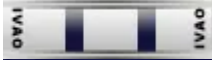





Radiocommunication en aéronautique

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

1. Règles de communication IVAO

1.1 Obligation de contact

Un aéronef en vol contrôlé établit des **communications bilatérales** sur le canal de communication de l'organisme du contrôle de la circulation aérienne (sauf instructions contraires), et il garde une écoute permanente des communications vocales et textuelles (Règles de l'air).

Sur IVAO, les communications sont vocales en utilisant les modules intégrés aux logiciels Aurora (ATC) ou Altitude (pilotes).

1.2 Interruption des communications

Lorsqu'une interruption des communications l'empêche de se conformer aux dispositions du chapitre précédent l'aéronef se conforme aux procédures à utiliser en cas d'interruption des communications. L'aéronef cherche à établir les communications avec l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne par tous les moyens disponibles. Cela inclut l'utilisation du mode texte sur IVAO.

2. Principes de l'usage de la radio

2.1 Introduction

La radiotéléphonie est un moyen qui permet aux pilotes et aux contrôleurs de communiquer entre eux. Elle permet de transmettre des clairances et des informations importantes pour la sécurité de la circulation aérienne et l'efficacité de la gestion du trafic.

L'étude des incidents et accidents a mis en évidence, en tant que facteurs contributifs, le non respect de procédures de radiotéléphonie ou l'emploi d'une phraséologie approximative.

Lors de communications radiotéléphoniques, les pilotes et le personnel des stations au sol doivent respecter les procédures de radiotéléphonie et, dans la mesure du possible, utiliser des expressions conventionnelles et une phraséologie normalisée.

2.2 Discipline

Lors des échanges radiotéléphoniques entre contrôleur et pilote, la plus grande **discipline** est observée.

2.3 Techniques de transmission

Pour assurer une réception claire des messages, il convient de respecter les principes ci-après :

- Avant de commencer à émettre, vérifier que la **fréquence est libre** ;
- Formuler des **messages brefs et concis** ;
- **Prononcer** chaque mot clairement et distinctement ;
- Maintenir une **cadence régulière** et adaptée au contexte ;
- Réduire la cadence d'élocution au besoin ;
- Maintenir le **ton de la voix à un niveau constant** ;
- **Utiliser l'alphabet international** pour transmettre des lettres.

Lorsque le contrôleur est appelé simultanément par plusieurs pilotes, il décide de l'ordre dans lequel ceux-ci communiqueront avec lui.

2.4 Maintien de l'écoute

Si les règles de l'air imposent l'écoute permanente à un pilote, **celui-ci ne quitte pas l'écoute**, même momentanément, sans avoir obtenu l'accord du contrôleur.

2.5 Communication et sécurité

Sauf pour des raisons de sécurité immédiate, aucun message n'est transmis à un pilote pendant :

- Le décollage ;
- L'approche finale ;
- Le roulage à l'atterrissage tant que la vitesse n'est pas contrôlée.

2.6 Communication entre aéronefs

Des communications entre pilotes peuvent avoir lieu sur la fréquence d'un organisme de la circulation aérienne :

- Soit après accord du contrôleur
- Soit sur demande du contrôleur

2.7 Langue par défaut et OACI

La langue de communication en aéronautique par défaut est la **langue anglaise dans le monde entier**. Toutefois **une langue OACI peut être utilisée** en place de la langue anglaise si le contrôleur et le pilote la parle.

Les langues OACI sont : l'anglais, le français, l'espagnol, le russe, le chinois et l'arabe.

La maîtrise d'une langue OACI autre que l'anglais ne peut pas être le prétexte de ne pas maîtriser l'anglais.

2.8 Langues utilisables en France

Dans les espaces aériens exploités par l'administration Française, et sur IVAO par les divisions francophones (France métropolitaine, DOM et TOM), les langues utilisées sont :

- La langue française
- La langue anglaise

Note : La langue française est, sauf cas particulier, utilisée entre pilote français et contrôleur français.

Dans des situations **où la sécurité peut être compromise**, une autre langue autre que le français et l'anglais peut être utilisée si cette langue permet des communications plus sûres et plus

efficaces entre un contrôleur et un pilote.

3. Ordre de priorité des messages

3.1 Priorité

L'ordre de priorité des catégories de message est :

1. Message de détresse
2. Message d'urgence
3. Message du contrôle de la circulation aérienne
4. Message d'information de vol
5. Messages entre aéronefs

3.2 Message de détresse

Quelque soit la langue utilisée, les messages de détresse sont précédés de l'expression MAYDAY.

Un message de détresse comprend :

1. Le signal de détresse **MAYDAY** prononcé **3 fois** (prononcé en français comme "m'aider")
2. Le nom de la station à laquelle le message est adressé (si possible)
3. L'indicatif d'appel de l'aéronef
4. La nature du cas de détresse
5. La position, le niveau et le cap de l'aéronef
6. Les intentions du commandant de bord

La station réceptrice du message de détresse :

1. Accuse immédiatement réception du message de détresse : "**MAYDAY ROGER**"
2. Prend immédiatement la direction des communications
3. Prend immédiatement des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient transmis aux organismes de la circulation aérienne concernés, et à l'exploitant d'aéronef
4. Demande s'il y a lieu aux autres stations de ne pas transférer sauf nécessité absolue de trafic sur la fréquence de détresse.

