



**INTRODUCTION / LEGISLATION**

A partir du niveau 2 de la formation, un élève PPL(A) doit être en mesure d'assurer correctement les transmissions en aveugle sur un terrain non contrôlé et ensuite de se conformer en toute sécurité aux procédures de radiotéléphonie officielles en vigueur sur un aérodrome contrôlé.

L'objectif de ce petit fascicule est d'offrir un aperçu de ce thème ; bien entendu, il va de soi que la participation à un cours complet de radiotéléphonie (RTN ou RTI) sera envisagée le plus rapidement possible !

**SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE (ATS)**

La sécurité aérienne s'effectue par le biais de différents organismes, dont les principaux sont les suivants :

**Indicatif « TOWER / TOUR »**

Le service du contrôle de la circulation d'aérodrome (TWR) est responsable de la sécurité du trafic dans la zone de contrôle (CTR), sur les pistes et les voies de circulation d'un aérodrome contrôlé et si elle est la seule instance de contrôle en fonction également sur les aires de stationnement.

**Indicatif « GROUND / SOL »**

Sur certains grands aéroports, le service TWR est partagé avec le contrôle sol (GND), partie intégrante de la tour de contrôle, qui gère les mouvements d'aéronefs et de véhicules évoluant sur les voies de circulation et les aires de stationnement.

**Indicatif « INFORMATION »**

Le centre d'information de vol (FIC) fournit principalement les avis et renseignements utiles aux aéronefs évoluant en vol à vue. Par délégation, il permet à l'occasion d'obtenir les autorisations d'évoluer dans l'espace restreint C (Plateau-Jura > FL100 / Alpes > FL130/150).

**Indicatif « DELTA »**

Service de contrôle qui s'occupe des aéronefs VFR évoluant dans l'espace restreint C (Plateau-Jura > FL100 / Alpes > FL130/150), pour les séparer du trafic IFR.

Remarque : INFORMATION et DELTA sont des fréquences régionales à la réception parfois aléatoire selon le relief ou l'éloignement des antennes, ce qui exige un appel initial pour vérifier la bonne qualité de la liaison

## HOW DO YOU READ

### DISCIPLINE

- Ecouter la fréquence (10 sec avec le volume réglé correctement) avant de transmettre pour s'assurer qu'aucune conversation n'est en cours
- PPP : Penser - Presser - Parler
- Utiliser les expressions conventionnelles officielles (voir page 24), éviter les mots et messages inutiles, être précis et avare de litanies
- Placer le microphone à 1 - 2 cm bien en face de la bouche et parler régulièrement et distinctement

### ALPHABET OACI

En radiotéléphonie aéronautique, il est exigé que les lettres ou groupes de lettres, par ex. les indicatifs, les mots inusités, soient énoncés chaque lettre séparément, selon le tableau ci-dessous :

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

Certaines expressions sont toutefois plus compréhensibles en langage clair, par exemple :

Boeing, Robin, Cessna, Tecnam (types d'aéronef)

QDM, VOR, NDB (radionavigation) (lettres prononcées une à une -  
QNH, VFR, VMC (météo) sans alphabet)

TMA, FIR, CTR (espaces aériens) idem

UTC, ETA, ETO (indications horaires) idem

### CHIFFRES / NOMBRES

A part 4 cas qui font exception, (1) **les altitudes en pieds**, (2) **la hauteur des nuages**, (3) **la visibilité** et (4) **la portée visuelle de piste (RVR / PVP)**, les nombres sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément, en particulier pour les caps, les vitesses, les niveaux de vol, le vent, le QNH et les fréquences.

## HOW DO YOU READ

En plus de ces 4 exceptions, la règle des centaines et des milliers peut être appliquée en Suisse pour :

- niveau de vol : flight level **one hundred** / niveau de vol **cent**
- vitesse verticale : **five hundred** feet per minute
- information de trafic : traffic at **eleven** o'clock / trafic à **onze** heures
- codes avec 3 zéros : squawk **seven thousand** / transpondeur **sept mille**

La virgule des nombres décimaux se dit « decimal / décimale »

0	zero ( <i>ziro</i> ) / zéro	2	two ( <i>tou</i> ) / deux
1	one ( <i>ouann</i> ) / un	3	three ( <i>trii</i> ) / trois
4	four ( <i>fôô</i> ) / quatre	18	one eight / un huit
5	five ( <i>faïv</i> ) / cinq	421	four two one / quatre deux un
6	six ( <i>siks</i> ) / six	100	hundred ( <i>handrid</i> ) / cent
7	seven ( <i>sev'n</i> ) / sept	1000	thousand ( <i>tausend</i> ) / mille
8	eight ( <i>éit</i> ) / huit		
9	nine ( <i>naïner</i> ) / neuf		

### Exemples :

Fly heading three four zero	Volez au cap trois quatre zéro
Climb to flight level one zero five	Montez au niveau de vol un zéro cinq
Wind two zero zero degrees one two knots	Vent deux zero zero degrés un deux noeuds
Contact Geneva Information : one two six decimal three five zero	Contactez Genève Information : un deux six décimale trois cinq zéro

### Exceptions signalées précédemment (règle des centaines et des milliers):

Descend altitude four thousand feet	Descendez altitude quatre mille pieds
Scattered three thousand two hundred feet	Nuages espacés trois mille deux cent pieds
Visibility four thousand five hundred meters	Visibilité quatre mille cinq cent mètres

## HOW DO YOU READ

### INDICATIFS D'AERONEFS

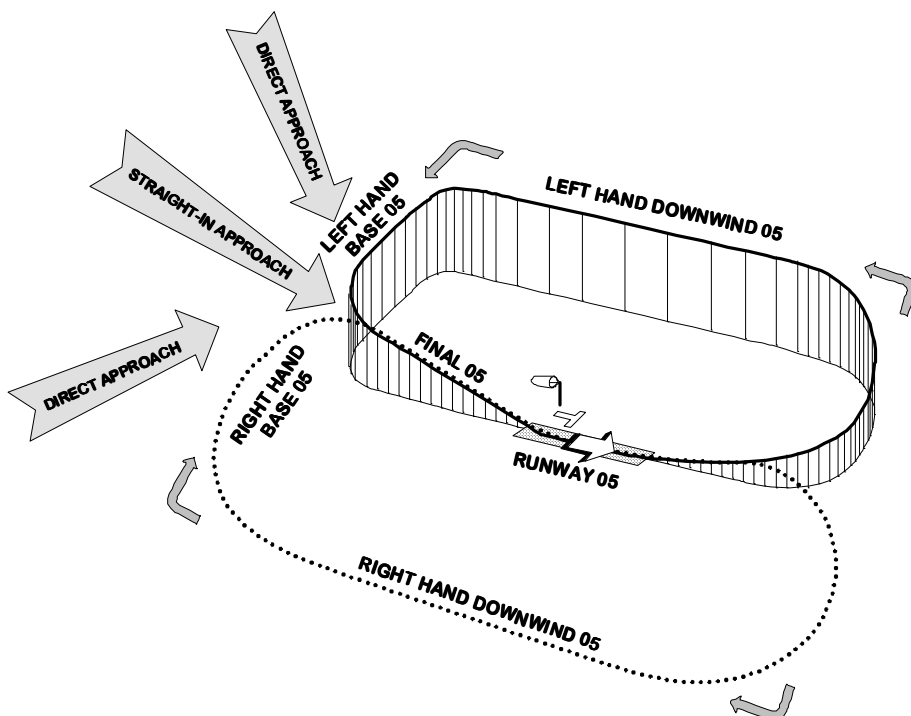
Au premier appel sur une nouvelle fréquence, toujours utiliser l'indicatif complet (cinq lettres) ; une fois que la liaison est parfaitement établie et qu'aucune confusion n'est à craindre avec un autre aéronef en fréquence, l'indicatif abrégé peut être utilisé. Cette procédure n'est toutefois possible que si la station au sol l'a initiée et de cette façon uniquement :

- Toujours la première et les deux dernières lettres

Exemple : HBKCF (appel initial), HCF (indicatif abrégé)

### CIRCUIT D'AERODROME

En Suisse, seules les positions « downwind / vent arrière » et « final / finale » sont des points de compte rendu obligatoire. Si une autorisation d'atterrissage est obtenue avant ces passages, il n'est plus nécessaire de s'y annoncer.



## HOW DO YOU READ

Depuis peu, il est recommandé de préciser par « droit ou gauche » les branches vent-arrière utilisées, même si ces trajectoires sont celles officiellement publiées sur les cartes VAC.

### ATIS

**Automatic Terminal Information Service** = Service automatique d'information de région terminale

Ce service diffuse sur une fréquence VHF/COM ou parfois sur la fréquence d'une station VOR, en anglais principalement, des renseignements sur un aérodrome spécifique : procédures opérationnelles, bulletin météo METAR, obstacles temporaires, état des installations de navigation, bulletins de piste ou phénomènes météorologiques significatifs.

