

Processus de communication pour le Club

ImaginAir

Les communications radio ATC, globalement :

Note : dans ce document :

- **P** = pilote
- **C** = Contrôleur

Le clé des communications avec un contrôleur, c'est d'être précis et bref.

En général, une communication se déroule en 3 courtes étapes :

1. Pilote : À qui je m'adresse, qui je suis, où je suis et qu'est ce que je veut faire.

En guise d'exemple :

P : *Montréal sol*, Cessna IMGxx au stationnement, demandons permission de circuler jusqu'à la piste active.

2. Contrôleur : À qui il s'adresse et donne les instructions.

C : IMGxx, circulez via Taxiway Echo pour la piste 24 droite et rappelez à l'écart. ON SUPPOSE QUE LE RUN UP EST FAIT.

3. Pilote : Répète les instructions et repète ses lettres d'appel.

P : Circulons via Echo pour piste 24 droite et rappelons à l'écart; IMGxx.

N.B. Le fait de répéter les instructions du contrôleur, assure à celui-ci que vous avez bien compris ce que vous devez faire.

N.B. N'oublier pas la règle de politesse : toujours nommer l'autre interlocuteur avant de se nommer.

Première étape, Autorisation (Clearance) :

Le Clearance sert à déposer le plan de vol et obtenir une autorisation temporaire. Le Clearance ne demande pas nécessairement de communication radio; on dépose notre plan de vol sur place, par Internet, par radio ou même en vol.

Pour IMAGIN AIR, le Clearance consiste à envoyer le plan de vol

Ensuite, le pilote stationné à un hangar ou porte d'embarquement doit faire connaître sa position au contrôleur, demander l'approbation du plan de vol et s'assurer du contact radar.

P : Bonsoir, *Montréal sol*, ici Cessna IMGxx (Lettres d'appel) avec vous, porte 5, terminal 2, demandons contact radar.

Le pilote n'est pas tenu de s'exprimer mot à mot comme dans l'exemple ci-dessus. L'intention est de faire connaître votre position au contrôleur et vérifier s'il vous détecte sur son radar. Le contrôleur vous répondra alors :

C : IMGxx, bonsoir, nous avons contact radar avec vous monsieur. Rappelez lorsque vous serez prêt à copier.

Le pilote répète les instructions et ses lettres d'appel :

P : Rappelons lorsque prêts à copier; IMGxx.

P : *Montréal sol*, IMGxx sommes prêts à copier.

C : IMGxx, vous êtes autorisé pour vol (IFR ou VFR) à destination de xxxx , à l'altitude xxxx, afficher code transpondeur xxxx.

Après l'acceptation de votre plan de vol, vous devez redire mot à mot les paroles du contrôleur. Cela lui permet de vérifier si vous avez bien compris les détails du plan de vol.

P : Vol (IFR ou VFR) à destination de xxxx , à l'altitude xxxx, affichons code transpondeur xxxx.

Le contrôleur terminera le Clearance en vous demandant de l'aviser quand vous serez prêt à circuler.

C : IMGxx, rappelez prêt à circuler.

P : Rappelons prêt à circuler; IMGxx.

Après l'approbation de votre plan de vol, il est maintenant le temps d'attacher votre ceinture.

Deuxième étape, Sol (Ground), circulation du stationnement jusqu'à l'écart de la piste en fonction :

Quand vous êtes prêt à circuler, contacter le contrôleur.

P : *Montréal sol*, Cessna IMGxx, sommes prêts à circuler.

Comme vous voyez, il est important de vous identifier avant chaque communication pour que le contrôleur soit assuré que la demande est transmise par vous.

C : IMGxx, circulez via Taxiway xxxx, pour la piste xxxx et rappelez à l'écart.

P : Circulons piste xxxx, via Taxiway xxxx et rappelons à l'écart; IMGxx.

Les voies de circulation d'un aéroport (Taxiway) portent des noms comme : A pour ALPHA, B pour BRAVO, C pour Charlie etc. Elles sont identifiées ainsi pour éviter toute confusion de langage entre le pilote et le contrôleur.

Voici un petit tableau, à la page suivante, que vous pourrez découper et placer à portée de vue :

A...	ALPHA
B...	BRAVO
C...	CHARLIE
D...	DELTA
E...	ECHO
F...	FOX-TROT
G...	GOLF
H...	HOTEL
I...	INDIA
J...	JULIET
K...	KILO
L...	LIMA
M...	MIKE
N...	NOVEMBER
O...	OSCAR
P...	PAPA
Q...	QUEBEC
R...	ROMEO
S...	SIERRA
T...	TANGO
U...	UNIFORM
V...	VICTOR
W...	WHISKEY
X...	X-RAY
Y...	YANKEE
Z...	ZULU

P : *Montréal sol*, IMGxx, à l'écart de la piste xxxx.

