

Manuel de Phraséologie



Introduction :

Loin de se substituer à la phraséologie officielle, ce manuel synthétise les besoins en phraséologie que peut avoir un pilote qui veut voler en VFR. Cette phraséologie sera applicable avec ou sans contrôleur(Unicom)

Pour la compréhension de ce qui va suivre il est utile de **lire** la documentation du tour de piste et des différentes positions sur un aérodrome, que vous trouverez sur le site.

A chaque instruction du contrôleur, pensez à collationner les instructions qui vous ont été données.

Nous allons diviser le vol de manière chronologique :

- La Mise en route
- Le roulage
- Le décollage
- Les tours de Piste
- La sortie de circuit ou l'entrée de zone
- L'atterrissement
- Le retour au Parking

La mise en route

1- Mise en route (Piste 18 QNH 1012, QFE 1001)

← « **Nîmes Tour, SVJ** bonjour**
» ■ « SVJ**, Nîmes Tour bonjour »

a- Vous avez reçu l'ATIS

← « **SVJ**, C172, au Parking principal on demande la mise en route pour un départ VFR, on a reçu l'information B** »

■ « SVJ**, Nîmes Tour, mise en route approuvée, rappelez pour rouler »

La même chose en anglais

← « **Nîmes Tour, SVJ** Good Morning** »
■ « SVJ**, Nîmes Tour, Good Morning »

← « **SVJ** , PA28, at main apron, request start up for VFR departure, We have received information B** »

■ « SVJ**, start-up approved, report to taxi.»

b- Vous n'avez pas l'ATIS

← « **SVJ**, C172, au Parking principal on demande les paramètres et la mise en route pour un départ VFR, »** ■
« SVJ**, Nîmes Tour, mise en route approuvée, rappelez pour rouler, la piste 18, vent 180°/10Kt, QNH1012, QFE1001 »

La même chose en anglais

← « **SVJ** , PA28, at main apron, request last data and start up for VFR departure** »
■ « SVJ**, start-up approved, report to taxi, Runway 1 8, Wind 1 8 0° for 1 0 Knots, Q N H 1 0 1 2, Q F E 1 0 0 1.»

2- Roulage

L'aéronef est seul :

- ☛ « SVJ**, On est prêt au roulage »
- ☛ « **SVJ**, roulez point d'arrêt piste 0 9** »
- ☛ « SVJ**, Roulons point d'arrêt piste 0 9 »

- ☛ « SVJ**, Ready to taxi »
- ☛ « **SVJ**, Taxi holding point runway 0 9** »
- ☛ « SVJ**, Taxiing holding point runway 0 9 »

NB : Les aéronefs en VFR peuvent vous appeler et vous demander directement le roulage (Mise en route déjà effectuée). Dans ce cas, ne pas oublier d'inclure à la phrase, la piste et le calage altimétrique .

L'aéronef doit laisser passer et suivre un autre aéronef :

- ☛ « **SVJ**, Suivez le Bonanza jusqu'au point d'arrêt piste 0 9** »
- ☛ « SVJ**, suivons le Bonanza jusqu'au point d'arrêt piste 0 9 »

- ☛ « **SVJ**, Follow beech bonanza to holding point runway 0 9** »
- ☛ « SVJ**, Following Bonanza to holding point runway 0 9 »

L'aéronef doit laisser passer un aéronef :

- ☛ « **SVJ**, laissez passer le Bonanza de la piste vers le parking principal, roulez jusqu'au point d'arrêt piste 0 9** »
- ☛ « SVJ**, laissons le passage et roulons jusqu'au point d'arrêt piste 0 9 »

- « **SVJ****, Give way to beech bonanza coming from runway to main apron, taxi holding point runway 0 9
- » « **SVJ****, giving way, taxiing holding point runway 0 9 »

NB : Lorsque vous donnez un information sur la position d'un autre aéronef, **toujours** donner le sens de déplacement : du point d'origine vers le point de destination .