Exemple :

GENEVA  
INFORMATION TANGO  
RUNWAY IN USE 23  
GRASS RUNWAY IN OPERATION FOR VFR TRAFFIC  
MET REPORT GENEVA 1220  
WIND ONE FIVE ZERO DEGREES FOUR KNOTS  
VISIBILITY ONE ZERO KILOMETERS OR MORE  
VICINITY SHOWERS  
SCATTERED TWO THOUSAND FEET  
BROKEN THREE THOUSAND FIVE HUNDRED FEET  
TEMPERATURE SIX / DEW POINT MINUS ZERO  
QNH ONE ZERO TWO FIVE / QFE NINE SEVEN SIX  
NOSIG  
TRANSITION LEVEL EIGHT ZERO  
TOWER FREQUENCY ONE ONE NINE DECIMAL NINE  
GENEVA INFORMATION TANGO

Il faut écouter cette émission avant de se présenter à l'arrivée ou avant de rouler au départ et en signaler la réception au premier appel. Elle est renouvelée toutes les 30 minutes et comporte une lettre indicative, ici Tango, pour la situer dans le temps, la première de la journée étant bien sûr Alpha.

## HOW DO YOU READ

### TRANSMISSIONS AVEUGLES AUX AERODROMES (AD)

Transmissions aveugles sans accusé de réception

Sur les aérodromes ne disposant pas du service de contrôle de la circulation aérienne, une procédure d'auto-information réciproque est prévue afin d'assurer la séparation entre aéronefs et une meilleure fluidité du trafic. Elle s'effectue en Suisse sur une fréquence particulière réservée à chaque terrain, ce qui permet d'omettre la transmission du nom de l'aérodrome.

Remarque :

Il est judicieux d'annoncer chaque point de survol un peu avant le passage effectif, ceci permettant à d'autres pilotes de réagir à temps et d'éviter la simultanéité aux points critiques !

### AFIS

**Aerodrome Flight Information Service** = Service d'information de vol d'aérodrome

Service opérant dans des zones d'informations de vol (FIZ) établies sur certains aérodromes (en Suisse seulement Samedan) et assuré par un opérateur FISO (Flight Information Service Officer) au bénéfice d'une licence.



## TRANSMISSIONS AVEUGLES AUX AERODROMES (AD)

Transmissions sans accusé de réception

### APPROCHE :

- Environ 5 minutes avant d'atteindre l'aérodrome, il faudra annoncer : indicatif d'appel **complet**, position, altitude, intentions.

Exemple : HBKCF, SECTEUR SUD, 3'000 PIEDS, POUR  
ATTERRISSAGE

- puis transmettre les informations suivantes, avec indicatif abrégé, si la confusion avec un autre HCF est exclue :

Exemple : HCF VERTICALE, REJOINS VENT ARRIÈRE GAUCHE  
PISTE 05  
HCF VENT ARRIÈRE GAUCHE PISTE 05 (pour remise  
de gaz, toucher/décollé ou pour atterrissage  
complet)  
HCF FINALE PISTE 05

### DÉPART :

- Avant de décoller, le pilote enclenchera son équipement radio et s'assurera que la fréquence concernée n'est pas occupée par des transmissions.
- Puis il transmettra à la radio les informations concernant son départ :

Exemple : HBKCF PARKING HERBE, ROULE POINT D'ATTENTE  
PISTE 23  
HCF PRÊT AU DÉPART PISTE 23

- Lorsque aucun appel n'est fait par un autre avion, **et que le pilote s'est assuré que le secteur d'approche est libre**, il pourra entrer en piste et décoller :

Exemple : HCF DÉCOLLE PISTE 23, DIRECTION ORBE  
HCF ORBE, 3'000 PIEDS, QUITTE LA FREQUENCE

## HOW DO YOU READ



### BLIND TRANSMISSIONS AT AERODROMES (AD)

Transmissions without acknowledgment

#### APPROACH :

- Environ 5 minutes avant d'atteindre l'aérodrome, il faudra annoncer : indicatif d'appel **complet**, position, altitude, intentions.

Exemple : HBKCF, SECTOR SOUTH, 3'000 FEET FOR LANDING

- puis transmettre les informations suivantes, avec indicatif abrégé, si la confusion avec un autre HCF est exclue :

Exemple : HCF OVERHEAD, WILL JOIN LEFT-HAND DOWNWIND  
RUNWAY 05  
HCF LEFT-HAND DOWNWIND 05 (for go around, touch-  
and-go or full stop)  
HCF FINAL RUNWAY 05

#### DÉPART :

- Avant de décoller, le pilote enclenchera son équipement radio et s'assurera que la fréquence concernée n'est pas occupée par des transmissions.
- Puis il transmettra à la radio les informations concernant son départ :


Exemple : HBKCF GRASS PARKING, TAXI TO HOLDING POINT  
RUNWAY 23  
HCF READY FOR DEPARTURE RUNWAY 23

- Lorsque aucun appel n'est fait par un autre avion, **et que le pilote s'est assuré que le secteur d'approche est libre**, il pourra entrer en piste et décoller :

Exemple : HCF TAKE-OFF RUNWAY 23, DIRECTION ORBE  
HCF ORBE 3'000 FEET, LEAVING FREQUENCY


## HOW DO YOU READ

### ROULAGE AVEC ATIS

- |  |                         |   |
|--|-------------------------|---|
| →  | 1. Destinataire         | BERN TOWER / TOUR   |
|  | 2. Expéditeur, position | HBKCF, PARKING BLUE 2 / BLEU 2  |
|  | 3. Objet                | REQUEST TAXI / DEMANDE ROULAGE  |
|  | 4. Programme            | VFR TO / DESTINATION YVERDON  |
|  |                         | ou FOR LOCAL FLIGHT / POUR VOL LOCAL  |
|  |                         | ou FOR / POUR CIRCUITS  |
|  | 5. Route                | ROUTE WHISKEY, KERZERS  |
|  | 6. ATIS                 | INFORMATION SIERRA  |
|  | 1. Destinataire         | HCF (indicatif abrégé)  |
|  | 2. Expéditeur           | BERN TOWER / TOUR   |
|  | 3. Autorisation         | TAXI HOLDING POINT A, RUNWAY 14<br>ROULEZ POINT D'ATTENTE A, PISTE 14   |
|  | 4. Pression             | QNH 1025  |
| →  | Accusé de réception     | TAXI HOLDING POINT A, RWY 14 /<br>ROULE POINT D'ATTENTE A, PISTE 14,<br>QNH 1025, HCF (indicatif en tant que<br>signature à la fin) |

*Roulage selon le plan de circulation avec écoute permanente et attentive de la fréquence.*

### ROULAGE SANS ATIS

- |  |                         |  |
|--|-------------------------|--|
| →  | 1. Destinataire         | LES EPLATURES TOWER / TOUR   |
|  | 2. Expéditeur, position | HBKCF, PARKING BLUE / BLEU   |
|  | 3. Objet                | REQUEST TAXI / DEMANDE ROULAGE   |
|  | 4. Programme            | VFR TO / DESTINATION ECUVILLENS  |
|  | 5. Route                | EXIT VIA / SORTIE VICTOR   |
|  | 1. Destinataire         | HBKCF (indicatif non abrégé)   |
|  | 2. Expéditeur           | LES EPLATURES TOWER / TOUR   |
|  | 3. Autorisation         | TAXI HOLDING POINT 06 / ROULEZ<br>POINT D'ATTENTE 06                               |
|  | 4. Pression             | QNH 1018   |
| →  | Accusé de réception     | TAXI HOLDING POINT 06 /<br>ROULE POINT D'ATTENTE 06<br>QNH 1018, HBKCF (signature) |

## HOW DO YOU READ

### DEPART

→ HCF (HBKCF), **READY FOR DEPARTURE / PRÊT AU DEPART**

*Et surtout pas "ready for take-off / prêt au décollage", expression à bannir à jamais !*



HCF, HOLD POSITION / MAINTENEZ POSITION



ou HCF, LINE-UP RUNWAY 06 AND WAIT / ALIGNEZ-VOUS PISTE 06 ET ATTENDEZ



ou HCF, ROUTE VICTOR, WIND CALM / VENT CALME, RUNWAY 06 / PISTE 06, CLEARED FOR TAKE-OFF / AUTORISE A DECOLLER

→ Accusé de réception HOLD POSITION / MAINTIENS POSITION, HCF

→ ou LINE-UP RUNWAY 06 AND WAIT / JE M'ALIGNE PISTE 06 ET ATTENDS, HCF

→ ou ROUTE VICTOR, RWY 06 / PISTE 06, CLEARED FOR TAKE-OFF / AUTORISE A DECOLLER, HCF

*Procédure de départ selon la carte VAC ou selon indications de dernière minute avec reports de position aux points de compte rendu obligatoire.*


