

PHRASEOLOGIE

Manuel de phraséologie à l'usage
de la circulation aérienne générale
À jour au 15 avril 2023



E. TRANSMISSION DES NOMBRES

1. CAS GENERAL en langue anglaise

- Les nombres s'énoncent systématiquement **chiffre par chiffre** en radiophonie pour transmettre des éléments concernant :
 - ✓ L'**indicatif** d'appel d'un **aéronef**,
 - ✓ le **cap**,
 - ✓ la **piste**,
 - ✓ le **vent** (direction et vitesse),
 - ✓ les éléments comportant un séparateur **décimal** en faisant précéder la partie décimale du terme « *DECIMAL* ».
- Ce principe s'applique également pour :
 - ✓ les **niveaux de vol** excepté pour les centaines entières «*HUNDRED* »
 - ✓ le **calage altimétrique** excepté pour l'entier 1 000 hPa « *ONE THOUSAND* »
 - ✓ le **code transpondeur** excepté pour les cas de multiples entier de mille qui se termine par « *THOUSAND* ».
 - ✓ La **fréquence** (VHF) par ensemble de 6 chiffres ; si les 5ème et 6ème chiffres sont des zéros, ils ne sont pas énoncés (seuls les quatre premiers chiffres sont énoncés).
- Les **informations de gisement** exprimé en heures s'énoncent par groupe de deux.
- **Dans tous les autres cas**, on transmet les nombres en énonçant chaque chiffre séparément, sauf les nombres contenant des multiples entiers de cent et des multiples entiers de mille associés au terme «*HUNDRED* » ou «*THOUSAND* ».

Dans ces cas s'il existe des combinaisons de milliers et de multiples entiers de cent, chaque chiffre du nombre de milliers est énoncé séparément.

- **CAS PARTICULIERS :**
 - Le **nombre «8,33»** utilisé dans le contexte de l'espacement des canaux de 8,33 KHZ s'utilise pour une demande relative à la capacité (confirmation, indication, absence, obligation ou exemption) et s'énonce avec l'usage du terme « point » à la place de « décimal ». *8,33 : eight point three three*
 - « **360** » dans le sens d'orbitez : **three sixty turn** (left/right)

Pour résumer :

Cas <i>Terme consacré</i>	Énoncer systématiquement chaque chiffre séparément.	Possibilité d'exprimer en multiple entier de mille suivi de : « thousand »	Possibilité d'exprimer en centaines entières suivi de : « hundred »
Indicatif d'appel d'aéronef	X		
Cap « <i>Heading</i> »	X		
Piste « <i>Runway</i> »	X		
Vent (direction et vitesse) “ <i>Wind... degrees ...knots</i> (<i>gusting</i>)”	X		
Fréquence « <i>decimal</i> »	X si les 5ème et 6ème chiffres sont des zéros, ils ne sont pas énoncés (seuls les quatre premiers chiffres sont énoncés)		
Niveau de vol « <i>Flight level</i> »	X		X « hundred »
Calages altimétriques « <i>QNH</i> », « <i>QFE</i> »	X	X « one thousand »	
Code transpondeur « <i>Squawk</i> »	X	X « thousand »	
Code horaire « <i>O'clock</i> »	Par groupe de 2		
<u>Autres cas :</u>			
Altitude Distance ...	X	X « thousand »	X « hundred »

2. Echanges de communication en langue française

Conformément à l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012, un nombre en langue française peut être transmis comme il s'énonce dans la vie courante ou comme une suite de chiffres.

En cas de réception médiocre, de mauvaise compréhension ou de confusion possible, il peut être nécessaire d'énoncer chaque chiffre séparément pour faciliter la compréhension et éviter une répétition du message.

Transmission des fréquences radio :

L'usage de "**décimale**" est requis pour lever toute ambiguïté.

120,775 MHz : doit être énoncé « cent vingt **décimale** sept cent soixante-quinze » pour éviter une confusion possible entre "cent vingt, sept cent soixante-quinze" et « cent vingt-sept, soixante-quinze ».

