière vous en début de vent arrière 20, j'assure mon espacement. - Reçu du F-EJ, merci, je raccourcis mon tour de piste.</p> <p>- Ambert F-EJ, étape de base 20.</p> <p>- Ambert F-EJ, dernier virage 20.</p> <p>- Ambert F-EJ, finale 20 pour un complet parking.</p> <p>- Ambert F-EJ, vitesse maîtrisée, je remonte la 20.</p> <p>- Ambert F-EJ, piste dégagée, je roule à l'essence.</p> <p>- Ambert F-EJ à l'essence, je quitte la fréquence.</p>	<p>Ce message n'est pas obligatoire. Cependant pour éviter une collision en vol, le pilote du F-EJ entre en contact avec le F-AF qui vient d'indiquer être au même endroit que lui. Notez donc que les messages ne sont pas figés. Dans un but de sécurité il est normal d'émettre des messages supplémentaires, surtout lorsque qu'un autre avion se trouve à proximité de vous. En raccourcissant, le pilote du F-EJ va faciliter la tâche du F-AF qui ne sera pas contraint à trop allonger son tour de piste. Ce n'est cependant pas une obligation, surtout si vous ne vous en sentez pas capable.</p> <p>En fonction de la situation. Cela peut aussi être « finale 20 pour un touché » ou « pour une présentation ».</p> <p>Dans le cas où le taxiway unique a été dépassé avant l'arrêt de l'avion. S'il y a plusieurs bretelles de sortie, on ne fait pas demi-tour sur la piste, on poursuit le roulage pour dégager au prochain taxiway.</p>
<p>-----</p> <p>- Chartres F-EJ bonjour. (court silence)</p> <p>- Chartres F-GKEJ, un PA 38 en provenance d'AMBERT pour vos installations, actuellement à 5000 ft au sud, je rappelle verticale à 2000 ft dans 5 min.</p> <p>- Chartres F-EJ, verticale à 2000 ft, je m'intègre en vent arrière main gauche 26.</p> <p>- Chartres F-EJ, en vent arrière main gauche 26.</p> <p>- Chartres F-EJ, en finale pour la 26 herbe.</p> <p>- Chartres F-EJ bonjour. (court silence)</p> <p>- Chartres F-GKEJ, un PA 38 à l'essence, je roule au point d'arrêt 26 pour un vol sur Moulins.</p> <p>- Chartres F-EJ, au point d'arrêt, je m'aligne sur la 26. puis</p> <p>- Chartres F-EJ, je décolle en 26.</p>	<p>----- <i>Autres situations en vrac</i> -----</p> <p>Il s'agit ici d'une arrivée sur terrain non contrôlé.</p> <p>Ici le « main gauche » est précisé soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Par souci d'une précision supplémentaire, ou ... - Par obligation pour un terrain où le tour de piste est faisable des deux cotés (Cas du Puy en Velay, tour de piste à l'Est pour la piste en dur et à l'Ouest pour la piste en herbe). Ne pas laisser de confusion !!! <p>Dans le cas d'une piste en herbe et d'une autre en dur. Si la piste en herbe est à droite, on pourrait aussi dire « finale pour la 26 droite ». On est ici dans le cadre du premier message d'un nouveau vol.</p> <p>Dans la mesure où il y a un point d'arrêt en bout de piste 26.</p> <p>On aurait aussi pu dire uniquement « Chartres F-EJ au point d'arrêt 26 je m'aligne et je décolle. »</p>

TERRAINS CONTROLES – ZONES CONTROLEES

On n'agit pas avec un contrôleur comme on le fait dans une zone en auto information. Ainsi, contrairement aux terrains non contrôlés, on ne dit pas « *Je fais ci* » ou « *Je fais ça* », mais « *Je voudrais faire ça* » ou « *Je souhaiterais aller là en passant par là* ». A charge pour le contrôleur d'accepter ou de refuser en maintenant ses directives ou en vous proposant une autre solution.