### PROCEDURES EN CIRCUIT

→ HCF  
DOWNWIND FOR T/G, FULL STOP or G/A / VENT ARRIERE POUR T/D, ATTERRISSAGE COMPLET ou REMISE DE GAZ



HCF, NUMBER 2 / NUMERO 2, NUMBER 1 / NUMERO 1 CESSNA ON FINAL / EN FINALE  
REPORT TURNING FINAL / RAPPELEZ TOURNANT FINALE

## HOW DO YOU READ


- Accusé de réception NUMBER 2 / NUMERO 2, NUMBER 1  
IN SIGHT / NUMERO 1 EN VUE , NEXT  
REPORT TURNING FINAL / RAPPELERAI  
TOURNANT FINALE, HCF
-  HCF, WIND ..., RWY ..., CLEARED TO  
LAND (T/G, G/A) / VENT ..., PISTE ...,  
AUTORISE A ATERRIR (T/D, REMISE DE  
GAZ)
- Accusé de réception RWY ..., CLEARED TO LAND (T/G, G/A) /  
PISTE ..., AUTORISE A ATERRIR (T/D),  
HCF

### ARRIVEE AVEC ATIS

- 1. Destinataire GENEVA TOWER / GENEVE TOUR  
2. Expéditeur HBKCF  
3. Programme VFR FROM / DE GRUYERES  
4. Position THONON, 3'500 FEET / PIEDS

Remarque : Un report de position est toujours accompagné de l'altitude, sauf en vent-arrière où celle-ci est officiellement publiée sur les cartes VAC et en finale.

5. Objet FOR LANDING VIA ECHO / POUR  
ATTERRISSAGE PAR ECHO  
6. ATIS INFORMATION BRAVO

-  1. Destinataire HCF (indicatif abrégé)  
2. Expéditeur GENEVA TOWER / GENEVE TOUR  
3. Autorisation CLEARED ROUTE ECHO / AUTORISE  
ROUTE ECHO  
REPORT GOLF ECHO / RAPPELEZ GE  
GRASS RUNWAY / PISTE GAZON 05  
QNH 1022

Dès ce moment, l'aéronef est autorisé à suivre la route Echo publiée, jusqu'à son terme (en l'occurrence le point GE), pour y obtenir de nouvelles instructions (survol, intégration dans le circuit).


- Accusé de réception ROUTE ECHO, NEXT REPORT GE /  
RAPPELERAI GE, GRASS RWY 05 /,  
PISTE GAZON 05, QNH 1022, HCF

## HOW DO YOU READ

### ARRIVEE SANS ATIS

→	1. Destinataire	SION TOWER / SION TOUR
	2. Expéditeur	HBKCF
	3. Programme	VFR FROM / DE BIRRFELD
	4. Position	MARTIGNY, 4'000 FEET / PIEDS
	5. Objet	FOR LANDING / POUR ATERRISSAGE
	1. Destinataire	HBKCF (indicatif non abrégé)
	2. Expéditeur	SION TOWER / TOUR
	3. Instructions	REPORT W / RAPPELÉZ W RUNWAY / PISTE 25, QNH 993
→	Accusé de réception	NEXT REPORT / RAPPELERAI W RUNWAY / PISTE 25, QNH 993, HBKCF
	Instructions	HCF, JOIN LEFT HAND DOWNWIND 25, REPORT END OF DOWNWIND / REJOIGNEZ VENT ARRIERE GAUCHE 25, RAPPELÉZ FIN VENT ARRIERE

### INFORMATION DE TRAFIC

	1. Destinataire	HBKCF
	2. Objet	LOOK OUT FOR ... / SURVEILLEZ ...
		ou TRAFFIC INFORMATION / INFORMATION DE TRAFIC
		ou TRAFFIC IS ... / VOTRE TRAFIC EST ...
	3. Appareil	CESSNA, BIMOTEUR, SAAB 2000, etc.
	4. Position	ON DOWNWIND / EN VENT ARRIERE
		ou OPPOSITE, 2 MILES / OPPOSE, 2 NAUTIQUES
		ou SAME DIRECTION / MÊME DIRECTION
		ou 2 O'CLOCK, 3 MILES, FROM RIGHT TO LEFT, FAST MOVING / 2 HEURES, 3 NAUTIQUES, DE DROITE A GAUCHE, RAPIDE
→	Accusé de réception	WILL LOOK OUT / JE REGARDE
		ou LOOKING OUT / JE REGARDE
		ou TRAFFIC IN SIGHT / TRAFIC EN VUE
		HBKCF

## HOW DO YOU READ

### PROCEDURES AVEC INFORMATION (FIC)

Le « CENTRE D'INFORMATION DE VOL », outre le fait qu'il est prêt à porter assistance à tout moment, est le service fournissant sur demande les renseignements tels que :

- QNH régional
- Bulletins météo METAR / TAF
- Vents FL 050 et FL 100
- Zones de tir, de danger
- Activité de vol à voile, de voltige
- etc.

De plus, ce service offre une sorte de surveillance de vol sur le déroulement du parcours pour assurer le service d'alerte et de sauvetage des avions en contact, en cas de problèmes annoncés sur la fréquence.

A cet égard, il est important de savoir que le service d'alerte (ALRS) ne sera déclenché automatiquement que s'il y a eu dépôt et activation d'un plan de vol type OACI (FPL) et que celui-ci n'est pas clôturé en fin de vol.

Les facilités offertes par le FIC n'autorisent cependant pas le pilote à alléger la préparation du vol.

Le FIC n'étant pas à priori informé du vol en cours, il convient au premier appel d'en énumérer tous les éléments.

Le FIC n'étant pas un organe de contrôle (ATC), il ne pourra en aucune façon délivrer des autorisations, sauf exceptionnellement par délégation, si mandaté par l'ATC

La liaison radio avec le FIC qui est une fréquence régionale est souvent aléatoire au vu de l'éloignement des antennes. Pour cette raison, il est recommandé de faire un contrôle de liaison lors du premier appel, ainsi :

- 1. Destinataire GENEVA / GENEVE INFORMATION
- 2. Expéditeur HBKCF (*attendre la réponse*)

Si la liaison est bonne, poursuivre avec un message d'appel standard type :

- HBKCF (HCF)  
VFR FROM / DE LA CÔTE TO / A  
SAANEN  
THONON 3'500 FEET / PIEDS  
CLIMBING TO / EN MONTEE VERS 5'500  
FEET / PIEDS, ROUTE BEX - PAS DE  
CHEVILLE - SANETSCH

## HOW DO YOU READ

Remarque : Lors d'un compte rendu de position, si l'aéronef est en déplacement vertical (montée ou descente), il est recommandé d'indiquer le niveau de passage, ainsi que le niveau **final** prévu.

Exemple : PASSING 5'500 FEET, CLIMBING TO EIGHT THOUSAND FEET /  
QUITTE NIVEAU DE VOL 75, EN DESCENTE VERS 3'500 PIEDS

Remarque : Depuis quelques années, il est d'usage d'indiquer, à chaque premier appel sur une nouvelle fréquence, le type d'aéronef utilisé. Pour des raisons de simplicité d'écriture, ceci n'a pas été transcrit dans cette brochure, mais n'oubliez pas de l'énoncer après l'indicatif, si possible avec l'abréviation officielle OACI.

Exemple :

→ ZÜRICH INFORMATION  
HBKCF, **DELTA ROMEO FOUR ZERO / QUATRE ZERO**  
ou Robin, Cessna 172, Bravo, Tiger Moth,  
Piper J3, Cherokee P28A, Tecnam, etc.  
.....

Remarque : En initiant un échange radio (demande, report de position, etc.) le pilote devra énoncer son indicatif en tête du message.  
Par contre, lors d'un accusé de réception où les termes seront confirmés **mot à mot** (autorisation, directive), l'OACI préconise de mettre l'indicatif en fin de message, en lieu et place de signature.

