







COLLATIONNEMENT DES PILOTES

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

1. INTRODUCTION:

Le **collationnement** consiste, pour le **pilote**, à **répéter** tout ou partie d'une **clairance**, afin que le contrôleur, à l'origine de cette dernière, vérifie que le message a été correctement reçu (élimination d'erreurs dû à la qualité de la transmission).

Lorsqu'une clairance est retransmise à un aéronef par du personnel autre que celui qui a élaboré la clairance, celle-ci doit être retransmise dans les termes exacts du message reçu.

En anglais, collationner se dit "**Read back**".

2. ACTION :

Tous les éléments suivants d'une clairance **doivent obligatoirement être collationnés** (répétés) par le pilote :

- Fréquence ;
- Code transpondeur ;
- Calage altimétrique ;
- Route ATS ;
- Niveau de Vol / Altitude ;
- Cap ;
- Vitesse ;
- Taux d'évolution dans le plan vertical ;
- Indicatif du SID ou de la STAR ;
- Départ omnidirectionnel ;
- Procédure d'approche ;
- Maintien de position sur une voie de circulation ;
- Heure d'Approche Prévue (HAP) ;
- Piste et son numéro d'Identification ;
- Autorisé Atterrissage (option, touché, passage bas);
- Autorisé Décollage ;
- Traversée de piste ;
- Remontée de piste ;
- Conditions d'une clairance conditionnelle.
- Heure calculée de décollage (CTOT) est collationnée par le pilote ;
- Alerte relief/Terrain alert, cette expression est collationnée par le pilote.

En guise de règle retenez que :

- toute valeur **alphanumérique** communiquée à un pilote **doit être collationnée** sauf les vents.
- Les **vents**, à l'atterrissage et au comme au décollage, **ne sont pas collationnés par le pilote**.
- Toutes les **clairances** y compris conditionnelles **doivent être collationnées** de manière non équivoque afin de s'assurer de leur compréhension et de leur exécution.
- Le terme "**autorisé**" utilisé dans les clairances d'atterrissage et de décollage doit être collationné.

ATC : EASYJET 1202, DESCENDEZ 4000 PIEDS QNH 996 AUTORISE APPROCHE ILS PISTE 04R

PILOTE : DESCENDONS 4000 PIEDS QNH 996 AUTORISE APPROCHE ILS PISTE 04R, EASYJET 1202.

Dans la pratique, le manuel de radiotéléphonie précise que le contrôleur commence toutes ses transmissions par l'indicatif de l'aéronef, alors qu'à l'inverse, c'est avec cet indicatif que le pilote termine les siennes.

ATC : AFR77FW, ALIGNEZ VOUS PISTE 36 GAUCHE ET ATTENDEZ

PILOTE : ALIGNONS PISTE 36 GAUCHE ET ATTENDONS AFR77FW

ATC : F-GMPQ MAINTENEZ POSITION

PILOTE : MAINTENONS POSITION F-GMPQ

ATC : BAW 385 AUTORISE ATTERRISSAGE PISTE 36 DROITE VENT 330 DEGRES 15 NŒUDS

PILOTE : AUTORISE ATTERRISSAGE PISTE 36 DROITE BAW 385.

Le contrôleur doit écouter le collationnement afin de **s'assurer que la clairance ou l'instruction a été correctement collationnée** par le pilote. Si une erreur survient, il doit **immédiatement faire corriger l'erreur** détectée. Si le collationnement d'une instruction ou d'une clairance est **incorrect**, le contrôleur doit transmettre le mot «**Négatif**» suivi de l'instruction correcte.

ATC : AFR 1226 DESCENDEZ 4000 PIEDS QNH 1018

PILOTE : DESCENDONS 4000 PIEDS QNH 1008 AFR 1226

ATC : AFR 1226 **NÉGATIF**, DESCENDEZ 4000 PIEDS QNH 1018

PILOTE : DESCENDONS 4000 PIEDS QNH 1018 AFR 1226

3. RESPONSABILITES DES PILOTES ET DES CONTROLEURS :

Un **pilote DOIT TOUJOURS** effectuer les clairances **sans délai** qu'il a collationné au contrôleur.

Un **contrôleur DOIT TOUJOURS vérifier** le collationnement du pilote et le **corriger** si nécessaire.

Cela signifie que **la responsabilité du contrôleur est engagée** si le pilote collationne une instruction ou une clairance erronée.

C'est aussi pour cette raison que l'ensemble des communications entre contrôleurs et pilotes est archivé pendant un certain temps en cas d'éventuelles investigations judiciaires.

Les termes "**Bien reçu**", "**roger**", "**ok**", "**affirm**", "**wilco**", "**on va le faire**" **ne constituent pas un collationnement**. Car le contrôleur ne sait absolument pas ce qu'a reçu le pilote (peut-être une information erronée).

Ce manuel est destiné uniquement à la simulation de vol et de contrôle aérien sur IVAO™.
Ce document ne doit pas être utilisé dans l'aviation réelle. Il reste la propriété de IVAO™ Division France