Transmission d'altitudes :

Ajouter le terme "**altitude**" en cas d'ambiguïté (SERA1.1)

Exemple : " **Descendez altitude deux mille pieds**" doit être utilisée pour éviter la compréhension suivante par le pilote: "*Descendez DE mille pieds*"

Transmission du CAP :

Toutes les transmissions de cap s'énoncent systématiquement avec trois chiffres

Exemple : cap 060 : cap zéro six zéro ou cap zéro soixante

- **CAS PARTICULIERS :**

- **Le nombre «8,33»** utilisé dans le contexte de l'espacement des canaux de 8,33 KHZ s'utilise pour une demande relative à la capacité (confirmation, indication, absence, obligation ou exemption) et s'énonce sans l'usage du terme « décimal ». 8,33 : Huit trente-trois



F. TRANSMISSION DES INDICATIFS D'APPEL

Préfixe aux indicatifs

Le nom du constructeur d'aéronef, ou le nom du modèle d'aéronef peut être utilisé comme préfixe radiotéléphonique de l'indicatif d'appel lorsque celui-ci est composé :

- ✓ des marques d'immatriculation de l'aéronef (*type a*). ou
- ✓ de l'indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi des quatre derniers caractères des marques d'immatriculation de l'aéronef (*type b*);

Dans ces cas uniquement, les indicatifs d'appel abrégés prennent la forme suivante :

- ✓ *Type a* : premier caractère de l'immatriculation et au moins les deux derniers caractères de l'indicatif d'appel ;
- ✓ *Type b* : indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi d'au moins les deux derniers caractères de l'indicatif d'appel ;

Il n'existe pas de forme abrégée lorsque l'indicatif est composé de l'indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi de l'identification du vol (*type c*).

Exemples d'indicatifs complets et abrégés

Les exemples illustrent l'application du GM1 SERA.14050.

	Type a)			Type b)	Type c)
indicatif complet	N57826	*CESSNA FABCD	*CITATION FABCD	VARIG PVMA	SCANDINAVIAN 937
Indicatif abrégé	N26 ou N826	CESSNA CD ou CESSNA BCD	CITATION CD ou CITATION BCD	VARIG MA ou VARIG VMA	(pas de forme abrégée)



Un indicatif d'appel abrégé n'est utilisable qu'après un premier échange radiotéléphonique utilisant l'indicatif d'appel complet et seulement à l'initiative du contrôleur.

G. EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES

Conformément au tableau S14-4 du SERA.14045

Expression conventionnelle (version anglaise entre parenthèses si différente)	Signification
ACCUSEZ RÉCEPTION (ACKNOWLEDGE)	“Faites-moi savoir si vous avez reçu et compris ce message”
AFFIRM	“Oui”
APPROUVÉ (APPROVED)	“Permission accordée pour la mesure demandée”
BREAK	Indique une séparation entre deux parties du message
BREAK BREAK	Séparation entre messages transmis à différents pilotes dans un environnement très encombré
ANNULEZ (CANCEL)	“Annulez la clairance transmise précédemment”
VÉRIFIEZ (CHECK)	“Vérifiez un système ou une procédure”
AUTORISÉ (CLEARED)	“Autorisé à poursuivre dans les conditions spécifiées”
CONFIRMEZ (CONFIRM)	“Confirmez-moi que vous avez bien reçu.../Confirmez-moi que j'ai bien compris...” (clairance, instruction, mesure, information)
CONTACTEZ (CONTACT)	“Établissez le contact radio avec...”
CORRECT	“C'est exact”
CORRECTION	“Une erreur a été commise dans ce message, le texte correct est ...”
IGNOREZ (DISREGARD)	“Considérez que ce message n'a pas été envoyé”
COMMENT RECEVEZ- VOUS? (HOW DO YOU READ)	“Quelle est la lisibilité de ma transmission?” [voir règle SERA.14070, point c)]
JE RÉPÈTE (I SAY AGAIN)	“Je répète pour être plus clair ou pour insister”
MAINTENEZ (MAINTAIN)	“Continuez selon la ou les conditions spécifiées”/sens littéral
VEILLEZ (MONITOR)	“Écoutez la fréquence ...”
NÉGATIF (NEGATIVE)	“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>)	“Donnez-moi l'information suivante...”
DEMANDE (<i>REQUEST</i>)	“Je vous demande...” <i>demande visant à obtenir une information ou une autorisation</i>
ROGER	“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	“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”
WILCO	(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”

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.