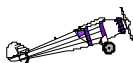
Exemples :

→ **HCF, SAANEN, 8'500 FEET / PIEDS**

→ RWY/ PISTE 23 GRASS / HERBE,  
CLEARED TO LAND / AUTORISE A  
ATTERRIR  
**HCF**

----- **BONS VOLS !** -----

# FIRST CALL HB ...



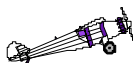
With **GND & TOWER (VFR)** BÂLE / GENEVA / GRENCHEN / LOCARNO / LUGANO / SION / ST-GALLEN

**Taxi** : [ ] GROUND **HB ...** (type A/C) [ ]

VFR to [ ] GAC/grass parking, request taxi, information [ ]

**Departure** : [ ] TOWER **HB ...** hold. point/bay [ ]

ready for departure route [ ]



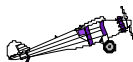
With **TOWER only (VFR)** BERN / LES EPLATURES

**Taxi** : [ ] TOWER **HB ...** [ ]

(type A/C) [ ] VFR to [ ]

parking [ ] request taxi, information [ ]

**Departure** : **H(B) ..** ready for departure route [ ]



## BERN (SVFR / NVFR)

**Start-up** : Bern TOWER **HB ...** (type A/C) [ ]

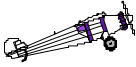
SVFR/NVFR to [ ] request start-up, information [ ]

**Taxi** : **H(B) ..** parking [ ] request taxi

**Departure** : **H(B) ..** ready for departure route [ ]

" UNDERLINED AERODROMES HAVE ATIS "

HOW DO YOU READ



GENEVA / GRENCHEN / (SVFR / NVFR)  
LUGANO / ST-GALLEN

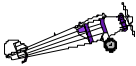
**Start-up** : [ ] GROUND **HB . . .** (type A/C) [ ]

SVFR / NVFR to [ ] request start-up information [ ]

**Taxi** : **H(B) . .** GAC/grass parking request taxi

**Departure** : [ ] TOWER **HB . . .** holding point/bay [ ]

ready for departure route [ ]



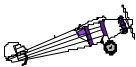
With APRON ZÜRICH (VFR)

**Taxi** : Zürich APRON **HB . . .** (type A/C) [ ]

VFR to [ ] GA sector [ ] request taxi

**Departure** : Zürich TOWER **HB . . .** holding point/bay [ ]

ready for departure route [ ] information [ ]



With APRON ZÜRICH (NVFR)

**Start-up** : Zürich APRON **HB . . .**

request start-up, night VFR to [ ]

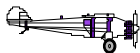
GA sector [ ] information [ ]

**Taxi** : **H(B) . .** request taxi

**Departure** : Zürich TOWER **HB . .** holding point/bay [ ]

ready for departure route [ ]

## HOW DO YOU READ



### INFORMATION

Geneva / Zürich INFORMATION **HB . . .** (wait for the answer)

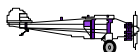
**H(B) . .** (type A/C) [ ]

VFR from [ ] to [ ]

(position) [ ] (level) FL [ ] (or) feet (↑ → ↓)

route \* [ ]

\* Only the route crossing the zone of concerned responsibility !



### Airspaces "C " (except TMA's) > FL 100/130

Geneva / Zürich DELTA **HB . . .** (wait for the answer)

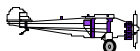
**H(B) . .** (type A/C) [ ]

VFR from [ ] to [ ]

(position) [ ] (level) FL [ ] (or) feet

route \* [ ] request enter airspace C, FL [ ]

\* Only the route crossing the zone of concerned responsibility !



### " TMA's C & D " (TRANS ALT : GE / ZH 7000 FT, BE 6000 FT)

[ ] TOWER / TERMINAL / APPROACH \* **HB . . .** (wait for the answer)

**H(B) . .** (type A/C) [ ]

VFR from [ ] to [ ]

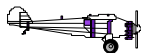
(position) [ ] (level) FL [ ] (or) feet

request transit (or climb in) TMA FL [ ] feet

route [ ] Only the route crossing concerned TMA !

\* Refer to OACI chart 1:500'000

## HOW DO YOU READ



### MILITARY CONTROL

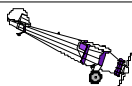
[ ] TOWER (or) ROMEO ..... **HB ...** (wait for the answer)

**H(B) ..** (position) [ ] (level) **FL** (or) **feet**

request cross **CTR/TMA** [ ] (or) **ROMEO** .....

route \* [ ]

\* Only the route crossing the concerned zone !



### FOR LANDING

[ ] TOWER **HB ...** (wait for the answer)

**H(B) ..** (type A/C) [ ] **VFR from** [ ]  
(position) [ ] (altitude) [ ] **feet**

for landing via (route) [ ] information [ ] (if ATIS)

### AFTER LANDING

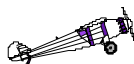
[ ] TOWER or GROUND (BA/GE/GR/LO/LU/SI/SG) **HB ...**  
or APRON (ZH)

runway vacated ( on taxiway [ ] ) or grass runway vacated

### Remarks

- The expressions in *italic* are not transmitted.
- Outside TMA's, the level of an aircraft is given in feet up to 900 m - 3000 ft/AGL and in flight level FL above. On the swiss territory, it is admitted in practice that the first available flight level is **FL 045**. In the mountain aeras, the transmission of altitude in feet (QNH) is admitted.
- Inside TMA's, the level of an aircraft is given in feet up to the transition altitude and in flight level FL above (see corresponding charts).
- **Never** leave a frequency without giving notice of that.

# 1er APPEL HB ...



Avec **SOL & TOUR (VFR)**

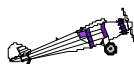
BÂLE / GENEVE / GRANGES /  
LOCARNO / LUGANO / SION /  
St-GALLEN

**Roulage :** [ ] SOL HB ... (type A/C) [ ]

VFR pour [ ] CAG/parking herbe, demande roulage, info. [ ]

**Départ :** [ ] TOUR HB ... point/baie d'attente [ ]

prêt pour le départ route [ ]



Avec **TOUR seule (VFR)**

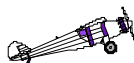
BERNE / LES EPLATURES

**Roulage :** [ ] TOUR HB ... [ ]

(type A/C) [ ] VFR pour [ ]

parking [ ] demande roulage, information [ ]

**Départ :** H(B) .. prêt pour le départ route [ ]



**BERNE (SVFR / NVFR)**

**Mise en route :** Berne TOUR HB ... (type A/C) [ ]

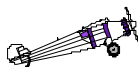
SVFR/NVFR pour [ ] demande mise en route, information [ ]

**Roulage :** H(B) .. parking [ ] demande roulage

**Départ :** H(B) .. prêt pour le départ route [ ]

" LES AERODROMES SOULIGNES DISPOSENT D'UN ATIS "

## HOW DO YOU READ



GENEVE / GRANGES / (SVFR / NVFR)  
LUGANO / ST-GALLEN

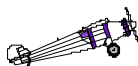
**Mise en route** : [ ] SOL **HB . . .** (type A/C) [ ]

S/NVFR pour [ ] demande mise en route, informat [ ]

**Roulage** : **H(B) . .** CAG/parking herbe demande roulage

**Départ** : [ ] TOUR **HB . . .** point / baie d'attente [ ]

prêt pour le départ route [ ]



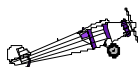
Avec TRAFIC ZÜRICH (VFR)

**Roulage** : Zürich TRAFIC **HB . . .** (type A/C) [ ]

VFR pour [ ] AG secteur [ ] demande roulage

**Départ** : Zürich TOUR **HB . . .** point/baie d'attente [ ]

prêt pour le départ route [ ] information [ ]



Avec TRAFIC ZÜRICH (NVFR)

**Mise en route** : Zürich TRAFIC **HB . . .** [ ]

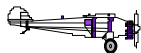
demande mise en route, VFR de nuit pour [ ]

AG secteur [ ] information [ ]

**Roulage** : **H(B) . .** demande roulage

**Départ** : Zürich TOUR **HB . . .** point/baie d'attente [ ]

prêt pour le départ route [ ]



## INFORMATION

Genève / Zürich INFORMATION **HB ...** (attendre la réponse)

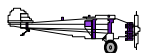
**H(B) ..** (type A/C) [ ]

VFR de [ ] à [ ]

(position) [ ] Niveau de vol (ou) pieds (↑ → ↓)

route \* [ ]

\* Uniquement la route traversant la zone de responsabilité concernée !



## Espaces " C " (sauf TMA's) > FL 100/130

Genève / Zürich DELTA **HB ...** (attendre la réponse)

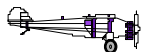
**H(B) ..** (type A/C) [ ]

VFR de [ ] à [ ]

(position) [ ] Niveau de vol (ou) pieds

route \* [ ] demande entrer espace C, FL [ ]

\* Uniquement la route traversant la zone de responsabilité concernée !