Exemple le plus courant, on ne dit pas « *CLERMONT, F-EJ, en sortie je quitte la fréquence* », mais « *CLERMONT F-EJ, en sortie pour quitter* ». On propose, le contrôleur dispose... Dans ce cas précis, il est arrivé à plusieurs reprises que le contrôleur refuse que l'avion quitte, soit parce que la sortie de zone n'était pas encore effective, soit pour continuer à assurer la sécurité un moment en raison de la présence d'un trafic proche.

Les conversations avec un contrôleur se font toujours de la même manière :

- L'avion demande.
- Le contrôleur répond par un ordre ou en donnant l'information réclamée.
- L'avion collationne ce qu'a dit le contrôleur.

(Collationner = répéter l'information pour être sûr de bien se comprendre)

Donc... On ne coupe pas la parole à la conversation en cours ! On écoute avant de placer son propre message ! Ainsi, sauf exception, on ne parlera jamais après que le contrôleur ait parlé à un autre avion... Ce dernier étant censé collationner avant. Il est aussi important d'écouter tous les échanges radios, même si vous n'avez pas appelé, car à tout moment le contrôleur peut vous contacter... Pas la peine de le faire appeler dix fois avant que vous ne répondiez...

Autre point important qui est très souvent négligé. Avant que le contrôleur ne vous propose une solution qui ne vous convienne pas, demandez lui ce que vous souhaiteriez. Je m'explique :

- « CLERMONT, F-EJ, en provenance de ... , à destination de vos intallations, avec l'info X, altitude, etc... »
- Réponse du contrôleur « *Rappelez point Sierra* ».

Damned ! Ce n'est pas ce que je voulais... Comment je vais faire... Ma nav passe par le point SB (Sierra Bravo pour les intimes) et va ensuite direct sur le terrain... Pas de point Sierra dans tout cela...

- Réponse de l'avion « *Heu... Est ce que je ne pourrais pas plutôt passer par le point SB ?* »
- Le contrôleur « *D'accord, rappelez SB, pour ensuite une verticale terrain à 2600 ft* »

Encore perdu, je voulais faire une semi-directe main gauche 26 et voilà que l'insolent m'envoie à la verticale...

- L'avion « *Heu... Après SB, est ce que je ne pourrais plutôt faire une intégration en base main gauche 26 ?* »
- Le contrôleur « *Rappelez SB, semi directe main gauche 26 approuvée à l'issue* »

Au finale, une bien longue conversation (du vécu à 200%) qui encombre la fréquence pour pas grand chose, il aurait été si simple dès le premier message de dire :

- « CLERMONT, F-EJ, en provenance de ... , à destination de vos intallations via SB pour une semi-directe main gauche 26 »

Tout ce que vous souhaitez est alors présent dans le premier message. Cela ne veut pas dire que le contrôleur acceptera, mais il y a de grande chance qu'il ne refuse pas dès lors que la demande n'est pas incongrue. Cela évite qu'il ne vous propose quelque chose que vous ne souhaitez pas.

L'exemple ci-dessus a cependant le mérite de vous démontrer un autre point important. Si la proposition ou l'ordre du contrôleur ne vous convient pas, cela est parfaitement négociable. Mais si au final le contrôleur ne souhaite pas accéder à votre requête et maintient ses directives initiales, c'est qu'il a ses raisons et vous devez alors obtempérer.

Concernant le collationnement, n'hésitez pas à attraper un stylo avant d'appeler le contrôleur. Il va certainement vous donner des informations et des directives à collationner. Si vous êtes peu aguéri, vous ne mémoriserez pas tout. Si vous ne notez pas, vous obligerez le contrôleur à se répéter et cela encombrera la fréquence.