MAINTAIN/"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.

H. BONNES PRATIQUES

Bien que non adossées à des textes de portée réglementaire, certaines bonnes pratiques méritent d'être mentionnées dans ce manuel. Les contrôleurs aériens y seront particulièrement attentifs.

Techniques de transmission :

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

1. vérifier et respecter la portée opérationnelle publiée de la fréquence à contacter ;
2. avant de commencer à émettre, vérifier que la fréquence est libre pour éviter toute interférence avec une autre station ;
3. formuler des messages brefs et concis ;
4. prononcer chaque mot clairement et distinctement ;
5. maintenir une cadence régulière et adaptée au contexte ;
6. réduire la cadence d'élocution afin de permettre, le cas échéant, la transcription d'un message ;
7. maintenir le ton de la voix à un niveau constant.

Ordre des éléments dans un message :

L'ordre privilégié de transmission en fonction des besoins est le suivant :

- Autorisation
- Information
- Rappel



Le contrôleur peut changer l'ordre des éléments lorsqu'il estime que cela présente un intérêt en termes de sécurité.

Ordre des éléments dans une clairance :

Une clairance comporte au plus trois éléments. L'ordre suivant est à respecter :

EN GUIDAGE

- Cap
- Niveau
- Vitesse

HORS GUIDAGE :

- Niveau
- Route

Élément non standard



Rapidair 3245, tournez à droite, je répète à droite cap 270.

Rapidair 3245, turn right, I say again right heading 270.

Mettre l'accent, en le répétant, sur tout élément non standard d'un message pour garantir sa bonne compréhension.

Exemple :

Toute ambiguïté sur la piste concernée est écartée par l'utilisation de l'expression :

- “**piste / runway**”, suivie systématiquement de l'identification de cette dernière.

Transmission d'une fréquence :

Ne pas délivrer dans une même clairance une fréquence et d'autres éléments (par exemple un niveau).

Exemple :



Rapidair 3245, montez niveau 180.



Je monte niveau 180, Rapidair 3245.

puis



Rapidair 3245, contactez Paris 133 décimale 375.



Rapidair 3245, climb level 180.



Climbing level 180, Rapidair 3245.

puis



Rapidair 3245, contact Paris 133 decimal 375.

Confusion d'indicatifs d'appel :

Au premier contact d'un aéronef dont l'indicatif prête à confusion avec celui d'un autre aéronef déjà sur la fréquence, informer les pilotes d'un risque de confusion d'indicatifs.

Prononcer les indicatifs d'appel lentement et distinctement.



Pour rappel, un indicatif d'appel abrégé n'est utilisable qu'après un premier échange radiotéléphonique utilisant l'indicatif d'appel complet et seulement à l'initiative du contrôleur.

Cependant, en présence d'un risque de confusion, privilégier l'usage de l'indicatif complet.

Exemple :



Rapidair 3245, attention, indicatif Gloss Air 3245 également sur la fréquence.



Rapidair 3245, caution, callsign Gloss Air 3245 also on frequency.

Transmissions simultanées :

Si après avoir délivré une clairance, des transmissions simultanées sont suspectées, le contrôleur demande aux pilotes supposés de retransmettre leurs messages et s'assure qu'aucun pilote ne s'est conformé à une clairance qui ne lui était pas destinée.

Chapitre 4 - **COLLATIONNEMENT PAR LE PILOTE**

E MPLOI



Le collationnement par le pilote consiste à répéter tout ou partie d'un message afin que le contrôleur à l'origine de ce message écoute le collationnement pour s'assurer que l'équipage a bien accusé réception de la clairance ou de l'instruction et il intervient immédiatement pour corriger toute disparité révélée par la répétition.

