

RADIOCOMMUNICATION



Select Language ▼		
Blagues Radio & Lexique Aéronautique	Circulation Aérienne	
Collationnement (pdf)	Composition d'un message radio	
Conduite à tenir en cas de panne radio	Définitions (pdf)	
Exemple de communication	Fiches ATIS	Fréquence Radio Aérodrome & Ulmodrome de Belgique
Généralités (pdf)	L'ATIS	L'alphabet international
L'échelle de lisibilité des messages	Le mode Q	
Les fréquences	Les expressions	Les messages d'urgence et de détresse
Lexique Uk-Fr / Fr-Uk	Livres	Manuel Phraséologie (PPL & ULM)
Mémento Radio Fr (pdf) UK	phraséologie (pdf)	Pilotage
Radio VHF	Références	Secteurs d'information de vol
Transmission des nombres	Transpondeur	

- 17 Novembre 2013** : Toute nouvelle installation de radio devra être au pas 8,33 kHz
- 1 Janvier 2018** : toute les radios devront être capable d'utiliser l'espacement entre les canaux de 8,33 kHz

Nos machines sont désormais capables de réaliser de longs vols et de franchir des distances considérables.

La modification permanente de l'espace aérien et la complexité croissante qui en résulte raréfie considérablement les possibilités de contournement des zones contrôlées que la réglementation impose aux aéronefs sans radio. L'usage de la radio est donc une solution responsable et sécuritaire.

Il importe toutefois d'avoir conscience que la *radio n'est qu'un outil* qui, comme n'importe quel autre, n'est réellement efficace que lorsqu'il est mis en œuvre par un utilisateur averti et compétent.

La communication verbale *ne remplace pas* la surveillance visuelle **VOIR et EVITER**.

La pratique de la radiotéléphonie est régie par des règles et une phraséologie qu'il faut **impérativement respecter**.

L'alphabet international

A	Alpha	O	Oscar
B	Bravo	P	Papa
C	Charlie	Q	Quebec
D	Delta	R	Romeo
E	Echo	S	Sierra
F	Foxtrot	T	Tango
G	Golf	U	Uniform



H	Hotel	V	Victor
I	India	W	Whisky
J	Juliect	X	X-ray
K	Kilo	Y	Yankee
L	Lima	Z	Zulu
M	Mike		
N	November		



Ex : l'indicatif HB-VKC s'épellera HOTEL, BRAVO, VICTOR, KILO, CHARLIE

Pour mémoriser, traduisez les plaques de voiture se trouvant devant vous ...



Transmission des nombres

1 seul chiffre : s'énoncent comme ils se prononcent à l'exception du 1 qui se dit "unité".

2 chiffres ou plus : s'énoncent comme une série de chiffres séparés.

ex : 973 neuf sept trois

Exception : routes aériennes - A25 : Alpha vingt-cinq

vitesse - distance - heure - ...

virgule : se dit "décimale", peut être omis si aucune confusion n'est possible

ex : 118,300 unité unité huit décimale trois ou cent dix-huit trente

- 131,475 unité trois unité décimale quatre sept cinq ou cent trente et un quarante-sept.

Character	Morse Code	Telephony	Phonic (Pronunciation)
A	•—	Alfa	(AL-FAH)
B	—•••	Bravo	(BRAH-VOH)
C	—•—•	Charlie	(CHAR-LEE) or (SHAR-LEE)
D	—••	Delta	(DELL-TAH)
E	•	Echo	(ECK-OH)
F	••—•	Foxtrot	(FOKS-TROT)
G	—•—•	Golf	(GOLF)
H	••••	Hotel	(HOH-TEL)
I	••	India	(IN-DEE-AH)
J	•— — —	Juliett	(JEW-LEE-ETT)
K	—•—	Kilo	(KEY-LOH)
L	•—••	Lima	(LEE-MAH)
M	— — —	Mike	(MIKE)
N	—•	November	(NO-VEM-BER)
O	— — — —	Oscar	(OSS-CAH)
P	•— — •	Papa	(PAH-PAH)
Q	— — • —	Quebec	(KEH-BECK)
R	•—•	Romeo	(ROW-ME-OH)
S	•••	Sierra	(SEE-AIR-RAH)
T	—	Tango	(TANG-GO)
U	••—	Uniform	(YOU-NEE-FORM) or (OO-NEE-FORM)
V	•••—	Victor	(VIK-TAH)
W	•— — —	Whiskey	(WISS-KEY)
X	—••—	Xray	(ECKS-RAY)
Y	—•— —	Yankee	(YANG-KEY)
Z	— — ••	Zulu	(ZOO-LOO)
1	•— — — —	One	(WUN)
2	••— — —	Two	(TOO)
3	•••— —	Three	(TREE)
4	••••—	Four	(FOW-ER)
5	•••••	Five	(FIFE)
6	—••••	Six	(SIX)
7	— — •••	Seven	(SEV-EN)
8	— — — ••	Eight	(AIT)
9	— — — — •	Nine	(NI-NER)
0	— — — — —	Zero	(ZEE-RO)

Les expressions

Français	Anglais	signification
Affirme	idem	oui
Approuvé	approved	permission accordée
Attendez	standby	attendez que je vous rappelle
Autorisé	cleared	autorisé à poursuivre dans les conditions spécifiées