La station qui dirige le trafic de détresse peut imposer le silence. Le signal qui est alors employé est "**arrêtez toutes transmission**" ou "**Mayday Stop transmitting Mayday**".

La station qui dirige le trafic de détresse met fin aux communications de détresse et au silence par la transmission d'un message comprenant l'expression "**trafic de détresse terminé**" ou "**distress traffic terminated**".

3.3 Message d'urgence

Quelque soit la langue utilisée, les messages d'urgence sont précédés de l'expression **PAN PAN**.

Un message d'urgence comprend :

1. Le signal de détresse **PAN PAN** prononcé **3** fois (prononcé en français comme "panne panne")
2. Le nom de la station à laquelle le message est adressé (si possible)
3. L'indicatif d'appel de l'aéronef
4. La nature du cas de l'urgence
5. La position, le niveau et le cap de l'aéronef
6. Les intentions du commandant de bord
7. Tous autres renseignements utiles.

La station réceptrice du message d'urgence::

1. Accuse immédiatement réception du message de détresse : "**PAN PAN ROGER**"
2. Prend immédiatement des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient transmis aux organismes de la circulation aérienne concernés, et à l'exploitant d'aéronef
3. Prend immédiatement la direction des communications

Note : les pilotes effectuant un transport sanitaire protégé d'urgence doivent utiliser le terme "**PAN PAN MEDICAL**".

3.4 Message du contrôle de la circulation aérienne

Il s'agit des messages de :

- Clairance
- Régulation de débit
- Compte rendu de position et de compte rendu en vol.

L'ordre des éléments dans une clairance est :

- En guidage radar :
 - Cap
 - Niveau/altitude
 - Vitesse
- Hors guidage radar :
 - Niveau
 - Route

4. Expressions conventionnelles

4.1 Tableau

Francais	Anglais	Signification
Accusez réception	<i>Acknowledge</i>	"Faites-moi savoir si vous avez reçu et compris ce message"
Affirm	<i>Affirm</i>	"Oui"
Approuvé	<i>Approved</i>	"Permission accordée pour la mesure demandée"
Break	<i>Break</i>	Indique une sépration entre deux parties du message
Break break	<i>Break break</i>	Séparation entre deux messages transmis à différents pilotes dans un environnement très encombré
Annulez	<i>Cancel</i>	"Annulez la clairance transmise précédemment"
Vérifiez	<i>Check</i>	"Vérifiez un système ou une procédure"
Autorisé	<i>Cleared</i>	"Autorisé à poursuivre dans les conditions spécifiées"
Confirmez	<i>Confirm</i>	"Confirmez-moi que vous avez bien reçu.../Confirmezmoi que j'ai bien compris..." (clairance, instruction, mesure, information)
Contactez	<i>Contact</i>	"Établissez le contact radio avec..."
Correct	<i>Correct</i>	"C'est exact"
Correction	<i>Correction</i>	"Une erreur a été commise dans ce message, le texte correct est..."

Francais	Anglais	Signification
Ignorez	<i>Disregard</i>	"Considérez que ce message n'a pas été envoyé"
Comment recevez-vous ?	<i>How do you read?</i>	"Quelle est la lisibilité de ma transmission?" [voir règle SERA.14070, point c)]
Je répète	<i>I say again</i>	"Je répète pour être plus clair ou pour insister"
Maintenez	<i>Maintain</i>	"Continuez selon la ou les conditions spécifiées" / sens littéral
Veillez	<i>Monitor</i>	"Écoutez la fréquence..."
Négatif	<i>Negative</i>	"Non" ou "Autorisation refusée" ou "Cela n'est pas exact" ou "Impossible de"
Répondez	<i>Over</i>	"Ma transmission est terminée et j'attends une réponse de votre part"
Terminé	<i>Out</i>	"Cette transmission est terminée et je n'attends pas de réponse"
Collationnez	<i>Read back</i>	"Répétez tout ce message, ou la partie spécifiée, exactement comme vous l'avez reçu"
Réautorisé	<i>Recleared</i>	"Une modification de votre clairance a été effectuée ; la nouvelle clairance annule tout ou partie de la précédente"
Indiquez	<i>Report</i>	"Une modification de votre clairance a été effectuée ; la nouvelle clairance annule tout ou partie de la précédente"
Demande	<i>Request</i>	"Je vous demande..." demande visant à obtenir une information ou une autorisation)
Roger	<i>Roger</i>	"J'ai reçu en entier votre dernière transmission"
Répétez	<i>Say again</i>	"Répétez votre dernière transmission ou la partie spécifiée"
Parlez plus lentement	<i>Speak slower</i>	"Réduisez votre cadence d'élocution"
Standby	<i>Standby</i>	"Attendez que je vous rappelle"
Impossible	<i>Unable</i>	"Je ne peux pas acquiescer à votre demande ou me conformer à votre instruction ou autorisation"

