



Photo: Skyguide

Tour de contrôle et cockpit: le travail des aiguilleurs du ciel dépend d'une collaboration optimale avec les pilotes.

■ Une approche aérienne sur un aéroport contrôlé peut constituer une expérience digne d'être vécue. Tout autant qu'un défi qui, au prix d'une solide préparation et d'un peu d'entraînement, doit être relevé sans aucune appréhension.

Une magnifique journée printanière. Un rêve de météo de vol, qui incite à s'envoler. Et Genève constituerait ici une destination tout indiquée. Constituerait. Car l'aéroport de Genève est contrôlé, et les communications radio s'y déroulent impérativement en anglais. Mais qu'en est-il du «voice training»? Et pourquoi le trafic

radio requiert-il une attention particulière? Comment peut-on parvenir à ce que les vols vers un site contrôlé restent un plaisir, sans devenir source de stress?

Collaboration

Dans la pratique de leur mission, à savoir assurer une direction de la circu-

lation aérienne aussi précise et fluide que possible, les aiguilleurs du ciel dépendent pour leur tâche d'une collaboration optimale avec les équipages de cockpit. La radiotéléphonie est autant la carte de visite du pilote que celle du contrôleur aérien. Si quelqu'un «parle bien», on peut également supposer qu'il maîtrise bien son avion. Et dès sa première prise de contact, le pilote laisse ici une première impression. Il vaut donc tout à fait la peine, à titre d'exercice, d'énoncer clairement son message «off line», avant d'appuyer sur le bouton de la ra-



Pas besoin d'avoir peur des «gros». Bien préparé, un vol vers un aéroport contrôlé est une expérience digne d'être vécue.

Photo: Jürg Wyss

dio. Quiconque sait d'avance ce qu'il veut dire évitera les appels inutilement longs et mobilisateurs de fréquences, ponctués de «euh» et de pauses de réflexion. Principes à respecter:

- penser préalablement son message;
- réfléchir précisément à sa formulation;
- employer une phraséologie standard (brève et claire, tout en comportant l'essentiel de l'information);
- écoute concomitante active sur la fréquence;
- pensée simultanée et anticipée;
- être souple (de brusques changements de piste sont toujours possibles).

Nécessaire discipline radio

Autre principe:

PPP (= penser – presser – parler).

Si l'on est sur la bonne fréquence, on suit d'abord les conversations en cours. Si un «readback» est encore at-

tendu, le laisser venir. S'il y a des routes prescrites lors de l'approche ou de l'envol, celles-ci doivent également être suivies. Les altitudes de vol maximales doivent être respectées. Considérer en même temps ces dernières comme des altitudes minimales de vol (pour autant que le temps le permette) contribue à la diminution du bruit.

ATTENTION

Ne jamais pénétrer dans le circuit d'attente sans autorisation (si la FRQ est occupée, et si aucune autorisation n'a été donnée, on devra voler en maintenant son cap).

À Genève: ne jamais survoler l'axe de la piste sans autorisation.

Être également attentif à la position du «touchdown point». Il ne coïncide pas toujours forcément avec un possible «displaced threshold». Les éventuels points de toucher des roues s'écartant des points habituels et assignés par radio doivent être respectés.

Les aérodromes avec VFR-ATIS (les fréquences étant publiées sur la carte VAC) sont Bâle, Berne, Granges, Locarno, Lugano et St-Gall-Altenrhein. L'ATIS capté doit être confirmé au premier appel.

Lors du roulage au sol, il convient de clarifier d'abord sur quelle fréquence appeler, c'est-à-dire identifier où se situent les limites de compétences: «apron», «ground» ou «tower»? Et y a-t-il besoin d'un «start-up», ou peut-on déjà laisser le moteur tourner?

Pour l'appel s'applique le principe général: QUI - OÙ - QUOI.

Par exemple:

Zurich Apron, HB-CKG, GA-Parking 1, VFR to Friedrichshafen, request taxi.