Break break	idem	séparation entre messages transmis à des différents aéronefs dans un environnement très encombré
Collationnez	read back	répétez exactement ce que vous avez reçu
Confirmez	confirm	ai-je bien (ou avez-vous) bien reçu le message suivant
Contactez	contact	établissez le contact radio avec...
Correction	idem	1 erreur a été commise dans la transmission, le texte correct est...
Exact	correct	c';est exact
Indiquez ou quel(le) est	say	donnez-moi l';information suivante
Je demande	request	j';aimerais savoir ou je désire obtenir
J';écoute	go ahead	transmettez votre message
Je répète	I say again	je répète pour être plus clair ou pour insister
Négatif	negative	non ou permission refusée ou cela n';est pas exact
Parlez plus lentement	speak slower	réduisez votre cadence d';élocution
Vérifiez	check	examinez un système ou une procédure (en principe aucune réponse n';est attendue)
Rappelez	report	faites un compte-rendu à l';endroit suivant...
Répétez	say again	répétez votre dernière transmission (ou la partie spécifiée)
Roger ou reçu	roger	j';ai entendu votre dernière transmission
Veillez	monitor	écoutez sur – fréquence –
Wilco	idem	vosre message a été compris et sera exécuté

Usage du transpondeur

Par défaut le transpondeur doit afficher le code	7000
En zone contrôlée , afficher le code fournit par le contrôleur	XXXX
En cas de panne Radio	7600

En cas de détresse ou d'urgence

7700

Acte illicite (détournement)

7500

En **Allemagne**, à partir du **15 mars 2007**, le code **VFR A/C 7000** remplace les codes A/C 0021 et 0022.

Cette info n'a aucun intérêt pour ceux qui ne se sont jamais rendus en Germanie, mais pour les autres c'est une simplification. Pour faire court, c'est donc à présent comme en France. Pour mémoire, le code 0021 était jusqu'à présent utilisé pour les vols VFR se déroulant sous 5000 ft (de mémoire) et le code 0022 au-dessus.

Le **transpondeur** y est recommandé sous le plus haut des niveaux suivants : 5000 ft AMSL ou 3500 ft GND, obligatoire au-dessus.



Il existe 3 types de transpondeurs et 3 modes de fonctionnement :

- en mode **A** (*alpha*) le transpondeur envoie juste son code à 4 chiffres,
- en mode **C** (*charlie*) le transpondeur envoie aussi des informations d'altitude,
- en **mode S** (*sierra*) il s'agit d'un vrai échange de données informatiques

L'echelle de lisibilité des messages radios

1.illisible

2.lisible par instant

3.lisible difficilement

4.lisible

5.parfaitement lisible

Composition d'un message radio



Prise de contact

- appelé

appellant (indicatif complet)

- bonjour

ex :

 **AVION :**

- Liège Tour
- FOX JULIET PAPA BRAVO QUEBEC
- bonjour

 **TOUR :**

- PAPA BRAVO QUEBEC
- Liège tour
- bonjour

Message (QUI - OU - QUOI)

- appelé
- appellant (généralement indicatif abrégé en 3 lettres)
- type de l'avion
- provenance
- destination
- position
- demande ou information

ex :

 **AVION :**

- Spa Tour
- FOX JILJET PAPA BRAVO QUEBEC
- ULM / Ultra Light
- de Liège
- à St Hubert
- actuellement à 3 min de vos installations, 3000 pieds

 **TOUR :**

- PAPA BRAVO QUEBEC
 - Pour information : trafic IFR à l'est de SPA à 200 ft également. Je vous suggère un transit verticale aérodrome à 2000 ft.
- Rappelez verticale

Réponse à un message

- réponse ou collationnement
- indicatif

ex :

 **AVION :**

- je transite par la verticale aérodrome à 2000 ft. Rappellerai verticale
- FOX BRAVO QUEBEC

Collationnement obligatoire pour :

- autorisation (clairance)
- Fq Radio
- QNH
- cap
- niveau
- route / point de compte rendu
- procédure approche

- piste

→ Phraséologie

- Avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre
- Formuler des messages brefs et concis

Expression conventionnelle	Signification
accusez réception	→ Faites-moi savoir si vous avez reçu et compris ce message
affirme	→ Oui
annulez	→ Annulez la clairance transmise précédemment
approuvé	→ Permission accordée pour la mesure demandée
autorisé	→ Autorisé à...
break break	→ Séparation entre messages transmis à différents pilotes dans un environnement très encombré.
collationnez	→ Répétez tout ce message, ou la partie spécifiée, exactement comme vous l'avez reçu.
comment recevez-vous	→ Quelle est la lisibilité de ma transmission
confirmez	→ Confirmez-moi que vous avez bien reçu... ou confirmez-moi que j'ai bien compris...
contactez	→ Etablissez le contact radio avec...
correction	→ Une erreur a été commise dans ce message, le texte correct est...
correct	→ C'est exact
demandons	→ Nous vous demandons
ignorez	→ Considérez que ce message n'a pas été envoyé
indiquez	→ Donnez-moi l'information suivante...
j'écoute	→ Transmettez votre message
je répète	→ Je répète pour être plus clair ou pour insister
négatif négative	→ Non ou Autorisation refusée ou Cela n'est pas exact
parlez plus lentement	→ Réduisez votre cadence d'élocution
rappelez	→ Faites un compte rendu à...
répétez	→ Répétez votre dernière transmission ou la partie spécifiée
roger	→ J'ai reçu en entier votre dernière transmission
stand by	→ Attendez que je vous rappelle
veillez	→ Ecoutez la fréquence...
vérifiez	→ Vérifiez un système ou une procédure
wilco	→ Votre message a été compris et sera exécuté

L'ATIS

Fréquence spéciale affectée à la diffusion des dernières informations météo et consignes de piste. La diffusion est continue et les informations sont modifiées au moins toutes les heures.