L'aéronef ne peut pas rouler pour une cause exterieure :

- « **SVJ****, maintenez position , le taxiway principal est bloqué»
 - « **SVJ****, maintenons position »
- « **SVJ****, Hold position, main taxiway is occupied »
 - « **SVJ****, Holding position »



B- Alignement et Décollage

Dans tous les cas, les aéronefs vous appelleront « prêts au départ ».

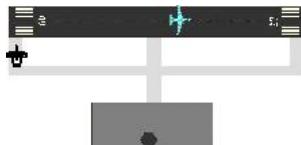
1- Départ du point d'arrêt

L'aéronef est seul et la piste est dégagée :

- « SVJ**, On est prêt au départ »
- « **SVJ**, alignez vous piste 0 9, autorisé décollage, vent 090 degrés, 12 noeuds** »
- « SVJ**, nous nous alignons et autorisé décollage piste 0 9 »

- « SVJ**, Ready for departure »
- « **SVJ**, line up runway 0 9, cleared for take-off, wind 0 9 0 degrees, 1 2 knots** »
- « SVJ**, lining up runway 0 9, and cleared for take-off »

L'aéronef est seul mais la piste est engagée :

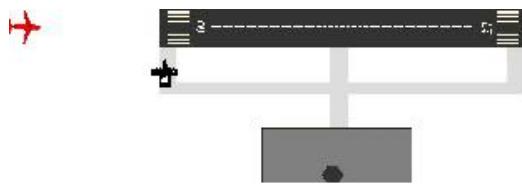


- « **SVJ**, alignez vous piste 0 9, et attendez un piper aztec sur la piste** »
- « SVJ**, nous nous alignons piste 0 9 et attendons»

- « **SVJ**, line up runway 0 9, and wait a piper aztec on runway** »
- « O-TG, lining up runway 0 9, and waiting »

NB : Lorsque vous faites attendre un aéronef, vous devez le rappeler pour le décollage une fois la piste dégagée.

Il y a un aéronef en finale :



Nous allons utiliser l'alignement conditionnel :

Il est utilisé lorsque vous avez un aéronef en finale qui est autorisé à l'atterrissage et que vous voulez accélérer le trafic en gagnant du temps.

→ « SVJ**, On est prêt au départ »

→ « **SVJ**, maintenez avant piste 0 9, un DR400 en finale, rappelez en vue** »

Il faut maintenant que le pilote rappelle en vue :

→ « SVJ**, maintenons avant piste 0 9, DR400 en vue »

→ « **SVJ**, derrière le DR400 en finale, alignez vous piste 0 9 et attendez derrière** »

Vous vous retrouvez maintenant dans le cas précédent.

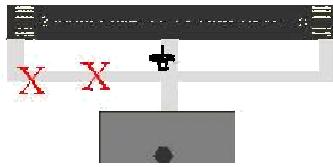
→ « SVJ**, Ready for departure »

→ « **SVJ**, hold short of runway 0 9, D R 4 0 0 on final, report in sight** »

→ « SVJ**, holding short of runway 0 9, D R 4 0 0 in sight» →

« **SVJ**, behind the D R 4 0 0 on final, Line up runway 0 9 and wait behind** »

2- L'aéronef roule vers le taxiway à mi piste

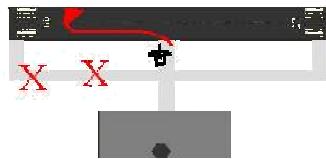


Le point d'arrêt habituel n'est pas utilisable. (Mi piste=950m)

L'Aéronef demande un décollage de la mi-piste

- « SVJ**, On est prêt au départ de la mi-piste»
 - « **SVJ****, 950 metres disponibles, alignez vous piste 0 9, autorisé décollage, vent 090 degrés, 12 noeuds »
 - « SVJ**, nous nous alignons et autorisé décollage piste 0 9 »
-
- « SVJ**, Ready for departure »
 - « **SVJ****, 950 meters available, line up runway 0 9, cleared for take-off, wind 0 9 0 degrees, 1 2 knots »
 - « SVJ**, lining up runway 0 9, and cleared for take-off »