A CTION

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

- Fréquence ;
- Code transpondeur ;
- Calage altimétrique ;
- Route ATS ;
- Cap ;
- Niveau ;
- Vitesse ;
- Taux d'évolution dans le plan vertical
- Indicatif du SID ou de la STAR ;
- Départ omnidirectionnel ;
- Procédure d'approche ;
- Maintien de position sur un taxiway
- Heure d'Approche Prévues (HAP) ;
- Piste :
 - Identification ;
 - Maintien avant piste ;
 - Entrée ¹ ;
 - Atterrissage ;
 - Option ² ;
 - Décollage ;
 - Traversée ;
 - Remontée.
- Conditions si clairance conditionnelle.
- Niveau de Transition

Par ailleurs :

- un créneau 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.

CONTRÔLEUR	PILOTE
<ul style="list-style-type: none"> - Il vérifie le collationnement et, si nécessaire, corrige les éléments incorrects 	<ul style="list-style-type: none"> - Il collationne les clairances et l'expression : «Alerte relief/Terrain alert »

¹ L'« entrée » correspond à l'identification de la voie de circulation (intersection ou seuil) à partir de laquelle l'aéronef s'aligne

² 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

P HRASEOLOGIE DE BASE

- Le collationnement est correct :



Rapidair 3245, descendez niveau 90.

Je descends niveau 90, Rapidair 3245.



Rapidair 3245, descend level 90.

Descending level 90, Rapidair 3245.

- Le collationnement est incorrect :



Rapidair 3245, contactez Paris 132,0.

Paris 133,0, Rapidair 3245.



Négatif, Rapidair 3245, Paris 132,0.

Paris 132,0, Rapidair 3245.



Rapidair 3245, contact Paris 132,0.

Paris 133,0, Rapidair 3245.



Negative, Rapidair 3245, Paris 1 3 2, 0.

Paris 132,0, Rapidair 3245.

- Le collationnement est incorrect ou absent :



Rapidair 3245, transpondeur 5423, H_A_P 1051.

Roger.



Rapidair 3245, collationnez.

Transpondeur 5423, H_A_P 1051, Rapidair 3245.



Rapidair 3245, squawk 5423, expected approach time 1051.

Roger.



Rapidair 3245, read back.

Squawk 5423 expected approach time 1051, Rapidair 3245.

Chapitre 9 - **ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES**

2. Parachutage en VFR en espace aérien non contrôlé sur un aérodrome AFIS avec ou sans service ATS

ONDITIONS D'UTILISATION

- Le pilote de l'avion largueur gère lui-même son largage et assure l'information aux autres usagers sur la ou les fréquences appropriées.
- Si nécessaire, l'organisme de contrôle fait une information de trafic au titre de l'information de vol à l'avion largueur.

E XEMPLE

- L'avion largueur évolue en classe G jusqu'au largage niveau 65, le largage ayant lieu à la verticale d'un aérodrome non contrôlé.



Paris bonjour, F B G B X, en montée vers le niveau 65 pour largage para verticale Nevers.



F B G B X, bonjour, rappelez à 1 minute du largage.



Je rappelle à 1 minute du largage, F B X.



Paris good morning, F B G B X, climbing level 65, to drop over Nevers.



F B G B X, good morning, report 1 minute before dropping.



Reporting 1 minute before dropping, F B X.

puis



Paris, F B X, à 1 minute du largage.



F B X, roger rappelez fin de largage.



Paris, F B X, fin de largage.



F B X, rappelez quittant la fréquence.



Paris, F B X, je quitte la fréquence.



F B X, roger.



Paris, F B X, 1 minute before dropping.



F B X, roger, report dropping completed.



Paris, F B X, dropping completed.



F B X, report leaving frequency.



Paris, F B X, leaving frequency.



F B X, roger.

D. ACTIVITÉ DE PLANEUR



DESCRIPTION DES ASPECTS SPECIFIQUES AU VOL PLANEUR.