A chaque nouvelle information est affectée une nouvelle lettre. Cette lettre est à **préciser lors du premier contact** avec l'aérodrome.

Organisme émetteur - Nom information + lettre info- heure d'enregistrement - Approche - piste en service - état de la piste

- niveau de transition - renseignements spéciaux - vent - visibilité - nébulosité - T° - point de rosée - QNH - QFE

- phénomène météo - tendance - répétition Organisme + lettre de l'info

Attention la quantité de nuage se traduit par :

FEW	Few	Peu
SCT	Scattered	Epars
BKN	Broken	Fragmentés
OVC	Overcast	Couvert

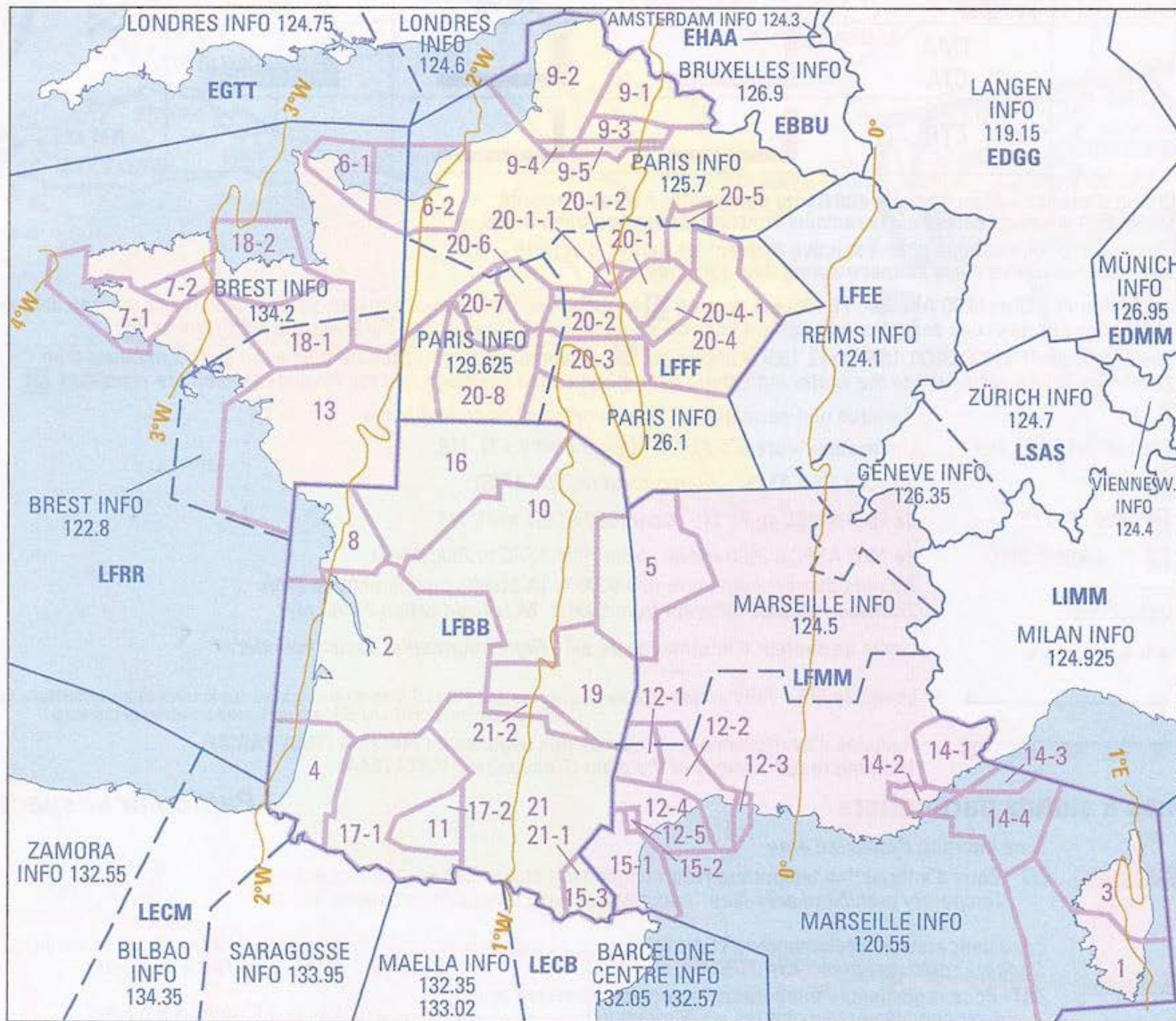
[Fiche ATIS / A5 - Horizontal \(2\)](#)

[Fiche ATIS / A5 / Vertical](#)

Les Organismes

Prévol :	sur les aérodromes importants, avant la mise en route
Sol	avant de rouler vers la piste ou le parking
Tour	tout mouvement au sol et dans les CTR en l'absence de Radio Sol
Approche	dans les TMA
CCR	au dessus du FL 115
Radar	en zone militaire

Information en navigation



- Limite de FIR
FIR boundary
- - - Limite de secteur d'information de vol (FIC)
Flight information sector boundary (FIC)
- Limite de secteur d'information de vol (SIV APP)
Flight information sector boundary (SIV APP)
- Lignes d'égale déclinaison correspondant au 1-1-2005
Lines of equal magnetic variation (isogonals) on 1.1.2005