## " TMA's C & D " (ALT TRANS : GE / ZH 7000 FT, BE 6000 FT)

[ ] TOUR / TERMINAL / APPROCHE \* **HB ...** (attendre la réponse)

**H(B) ..** (type A/C) [ ]

VFR de [ ] à [ ]

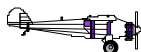
(position) [ ] Niveau de vol (ou) pieds

demande transit (ou monter dans) TMA FL [ ] (ou) pieds

route *Uniquement la route traversant la TMA concernée !*

\* Référez vous à la carte OACI au 1:500'000

## HOW DO YOU READ



### CONTRÔLE MILITAIRE

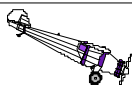
TOUR (ou) ROMEO ..... HB ... (attendre la réponse)

H(B) .. (position) Niveau de vol (ou) pieds

demande traverser CTR / TMA (ou) ROMEO .....

route \*

*\* Uniquement la route traversant la zone concernée !*



### POUR ATERRISSAGE

TOUR HB ... (attendre la réponse)

H(B) .. (type A/C) VFR de

(position) (altitude) pieds

pour atterrissage via (route) information (si ATIS)

### APRES ATERRISSAGE

TOUR ou SOL (BA/GE/GR/LO/LU/SI/SG) HB ...  
ou TRAFIC (ZH)

piste évacuée ( voie de circulation ) ou piste herbe évacuée

### Remarques

- Les expressions *en italique* ne sont pas transmises.
  - Hors des TMA's, le niveau de l'avion se donne en pieds jusqu'à 900 m/s - 3000 ft/AGL et en niveau de vol FL au-dessus. Sur le plateau suisse, on peut admettre en pratique que le premier niveau de vol utilisable est **FL 045**. Dans les régions montagneuses, la transmission de l'altitude en pieds (QNH) est admise.
  - Dans les TMA's, le niveau de l'avion se donne en pieds jusqu'à l'altitude de transition et en niveau de vol au-dessus (voir les cartes correspondantes).
- 4 - Ne **jamais** quitter une fréquence sans l'annoncer.

## HOW DO YOU READ

### EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES

ACKNOWLEDGE	ACCUSEZ RECEPTION	Dites si vous avez reçu le message
AFFIRM	AFFIRM	Oui
APPROVED	APPROUVE	Permission accordée
CANCEL	ANNULEZ	Annulez l'autorisation
CHECK	VERIFIEZ	Examinez un système ou une procédure
CLEARED	AUTORISE	Autorisé à poursuivre dans les conditions spécifiées (ATC)
CONFIRM	CONFIRMEZ	Ai-je bien reçu ?
CONTACT	CONTACTEZ	Avez-vous bien reçu ? Établissez le contact radio avec ...
CORRECT	CORRECT	C'est exact
CORRECTION	CORRECTION	Erreur, le message correct est ...
DISREGARD	IGNOREZ	Oubliez ce message
GO AHEAD	CONTINUEZ	Continuez à transmettre, la parole est à vous
I SAY AGAIN	JE REPETE	Je répète pour être plus clair et insister
MONITOR	VEILLEZ	Écoutez sur fréquence ...
NEGATIVE	NEGATIF	Non, pas exact, refusé
READ BACK	COLLATIONNEZ	Répétez exactement le message
REPORT	INDIQUEZ	Donnez l'information ...
NEXT REPORT	RAPPELEZ	Annoncez le passage à ...
REQUEST	JE DEMANDE	J'aimerais connaître ...
ROGER	ROGER	J'ai tout compris
SAY AGAIN	REPETEZ	Répétez
SPEAK SLOWER	PARLEZ PLUS LENTEMENT	Réduisez votre cadence d'élocution
STANDBY	ATTENDEZ	Attendez que je vous rappelle
UNABLE	IMPOSSIBLE	Il m'est impossible d'exécuter ...
VERIFY	VERIFIEZ	Vérifiez ou faites et confirmez

## HOW DO YOU READ

WILCO	WILCO	Votre message a été compris et sera exécuté ( <b>will comply</b> )
WORDS TWICE	CHAQUE MOT DEUX FOIS	Communication difficile

## NOUVEAUTES / PARTICULARITES :

Remarque : L'instruction « STANDBY FOR (unit) ON (frequency) / ATTENDEZ L'APPEL DE (station) SUR (fréquence) » est une demande de changement de fréquence, sur laquelle l'aéronef à l'écoute sera rappelé en temps voulu par la station.

- Le terme OVERHEAD / VERTICALE n'est utilisé que pour le survol d'un aérodrome (piste) et est à proscrire en campagne.

Overhead / Verticale Echallens 4'000 ft est donc **faux**. **Echallens 4'000 ft** suffit amplement puisqu'il est entendu que l'avion ne roule pas dans les rues de cette cité.

- Au départ de Berne, l'indication de la route doit comprendre un point officiel situé dans la CTR **et** un des villages entourant la CTR.

Exemple : route Whisky - Kerzers ou Sierra - Riggisberg. Sur ces routes de sortie, le seul point de report obligatoire est le moment où l'on quitte la CTR.

- Depuis le **16 mars 2006**, les fréquences (par ailleurs toutes indiquées en six chiffres) se prononcent en six chiffres, **SAUF celles qui se terminent par 2 zéros**.

Exemples : 118,125 se prononce one one eight decimal one two five /  
un un huit décimale un deux cinq

118,700 se prononce one one eight decimal seven /  
un un huit décimale sept

- Depuis le **15 mars 2007**, une zone d'information de vol (FIZ - Flight Information Zone)) a été implantée à LSZS (Samedan), desservie par un opérateur licencié (FISO - Flight Information Service Officer).

Elle est soumise aux mêmes règles que la classe d'espace aérien dans lequel elle se trouve, mais le contact radio y est obligatoire.

(Renseignements, mais pas d'autorisations et de séparations)

## HOW DO YOU READ

- A dater du **13 mars 2008**, les zones d'exercices militaires LS-D4, D6, D8, D8A, D9, D9A, D11, D11A, D13 et D19 sont devenues des zones réglementées, activées par DABS avec interdiction d'y pénétrer sans autorisation. (LS-R4, R6, R8, R8A, R9, R9A, R11, R11A, R13 et R19)

- Généralement, la **piste en usage** est maintenant toujours mentionnée par les **contrôleurs** dans les autorisations de décoller et d'atterrir et doit être alors collationnée par le **pilote** dans ses accusés de réception

- En **mars 2010**, de nouveaux espaces ont été introduits :

- 1) une TMA HX (classe D) à l'ouest de St-Gallen/Altenrhein (3'500 - 5'550 ft)
- 2) une zone restreinte LS-R31 à l'est d'Emmen (adjacente à la CTR - drones militaires)
- 3) deux zones d'exercice pour PC-21 dans la zone Alpes LS-R2 (est de Schänis) et LS-R3 (est de Thoune) dont les planchers se situent au FL 100.

- Dès **mars 2012**, de même que la plupart d'entre elles qui le sont déjà, les CTR's de Sion, Les Eplatures, Locarno, Lugano et Alpnach/Buochs seront opérées en « HX ».

HX (pas d'heures précises de fonctionnement) signifie qu'une activation en-dehors des heures publiées ou une désactivation durant ces heures d'activation est en tout temps possible.

Dans une CTR ou TMA (HX) désactivée, les règles applicables sont celles de l'espace aérien environnant des classes G ou E. Le pilote a donc le droit d'y évoluer sans autorisation, mais doit maintenir une veille permanente sur la fréquence correspondante afin de rester à l'écoute d'une éventuelle activation. Cela permet subsidiairement de faire de l'auto-information avec d'autres aéronefs s'y trouvant.

- Dès **mars 2012** aussi, la zone restreinte LS-R4 (Lac de Neuchâtel) a été divisée en 2 parties, R4 et R4A. Les limites verticales en sont respectivement GND - 8'900 ft et 5'000 ft - 8'900 ft.

HOW DO YOU READ

LEXIQUE

<b>abeam</b>	<i>ebïme</i>	au travers de
<b>after passing</b>	<i>after passïng</i>	après passage de
<b>altitude</b>	<i>altitioude</i>	altitude
<b>above</b>	<i>ebave</i>	au-dessus de
<b>approach</b>	<i>aprotche</i>	approche
<b>approved</b>	<i>aprouvde</i>	autorisé
<b>avoid</b>	<i>evoïd</i>	éviter
<b>at</b>	<i>ét</i>	à
<b>base</b>	<i>béïse</i>	base
<b>behind</b>	<i>bihäïnd</i>	derrière
<b>below</b>	<i>bilo</i>	au-dessous de
<b>callsign (c/s)</b>	<i>caulsäïn</i>	indicatif
<b>caution</b>	<i>cochene</i>	prudence
<b>cavok</b>	<i>cavoké</i>	cavok (météo)
<b>circuit</b>	<i>serkite</i>	circuit
<b>clearance</b>	<i>clirénce</i>	autorisation
<b>cleared for take-off</b>	<i>clirde for teïkof</i>	autorisé au décollage
<b>cleared to land</b>	<i>clirde tou lénd</i>	autorisé à l'atterrissage
<b>climb</b>	<i>claïmb</i>	montée, montez
<b>cloud</b>	<i>claoud</i>	nuage
<b>concrete runway</b>	<i>concrete ranevoué</i>	piste en dur
<b>contact</b>	<i>contact</i>	contacter
<b>continue</b>	<i>continïou</i>	parler ou continuer
<b>continue heading</b>	<i>continïou héding</i>	continuez au cap
<b>cross wind</b>	<i>cross vouïnd</i>	vent de travers
<b>downwind</b>	<i>daonevouïnd</i>	vent arrière
<b>due to</b>	<i>dïoutou</i>	en raison de
<b>expedite descent</b>	<i>expédait dissént</i>	accélérer la descente
<b>extend downwind</b>	<i>iksténd daonevouïnd</i>	prolonger vent arrière
<b>departure</b>	<i>dipartche</i>	départ, envol
<b>follow</b>	<i>folau</i>	suivre
<b>frequency</b>	<i>frikénsi</i>	fréquence
<b>full stop landing</b>	<i>foul stop léndïng</i>	atterrissage complet
<b>give way to</b>	<i>giv voué tou</i>	laisser le passage à
<b>go ahead</b>	<i>go ehéd</i>	continuez à parler
<b>go around</b>	<i>go eraond</i>	remettez les gaz
<b>grass runway</b>	<i>grace ranevoué</i>	piste en herbe, gazonnée
<b>going around</b>	<i>goïng eraond</i>	je remets les gaz