L'aéronef ne peut décoller de la mi-piste



L'aéronef devra remonter la piste pour pouvoir s"aligner et décoller

- « « SVJ**, On est prêt au départ pour remonter la piste 09»
- « SVJ**, remontez la piste, alignez vous piste 0 9, et attendez »**
- « « SVJ**, nous remontons,nous nous alignons piste 0 9 et attendons »
- « « SVJ**, Ready for backtrack the runway 0 9»
- « SVJ**, ***backtrack the runway, line up runway 0 9, and wait*** »**
- « « SVJ**,backtracking runway, lining up runway 0 9, and waiting »

L'aéronef devant faire un demi-tour avant de se mettre dans son axe de décollage, vous devez le faire attendre(Traversée de piste possible)

C- Clôture de fréquence (En l'air)

1- Aucun organisme adjacent

- « « SVJ**, en sortie de zone pour quitter la fréquence»
- « SVJ**, ***contactez unicom sur 122 décimale 8, au revoir*** »**
- « « SVJ**, on passe unicom 122 décimale 8 »
- « « SVJ**, leaving area»
- « SVJ**, ***contact unicom on 1 2 2 decimal 8, 'bye*** »**
- « « SVJ**,passing on unicom on 1 2 2 decimal 8 »

2- Un organisme adjacent existe (Approche ou Centre)

- « « SVJ**, en sortie de zone pour quitter la fréquence»
- « FSVJ**, ***contactez VATSIM Approche sur 123 décimale 65, au revoir*** »**
- « « F-XL, on passe unicom 123 décimale 65 »

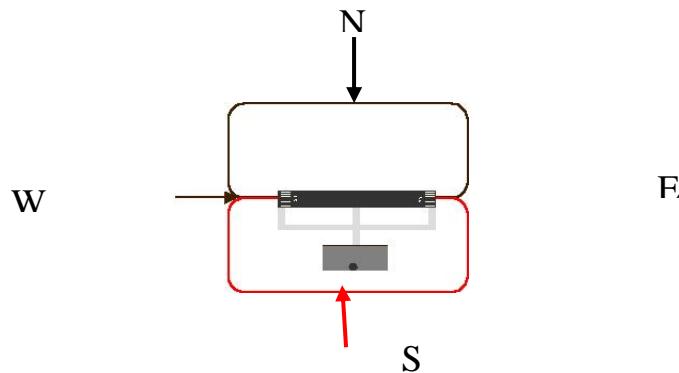
- « « SVJ**, leaving area»
- « **SVJ****, contact VATSIM Approche on 1 2 3 decimal 6 5, 'bye »
- « SVJ**, passing on unicom on 1 2 3 decimal 6 5 »

NB : Lorsqu'il existe un organisme adjacent, pensez, avant le transfert, à le prévenir par le biais du Chat, puis faites ensuite le transfert.



D- Premier Contact et intégration dans le circuit d'aérodrome

1- Intégration vers la vent arrière



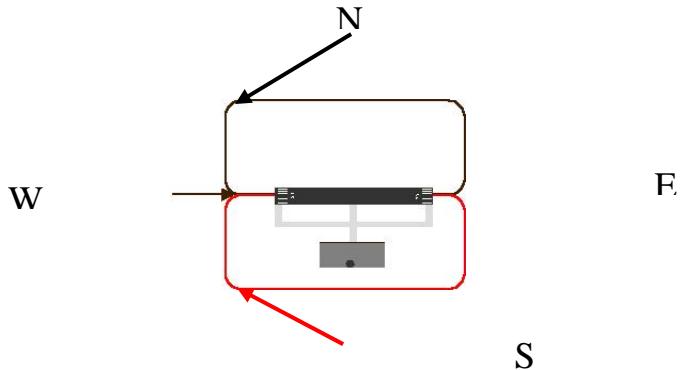
- « VATSIM Tour, SVJ** bonjour »
- « **SVJ****, VATSIM Tour bonjour »

