

OBJECTIF SECURITE : Phraséologie... du malentendu à l'accident

Lorsque les informations échangées entre des personnes en interaction ont été mal interprétées ou mal perçues, la conséquence est en général une représentation mentale de la situation différente pour chacune des parties en présence. Nous connaissons tous les situations où peut s'installer une telle différence de perception. L'une des plus classiques est liée au collationnement et à toutes les erreurs ou manquements qui sont susceptibles de l'accompagner. La mauvaise compréhension d'expressions peu courantes, la multiplicité des informations données dans une seule clairance, etc... sont d'autres pièges connus.

ETRE ATTENTIF AU COLLATIONNEMENT

Les erreurs de collationnement constituent la catégorie la plus commune de problèmes génériques de communication. Ces erreurs peuvent être de plusieurs natures : le pilote répète de façon incorrecte une clairance du contrôleur, qui ne s'en aperçoit pas ; un pilote répète une clairance qui ne le concerne pas ou, au contraire il ne répète pas une clairance qui s'adressait à lui ; le contrôleur ne s'aperçoit pas de l'erreur qu'il a commise dans la clairance lors de son collationnement par le pilote. Les conséquences de ces dysfonctionnements sont tout aussi multiples et vont de la perte de séparation à la déviation d'altitude ou de cap en passant par l'incursion de piste.

RESPECTER LES ANNONCES STANDARDS

Le respect de la phraséologie est une des clés de la sécurité. Partager un vocabulaire commun permet en particulier d'éviter les malentendus et les risques qui leur sont rattachés. Il convient de rappeler que les dialogues entre deux parties doivent s'affranchir de toute ambiguïté, même lorsque ces relations ne sont pas régies par une phraséologie au sens propre du terme.



2 « listes équipement minimal » (LEM). Ces listes sont présentes dans le lutin rangé dans la sacoche de vol de chaque avion de l'ACDF. Une ligne rappelant à leur consultation sera intégrée dans la prochaine mise à jour des check listes.

Liste équipement minimal exigé en VFR de jour (mise en vigueur 25 août 2016)

Vol et navigation

- a) un anémomètre
- b) un indicateur de dérapage. Si l'aéronef vol en espace aérien contrôlé, un altimètre, un récepteur qui doit être sensible et ajustable
- c) un compas magnétique compensable
- e) un récepteur VOR ou un radiocompas automatique en fonction de la route prévue ou un GPS homologué en classe A, B ou C si l'aéronef vole sans contact du sol ou de l'eau.
- f) pour les planeurs, un variomètre.
- g) pour les aéronefs de catégorie acrobatique un dispositif scellé d'enregistrement des facteurs de charge.
- h) une montre marquant les heures et les minutes.

Communication

- i) l'équipement émetteur/récepteur conforme aux dispositions en matière d'équipement exigés par les services de la circulation aérienne. (1).
- j) en zone de type H un émetteur-récepteur HF.

Surveillance

- k) l'équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipement exigés par les services de circulation aérienne. (1)

(1) Tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur :

- en espace aérien de classe B,C et D.

- pour suivre certains itinéraires ou pénétrer dans certains espaces aériens portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Liste équipement minimal exigé en VFR de nuit (mise en vigueur 25 août 2016)

Vol de navigation

- a) un anémomètre
- b) un altimètre sensible et ajustable, d'une graduation de 1000 pieds (304,80 mètres) par tour et avec un indicateur de pression barométrique de référence en hectopascal
- c) un compas magnétique compensable
- d) un variomètre
- e) un indicateur gyroscopique de roulis et de tangage (horizon artificiel)
- f) un deuxième horizon artificiel ou un indicateur gyroscopique de taux de virage avec un indicateur intégré de dérapage (indicateur bille-aiguille) alimenté indépendamment du premier horizon
- g) un indicateur de dérapage si l'aérodyne est équipé de deux horizons artificiels
- h) un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap)
- i) un récepteur VOR ou un radiocompas automatique en fonction de la route prévue ou un GPS homologué en classe A, B ou C
- j) une lampe électrique autonome
- k) un jeu de fusible (si nécessaire)

- l) un système de feux de navigation
- m) un système de feux anti collision
- n) un phare d'atterrissage
- o) un dispositif d'éclairage des instruments de bord et des appareils indispensables à la sécurité
- p) une montre marquant les heures et les minutes

Communication

- r) en zone de type H, un émetteur-récepteur HF
- s) l'équipement émetteur-récepteur VHF conforme aux dispositions en matière d'équipement exigés par les services de la circulation aérienne

Surveillance

- t) l'équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipement exigés par les services de la circulation aérienne