Toujours dans un souci d'efficacité et de ne pas monopoliser la fréquence, faites court si possible... Collationner les ordres et les valeurs transmises (sauf le vent qui ne se collationne pas). Même si ce n'est pas réglementairement répréhensible, évitez de raconter votre vie. Exemple :

- Le contrôleur « *Rappelez Echo à 6000 ft au QNH de 1017. Affichez 43-02* »

Pour collationnement, préférez :

- « *43-02, je rappelle Echo à 6000 ft 1017 F-EJ* »

plutôt que :

- « *J'affiche 43-02 sur mon transpondeur et je rappelle au point Echo à 6000 ft au QNH de 1017* »

Il est évident que 4302 sera le transpondeur (si c'était la pression, on est mal !!! C'est qu'on est sous l'eau...) et que le QNH sera 1017, il n'est pas nécessaire de le rappeler dans le collationnement, les valeurs seules suffisent.

Gardez bien en tête que le contrôleur ne vous connaît pas. Dans un avion d'aéroclub il peut aussi bien avoir à faire avec un élève en nav solo, comme à un pilote de ligne en goguette. Le professionnalisme de votre radio le renseignera sur votre maîtrise générale et il vous accordera bien plus de choses s'il sent que vous savez ce que vous faites.

Soyez convaincu que le contrôleur n'est pas votre ennemi, ni un gendarme qui vous surveille. Il s'agit d'un ami qui est là pour vous aider. Le contacter ne doit pas être une contrainte. A votre demande il peut vous renseigner sur la météo d'un autre terrain, sur l'heure du coucher du soleil, sur le vent au sol, etc... Se promener dans une zone contrôlée ne vous contraint pas à un cap et une altitude (sauf si cela a été convenu avec le contrôleur). Vous pouvez parfaitement demander à faire des évolutions à altitude variable dans une zone donnée :

- « *Pour un vol touristique sur les monts d'Auvergne avec des changements de cap et d'altitude compris entre 500 ft sol et 7000 ft QNH* »

- « *Pour un vol école de maniabilité entre 5000 et 6000 ft aux alentours du VOR de Thiers* »

Si vous n'avez pas compris une directive du contrôleur, on ne fait pas semblant d'avoir entendu par timidité en collationnant juste « *Reçu F-EJ* ». On fait répéter en disant que l'on n'a pas reçu, sinon cela pourrait avoir des conséquences graves. Le collationnement est primordial ! Ténérife en 1977, l'accident aérien le plus meurtrier à ce jour est consécutif à une absence de collationnement et à l'exécution d'un ordre qui n'avait pas été donné.

Autre erreur fréquente : Si après avoir passé un message au contrôleur, le pilote se rend compte qu'il a oublié de transmettre un élément (l'altitude par exemple), il ne faut pas qu'il ré-appuie sur l'alternat pour mentionner son oubli ! Il est trop tard... En effet, le contrôleur va lui répondre en même temps, estimant que le message du pilote était fini, et en parlant simultanément personne ne s'entendra. Si vous avez fait un oubli, tant pis... Ne vous inquiétez pas, si l'information lui manque, le contrôleur saura la réclamer dans sa réponse.

Attention l'agent AFIS, n'est pas un contrôleur. Avec lui vous faites ce que vous voulez (dans le respect des règles de la réglementation). Il ne donne pas d'ordre, mais il faut tout de même prendre ses informations en compte. Vous ne lui demandez pas « *Est ce que je peux faire ?* », mais vous l'informez « *Je fais ça* ».