SECTEURS D'INFORMATION DE VOL / FLIGHT INFORMATION SECTORS

- | | | |
|------------------------------------|--|--|
| 1 AJACCIO INFO 119.825 <FL 145 | 12-1 MONTPELLIER INFO 120.375 <FL 075 | 18-1 RENNES SUD INFO 134.0 <FL 115 |
| 2 AQUITAINE INFO 120.575 <FL 145 | 12-2 MONTPELLIER INFO 136.625 FL 075 <FL 115 | 18-2 RENNES NORD INFO 124.9 <FL 115 |
| 3 BASTIA INFO 124.725 <FL 145 | 12-3 MONTPELLIER INFO 136.625 <FL 095 | 19 RODEZ INFO 125.375 <FL 115 |
| 4 BIARRITZ INFO 125.6 <FL 145 | 12-4 MONTPELLIER INFO 120.375 <FL 115 | 20-1 SEINE INFO 134.3 <FL 055 |
| 5 CLERMONT INFO 122.225 <FL 145 | 12-5 MONTPELLIER INFO 120.375 <FL 065 | 20-1-1 SEINE INFO 134.3 < 3500 ft |
| 6-1 DEAUVILLE INFO 119.825 <FL 085 | 13 NANTES INFO 129.875 <FL 115 | 20-1-2 SEINE INFO 134.3 < 2500 ft |
| 6-2 DEAUVILLE INFO 120.35 <FL 085 | 14-1 NICE INFO 120.85 <FL 175 | 20-2 SEINE INFO 118.05 <FL 075 |
| 7-1 IROISE INFO 119.575 <FL 195 | 14-2 NICE INFO 120.85 <FL 145 | 20-3 SEINE INFO 118.05 <FL 115 |
| 7-2 IROISE INFO 135.825 < 4500 ft | 14-3 NICE INFO 122.925 <FL 175 | 20-4 SEINE INFO 121.65 <FL 115 |
| 8 LA ROCHELLE INFO 124.2 <FL 115 | 14-4 NICE INFO 122.925 <FL 145 | 20-4-1 SEINE INFO 121.65 <FL 085 |
| 9-1 LILLE INFO 126.475 <FL 115 | 15-1 PERPIGNAN INFO 120.75 <FL 115 | 20-5 SEINE INFO 121.65 <FL 065 |
| 9-2 LILLE INFO 120.275 <FL 115 | 15-2 PERPIGNAN INFO 120.75 FL 065 <FL 115 | 20-6 SEINE INFO Voir/See <FL 055 |
| 9-3 LILLE INFO 134.825 <FL 115 | 15-3 PERPIGNAN INFO 120.75 <FL 115 | 20-7 SEINE INFO NOTAM <FL 085 |
| 9-4 LILLE INFO 120.275 <FL 065 | 16 POITIERS INFO 120.775 <FL 115 | 20-8 SEINE INFO <FL 115 |
| 9-5 LILLE INFO 134.825 <FL 065 | 17-1 PYRENEES INFO 126.525 <FL 145 | 21 TOULOUSE INFO 121.25 <FL 145 |
| 10 LIMOGES INFO 124.05 <FL 115 | 17-2 PYRENEES INFO 126.525 4500 ft <FL 145 | 21-1 TOULOUSE INFO 121.25 FL 115* <FL 145 |
| 11 LOURDES INFO 120.3 < 4500 ft | | 21-2 TOULOUSE INFO 121.25 FL 115** <FL 145 |

* 21-1 : Plancher SFC hors HOR ATS PERPIGNAN
**21-2 : Plancher SFC hors HOR ATS RODEZ

VOLMET	PARIS RADIO	BORDEAUX RADIO	MARSEILLE RADIO
	125.15 FR	127.0 FR	128.6 FR
	126.0 EN	126.4 EN	127.4 EN

Exemple de Conversation Radio

Au parking :

Ecoute de l';ATIS, puis


 **AVION** : Liège Tour de Fox Juliet Papa Bravo Quebec, bonjour.


 **TOUR** : Bravo Quebec bonjour.


 **AVION** : Bravo Quebec , un Zephyr au parking, 2 personnes à bord, avec info (xxxx)copiée

Demande roulage pour : des tours de piste ou
Un vol local ou
Un vol à destination de (...)


Au point d'arrêt :


 **AVION**: Bravo Quebec, au point d';arrêt (...), prêt pour alignement et décollage


 **TOUR**: Bravo Quebec autorisé, vent 300° 8kt, alignement et décollage.

 **AVION**: Je m'aligne et je décolle, Bravo Quebec

En sortie de circuit :


 **AVION**: Bravo Quebec, en sortie de circuit pour quitter la fréquence

 **TOUR**: Bravo Quebec, vous pouvez quitter la fréquence, au revoir.


 **AVION**: Je quitte la fréquence. Au revoir, Bravo Quebec.


En croisière


 **AVION**: Bravo Quebec en sortie de zone pour quitter fréquence.


 **AVION**: EBLG information ou Contrôle, de Fox Juliet Papa Bravo Quebec bonjour.


 **TOUR**: Bravo Quebec bonjour.


 **AVION**: Bravo Quebec, un ZEPHYR (sous plan de vol), à (...) pieds QNH, au niveau (...), (...) personne(s) à bord en provenance de (...), à destination de (...), Transpondeur mode C à bord, réglé sur 7000, demande transit

 **TOUR**: Bravo Quebec afficher xxxx sur transpondeur.

 **AVION**: Transpondeur réglé sur xxxx, Bravo Quebec

 **TOUR**: Bravo Quebec Transit approuvé, rappelé sortie de zone

 **TOUR**: Quitter et afficher 7000, Bravo Quebec.


 **AVION**: Merci et au revoir Bravo Quebec.


Procédures Radio Retour de vol, Au point d'appel :