Une fois la «clearance» accordée, le pilote est en droit de rouler jusqu'à une «holding position» ou «holding bay». Si une piste doit être traversée, une instruction supplémentaire arrive, autorisant ou non son franchissement: hold short of RWY... ou cross RWY....

ATTENTION

Ne jamais traverser une piste sans autorisation! Ne jamais rouler par-dessus des «stop bars» (barres de point d'attente) rouges enclenchés!

Sur l'aérodrome d'attache également, la carte de roulage devrait être constamment à portée de main. ■

Fliegen lernen?
Wir sind für Sie da.
<http://www.swisspsa.ch>



Alp-Air Bern • 031 960 22 22
Aero Locarno • 091 745 20 27
Fliegerschule Birrfeld • 056 444 82 87
Motorfluggruppe Zürich • 01 816 74 63
Flugsportgruppe Zürcher-Oberland • 01 954 12 52
Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft • 055 440 42 18



Photo: Skyguide

Dans l'aéronautique, la communication est brève et précise. Elle se limite à l'essentiel.

Parler en clair

■ Une phraséologie correcte facilite l'intelligibilité des messages radio en vol. Si elle est respectée, la communication fonctionne au mieux.

Les «feux verts» accordés et les instructions doivent être répétés à haute voix. Ce «garde-fou» permet d'identifier les messages incorrectement compris. Il existe quatre possibilités de répétitions.

1^{ère} possibilité: readback (relecture littérale)

- Runway in use
- Tout ce qui est concerné par le Runway-in-use (line-up, taxi on, hold short, landing, take-off, cross, backtrack, hold on)
- Réglages de l'altimètre et du transpondeur
- Altitudes de vol, routes de vol, vitesses et headings

- Fréquences et résultats de relèvement

Chaque readback est clos par l'indicatif d'appel propre. En cas de changement de fréquence, seule la fréquence doit être répétée.

TWR: *H-HA, contact Geneva Apron on 121,75*

PIL: *121,75 H-HA*

2^e possibilité: répétition conforme au sens

D'autres «feux verts» ou instructions, y compris les «feux verts conditionnels», sont répétés conformément à leur sens:

GND: *H-PE, behind Swiss SB20 taxi to holding position RWY 10*

PIL: *Follow Swiss SB20 to holding position RWY 10, H-PE*

3^e possibilité: WILCO

Pour toutes les instructions «simples»



Aero Explorer International
Planning Support for Demanding Pilots

Professionelle Flugplanung

**für Flugreisen zu neuen Horizonten:
Sie fliegen – wir planen.**

www.aeroexplorer.biz

Hans Georg Schmid Tel. +41 (56) 610 7174 Fax +41 (56) 610 7175

et clairement sans équivoque (donc tout ce qui, quelque part, revêt l'apparence d'un «report»), la confirmation «WILCO» suffit:

TWR: *H-KU, report Arbedo*

PIL: *WILCO H-KU*

4^e possibilité: **ROGER, ou l'indicatif d'appel propre**

Les informations (météo, état de la piste, etc.) ne sont pas répétées. Un bref ROGER, ou l'indicatif d'appel

propre, suffisent pour confirmation:

TWR: *H-ZU, Work in progress east of TWY B*

PIL: *ROGER* ou seulement *H-ZU*

Ready for departure

Le mot «takeoff» n'est employé qu'en association avec la takeoff-clearance. Les formulations telles que «ready for takeoff» sont obsolètes et peuvent être très dangereuses. L'énoncé correct est: ready for departure.

Un «position-report» comporte tant la position que l'altitude. On indiquera comme position la localité à la verticale de l'avion, et non celle qu'on verrait quelque part dans le lointain. C'est la seule manière, pour un autre pilote, de se représenter exactement où il doit rechercher son collègue. Car le principe prévalant ici est: voir et être vu. On s'abstiendra par conséquent de formulations imprécises, telles que «approaching» ou «abeam», donnant la préférence à une position mieux définie, comme «2 miles south-east of Sursee, 4500 ft».

