

## Les fréquences

La gamme de fréquences dédiée à l'aéronautique va de 108 Mhz à 137 Mhz dans la bande VHF, partagée comme suit :

108 Mhz à 111,975 Mhz : ILS

111,975 Mhz à 117,950 : VOR

117,975 à 137 Mhz : Service Mobile Aéronautique, à savoir les échanges audio.

Les fréquences particulières :

121,500 Mhz : fréquence de détresse internationale.

123,500 Mhz : fréquence « club », attribuée aux aérodromes qui n'ont pas suffisamment de trafic pour avoir leur propre fréquence.

123,450 Mhz : communication entre aéronefs.

## La phraséologie

### Ordre des messages

Messages de détresse : précédés de l'expression MAYDAY, de préférence 3 fois.

Messages d'urgence : précédés de l'expression PAN-PAN ou PAN-PAN MEDICAL dans le cas d'un transport sanitaire, de préférence 3 fois.

Messages du contrôle de la circulation aérienne : clairance, régulation du débit, compte-rendu de position.

Messages d'information de vol.

Messages entre exploitants d'aéronefs et pilotes.

### Quelques expressions conventionnelles

Affirme : oui

Approuvé : permission accordée

Autorisé : utilisée uniquement pour le décollage, l'atterrissage, le toucher et l'option.

Break break : permet de séparer des messages dans la même communication dans un environnement encombré.

Confirmez : demande de confirmation.

Correction : corrige un message contenant une erreur.

Négatif : non.

Roger : j'ai reçu en entier votre dernière transmission.

Wilco : votre message a été compris et sera exécuté.

### Alphabet aéronautique international

A Alfa	N November
B Bravo	O Oscar
C Charlie	P Papa
D Delta	Q Quebec
E Echo	R Romeo
F Foxtrot	S Sierra
G Golf	T Tango
H Hotel	U Uniform
I India	V Victor
J Juliet	W Whiskey
K Kilo	X X-Ray
L Lima	Y Yankee
M Mike	Z Zulu

### Contact radio

Au premier contact, le pilote appelle la station au sol, identifiée par le nom de l'emplacement suivi d'un suffixe indiquant l'organisme ou le service rendu.

Exemple : PARIS RADAR

Cependant, si aucun risque de confusion n'est possible, on peut se contenter du nom de l'emplacement, sauf dans le cas d'une fréquence d'information de vol.

Exemples : PONTOISE, TOULOUSE INFO.

L'indicatif d'appel de l'avion sera complet au premier contact. Exemple : PITHIVIERS de F-GRRX, bonjour. Ensuite, l'indicatif abrégé sera utilisé à l'initiative du contrôleur. L'indicatif abrégé est constitué de la première et des deux dernières lettres de l'indicatif complet. Exemple : F-GRRX sera abrégé en F-RX.

Si un risque de confusion existe, le contrôleur vous donnera un autre indicatif abrégé. Exemple, si vous êtes immatriculé F-GOIS et qu'un autre avion immatriculé F-GRIS a déjà pris contact, le contrôleur pourra vous appeler OIS et l'autre aéronef FIS.

### Informations à collationner

Fréquence;  
Code transpondeur;  
Calage altimétrique;  
Niveau ou altitude;  
Cap;  
Vitesse;  
Piste en service.

### Echelle de lisibilité radiotéléphonique

1. illisible;
2. lisible par moments;
3. difficilement lisible;
4. lisible;
5. parfaitement lisible.

### Règles générales

On signe toujours un message par son indicatif.

Avant d'émettre un premier message sur une fréquence, on écoute quelques secondes afin de ne pas couper un échange en cours.

On ne quitte jamais une fréquence sans l'accord du contrôleur. Sinon, celui-ci pourrait vous croire en difficulté et lancer les secours.

Références : *Procédures de radiotéléphonie* et *Manuel de formation à la phraséologie* du SIA ([http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/asp/frameset\\_fr.asp?m=26](http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/asp/frameset_fr.asp?m=26))

### Questions du site en rapport avec cette fiche :

1331 - 1332 - 1333 - 1335 - 1338 - 1339 - 1341 - 1345 - 1346 - 1347 - 1348 - 1352 - 1353 - 1355 - 1356 - 1357 - 1358 - 1360 - 1409 - 1411 - 1412 - 1413 - 1414 - 1547 - 1818 - 1819 - 1851 - 2038 - 2122 - 2305 - 2306 - 2418 - 2481 - 2482 - 2484 - 2522 - 2564 - 2568 - 2569 - 2583