Ecoute de l';ATIS, puis ,

 **AVION**: Liège Tour de Fox Juliet Papa Bravo Quebec, (re) bonjour


 **TOUR**: Bravo Quebec bonjour.


 **AVION**: Bravo Quebec, retour de local, ... de (...), par le sud, le nord, l'est, à (...) pieds QNH, à 5 mn, avec l';information (...) pour une intégration sur vos installations, pour une verticale terrain, ... une intégration vent arrière,


 **TOUR**: Bravo Quebec, rappelez longue finale, verticale, vent arrière.

 **AVION**: Je rappelle verticale, ... vent arrière, Bravo Quebec.


Au point de rappel


 **AVION:** Bravo Quebec, verticale terrain pour un complet (ou un touché) Bravo Quebec, vent arrière pour un complet (ou un touché)


 **TOUR:** Bravo Quebec rappelez en longue finale pour la 34 D,


 **AVION:** Je rappelle vent arrière, ... en longue finale, Bravo Quebec.

Au point de rappel en vent arrière, base ou en finale

 **AVION:** Bravo Quebec, en début de vent arrière, en finale (... D, ...G)


 **TOUR:** Bravo Quebec autorisé atterrissage (34 D, vent 300° / 5 nœuds).


 **AVION:** J'atterris, Bravo Quebec.

 **AVION:** Vitesse contrôlée, Bravo Quebec.


Piste dégagée


 **AVION:** Bravo Quebec, piste dégagée.


 **TOUR:** Bravo Quebec roulez et rappelez au parking pour quitter.

 **AVION:** Je roule et rappelle au parking pour quitter, Bravo Quebec.

Au parking

 **AVION:** Bravo Quebec, au parking pour quitter fréquence.


 **TOUR:** Bravo Quebec vous pouvez quitter fréquence. Au revoir.


 **AVION:** Je quitte fréquence. Au revoir, Bravo Quebec


Memento Radio (Format pdf à télécharger)

Exemple de Conversation Radio (UK)


Au parking : Ecoute de l'ATIS, puis :


 Tower from Fox Juliet Papa Bravo Quebec, good morning (day).


 tour : good morning Fox Bravo Quebec, pass your message.

 Fox Juliet Fox Bravo Quebec, ZEPHYR ULM, on (...) apron, with (...) atis information, VFR flight, (VFR with flight plan), destination (...), requesting : (start up), taxi to runway (...).


 Bravo Quebec start up approved, report when ready for taxi.


 Bravo Quebec ready for taxi


 Bravo Quebec taxi approved to holding point (...), runway (...) report when ready for departure.


 Beginning taxi toward report holding point (...) Bravo Quebec.


Au point d'arrêt

 Bravo Quebec at holding point (...),runway (...),ready for departure.


 Bravo Quebec (hold short position), line up and wait.


 Lining up on runway (...) and waiting, Bravo Quebec.

 Bravo Quebec cleared for take-off (report airborne 500 feet, ...). Take-off runway (...), Bravo Quebec. (Airborn 500 feet, Bravo Quebec)


 Bravo Quebec report when leaving circuit (or frequency).


En sortie de circuit :


 Bravo Quebec leaving circuit to leave frequency, heading (...), Bye.


 Bravo Quebec cleared to leave.


En croisière :

 (...) information, (...) control, (...) approach, Fox Juliet Papa Bravo Quebec good morning.


 Bravo Quebec good morning.


 Fox Juliet Fox Bravo Quebec, a ZEPYR ULM, (...) person(s) on board, VFR flight with flight plan from (...) to (...), at (...) feet QNH, or level (...), squawk Charly on 7000, request transit.


 Bravo Quebec, cleared, squawk (...)

 Squawk on (...), Bravo Quebec.


 Bravo Quebec radar contact.


 Bravo Quebec leaving transit.


 squaw (...), good bye, Bravo Quebec


 Thanks , Bye, Bravo Quebec.

Arrivée de vol , Ecoute de l':ATIS, puis au point d'appel :


 (...) Radio, Fox Juliet Papa Bravo Quebec, good morning.


 good morning, pass your message.

 Fox Juliet Papa Bravo Quebec, a ZEPHYR ULM with (...) atis information, 5 minutes north, east, west, south of airfield, (...) feet, VFR rules, (or flight planned route) for landing (requesting joining instructions),... an over airfield beginning, ... for a straight in approach runway (...).


 Bravo Quebec, join left hand circuit and report, join downwind (or base) runway (...). Calling over airfield, ... Downwind (...), ... Base (...), Bravo Quebec.


Au point de rappel :


 Bravo Quebec over airfield, (downwind runway ...) for landing

 Bravo Quebec report downwind (...), base (...) or final (...) Recalling downwind (...), ... base (...), ... final (...), Bravo Quebec.


Au point de rappel en vent arrière, base ou en finale :


 Bravo Quebec beginning downwind (...), ... base (...), ... finale (...),


 Bravo Quebec cleared to land runway (...) wind 300° / 5 knots) landing runway (...), Bravo Quebec

 Speed controlled, Bravo Quebec.


Piste dégagée :

 Bravo Quebec, runway (...) vacated.

 Bravo Quebec taxi to parking and recall to leave frequency

 I taxi and recall to leave, Bravo Quebec.

Au parking :

 Bravo Quebec on (...) apron, request to leave frequency.



Bravo Quebec cleared to leave frequency.



