

# Phraséologie simplifiée

## à l'usage des vols réseau AIR VIRTUEL 737

### A/ Introduction

#### I/ Pourquoi une phraséologie simplifiée ?

Les réglementations internationales VFR et IFR définissent des procédures très précises quant au vocabulaire et à la structure des messages entre les pilotes et les contrôleurs.

Ces règles sont très nombreuses et parfois très contraignantes.

Lorsque nous volons en réseau avec TRANS'AIR (la Compagnie virtuelle des membres d'AIR VIRTUEL 737), nous volons surtout pour le plaisir de suivre à plusieurs le même plan de vol, c'est pourquoi nous sommes moins "regardants" sur la précision des échanges radio.

Cependant, sans aller jusqu'à la discipline exigée sous IVAO ou VATSIM, le besoin se fait sentir d'une harmonisation des communications.

Il serait éventuellement intéressant que certains d'entre nous s'orientent vers le rôle de contrôleur et se forment un peu plus spécifiquement.

#### II/ Les indicatifs

Avec des liners comme les 737 que nous pilotons, les indicatifs sont généralement constitués du code OACI de la compagnie, suivi du numéro de vol.

Pour simplifier le repérage entre nous et celui qui "se dévoue" pour assurer le contrôle, les indicatifs seront fixes pour tous les vols.

Il n'y a pas de règle imposée mais il semble que les solutions les plus adoptées soient le numéro de département ou le numéro d'utilisateur dans le forum.

Le numéro de département donne parfois lieu à des homophonies d'où des difficultés pour le contrôleur et pour les pilotes (exemple : transair06 et transair006).

Le numéro d'utilisateur dans le forum présente au contraire des caractéristiques importantes pour un indicatif :

\* **l'unicité** (il n'y a pas deux pilotes ayant le même numéro)

\* la **pérennité** : ce numéro ne change pas pendant toute la "durée de vie" du pilote sur le forum

Par ailleurs, il y a une question de longueur : "trans'air 915" est un peu long (en nombre de caractères).

On lui préférera la forme **TRA 915** :

TRA est le code ICAO de la compagnie TRANSAIR (sans apostrophe, elle existe en Afrique).

Ce code TRA915 peut s'énoncer de plusieurs façons, en particulier :

- Tango Roméo Alpha neuf unité cinq (correct mais long !)
- Transair neuf unité cinq (pourquoi pas)
- Transair neuf cent quinze (le plus simple phonétiquement)

La décision d'uniformiser les "call signs" revient aux administrateurs du forum.

#### III/ Plan de la présentation :

- Nous commencerons par la structure des messages.
- Nous suivrons ensuite le déroulement d'un vol
  - à chaque étape, nous présenterons les échanges types
  - de la part du pilote
  - de la part du contrôleur

## B/ La structure des messages

### I/ En règle générale

Un message commence par le nom ou l'indicatif du destinataire.

Il est suivi par l'indicatif de l'émetteur.

Exemples :

**pilote** : "St Exupéry tour, transair neuf unité cinq B737 au parking G10 sur la fréquence, bonjour"

**contrôle** : "transair neuf unité cinq, plan de vol déposé pour Marseille-Provence. Attendez autorisation mise en route. St Exupéry tour."

### II/ Lors d'une réponse à un contrôleur

Le message commence par l'indicatif du contrôleur

suiwi du texte de la réponse

et se termine par l'indicatif de l'émetteur.

### III/ Dans un collationnement :

- on répond rapidement aux instructions en les répétant, donc on peut omettre l'indicatif du contrôle surtout lorsque la fréquence est chargée (nombre d'aéronefs pris en charge), on gagne un peu de temps en répondant directement.
- Le but du collationnement pour le contrôleur est de s'assurer que le message a été correctement reçu.
- Par contre, si la fréquence ne s'est pas libérée et qu'il y a eu plusieurs échanges, on commence par le nom du contrôle.