## HOW DO YOU READ

<b>gusts</b>	<i>gastse</i>	rafales
<b>holding point</b>	<i>holding pöint</i>	point d'attente
<b>hold position</b>	<i>holde pozichene</i>	maintenez position
<b>hold short of</b>	<i>holde chorte of</i>	attendez en retrait de
<b>in front</b>	<i>in fräonte</i>	devant
<b>in sight</b>	<i>in saït</i>	en vue
<b>in use</b>	<i>in iuse</i>	en service
<b>join</b>	<i>djoin</i>	rejoindre
<b>knots</b>	<i>notse</i>	nœuds
<b>leave</b>	<i>liv</i>	libérer
<b>leaving FL 55</b>	<i>livïng</i>	je libère FL 55
<b>left</b>	<i>léft</i>	gauche
<b>left turn</b>	<i>léft tern</i>	virage à gauche
<b>line-up</b>	<i>laïn-ap</i>	alignement
<b>local flight</b>	<i>lokel flaït</i>	vol local
<b>look out for</b>	<i>louc äout for</i>	attention à
<b>maintain</b>	<i>maïntaïn</i>	maintenez
<b>orbit completed</b>	<i>orbite comeplitide</i>	orbite terminée
<b>orbit left</b>	<i>orbite léft</i>	orbitez à gauche
<b>number</b>	<i>nämbour</i>	numéro
<b>opposite</b>	<i>opozite</i>	opposé
<b>parking position</b>	<i>parking posichene</i>	place de parc
<b>proceed</b>	<i>prossiïd</i>	aller, suivre
<b>ready for departure</b>	<i>rédi for dipartchere</i>	prêt au départ
<b>received</b>	<i>rissivde</i>	reçu
<b>report</b>	<i>riporte</i>	annoncer
<b>report airborne</b>	<i>riporte érborne</i>	rappelez après l'envol
<b>request</b>	<i>ricouest</i>	demande(r)
<b>right</b>	<i>raït</i>	droite
<b>roger</b>	<i>rodge</i>	compris
<b>runway vacated</b>	<i>ranevoué vacaïtide</i>	piste évacuée
<b>short</b>	<i>chorte</i>	court
<b>standby</b>	<i>sténdbaï</i>	attendez, je rappelle
<b>take-off</b>	<i>taïcof</i>	décollage
<b>taxi</b>	<i>taxi</i>	roulage, rouler
<b>taxi slower</b>	<i>taxi sloere</i>	ralentissez
<b>taxiway</b>	<i>taxivoué</i>	voie de roulage
<b>threshold</b>	<i>srecholde</i>	seuil
<b>touch-and-go</b>	<i>tatche-énd-go</i>	touché-décollé
<b>tower</b>	<i>tauere</i>	tour
<b>when able</b>	<i>vouén aïbel</i>	quand vous le pourrez

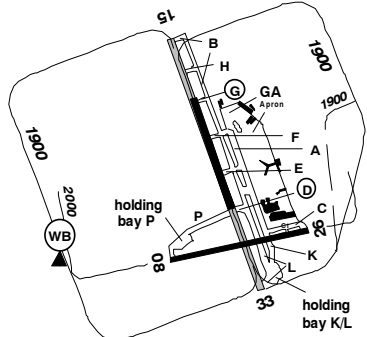
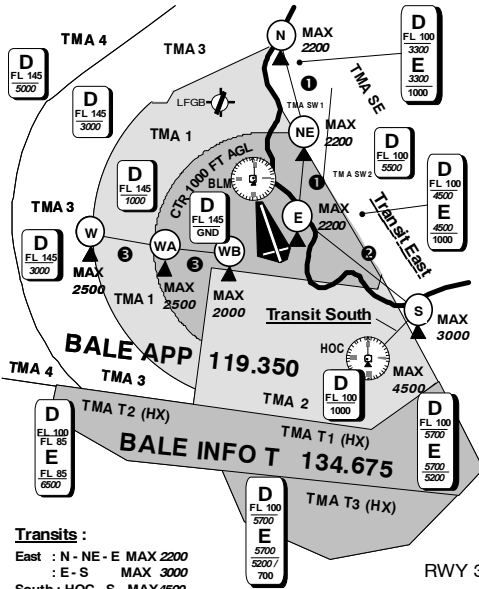
# HOW DO YOU READ

## BALE

ELEV 885 ft

TRANSITS :  
with BALE TWR  
3 MIN before

GND	121.600
TWR	118.300
APP	119.350
INFO	135.850
INFO T	134.675
ATIS	127.875



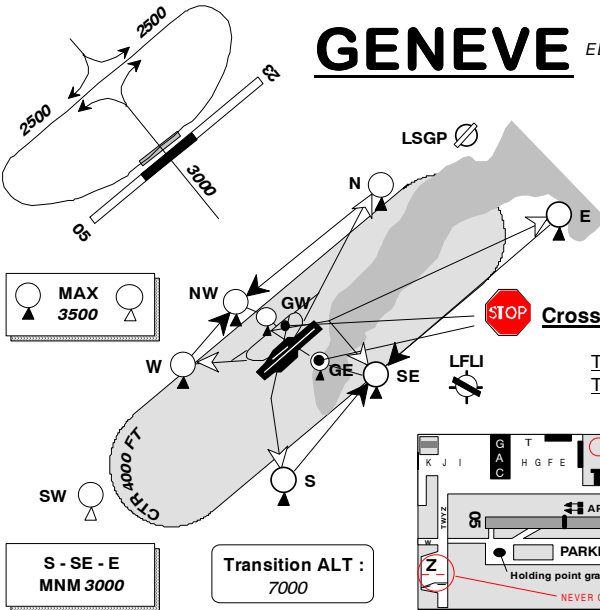
Transition ALT : 7000

RWY 33 in use : Route 3 & Transit SOUTH have to comply with use restrictions

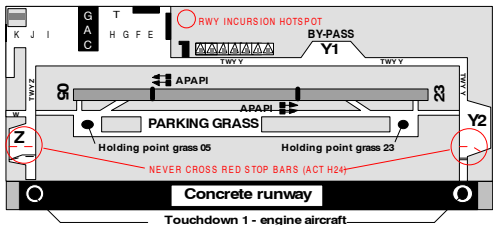
## GENEVE

ELEV 1411 ft

GND	121.675
APRON	121.850
TWR	118.700
APP	131.325
DELTA	119.175
INFO	126.350
TRANSIT	136.450
VOLMET	126.800
ATIS	135.575
ATIS GLD	124.755
DELTA 7	135.475

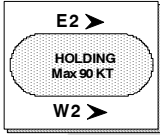


Transponder FIC/DELTA : 4201 - 4217  
Transponder APP/TMA : 4220 - 4237

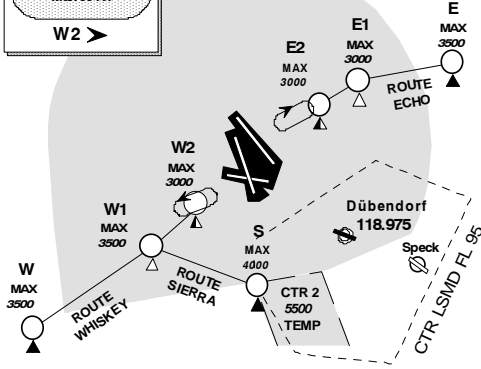


HOW DO YOU READ

# ZURICH

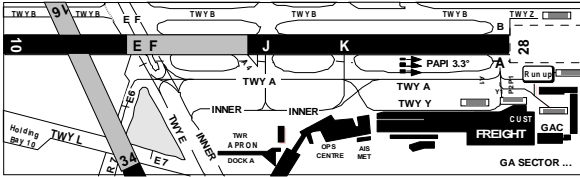


ELEV 1416 ft  
CTR 1 4500



Transponder :  
 FIC : 4260...77  
 DELTA : 4240...57  
 TWR/TMA : 6301...07

GND	121.900
APRON S	121.750
APRON N	121.850
TWR	118.100
DEP	125.950
APP	118.000
TERMINAL	127.750
DELTA	119.225
INFO	124.700
VOLMET	127.200
ATIS VFR	129.000