Leaving frequency, thank you and good bye, Bravo Quebec.

Menento Radio Uk (Format pdf à télécharger)

Exemple de communication EBLG

Fréquence	Pilote	Contrôleur	Remarques
Liège Sol 121,925	Liège Sol, Fox Juliet Papa Bravo Quebec, Bonjour.		On utilise l'immatriculation complète au premier message
		Fox Bravo Quebec, Bonjour	Le contrôleur décide que l'immatriculation abrégée peut être utilisée
	Fox Bravo Quebec Un ULM au parking Nord Avec l'information Fox Je demande le roulage pour des tours de piste		Le pilote utilise l'abrégié L'ATIS a été écouté avant le premier message (information Fox) La fréquence est dédiée, nous n'avons pas à redonner l'identification de la fréquence On interpelle le contrôleur, l'immatriculation est donc énoncée au début du message
		Fox Bravo Quebec Affichez Sept Zéro Trois Unité au transpondeur et roulez au point d'arrêt Fox 21	
	Transpondeur 7031 et je roulez au point d'arrêt Fox 21, Fox Bravo Quebec		C'est un collationnement, l'immatriculation est donc placée en fin de message.
	Fox Bravo Quebec, au point d'arrêt F-21, je suis prêt		
		Fox Bravo Quebec, maintenez le point d'arrêt F-21 et passez avec la tour 118.125, Au revoir	
	Je maintiens le point d'arrêt F-21 et je passe avec la tour 118.125, Fox Bravo Quebec, Au revoir.		
Liège TWR 118.125	Liège Tour, Fox Juliet Papa Bravo Quebec Bonjour, au point d'arrêt F-21, je suis prêt, visuel sur la finale.		C'est une nouvelle fréquence, vous ne pouvez donc pas (réglementairement) utiliser la forme abrégée de votre immatriculation tant que le contrôleur ne l'a pas fait. Nous donnons toutes les informations utiles qui permettent de limiter le nombre de messages.
		Fox Bravo Quebec, Bonjour, Derrière l'A320 en finale, alignez-vous et attendez derrière.	Le contrôleur dit 2 fois derrière.
	Derrière l'A320 en finale, je m'aligne et j'attends, Fox Bravo Quebec		D'après les derniers textes de phraséologie (cf site du SIA dans la rubrique réglementation), vous ne dites qu'une fois "derrière" alors que le contrôleur le dit 2 fois. Toutefois, soyons raisonnables, si vous le dites 2 fois, il serait étonnant qu'on vous le reproche !
		Fox Bravo Quebec, Autorisé décollage piste 23R, vent 230° 12kt, rappelez vent arrière droite.	
	Autorisé décollage piste 23R, je rappelle en vent arrière main droite, Fox Bravo Quebec		Les infos météo ne sont pas collationnées
	Fox Bravo Quebec, en vent arrière main droite piste 23R		La référence de la vent arrière pour ce type de message est le travers tour.

		Fox Bravo Quebec, rappelez en fin de vent arrière main droite piste 23R	Réglementairement, la fin de vent arrière n'a pas été définie (tout comme le début de vent arrière). C'est l'endroit estimé par le pilote où il tournera en base. Attention : ce message représente une clairance limite. Vous n'avez pas le droit de passer en base sans une nouvelle clairance. Si en fin de vent arrière, vous ne pouvez pas placer votre message (en raison d'un encombrement de la fréquence par exemple), vous devez vous mettre en attente et le signaler dès que possible.
	Fox Bravo Quebec, en fin de vent arrière main droite piste 23R		
		Fox Bravo Quebec, numéro 1, rappelez en finale piste 23R	
	Numéro 1, je rappelle en finale piste 23R, Fox Bravo Quebec		
	Fox Bravo Quebec, en finale piste 23R		Essayez de passer ce message en début de finale (la radio passe cependant APRES la trajectoire de l'avion !). Si vous tardez et que la fréquence est encombrée, vous aurez peut-être à remettre les gaz !
		Fox Bravo Quebec, autorisé atterrissage piste 23R, Vent 230° 8kt	
	Autorisé atterrissage piste 23R, Fox Bravo Quebec		
		Fox Bravo Quebec, Sortie N3, Une fois dégagé, passez avec le sol 121.925	
	Sortie N3, je passe avec le sol 121.925 une fois dégagé, Fox Bravo Quebec		
Liège Sol 121.925	Liège Sol, Fox Juliet Papa Bravo Quebec Rebonjour, Sortie N3 pour rouler au Parking Nord.		
		Fox Bravo Quebec Rebonjour, roulez au parking nord.	
	Fox Bravo Quebec, Au parking nord pour quitter la fréquence.		
		Fox Bravo Quebec, vous pouvez quitter la fréquence, au revoir.	
	Je quitte la fréquence Fox Bravo Quebec au revoir.		

Le mode Q

QFE pression atmosphérique au sol (AGL) *par rapport à un point de référence*

QNH pression ramenée au niveau de la mer (AMSL - ASL)

STD 1013,2 hP (calage standard - niveau de vol)

QGO aéroport fermé pour raisons météo

QFU orientation magnétique d'une piste

QGP numéro d'ordre à l'atterrissage

Les fréquences

Fréquence à connaître

Urgence / Interception	121,5
Air / Air (auto-information)	123,5
Pilote / Pilote Avion - ULM	123,45

Pilote / Pilote - Ulm-Dpm - Para	123,4
Pilote / Pilote - Planeur	123,5
Contrôle militaire	119,7
Vol de montagne	130,0
Vol a voile	122,5
Panne Radio - Code Transpondeur	7600

Les messages d'urgence et de détresse

L'urgence

On désigne sous ce terme toute situation où **des difficultés contraignent un aéronef à atterrir sans nécessiter de secours immédiat** (ratés dans le moteur, avaries dans la cellule, etc.). Les signaux utilisés pour transmettre un message d'urgence aux organismes de la circulation aérienne sont :

- allumage et extinction répétés des phares d'atterrissage
- allumage et extinction répétés des feux de position (strobes)

L'urgence concerne également les situations dans lesquelles un pilote a un **message très urgent à transmettre** concernant la sécurité d'un véhicule (aéronef, navire ou autre) ou d'une personne. Le message est alors : **pan pan pan** ('panne') .