C : IMGxx, rappelez prêt pour décollage.

P : Rappelons prêt pour décollage; IMGxx.

Troisième étape, Tour (Tower), décollage, de l'écart de la piste assignée par le contrôleur jusqu'à En route :

P : *Montréal tour*, IMGxx, à l'écart de la piste xxxx, prêt pour décollage.

C : IMGxx, prenez position piste xxxx, et rappeler lorsque prêt pour décollage.

P : Rappelons prêt pour décollage; IMGxx.

Les pistes sont identifiées par un numéro, ex. : 06, 23, 14, etc. Les numéros indiquent le degré de la piste, soit 060, 230. 140 degré, etc. Si le numéro de la piste est accompagné d'un **L** ou d'un **R**, cela indique qu'il y a deux pistes parallèles qui ont le même degré; on les identifie alors par piste xx gauche « **L** » et piste xx droite « **R** ».

Maintenant que le pilote a aligné son appareil, prêt pour le décollage :

P : *Montréal tour*, IMGxx, prêt pour le décollage piste xxxx.

C : IMGxx, vous êtes autorisés décollage piste xxxx, montez dans l'axe de la piste, rappelez à xxxx pieds. Vents 060@5kts altimètre 30.02.

P : Décollage piste xxxx et rappelons à xxxx pieds; IMGxx.

N.B. Selon les aéroports et le trafic, le contrôleur peut enlever l'étape de s'enligner sur la piste et vous demandera un décollage immédiat.

À ce moment le pilote met les gaz et à l'altitude assignée, reprendra contact avec le contrôleur. Dans les plus gros aéroports, aussitôt que l'avion est en vol, il faut contacter les départs (Departure). La tour vous en avisera s'il y a lieu.

P : *Montréal tour*, IMGxx présentement à xxxx pieds.

À ce moment le contrôleur devrait autoriser le pilote pour son altitude de croisière. Et s'il y a lieu lui donner un Vecteur ou tout simplement lui dire de procéder selon le plan de vol déposé.

Il n'est pas nécessaire pour le pilote de dire sa position à chaque Waypoint (intersection, NDB, VOR) lors du vol.

Si un pilote décide de changer la trajectoire ou l'altitude de sa route, il doit absolument le demander au contrôleur; même si ce changement est minime; sinon, cela peut occasionner un conflit de séparation ou un accident.

N.B. Dans les plus gros aéroports, lorsque les roues quittent le sol, il faut contacter les départs (Departure).

Quatrième étape, Centre (Center), de En route jusqu'à l'approche :

Généralement, lorsque l'on quitte la zone de contrôle d'un aéroport, il faut contacter le Centre.

P : *Montréal centre, IMGxx* présentement à 10nm au nord-est de Dorval à xxxx pieds, en monté pour xxxx pieds.

Altitudes de vol :

Les altitudes de vol sont prédéfinies selon la direction du vol et selon le type de vol : IFR ou VFR.

- Vols IFR direction EST : doivent respecter une altitude impaire, peu importe l'altitude; ex: appareil volant de 0 à 180 degrés, 5 000', 7 000', 9 000', 11 000', 13 000', etc.
- Vols IFR direction OUEST : doivent respecter une altitude paire, peu importe l'altitude; ex: appareil volant de 180 à 360 degrés, 4 000', 6 000', 8 000', 10 000', 12 000', etc.
- Vols VFR direction EST : doivent respecter une altitude impaire +500 pieds, peu importe l'altitude; ex: appareil volant de 0 à 180 degrés, 5 500', 7 500', 9 500', 11 500', 13 500', etc.
- Vols VFR direction OUEST : doivent respecter une altitude paire +500 pieds, peu importe l'altitude; ex: appareil volant de 180 à 360 degrés, 4 500', 6 500', 8 500', 10 500', 12 500', etc.

N.B. Si un pilote demande d'approuver son plan de vol de CYUL à CYQB à une altitude de vol de 16 000', il sera automatiquement refusé, à moins qu'il accepte de voler à l'altitude de 15 000' ou 17 000'.

Dans le plan de vol, l'inscription de l'altitude avec le préfixe « niveau de vol » (FL190, FL250, etc.), est utilisé seulement pour les altitudes supérieures à 18 000 pieds.