- « SVJ**, C172, VFR avec plan de vol, en provenance de Toulouse, nous passons le point N à 1500ft, demandons intégration»
- « **SVJ****, VATSIM ,*Entrée vent arrière main gauche , Piste 0 9, vent 090° 10Knots, Q N H 1012, Q F E 1008, rappelez Vent arrière* »

- « VATSIM Tour, SVJ** Good Morning »
- « **SVJ****, VATSIM Tour, *Good Morning* »

- « OSVJ**, PA28, VFR with flight plan from Bruxelles, passing S point, request joining instruction »
- « **SVJ****, *join right hand downwind runway 0 9 , wind 0 9 0 degrees 1 0 knots, Q N H 1 0 1 2, Q F E 1 0 0 8, report right hand downwind.* »

3- Intégration en semi-directe

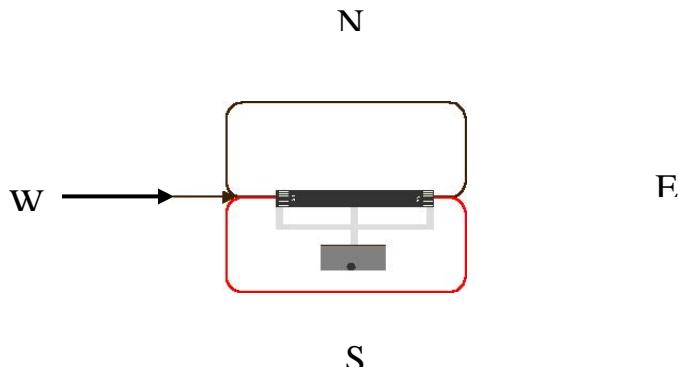


- « SVJ**, C172, demandons entrée base 09»
- « SVJ**, VATSIM ,Entrée base main gauche , Piste 0 9, rappelez en base »**
- « SVJ**, C172, rappellerons en base 09»

- « SVJ**, PA28, requesting to join base 0 9 »
- « SVJ**, join right hand bse runway 0 9 , report right hand base.»**
- « SVJ**, will report right hand base 0 9 »

Ce cas est utilisable lorsqu'il n'y a pas d'aéronef dans le circuit

4- Intégration en directe



Normalement, les aéronefs doivent intégrer le circuit par une vent arrière. Dans le cas contraire, il doivent le demander et attendre une acceptation de l'organisme du contrôle

« « SVJ**, C172, VFR avec plan de vol, en provenance de Toulouse, nous passons le point W à 1500ft, demandons intégration»

« « **SVJ****, VATSIM ,Entrée vent arrière main gauche , Piste 0 9, vent 090° 10Knots, Q N H 1012, Q F E 1008, rappelez Vent arrière »

« « FSVJ**, demandons approche directe»

« « **SVJ****, VATSIM ,exécutez approche directe piste 0 9, rappelez longue finale »

« « SVJ**, rappellerons longue finale»

« « SVJ**, PA28, VFR with flight plan from Bruxelles, passing S point, request joining instruction »

« « **SVJ****, join right hand downwind runway 0 9 , wind 0 9 0 degrees 1 0 knots, Q N H 1 0 1 2, Q F E 1 0 0 8, report right hand downwind.»

« « SVJ**, requesting straight-in approach »

« « **SVJ****, make straight-in approach runway 0 9 , , report long final.»