La détresse

C'est une situation dans laquelle il existe une **menace de danger grave et imminent** et un **secours immédiat est demandé** (feu moteur par exemple). Le message de détresse peut être transmis de différentes façons :

- par radio : **mayday mayday mayday**
- à l'aide de fusées ou bombes émettant des feux rouges tirées l'une après l'autre à de courts intervalles
- à l'aide d'une fusée éclairante rouge à parachute

Contactez l'organisme de la circulation aérienne ou la fréquence **121.500 MHz** et afficher le code de détresse **7700** au transpondeur et déclencher la radiobalise de détresse.

Conduite à tenir en cas de panne radio

Actions à entreprendre

1. Vérifier le bon fonctionnement, notamment du micro et des écouteurs (fiches prises casques, potentiomètres des casques, radio bien sous tension, squelch bien réglé et non à fond, volume bien positionné, fréquence affichée exacte)
2. Utiliser les fréquences de secours : lorsqu'un avion ne réussit pas à établir ou rétablir la communication avec la station au sol, il doit revenir sur la fréquence précédente, à défaut il doit s'efforcer d'établir la communication sur une autre fréquence appropriée à la route. S'il échoue, il doit s'efforcer d'établir la communication avec d'autres avions ou autres stations au sol, pour leur demander de relayer le message
3. Si l'avion est équipé d'un transpondeur de bord, afficher le code **7600**
4. Si l'avion bénéficie des services de la circulation, il doit en plus respecter les dispositions des règles de l'air relatives à l'interruption des communications

La panne radio survient en bout de piste ou en circuit ou au sol sur un aérodrome contrôlé

La tour de contrôle pourra donner des directives nécessaires à l'atterrissage ou au décollage par signaux optiques (feux à éclats ou feux continus).