Transition ALT :  
7000

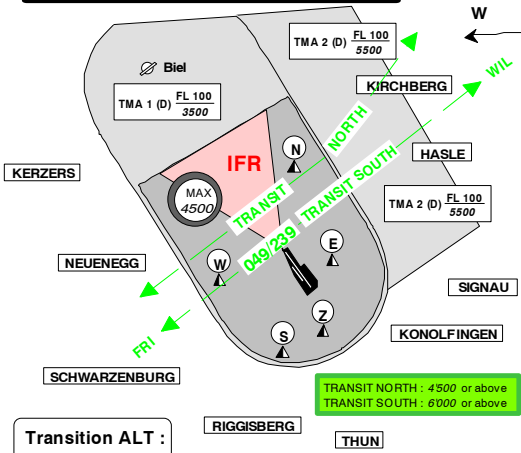
ALPNACH TWR	128.475
BUOCHS TWR	119.625
MEIRINGEN TWR	130.150
ROMEO 6 (LS-R6/AXALP)	135.475
ROMEO 8 (LS-R6/8a/DAMMASTOCK)	128.375

# BERN

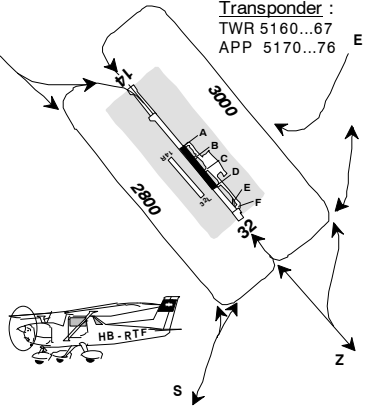
ELEV 1673 ft

TWR	121.025
APP	127.325
ATIS	125.125

Transponder :  
 TWR 5160...67  
 APP 5170...76



Transition ALT :  
6000

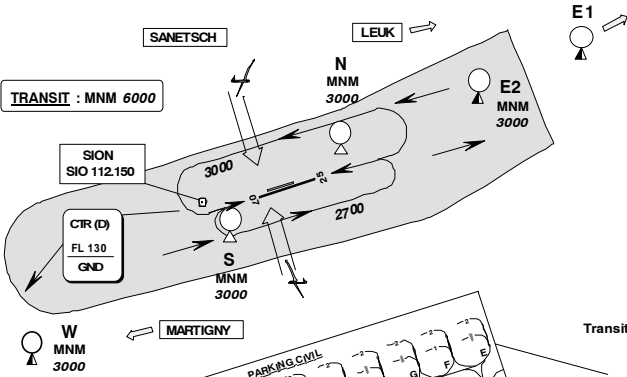
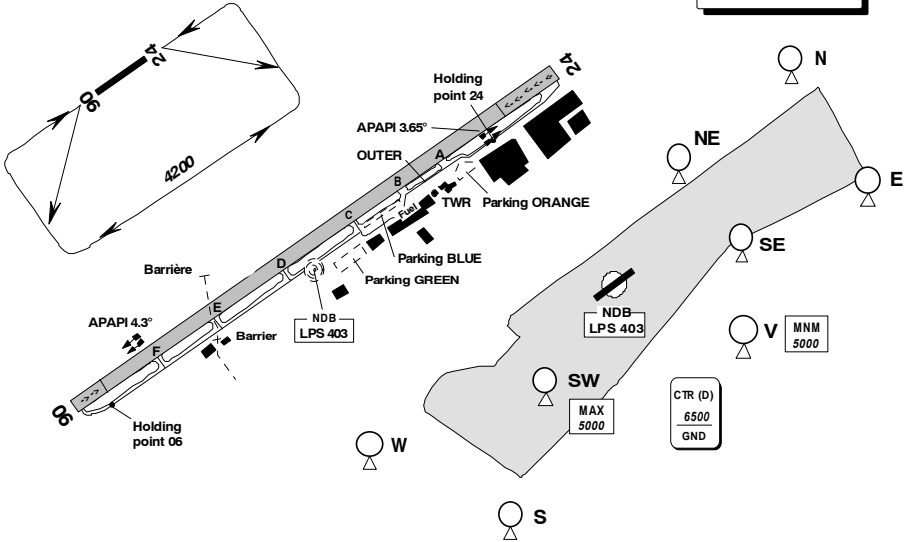