Exemples :

**contrôle** : transair neuf unité cinq, autorisé roulage vers piste trois deux gauche, taxi Delta deux, Delta trois, Foxtrot.

Rappelez au point d'arrêt. St Ex Sol

**pilote** : autorisé roulage pour piste trois deux gauche, taxi delta deux delta trois foxtrot. Je rappelle au point d'arrêt.

Transair neuf unité cinq.

**Contrôle** : correct. Commencez le taxi, attention à l'Airbus 320 sur vos quatre heures. St Ex Sol

### IV/ Prononciation des nombres

En France, les nombres peuvent s'énoncer de la façon courante :

TRA915 : transair neuf cent quinze.

Montez et maintenez niveau trois cent vingt : (montez au FL320)

Tournez à droite au cap soixante dix-sept.

**CEPENDANT** : si la transmission n'est pas claire, on reviendra à l'énoncé chiffre par chiffre.

Cap : toujours 3 chiffres (cap 77 => cap 077 => cap zéro sept sept)

Fréquence : 106.45 => cent six décimal quarante cinq => unité zéro six décimal quatre cinq

## C/ Déroulement du vol

Échanges simplifiés à chaque étape :

- Lors du premier message de présentation du pilote à un contrôleur, l'indicatif doit être donné en entier.
- Le contrôleur peut alors répondre avec un indicatif abrégé (TRA915 peut devenir 915)
- Lors des échanges suivants, avec le même contrôleur, on pourra employer l'indicatif abrégé.

Ne pas oublier de revenir à l'indicatif complet après un changement de fréquence.

(En ce qui nous concerne, ceci reste théorique puisque nous travaillons sur la même "fréquence" de Discord.)

**POUR LE CONTRÔLEUR :**

- Au point de départ, on peut simplifier les échanges surtout s'il y a beaucoup de participants, de façon à éviter l'encombrement sur les taxis. Le contrôleur veillera à l'échelonnement des départs.
- Pour les étapes intermédiaires avec atterrissage et redécollage, il faut conseiller aux pilotes de demander rapidement le redémarrage, SAUF si un regroupement est nécessaire.

### I/ Le départ

#### a) Présentation

LFXX tour, TRANSAIR915 sur la fréquence, bonjour	915 bonjour, plan de vol enregistré, bienvenue à ... LFXX tour N.B. : Le contrôleur nous a affecté un raccourci. C'est ce raccourci que nous prendrons pour indicatif dans la suite des échanges avec ce contrôleur.
--	---

#### b) Autorisation repoussage et mise en route

LFXX sol Demande autorisation repoussage et mise en route à destination de LFGG selon plan de vol déposé. 915	915 repoussage autorisé, mise en route moteurs à votre convenance. Départ piste 22 droite, taxi delta 2, delta 3, echo 4 LFXX sol
---	---

#### c) Autorisation taxi

LFXX sol demande autorisation taxi pour piste 22 droite, taxi delta 2, delta 3, echo 4. 915	915 correct. Autorisé taxi pour piste 22 droite. Rappelez au point d'arrêt. LFXX sol
---	--

N.B. Les changements de fréquence entre tour, sol, départ etc ne sont pas pris en compte pour nous.

#### d) Au point d'arrêt

LFXX tour, au point d'arrêt 22 droite, 915	915, patientez, appareil en finale, LFXX tour
--	---

#### e) autorisation alignement / prêt pour décollage

LFXX-départ, à destination de LFGG demande autorisation alignement 915	915, piste dégagée, autorisation alignement accordée, rappelez prêt à décoller LFXX-départ
LFXX-départ, aligné, prêt à décoller 915	915 autorisation décollage, rappelez piste dégagée LFXX-départ

#### f) autorisation décollage obtenue

LFXX-départ, décollage 915	915 Roger LFXX-départ
----------------------------	-----------------------