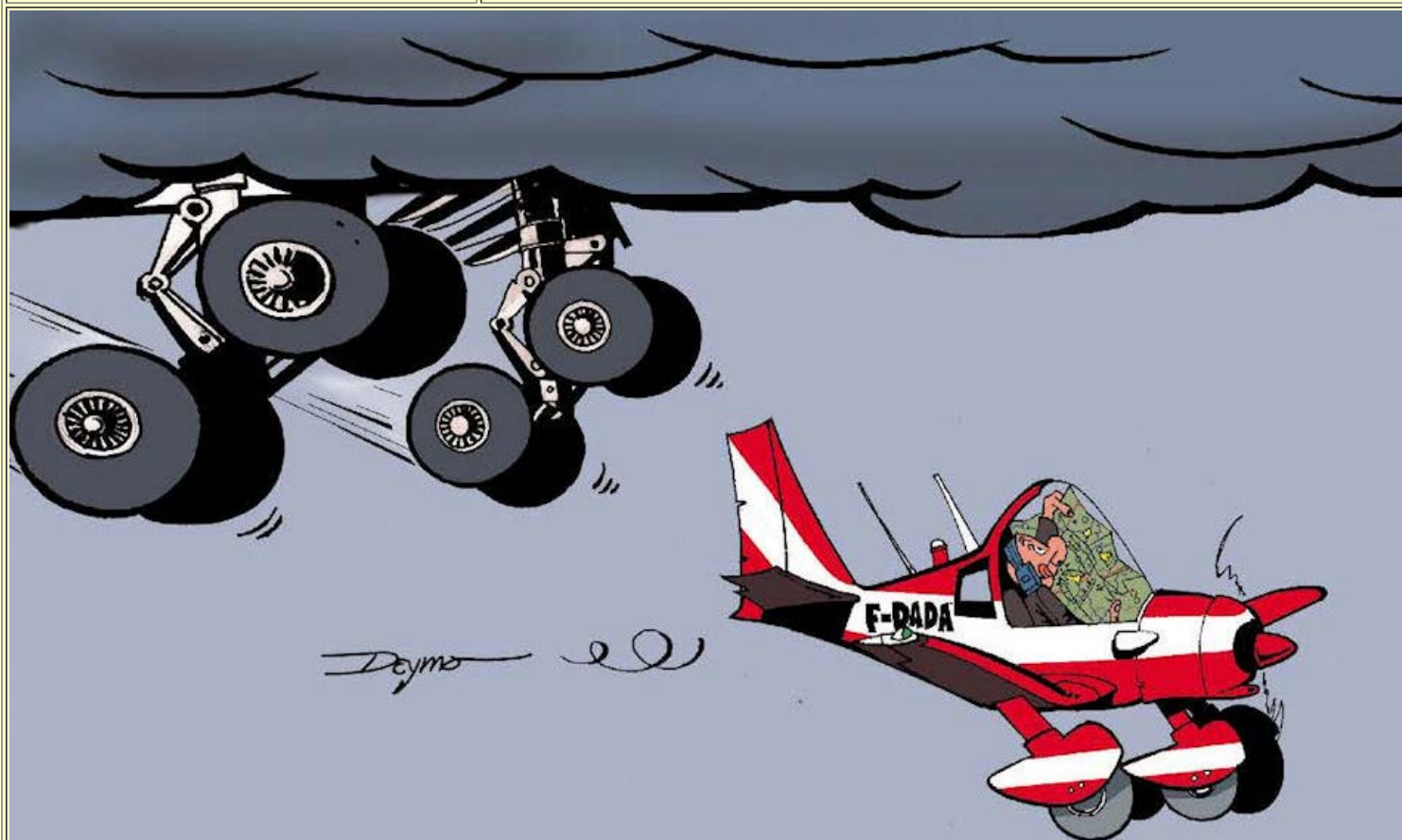
La panne radio survient en transit

Suivre les dernières consignes ou faire demi-tour et ne pas pénétrer dans la zone.

Espaces aérien	Consignes
classe A	Cet espace est strictement interdit aux vol VFR
classe D, C, B	Ces espaces sont contrôlés et nécessitent une clairance
classe E	Cet espace aérien ne nécessite pas de clairance, donc pas de problème particulier en ce qui concerne sa pénétration (sauf en VFR spécial)
La panne survient avant l'entrée de l'un de ces espaces contrôlés	Se dérouter si possible vers un espace de classe E ou G ou le risque de trafic est moins important et sur un aérodrome ou la radio n'est pas obligatoire. Ne pas pénétrer sans clairance.
	<ul style="list-style-type: none"> • afficher 7600 au transpondeur-continuez- • en suivant la dernière clairance du contrôleur

La panne survient après être entré dans un de ces espaces et après avoir obtenu la clairance

- vérifiez sur la carte d'approche VAC s'il y a des consignes particulières en cas de panne radio, les appliquer le cas échéant
- à l'arrivée, être attentif aux différents signaux optiques que pourrait envoyer la tour de contrôle.



iation-civile.gouv.fr

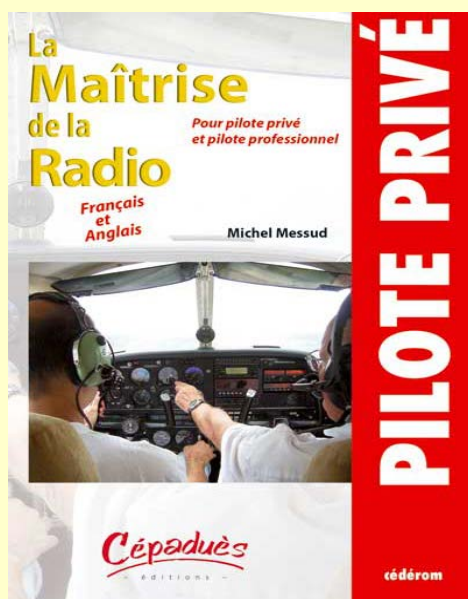
**N'ATTENDEZ PAS D'EN ARRIVER LÀ
POUR DEMANDER DE L'AIDE .**

livre :

Guide de la phraséologie du pilote VFR



Elément clef de la sécurité aérienne, la phraséologie est abordée de façon vivante et explicite dans cet ouvrage qui a pour but de familiariser le pilote privé VFR avec les termes et expressions radiophoniques en vol et au sol, sans avoir recours au document officiel dédié aux pilotes IFR, qui peut paraître fastidieux au premier abord. (Christian Coulombe)



Un excellent CD-ROM pour s'exercer (pilote privé ou professionnel)

Le voyage aéronautique



Performances, préparation et réalisation du vol Le but de cet ouvrage est de présenter au pilote d'avion léger la synthèse d'un vol suivant les règles de vol à vue (VFR).

Le lecteur suivra la préparation et la réalisation d'un vol. Il verra **les différences de phraséologie et de procédures suivant les classes d'espaces aériens traversés** et les aérodromes utilisés.

Pour chaque phase, les éléments importants du vol sont décrits : réglementation, minima météorologiques, procédures, navigation, lecture de carte, phraséologie, altimétrie...

La préparation et la gestion du vol sont présentées de manière pragmatique avec un souci de réalisme.

Pour une bonne compréhension, la théorie de base doit être acquise par le lecteur qui trouvera dans cet ouvrage un complément à ses connaissances, ce qui lui permettra d'améliorer sa pratique du voyage aérien.

Auteur : **T. du PUY de GOYNE** Editeur : **CEPADUES éditions**



Cours de Dominic Morenne & Pierre Vandergeeten (Aéro-club de Hesbaye)

Une bonne synthèse : <http://www.pilotlist.org/competence-linguistique-fcl-1-028/>
Les documents parus dans infopilote : <http://www.anglais-pour-voler.com/english.html>
L'examen est décortiqué sur le site de la DGAC : [http://www.aviation-civile.gouv.fr/html ... S_1028.htm](http://www.aviation-civile.gouv.fr/html...S_1028.htm)
Pour écouter des aéroports en direct: [http://www.liveatc.net/feedindex.php?ty ... ational-eu](http://www.liveatc.net/feedindex.php?ty...ational-eu)
Il y a aussi un paquet de fichier audio à télécharger ici: <http://forum.aeronet-fr.org/viewtopic.php?t=15580>
Ce lexique est pas mal du tout : http://contrails.free.fr/fcl_on_ground.php
SURTOUT : La phraseo officielle Un bon gros **PDF** de nos amis anglais de la CAA ...

[Contact](#)

[Retour Haut de Pages](#)