Messages – Vol contrôlé n°1	Commentaires
<p>Bonjour ici Clermont, information Delta enregistrée à 09h00 UTC, approche ILS piste 26 en service, vent 270° 15 noeud, rafales à 25, nuages morcelés à 2000 pieds, niveau de transition 50, Québec Novembre Hotel 1017, Unité Zéro Unité Sept, Québec Fox-trot Echo seuil de piste 26 978, Neuf Sept Huit, avisez Clermont dès le premier contact de la réception de l'information Delta.</p> <p>- Clermont F-EJ bonjour - Appelant Clermont bonjour - Clermont, F-GKEJ, un PA 38 en provenance d'Ambert à destination de vos installations via SB pour une semi-directe main gauche 26, on passe 6000 ft en descente vers 3000, à 5 min de votre entrée de zone avec l'information Delta. - F-EJ Clermont, affichez 43-02, rappelez SB stable à 3000 ft au QNH de 1017. - 43-02, je rappelle SB à 3000 ft 1017 F-EJ</p> <p>- F-EJ SB à 3000 ft - Contactez la tour sur 118 décimal 75, au revoir monsieur. - La tour sur 118-75 merci F-EJ</p> <p>- Clermont tour F-EJ bonjour, sur la fréquence. - Bonjour F-EJ, semi-directe approuvée, rappelez établi en longue base main gauche 26. - Rappelle longue base main gauche 26 F-EJ.</p> <p>- F-EJ en longue base main gauche 26, pour un touché et un départ direct sur Ambert. - F-EJ Clermont, vous avez visuel d'un DR 400 en finale ? - Affirm F-EJ. - Numéro 2 derrière le DR 400, rappelez en finale 26. - Numéro 2, je rappelle en finale 26 F-EJ.</p> <p>- F-EJ finale 26. - Le DR 400 est toujours sur la piste, rappelez courte. - Je rappelle courte 26, F-EJ. - Non c'est bon, le précédent a dégagé, option autorisée, vent 280° 17 kt. - Je touche F-EJ.</p> <p>- F-EJ, montée initiale 26 pour un virage à gauche et un cap direct sur Ambert. - Virage à gauche et route directe approuvés, vous allez monter à quelle altitude ? - Virage à gauche, pour une montée à 5000 ft si possible F-EJ - 5000 ft approuvé, rappelez atteignant. - Rappelle établi à 5000 ft F-EJ.</p>	<p>Exemple d'ATIS (message enregistré diffusé par la tour) Ici ce qui vous intéressera c'est surtout la piste (26), le QNH (1017) et l'information (Delta, à mentionner lors du premier contact). Cependant le vent (venant de 270° pour 15kt et rafales à 25kt), comme le plafond (2000 ft) peuvent également être des infos intéressantes.</p> <p>On est ici dans le cadre du premier contact. Le contrôleur dit « Appelant » car ayant mal compris l'immatriculation, il aurait pu dire « F-EJ Clermont bonjour ».</p> <p>L'information Delta est le nom de l'ATIS du moment, celui que l'on a écouté.</p> <p>Ici SB (Sierra Bravo) est un point d'entrée de la CTR. 4302 est le code transpondeur.</p> <p>Sur terrain contrôlé, à part au premier contact sur une fréquence radio, il n'est pas nécessaire dans les messages de redire à chaque fois le nom de l'organisme appelé (« Clermont » dans le cas présent).</p> <p>Même s'il ne s'agit pas de la même fréquence, il s'agit du même organisme (Clermont), il n'est donc pas nécessaire de refaire une présentation complète. D'ailleurs dans la réponse du contrôleur, il est visible qu'il possédait déjà les éléments.</p> <p>L'info qui mentionne que l'on souhaite un touché et non un atterrissage complet aurait dû figurer dans le premier message, mais il vaut mieux tard que jamais, la preuve... Par défaut, hors précision de la part du pilote, lorsque l'on va sur un terrain, c'est le complet/parking qui est prévu. « Oui » se dit « Affirm » et « Non » se dit « Négatif ».</p> <p>« Courte » sous entend « Courte finale »</p> <p>Par « Option », le contrôleur laisse le choix au pilote de ce qu'il va faire, un atterrissage, un touché ou une remise de gaz. Le pilote confirme l'option qu'il a choisie, le vent n'est pas collationné.</p>