#### g) piste dégagée

LFXX-départ, piste dégagée, sortie du circuit, au revoir. 915	915 Roger, rappelez pour libération altitude de transition. bon vol LFXX-départ
---	---

## II/ Croisière

### a) altitude transition

Bordeaux contrôle TRANSAIR915 sur la fréquence, bonjour. En montée vers FL320, vitesse 330kts. Passons altitude de transition,	TRANSAIR915 Roger Bordeaux contrôle
--	-------------------------------------

### b) altitude croisière (TOC)

Bordeaux contrôle TRANSAIR915 sur la fréquence, bonjour. Altitude de croisière FL320, vitesse 330 kts	915 Roger Bordeaux contrôle
--	-----------------------------

### c) points cheminement

Bordeaux contrôle TRANSAIR915 sur la fréquence, bonjour. Verticale XYZ, altitude FL320, vitesse 330kts	TRANSAIR915 Roger Bordeaux contrôle
---	-------------------------------------

### d) BOD, début descente

Toulouse contrôle TRANSAIR915 sur la fréquence, bonjour. Début de descente, demandons niveau 120	TRANSAIR915 descendre et maintenir FL120. Toulouse contrôle
---	---

## III/ Arrivée

### a) position, demande autorisation atterrir, réponse : piste, vent

LFGG approche : TRANSAIR915 en approche à 30 nautiques de vos installations. Altitude 8000, en descente 5500	TRANSAIR915, visibilité réduite, aéroport en condition IFR, prévoyez atterrissage sur piste 06gauche LFGG approche
LFGG Tour : TRANSAIR915 demande autorisation d'atterrir piste 06gauche	TRANSAIR915 : autorisation accordée pour la piste 06gauche. ILS en service. Approche directe Rappelez piste en vue LFGG Tour
LFGG Tour : atterrissage autorisé direct piste 06gauche. Rappel piste en vue. TRANSAIR915	TRANSAIR915 Roger, vent ... à ... LFGG Tour

### b) piste en vue

LFGG Tour : piste 06gauche en vue. TRANSAIR915	TRANSAIR915 réduisez votre vitesse à 150kts, vous êtes derrière un MD-80 en courte finale. LFGG Tour
LFGG Tour : je réduis ma vitesse à 150kts TRANSAIR915	TRANSAIR915 roger LFGG Tour

### c) Atterrissage, piste dégagée

LFGG Tour : piste dégagée TRANSAIR915	TRANSAIR915 : Roger LFGG Tour
---------------------------------------	-------------------------------

### d) roulage parking

LFGG sol, demande roulage parking TRANSAIR915	TRANSAIR915 roulage parking Golf 12 et taxiway en service. Rappelez au parking LFGG sol
---	---

### e) Parking, au revoir

LFGG sol : vol terminé, je quitte la fréquence. Au revoir. TRANSAIR915	TRANSAIR915 Roger, bonne journée LFGG sol
---	---

## D/ Conclusion

Ces quelques exemples donnent une idée générale de ce que pourraient être nos échanges radio :

- ✓ standardisés pour que leur structure soit facile à mémoriser
- ✓ et dans un éventail de vocabulaire réduit pour ne pas être contraignants

## ANNEXES

Quelques rappels, pour regrouper les renseignements...

## A/ Alphabet phonétique

A – Alpha	N – November
B – Bravo	O – Oscar
C – Charlie	P – Papa
D – Delta	Q – Quebec
E – Echo	R – Romeo
F – Fox-trot	S – Sierra
G – Golf	T – Tango
H – Hotel	U – Uniform
I – India	V – Victor
J – Juliet	W – Whisky
K – Kilo	X – Xray
L – Lima	Y – Yankee
M – Mike	Z – Zoulou

## B/ Énoncer les nombres

En ce qui nous concerne, seule la phraséologie française sera retenue.

Ses règles sont notoirement différentes de la phraséo internationale (avec quelques différences entre UK et USA...)