Francais	Anglais	Signification
Wilco	<i>Wilco</i>	(abréviation de "we will comply with") "Votre message a été compris et sera exécuté"
Chaque mot deux fois	<i>Words twice</i>	a) À titre de demande : "La communication est difficile, veuillez formuler chaque mot ou groupe de mots deux fois" b) À titre indicatif : "La communication étant difficile, chaque mot ou groupe de mots dans ce message sera formulé deux fois"

4.2 Conditions d'utilisation

Conformément à SERA FRA.14045 b) Mise en œuvre :

- L'expression anglaise «Report» peut signifier «Indiquez» ou «Rappelez».

Note: Par exemple, l'expression anglaise "Report when ready" se traduit en français par "Rappelez prêt".

- **BREAK/BREAK**

"BREAK" est à utiliser lorsqu'il n'y a pas de séparation distincte entre le texte et les autres parties du message.

- **VERIFIEZ/CHECK**

"VERIFIEZ" /"CHECK". Cette expression ne doit être utilisée dans aucun autre contexte que "Vérifiez un système ou une procédure". En principe aucune réponse n'est attendue.

- **MAINTENEZ/"MAINTAIN"**

"MAINTENEZ"/"MAINTAIN". Par exemple "Restez en VFR".

- **REPONDEZ/OVER**

"REPONDEZ"/"OVER". Normalement, cette expression n'est pas utilisée dans les communications VHF.

- **TERMINE/OUT**

"TERMINE"/"OUT". Normalement, cette expression n'est pas utilisée dans les communications VHF.

- **ROGER/ROGER**

"ROGER" En aucun cas, cette expression ne doit être utilisée pour répondre à une question qui appelle un collationnement ou qui appelle une réponse directe positive (AFFIRME) ou négative (NEGATIF).

- **ATTENDEZ/STANDBY**

Normalement, le demandeur rappellera si l'attente est longue. L'expression "ATTENDEZ" n'est ni une approbation, ni un refus.

- **IMPOSSIBLE/UNABLE**

"IMPOSSIBLE"/"UNABLE". L'expression "IMPOSSIBLE" est normalement suivie d'une raison

5. Collationnement

Le collationnement consiste à **répéter tout ou partie d'un message** afin que le contrôleur ou le pilote à l'origine de ce message vérifie qu'il a été correctement reçu.

5.1 Collationnement du pilote

Un pilote collationne toutes les clairances.

En cas de doute ou de mauvaise compréhension des éléments reçus, le pilote demande une répétition ou une confirmation de ceux-ci.

5.2 Collationnement du contrôleur

En environnement radar, le contrôleur a l'initiative de collationner ou non les éléments contenus dans le message du pilote.

En environnement non radar, le contrôleur collationne les comptes rendus de position et autres messages de progression de vol qu'il reçoit.

Le contrôleur peut ne pas collationner les messages pour réduire l'encombrement d'une fréquence.

5.3 Corrections et répétitions

En cas d'erreur de transmission, l'expression **correction/correction** est utilisée, suivie de tout ou partie du message correct.

S'il y a **doute** sur l'exactitude du message reçu, la répétition de ce message est demandée par l'expression **répétez/say again**, suivi de l'élément à répéter si besoin.

Si le collationnement d'une clairance par un pilote est incorrect, le contrôleur utilise l'expression **négatif/negative**, suivie de tout ou partie du message correct.

6. Établissement des communications

6.1 Appel général

Le contrôleur qui a besoin de transmettre des renseignements à toutes les stations susceptibles de capter l'émission transmet un message débutant par l'expression : "**à toutes les stations / all stations**" suivie de l'indicatif d'appel de la station appelante.

6.2 Doute sur l'identité

Lorsqu'un contrôleur ou un pilote a des doutes sur l'identité de la station appelante, il utilise l'expression suivante :

“

Station appelant répétez votre indicatif / *Station calling < indicatif de la station appelée> say again your callsign*

6.3 Utilisation du SELCAL

Lorsque le système d'appel sélectif SELCAL est utilisé, le pilote répond à un appel par son indicatif d'appel suivi de l'expression suivante :

“

J'écoute / *Pass your message*

6.4 Accusé de réception sans collationnement

L'accusé de réception d'un message qui nécessite pas de collationnement d'un message transmis par un pilote à un contrôleur (et inversement) comprend l'indicatif d'appel de l'aéronef.

“

Roger, F-BZ

Un pilote n'accuse pas de réception d'un message qui se termine par l'expression Break break.

7. Manuel de phraséologie

[Suivez ce lien afin d'accéder au manuel de phraséologie française édité par le SIA](#)

Revision #18

Created 21 February 2025 00:18:20 by Liam Iveton

Updated 28 April 2025 23:06:08 by Liam Iveton