Messages – Vol contrôlé n°1	Commentaires
<ul style="list-style-type: none"> - F-EJ stable à 5000 ft - Reçu F-EJ, vous avez une estimée d'AMBERT ? - Stand by F-EJ - F-EJ j'estime Ambert dans 11 min à 10h05. - Reçu F-EJ. Rappelez en sortie. - Rappelle en sortie F-EJ. - F-EJ en sortie pour quitter - Vous pouvez quitter, transpondeur 7000, au revoir F-EJ - 7000 et je quitte, merci madame bonne journée, du F-EJ 	<p>Le pilote ne connaît pas la réponse de suite, il demande un délai de réflexion. 10h05 en heure UTC, l'aéronautique ne connaît pas l'heure de la montre.</p> <p>Formule courte de politesse non réglementaire, mais toujours bienvenue.</p>

Messages – Vol contrôlé n°2	Commentaires
<ul style="list-style-type: none"> - St Etienne F-EJ bonjour - F-EJ St Etienne bonjour - St Etienne, F-GKEJ, un PA 38, provenance Ambert pour Grenoble, nous sommes à 5 min au sud de votre zone pour transiter au 55. - F-EJ St Etienne, affichez 77-41. - 77-41 F-EJ - F-EJ St Etienne, je ne vous vois pas, identifiez vous. - Identification effectuée F-EJ. - F-EJ ST ETIENNE, contact radar, transit approuvé au 55, rappelez croisant les axes. - Je transite au 55 et rappelle croisant les axes F-EJ - F-EJ on croise les axes. - F-EJ, cause trafic IFR, prenez le cap 080, zéro huit zéro, pour un report Victor Novembre Echo. - F-EJ, on pourrait maintenir le cap 110 si nous descendions à 3000 ft ? - Approuvé, descendez pour 3000 ft à 1000 ft / min, conservez le 110 et rappelez atteignant. Le QNH à St Etienne est de 1003. - On débute une descente rapide et rappelle stable à 3000 ft 1003, on maintient le 110 F-EJ, merci. - F-EJ, stable 3000 ft cap 110. Vous auriez la dernière de Grenoble s'il vous plait ? - Je vous rappelle F-EJ. - F-KEJ St Etienne, vous êtes prêts à copier ? - Affirm F-KEJ - Grenoble à 10h00 UTC, vent calme, visibilité 3000 mètres, nuages morcellés à 2000 ft, couvert à 3500, température plus 5, point de rosée plus 4. - Bien pris pour la visi de 3000 mètres et le plafond à 2000 ft F-KEJ merci. - F-KEJ, sortie pour quitter - Vous pouvez quitter, au revoir F-KEJ - Je quitte, merci F-KEJ 	<p>On est ici dans le cadre du premier contact.</p> <p>55 correspond au niveau 55 avec l'alti réglé à 1013. 7741 correspond bien sûr au code transpondeur.</p> <p>Le contrôleur demande à ce que le pilote appuie sur le bouton « Ident » du transpondeur, pour le localiser plus facilement.</p> <p>Le contrôleur a attendu de voir l'avion grâce à son transpondeur avant de répondre et de donner la clearance (l'autorisation). Croiser les axes, sous-entend les axes de la piste, c'est à dire lorsque l'avion se trouvera dans le prolongement de la piste de St Etienne.</p> <p>Dans le cas présent « Victor Novembre Echo » correspond au VOR de Vienne. A 3 lettres, cela ne pouvait être qu'une balise. L'ordre ne convient pas au pilote qui négocie autre chose.</p> <p>La proposition du pilote convient au contrôleur qui l'accepte, mais il aurait aussi bien pu refuser. Ici le pilote ne collationne pas l'information 1000 ft/min, mais il collationne l'esprit de l'ordre reçu, c'est à dire une descente rapide. Cela peut suffire dans le cas présent.</p> <p>La dernière sous-entend la dernière météo.</p> <p>Le contrôleur n'est pas en mesure de la transmettre instantanément. Il rappelle le pilote dès qu'il a l'info. Notez que le contrôleur a nommé l'avion par les 3 dernières lettres de l'immatriculation (F-KEJ). Il y a donc certainement un autre F-EJ qui a rejoint l'espace contrôlé. L'usage de 3 lettres permet de les différencier. C'est donc ce nouvel indicatif qu'il faut dorénavant utiliser. Le pilote ne collationne pas tout, mais seulement les infos constitutives d'une difficulté. Cela suffit dans le cas présent, mais il n'aurait pas été faux de tout répéter.</p>