HOW DO YOU READ

ELEV 3366 ft

# LES EPLATURES

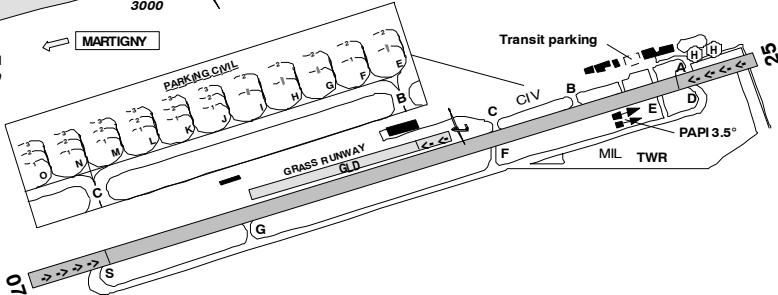
TWR	118.125
-----	---------



# SION

ELEV 1581 ft

TWR	118.275
GND	121.700
APP	126.825

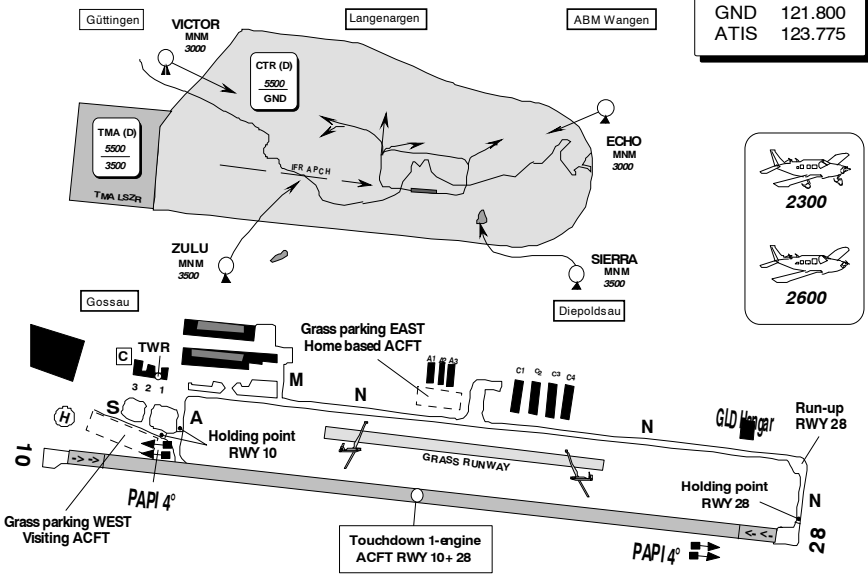


# HOW DO YOU READ

## ST. GALLEN

ELEV 1306 ft

TWR	118.650
GND	121.800
ATIS	123.775



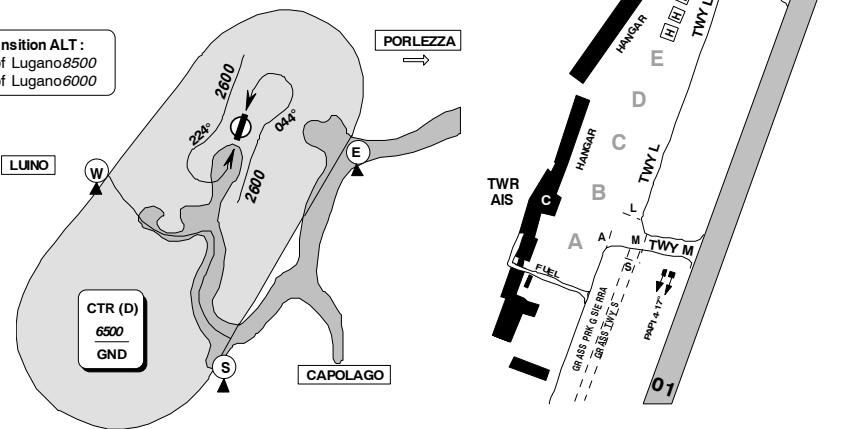
## LUGANO

ELEV 915 ft

TWR	120.250
GND	121.775
ATIS	121.175
FIC MILANO	124.925

MEZZO

Transition ALT:  
N of Lugano 8500  
S of Lugano 6000

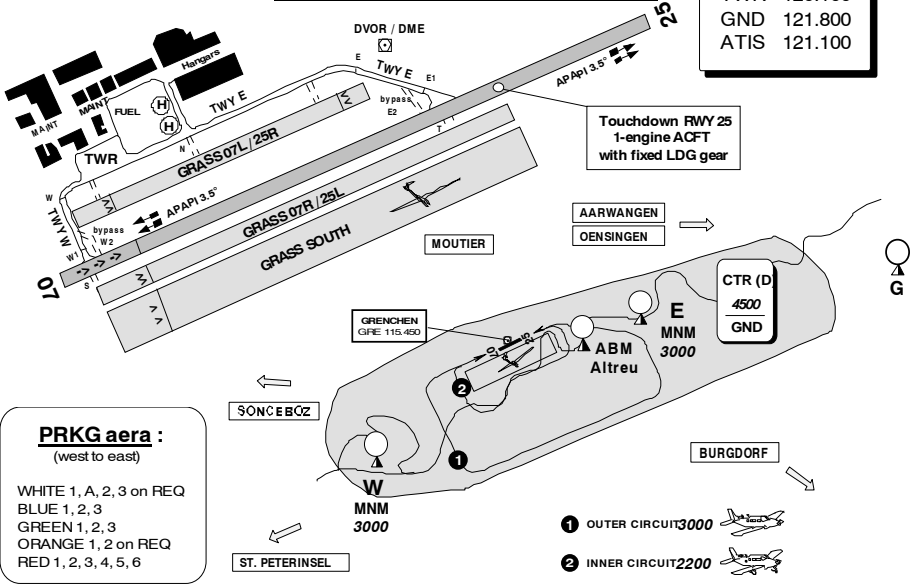


# HOW DO YOU READ

## GRENCHEN

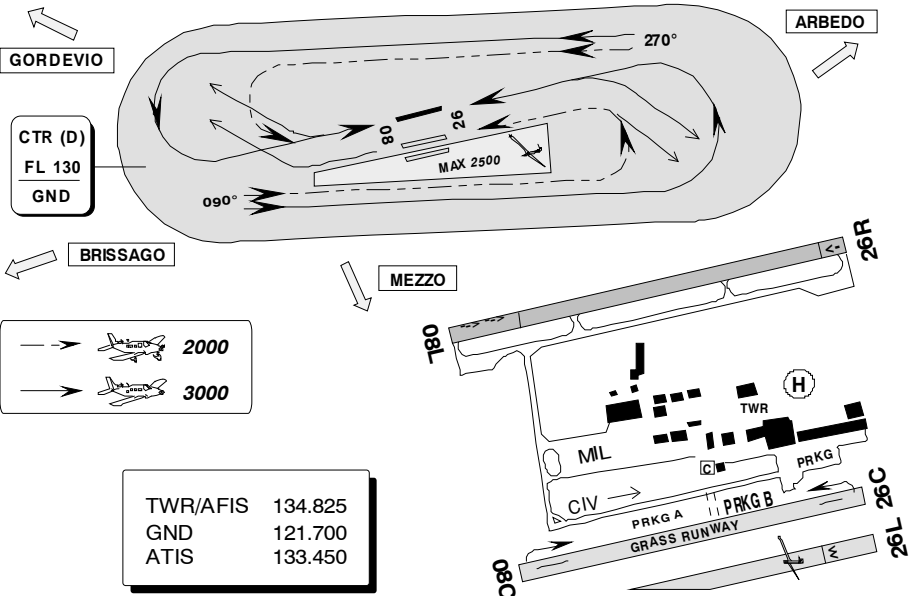
ELEV 1411 ft

TWR	120.100
GND	121.800
ATIS	121.100



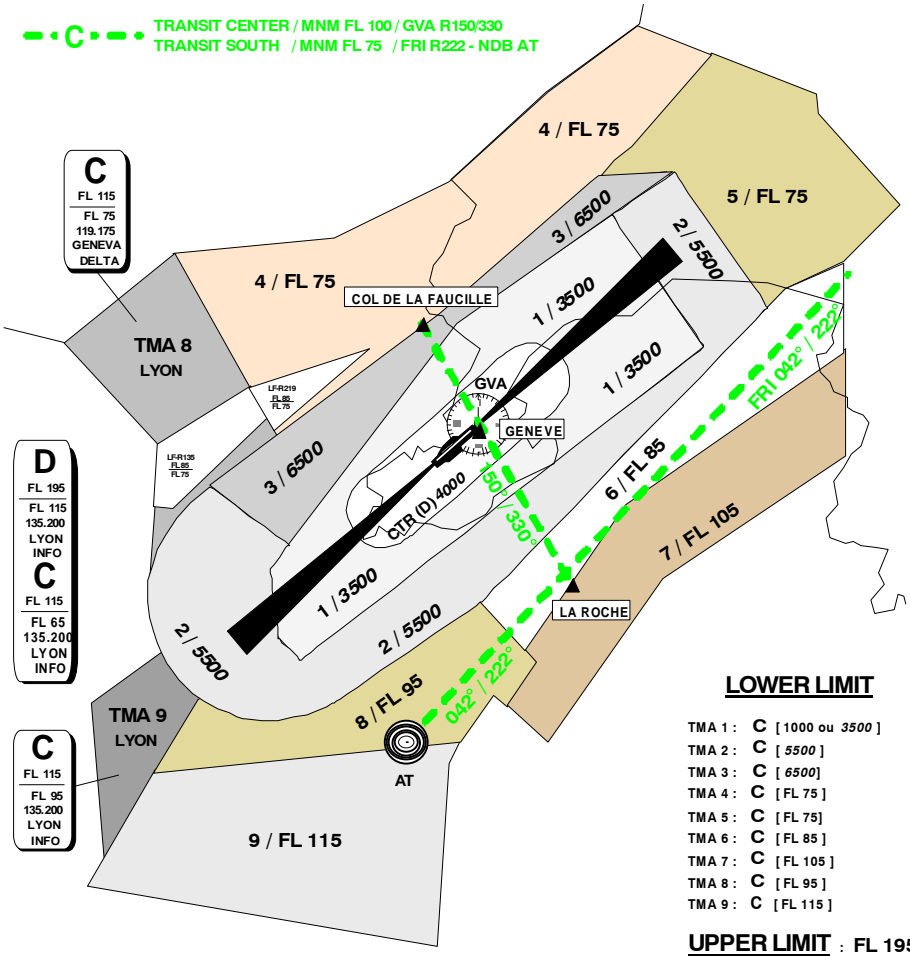
## LOCARNO

ELEV 650 ft



# TMA GE MAR 09

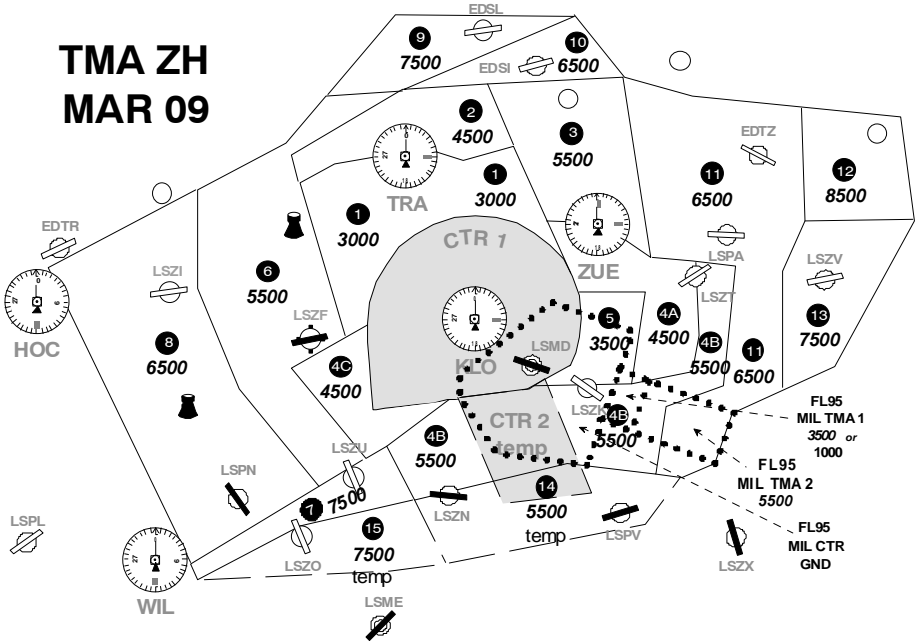
---C--- TRANSIT CENTER / MNM FL 100 / GVA R150/330  
 ---C--- TRANSIT SOUTH / MNM FL 75 / FRI R222 - NDB AT



**GENEVA TMA C (T - 10 min)**  
 lower limit - FL 155 : INFORMATION 126.350  
 FL 155 - FL 195 : DELTA 119.175

# HOW DO YOU READ

## TMA ZH MAR 09



**H 24**  
**CTR 1 + TMA 1 - 13**  
 + FL 125 - FL 195 : DELTA 119.225  
 BASE - FL 125 : TERMINAL 127.750

----- TEMP -----  
**CTR 2 + TMA 14 & 15 :**  
 DVO 3 ON

..... MIL ON .....  
**CTR + TMA LSMD**  
 Dübendorf TWR : 128.475