Le vol planeur présente de profondes différences opérationnelles par rapport au vol moteur parmi lesquelles les notions suivantes constituent la base de la phraséologie proposée :

- **Spirale** : lorsque le pilote exploite une ascendance dans un espace géographique réduit (3 NM max). La technique utilisée (thermique, dynamique, onde) et la trajectoire (ronds, huit, S) importent peu, du point de vue du contrôle le planeur reste sur place et monte (dans le meilleur des cas).
- **Transit en Vol Plané Direct** : utilisé par le pilote qui souhaite aller vite alors qu'il a une bonne réserve d'altitude, ou imposé par le contrôle qui veut accélérer le transit. La trajectoire du planeur sera quasi systématiquement descendante. On peut dans ce cas évoquer une "route" ou un "cap".
- **Transit en Cheminement** : utilisé par le pilote qui souhaite optimiser le vol et perdre le moins d'altitude possible sur le transit. La trajectoire s'inscrit dans une direction donnée mais il y aura des altérations modérées de cap (30° et 5NM de part et d'autre de l'axe) pour voler dans les ascendances et éviter les descendances. La perte d'altitude sera modérée voire parfois nulle. Dans ce cas on n'évoquera pas de "cap" mais une "direction" de vol.

Une autorisation de transit "en cheminement" sous-entend que le pilote peut éventuellement interrompre la progression pour spiraler, sauf instruction contraire du contrôleur.

- **Altitudes maxi et mini** : le pilote peut toujours limiter sa montée (utilisation des aérofreins) et estimer sa perte d'altitude sur un transit (calcul de finesse). Dans certains cas, il peut maintenir son altitude (attente dans une ascendance). Si le pilote constate qu'il ne peut plus respecter le contrat prévu, il doit en informer immédiatement le contrôleur.
- **Atterrissage en campagne** : aussi appelé la "vache", c'est une phase de vol réalisée régulièrement. Les planeurs sont conçus pour être démontés et rapatriés par la route. C'est une situation délicate mais ce n'est pas une situation d'urgence.

MPLOI

- Pour les transits en espace de classe C ou D.

PHRASEOLOGIE DE BASE



Montpellier, F L M, verticale Frontignan en spirale, demande transit en vol plané direct vers N W entre 4 500 et 2 500 pieds pour 25 minutes.



F L M, transit en vol plané direct vers N W approuvé, entre 4 500 et 2 500 pieds.



F L M, roger.



Montpellier, F L M, spiraling over Frontignan, request direct glide transit to N W between 4 500 and 2 500 feet for 25 minutes.



F L M, direct glide transit to N W approved, between 4 500 and 2 500 feet.



F L M, roger.

Le contrôleur refuse :



F L M, attendez en dehors de la CTR, délai estimé à 4 minutes cause arrivée I_F_R.



F L M, roger.



F L M hold outside CTR, delay estimated 4 minutes due to I_F_R arrival.



F L M, roger.

P HRASEOLOGIE COMPLEMENTAIRE

- Attente proposée par le contrôleur avant la délivrance de la clairance ou en cas de changement de stratégie (sous-entendu : avez-vous une ascendance qui vous permet de patienter sans perdre d'altitude)



F L M, pouvez-vous attendre au nord de M S ?

F L M, roger, je spirale au nord de M S.



F L M, advise able to hold north of M S?

F L M, roger, spiraling north of M S.

E XPRESSIONS

- a) Si nécessité de créer une séparation horizontale (en classe C), ou pour faciliter la compatibilité (en classe D)



Pouvez-vous voler vers le Nord ?

Advise able to fly to the North.

- b) Actualisation de la clairance suite à des conditions aérologiques imprévues



Impossible de rester plus haut que 5 000 pieds.

Unable to maintain 5 000 feet or higher.

puis



Demande autorisation de spiraler ici pour remonter.

Request spiraling here to climb.

puis



Demande autorisation de reprendre le transit en cheminement.

Request clearance to resume cross-country transit.

- c) Dans le cas où les conditions seraient vraiment insuffisantes



Je vais devoir effectuer un atterrissage en campagne.

Have to perform an off-field landing.