Messages – Vol contrôlé n°3	Commentaires
<p>- St Yan F-EJ bonjour. - F-EJ St Yan bonjour. - St Yan F-GKEJ un PA 38 en provenance de Chalon à destination de Clermont Ferrand, à 5 min de l'entrée de zone pour transiter par votre verticale, actuellement stable à 6000 ft. - Transit approuvé F-EJ, affichez 34-03, le QNH à St Yan est de 1023. - 34-03 1023 F-EJ.</p> <p>- F-EJ, vous pouvez me donner un cap vers vos installations s'il vous plait ? - F-EJ St Yan, QDM 238, deux trois huit. - 238 F-EJ merci.</p> <p>- F-EJ St Yan, trafic convergeant à 5 nautiques, un DR 400 1000 ft bas. - Je n'ai pas visuel, je surveille, F-EJ.</p> <p>- F-EJ St Yan, le DR 400 est croisé, rappelez en sortie. - Je rappelle en sortie F-EJ.</p> <p>- F-EJ je vais arriver en sortie dans 3 min, est il possible de quitter dès à présent pour contacter Clermont ? - Affirm F-EJ, vous pouvez quitter, au revoir. - Je quitte, au revoir F-EJ.</p> <p>- Clermont F-EJ bonjour - F-EJ Clermont approche bonjour. - Clermont F-GKEJ, un PA 38 en provenance de Chalon pour vos installations par Tango India Sierra, on vient d'être libéré par St Yan, stable à 6000 ft, on arrive en entrée de zone et on a copié l'information Fox. - F-EJ Clermont, affichez 43-05 et rappelez TIS à 6000 ft 1023. - 43-05 et je rappelle TIS à 6000 ft 1023 F-EJ.</p> <p>- F-EJ TIS à 6000 ft, on serait preneur d'une directe en 26 si possible. - F-EJ Clermont, directe approuvée, rappelez en longue finale 26. - Rappelle longue finale 26 F-EJ.</p> <p>- F-EJ longue finale 26. - Autorisé à l'atterrissage piste 26 F-EJ, vent calme. - J'atterris en 26 F-EJ</p> <p>- F-EJ, piste dégagée par Charlie 3. - F-EJ le sol sur 121-95 au revoir. - 121-95 F-EJ au revoir.</p> <p>- Clermont sol, F-EJ à Charlie 3, bonjour. - F-EJ Clermont sol bonjour, vos intentions à Clermont ? - Nous allons au district et on repart d'ici une heure, F-EJ. - F-EJ roulez au pied de la tour pour le parking Delta 4. La première à droite et tout droit. - A droite et tout droit pour Delta 4, F-EJ.</p>	<p>Premier contact avec St Yan.</p> <p>3403, code transpondeur.</p> <p>Le terrain de St Yan est équipé d'un gonio. Il ne faut pas hésiter à l'utiliser par commodité ou par sécurité pour confirmer sa nav, ce n'est pas forcément l'aveux d'être perdu.</p> <p>1000 ft bas = 1000 ft plus bas que le F-EJ. Ce DR 400 vole donc à 5000 ft dans le cas présent, il arrive en face du F-EJ. Si vous ne voyez pas immédiatement le trafic qui vous est signalé, inutile de bloquer la fréquence en le cherchant pendant 3 heures avant de répondre. Collationnez de suite.</p> <p>Les zones de St Yan et de Clermont sont contigus. Comme il n'est pas possible de passer instantanément d'un contact à l'autre, on sollicite St Yan pour les quitter prématurément bien qu'on soit encore chez eux. Le but est de se donner le temps d'appeler Clermont avant de pénétrer dans leur espace. Il n'y a pas vraiment le choix, puisqu'il est interdit d'entrer dans une zone D (cas de Clermont) sans contact préalable.</p> <p>« TIS » (Tango India Sierra) = VOR de Thiers. « Libéré par St Yan » : Permet ici d'informer le contrôleur de Clermont que, bien que nous soyons encore dans la zone de St Yan, ces derniers sont au courant et nous agissons avec leur accord. « L'information Fox » = ATIS de Clermont du moment que l'on a pris le soin d'écouter comme il se doit avant de les contacter. « 1023 » = Le QNH du terrain bien sûr.</p> <p>L'autorisation de rejoindre la finale implique automatiquement l'autorisation de débiter la descente et de quitter l'altitude de 6000 ft à laquelle nous étions (et qu'il ne fallait pas quitter sans directive ou sans avoir demandé).</p> <p>« Charlie 3 » = le nom de la bretelle du taxiway que l'on a utilisé pour quitter la piste. Ce terrain est muni d'une fréquence sol. Le contrôleur nous demande de la contacter pour l'autorisation de roulage.</p> <p>Sur les « gros » terrains, les parkings sont numérotés.</p>