De plus, au-dessus de 18 000 pieds, le pilote doit ajuster son altimètre à la pression barométrique standard de 29.92; parce que tous les avions navigant à haute altitude doivent avoir le même ajustement, et à cette altitude, on ne peut pas se fier à des données locale pour la pression barométrique.

Descente :

L'approche

Maintenant l'appareil approche de sa destination. Le pilote doit demander au contrôleur « d'avoir plus bas » dans l'intention d'amorcer sa descente.

P : *Montréal centre, IMGxx, demande d'avoir plus bas.*

C : *IMGxx, vous êtes autorisés pour la descente, descendez et maintenez xxxx milles pieds.*

P : *xxxx milles pieds; IMGxx.*

NB : Les contrôleurs apprécient lorsque vous confirmez que vous avez atteint l'altitude demandé.

Au-dessus de 18 000 pieds, le pilote doit ajuster son altimètre à la pression barométrique standard de 29.92. Aussitôt que l'on descend sous 18 000 pieds, il faut ajuster le pression barométrique à la donnée locale spécifiée par le contrôleur. Cela permet d'avoir l'altitude exacte au dessus du niveau de la mer. Si le pilote oublie de faire cet ajustement, il y aura une différence entre ce qu'indique l'altimètre et l'altitude réelle de l'avion... Alors, la surprise à l'atterrissage peut passer de quelques sueurs à « *adieu mon train d'atterrissage* »... si vous êtes chanceux...

Cinquième étape, Approche(Approach) ou Tour (Tower) selon la grosseur de l'aéroport, de approche jusqu'à approche finale :

Si pas d'instruction du contrôleur-Centre, contacter contrôleur-Approche environ 40mn de la destination.

P : *Montréal approche*, IMGxx avec vous pour un atterrissage à l'aéroport de Québec avec information Bravo.

N.B. « Information Bravo » vient de l'ATIS que vous pouvez obtenir de Flight Simulator; « Bravo » signalant au contrôleur à quel moment vous avez consulté l'ATIS et si vos informations sont à jour.

C : IMGxx, anticipez une approche piste xxxx, descendez et maintenez xxxx pieds.

P : Descendons et maintenons xxxx pieds; IMGxx.

Par la suite l'Approche vous donnera les informations suivantes :

C : IMGxx, vous êtes autorisé pour une approche ILS piste xxxx, Vents 270@05 kts, altimètre 29.92, rappelez lorsque vous aurez intercepté l'ILS.

P : ILS piste xxxx, altimètre 29.92, rappelons à l'interception de l'ILS; IMGxx.

Aussitôt que le pilote intercepte le signal ILS, le pilote doit aviser le contrôleur de la tour.

Sixième étape, Tour (Tower), finale et l'atterrissage :

P : *Montréal tour*, IMGxx, ILS piste xxxx intercepté.

N.B. À compter de ce moment c'est vous qui gérez votre altitude.

N.B. Même si vous êtes en finale vous ne pouvez atterrir sans l'autorisation du Contrôleur.

C : IMGxx, vous êtes autorisé à atterrir piste xxxx, Vents 270@05 kts, altimètre 29.92, dégager la piste par la première sortie disponible.

P: Autorisé à atterrir piste xxxx; IMGxx.

P : *Montréal tour*, IMGxx, piste dégagée, contactons Sol.

Au moment où l'appareil quitte la piste, le pilote doit arrêter son appareil sur la voie de circulation et demander au contrôleur Sol l'autorisation de circuler en direction de son stationnement ou hangar; ceci afin d'éviter les collisions au sol avec d'autres appareils.

Septième étape, Sol (Ground), Circulation, de la piste jusqu'au stationnement ou hangar :

P : *Montréal sol, IMGxx, sortie Bravo, demandons l'autorisation de circuler pour le hangar xxxx.*

C : *IMGxx, vous êtes autorisé à circuler pour votre hangar via Bravo, Delta, et rappelez pour la fermeture de votre plan de vol.*

P : *Circulons pour hangar xxxx via Bravo Delta et rappelons pour la fermeture de notre plan de vol; IMGxx.*

Fermeture du plan de vol :

P : *Montréal sol, IMGxx, au stationnement ou hangar, moteurs éteints, demandons fermeture du plan de vol.*

C : *IMGxx, plan de vol fermé, bonne journée.*

N.B. Remercier le contrôleur et lui souhaiter une bonne fin de soirée.

Vous avez maintenant complété votre vol.

Équipe de planification des vols