« « SVJ**, We will report long final »



D- Dans le circuit d'aérodrome

Le circuit d'aérodrome se fait à vue. Pour l'organiser vous devez attribuer des numéros d'ordre à l'atterrissement. Ces numéros se donnent à des points clés qui sont la vent arrière, la longue finale ou l'étape de base (Semi-directe)

- « SVJ**, vent arrière»
- « SVJ**, right hand downwind »

1- L'aéronef appelant est seul

► « **SVJ**, numéro 1, rappelez base main gauche piste 09** »

- « SVJ**, rappellerons base main gauche»

► « **SVJ**, number one, report right hand base runway 0 9.** »

- « SVJ**, we will report right hand base »

2-L'aéronef appelant n'est pas seul

► « **SVJ**, numéro 2, trafic précédent un pa28 en base main droite, rappelez base main gauche piste 09** »

- « SVJ**, rappellerons base main gauche»

► « **SVJ**, number two, traffic preceding, a C172, report right hand base runway 0 9.** »

- « SVJ**, we will report right hand base »

3- L'aéronef appelant fait une approche directe

- « SVJ**, Longue finale»

- « SVJ**, Long final »

A ce point vous devez donner un numéro à l'aéronef

L'aéronef est seul

► « **SVJ**, numéro 1, rappelez finale piste 09»**
← « SVJ**, rappellerons finale»

► « **SVJ**, number one, report final runway 0 9.**»
← « SVJ**, we will report final »

L'aéronef n'est pas tout seul

► « **SVJ**, numéro 2, trafic précédent un pa28 en base main droite, rappelez finale piste 09»**
← « SVJ**, rappellerons finale»

► « **SVJ**, number two, traffic preceding, a C172, report final runway 0 9.**»
← « SVJ**, we will report final »

4- L'aéronef se trouve en étape de base

← « SVJ**, vent arrière»
← « SVJ**, right hand downwind »

Le point de report logique est la finale.

NB : si l'aéronef était numéro deux ; il y a de fortes chances que son numéro d'ordre à l'atterrissement change (Le numéro est peut-être posé). Il faut donc réactualiser son numéro.

► « **SVJ**, rappelez finale piste 09»**
← « SVJ**, rappellerons finale»

► « **SVJ**, report final runway 0 9.**»
← « SVJ**, we will report final »

5- L'aéronef se trouve en finale

A ce point, on donne l'autorisation d'atterrissement ou de touch-and-go. Néanmoins si vous avez la piste qui est engagée vous pouvez faire rappelez en courte finale

« « SVJ**, finale pour toucher»
« « SVJ**, final for a full stop landing
»

La piste est engagée

« « **SVJ****, piste engagée par un R3000 au décollage, rappelez courte finale»
« « SVJ**, rappellerons courte finale»

« « **SVJ****, a Rallye on the runway report short final.» « « SVJ**, we will report short final »

La piste est dégagée

« « **SVJ****, autorisé toucher piste 0 9, vent 090 degrés 14 nœuds rappelez vent arrière»
« « SVJ**, on touche»

« « **SVJ****, cleared to land runway 0 9, wind 0 9 0 degrees 1 4 knots, report runway vacated ».
« « SVJ**, we land »

6- L'aéronef est en courte finale

« « SVJ**, courte finale»
« « SVJ**, short final»

La piste est dégagée

Voir ci-dessus

La piste est engagée

« **SVJ****, remettez les gaz, vent 090 degrés 14
nœuds rappelez vent arrière »

« **SVJ****, go around, wind 0 9 0 degrees 1 4 knots,
report downwind ».



E- La piste est dégagée

Nous retombons dans les cas vu au début du livret.
La seule différence se situe dans l'attribution d'un parking

- ☛ « SVJ**, piste dégagée»
- ☛ « SVJ**, runway vacated»

1- L'aéronef est seul au roulage

☛ « **SVJ**, roulez parking principal rappelez pour quitter la fréquence** »

☛ « **SVJ**, taxi to main apron, report to leave frequencies** ».

2- Il y a un conflit au roulage

A vous de déterminer la priorité de roulage en appliquant la phraséologie vue dans le chapitre A paragraphe 2

A VOUS DE JOUER

