





Collationnement des pilotes

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs
A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

1. Introduction

Le **collationnement** consiste, pour le **pilote**, à **répéter tout ou partie d'une clairance**, afin que le contrôleur, à l'origine de cette dernière, vérifie que le message a été correctement reçu (élimination d'erreurs dû à la qualité de la transmission).

Lorsqu'une clairance est retransmise à un aéronef par du personnel autre que celui qui a élaboré la clairance, celle-ci doit être retransmise dans les termes exacts du message reçu.

En anglais, collationner se dit "**Read back**".

2. Action

Un pilote collationne les clairsances. Les éléments suivants d'une clairance sont répétés par le pilote :

- Fréquence ;
- Code transpondeur ;
- Calage altimétrique ;
- Route ATS ;
- Cap ;
- Niveau de vol ;
- Vitesse ;
- Taux d'évolution dans le plan vertical (i.e. vitesse verticale) ;
- Indicatif du SID ou de la STAR ;
- Départ omnidirectionnel ;
- Procédure d'approche ;

- Maintien de position sur un taxiway ;
- Heure d'Approche Prévue (HAP) ;
- Identification de la piste (i.e. numéro) ;
- Maintien avant piste ;
- Entrée sur la piste (i.e. identification de la voie de circulation (intersection ou seuil) à partir de laquelle l'aéronef s'aligne ;
- Atterrissage ;
- Option (i.e. dans le cadre de l'instruction d'un élève pilote, il s'agit de la clairance laissant au pilote le choix de la manœuvre à effectuer : remise de gaz, toucher ou atterrissage complet) ;
- Décollage ;
- Traversée ;
- Remontée ;
- Conditions si clairance conditionnelle ;
- Niveau de transition.

Par ailleurs :

- Une heure calculée de décollage (CTOT) est collationnée par le pilote ;
- Lorsque le contrôleur utilise, dans le cadre du service d'information de vol, l'expression "Alerte relief/Terrain alert ", cette expression est collationnée par le pilote.

En guise de règle retenez que :

- Toute valeur alphanumérique communiquée à un pilote doit être collationnée sauf les vents.
- Le vent, à l'atterrissage comme au décollage, ne sont pas collationnés par le pilote.
- Toutes les clairances y compris conditionnelles doivent être collationnées de manière non équivoque afin de s'assurer de leur compréhension et de leur exécution.

Dans la pratique, le manuel de radiotéléphonie précise que le contrôleur commence toutes ses transmissions par l'indicatif de l'aéronef, alors qu'à l'inverse, c'est avec cet indicatif que le pilote termine les siennes.

Le contrôleur doit écouter le collationnement afin de **s'assurer que la clairance ou l'instruction a été correctement collationnée** par le pilote. Si une erreur survient, il doit **immédiatement faire corriger l'erreur** détectée. Si le collationnement d'une instruction ou d'une clairance est **incorrect**, le contrôleur doit transmettre le mot « **Négatif** » suivi de l'instruction correcte.

Air France 1226, descendez 4000 pieds, Q_N_H 1 0 1 8
 Descendons 5000 pieds Q_N_H 1 0 1 8, Air France 1226

Air France 1226, négatif, descendez 4000 pieds, Q_N_H 1 0 1 8

Descendons 4000 pieds Q_N_H 1 0 1 8, Air France 1226

3. Responsabilités des pilotes et des contrôleurs

Un **pilote DOIT TOUJOURS effectuer** les clairances **sans délai** qu'il a collationné au contrôleur.

Un **pilote DOIT TOUJOURS avertir** le contrôleur sans délai s'il ne peut pas se conformer à une instruction qu'il a reçue.

Un **contrôleur DOIT TOUJOURS vérifier** le collationnement du pilote et le corriger si nécessaire.

Cela signifie que la responsabilité du contrôleur est engagée si le pilote collationne une instruction ou une clairance erronée.

C'est aussi pour cette raison que l'ensemble des communications entre contrôleurs et pilotes est archivé pendant un certain temps en cas d'éventuelles investigations judiciaires.

Les termes "Bien reçu", "roger", "ok", "affirm", "wilco", "on va le faire" ne constituent pas un collationnement, car le contrôleur ne sait pas ce qu'a reçu le pilote (potentiellement une information erronée).

Revision #11

Created 22 February 2025 23:55:46 by Liam Iveton

Updated 29 May 2025 19:11:43 by Ajay Probst