Messages – Vol contrôlé n°3	Commentaires
<p>- F-EJ, de la position, où dois-je aller ? - Immédiatement sur votre gauche F-EJ, à coté de l'Embraer. - Reçu F-EJ.</p> <p>- F-EJ, Delta 4 pour quitter. - Vous pouvez quitter F-EJ. A tout à l'heure. - Je quitte, à tout de suite F-EJ.</p> <p>- Clermont sol F-EJ bonjour. - F-EJ Clermont sol bonjour. - Clermont F-GKEJ, PA 38 à Delta 4, avec l'info Golf, demande le roulage pour Ambert. - F-EJ Clermont sol, rappelez au point d'arrêt 08 par la bretelle Charlie 4. - Je rappelle prêt à Charlie 4 pour la 08, F-EJ</p> <p>- F-EJ, prêt à C4. - Contacter la tour sur 118 décimale 75 F-EJ. - La tour sur 118-75 F-EJ.</p> <p>- Clermont tour F-EJ bonjour, prêt à Charlie 4. - F-EJ, un ATR en longue finale, vous êtes prêt pour un rolling take-off ? - Affirm, prêt pour un rolling F-EJ. - F-EJ, alignez vous, autorisé au décollage en 08, le vent 120 ° 10 kt. - Je m'aligne et je décolle rapidement en 08 F-EJ.</p> <p>Etc...</p>	<p>Dans le cas de figure présent, le pilote ne sait plus où aller. Il s'est arrêté et sollicite le contrôleur pour le diriger.</p> <p>Exceptionnellenent, l'avion n'a pas collationné l'info reçue. Même si cela aurait pu être mieux de le faire, dans le cas présent la sécurité n'est pas compromise en cas de mauvaise compréhension. Le simple « Reçu » est alors toléré.</p> <p>Ici le pilote a remis en route après son escale et va repartir de Clermont.</p> <p>Si la « bretelle C4 » est ici précisée, c'est qu'il doit y avoir plusieurs taxiways permettant d'accéder à la piste 08.</p> <p>Un rolling take-off = un décollage rapide sans marquer d'arrêt entre l'alignement et le décollage à proprement dit. Ici l'urgence se comprend en raison de la finale en cours. « Un rolling » : Le rolling take-off se codifie aussi comme cela.</p>