**En Français, les nombres sont usuellement énoncés tels qu'ils le sont "naturellement"** SAUF si la qualité des transmissions est faible ou insuffisante.

Cependant, on peut appliquer certaines règles spécifiques selon la nature du nombre à transmettre.

### I/ Règle générale

#### a) Chiffres

0 – Zéro

1 – **unité**

2 à 9 : deux à neuf

La virgule (ou le point) = **décimal**

Pour les nombres à 4 chiffres, on peut les énoncer naturellement ou par groupe de deux (Cf transpondeur, QNH)

1013 : mille treize

4356 : quarante-trois cinquante-six

Les chiffres identiques doivent être répétés :

777 : **sept sept sept** et non 3 7, ni 3 fois 7, ni triple 7 etc.

#### b) Les mots

Les mots en majuscules se lisent normalement lorsque le résultat est "prononçable"

MERLI se lit "Merli"

mais

LFPO se lit en détachant les lettres : L,F,P,O (et non "Lima Fox-Trot Papa Oscar")

## ***II/ Numéro de piste***

Si le numéro de piste est inférieur à 10, on le fait précéder d'un zéro

04R = piste zéro quatre droite

Sinon, le numéro est énoncé naturellement

14L = piste quatorze gauche

## ***III/ Cap, radiale***

Si la valeur est inférieure à 100, on la fait précéder d'un (ou deux) zéros :

Cap 172 : cent soixante douze

Cap 67 : zéro six sept ou zéro soixante sept

Cap 8 : zéro zéro huit

## ***IV/ Niveau de vol***

Si le niveau de vol est inférieur à 100, on n'énonce pas de chiffre zéro avant la valeur :

FL050 = niveau cinq zéro

FL140 = niveau cent quarante

## ***V/ Altitude, hauteur, visibilité***

Les milliers sont suivis du mot MILLE,

les centaines sont suivies du mot CENT

14600 : quatorze mille six cents

5000 : cinq mille

150 : cent cinquante

## ***VI/ Fréquences VHF***

Rappel : les fréquences sont échelonnées de 0,025 MHz, la valeur entière a toujours trois chiffres.

On énonce naturellement les trois chiffres de gauche

On énonce toujours le point : "**décimal**"

On énonce les trois chiffres de droite sauf s'il s'agit d'une centaine (on ne prononce que le premier chiffre après le point)

Si la fréquence est une valeur entière, on énonce les trois premiers chiffres suivis de "décimal zéro"

Exemples :

118.200 : cent dix huit décimal deux

121.000 : cent vingt et un décimal zéro

122.450 : cent vingt deux décimal quatre cent cinquante

124.625 : cent vingt-quatre décimal six cent vingt-cinq

## ***VII/ Le QNH***

En hectopascal : énoncé naturellement

QNH 1032 : QNH mille trente 2

En pouces de mercure (InHg) : énoncé par groupe de deux chiffres:

ALTIMETRE 30.03 : altimètre trente zéro trois

## ***VIII/ Transpondeur***

Énoncé en groupes de deux chiffres :

transpondeur 6355 : soixante trois cinquante cinq

## IX/ Direction et force du vent

La direction est arrondie à la dizaine la plus proche.  
Si elle est inférieure à 100, on la fait précéder d'un zéro.

130° 12kt = cent trente degrés, douze nœuds  
28° 6kt = zéro trente degrés six nœuds

## C/ Les codes transpondeur

4 chiffres (numérotation octale) soit de 0000 à 7777

7700	Détresse
7600	Panne radio
7500	Détournement, Intervention illicite <b>ATTENTION : ce code est interdit sur IVAO</b>
1200 standard Amérique du nord 7000 standard France 2000 standard si pas de code assigné par contrôleur	Codes non contrôlés

## D/ Sources

Manuel de Phraséologie : [Union des aéroports français](#)  
Codes transpondeur : [IVAO.fr Training base documentaire](#)