Et pour bien conclure: en cas d'incertitudes ou de non compréhension d'un point quelconque, ne pas se contenter de dire «roger», mais poser la question, accompagnée d'un «confirm...» ou «say again». Roger? ■

SAFETY TIP

Une bonne préparation évite le stress

- FRQ: quelles sont les fréquences sur l'aérodrome?
- Circuit: il y en a souvent plusieurs; monomoteur – multimoteur / train d'atterrissage fixe ou rétractable, qu'est-ce qui me correspond (à mon ACFT)? Altitudes de voltes, circuit «left hand» ou «right hand»? S'agit-il d'une grande ou d'une petite volte? L'altitude de volte est-elle haute ou basse? Dois-je descendre rapidement, ou puis-je perdre lentement mon altitude? Pour quel «power setting» opérerai-je, et où? Quels volets actionnerai-je, et quand?
- RWY: y a-t-il plusieurs pistes? Où mènent les diverses voltes? Où se situe le «touchdown» du moment?
- TWY: quelles TWY y a-t-il? Sur laquelle quitterai-je probablement la piste? Comment sera la manœuvre de roulage?
- Holding: où se situent les holdings? Y a-t-il des restrictions d'altitude ou de vitesse? Quels points de survol y a-t-il? Quel message dois-je émettre, et où? Où se trouvent les points de compte-rendu (devant ou derrière la forêt / à droite ou à gauche de l'autoroute, etc.)?
- Ai-je besoin d'un SLOT? Et comment puis-je obtenir un SLOT?
- Quelles restrictions y a-t-il? Heures du jour, jours? Le NVFR est-il possible? Le SVFR est-il possible? Y a-t-il une douane?
- Que faire en cas de panne radio? Que signifient les signaux lumineux?
- S'agit-il d'un aérodrome contrôlé ou non contrôlé? Quels messages doit-on émettre sur un site AFIS?

SAFER FLYING constitue une prestation de la FSVM envers ses membres, pour la promotion de la sécurité dans l'aviation. Avez-vous manqué certaines des six premières éditions de *SAFER FLYING*? Ou désirez-vous, en tant qu'école d'aviation ou aérodrome soucieux de sécurité, remettre *SAFER FLYING* à vos élèves et pilotes, apportant ainsi une contribution à la sécurité aérienne? Alors, commandez les exemplaires voulus (à raison de 1 franc pièce pour les membres, et 2 francs pièce pour les non-membres) auprès du Secrétariat de l'Aéro-Club de Suisse, tél.: 041 370 21 21. *SAFER FLYING* est également disponible sous forme de fichier pdf, sur le site web de la FSVM (www.mfvs.com).

IMPRESSUM

Editeur

Fédération suisse de vol à moteur (FSVM)
Secrétariat de l'AéCS
Lidostrasse 5
6006 Lucerne
Tél. 041 370 21 21
Fax 041 370 21 70
www.mfvs.ch
vorstand@mfvs.ch

Président

Willi Dysli

Tirage

10 000 exemplaires

Concept, mise en pages

Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Tél. 056 442 92 44
Fax 056 442 92 43
www.swissaviation.ch
verlag@swissaviation.ch

Auteur de la présente édition

Esther Rimensberger

Impression

Effingerhof AG
Storchengasse 15
5201 Brugg
Tél. 056 460 77 77
www.effingerhof.ch
info@effingerhof.ch

Parution

4 fois par an
Envoi à tous les membres de la FSVM
Prochaine édition
Printemps 2003

SWISSAVIATION
media

Publikationen und
Medienarbeit im
Fachbereich Aviatik

→ **Konzepte/Gestaltung/Produktion**

Wir machen Worte zu Inhalt

Swiss Aviation Media / Jürg Wyss
Zurzacherstr. 64 / 5200 Brugg

Telefon 056 442 92 44 / Fax 056 442 92 43
www.swissaviation.ch / verlag@swissaviation.ch