

Récapitulatif simplifié de la phraséologie pour un vol local sur le terrain d'Andernos.

Voici les messages les plus usuels. Ils sont toujours sur le principe émetteur, destinataire, objet du message.

Toujours immatriculation complète au 1er message puis immatriculation réduite autorisée ensuite (F-YK).

Avec un contrôle, utiliser l'immatriculation réduite uniquement lorsqu'il l'a lui-même employée avant (en principe)

Si 2 avions avec la même terminaison en même temps sur la fréquence, ajouter une lettre, par exemple F-OEA, ou immatriculation complète.

Ne pas employer "oui" ou "non" mais "affirme" ou "négatif"

Dans les échanges, toujours redonner son immatriculation réduite à chaque message, plutôt en fin.

On peut dire "je", mais la règle c'est de dire "nous"

Toujours répondre lorsqu'on nous appelle, autre avion ou organisme.

En auto information (cas d'Andernos), redonner sa position et/ou ses intentions lorsqu'un appareil vient de signaler les siennes, surtout si il y a risque d'interférence.

Les messages sont synthétiques et se limitent aux informations aéronautiques pertinentes.

Enfin, la courtoisie est toujours de rigueur.

Sauf urgence immédiate, on ne coupe pas la parole à un autre émetteur sur la fréquence.

On utilise bonjour, merci, au revoir. Cela permet aussi d'identifier quelqu'un qui arrive sur la fréquence ou qui la quitte.

Fréquence LFCD = 120.405

Andernos de FG DYK bonjour

DR400 au parking, je roule pour le point d'attente alpha (ou bravo) pour un vol local

Andernos de F-YK

Au point d'attente alpha, pénètre et remonte pour le seuil 31

Andernos de F-YK

Nous alignons en 13

Andernos de F-YK

Décollons en 13

(ou en une fois, *nous alignons et décollons en 13.*)

Cas du tour de piste (en dessous de 1000ft, sinon contact Cazaux obligatoire)

Andernos de F-YK

A 800ft, rejoignons la vente arrière 31

Andernos de F-YK

En (début, milieu, fin de) vent arrière pour la 31 (main droite)

Andernos de F-YK

En base main droite pour la 31 (pour un "touch", pour une "option" (touch, complet ou remise de gaz) ou pour un "complet", surtout si il y a du trafic au sol ou dans le tour de piste)

Andernos de F-YK

En finale pour la 31 (pour un "touch", pour une "option" (touch ou complet) ou pour un "complet", surtout si il y a du trafic au sol ou dans le tour de piste)

Andernos de F-YK

La piste est dégagée (éventuellement en alpha ou bravo)

Andernos de F-YK

Au parking, nous quittons la fréquence, au revoir.

Cas du vol local

Andernos de F-YK

A 800ft (par exemple) en sortie de circuit vers novembre (ou sierra echo ou vers le secteur nord ou sud-est....)

Nous quittons la fréquence, à tout à l'heure.

Fréquence Cazaux approche 119.6 (organisme de contrôle militaire) avant 1000 ft

Cazaux approche de F-GDYK bonjour

Le week-end en général, un répondeur donne la clairance (zones libres hormis survol de la base de Cazaux en dessous de 1000 ou 3000 ft, zone 148 et parfois R31C ou D170 interdites)

Si réponse de leur part

F-YK, DR400 au décollage d'Andernos,

à 800ft, x personnes à bord,

pour un survol du bassin d'Arcachon (par exemple jusqu'à 2500ft.

En retour, il donne ou pas son accord et éventuellement un code transpondeur à afficher.
IL est impératif de collationner, exemple:

Je limite pour le moment à 1500ft et j'affiche 7002 au transpondeur, QNH 1010, F-YK

Au retour

*Cazaux approche de F-YK,
en vue d'Andernos - ou à l'approche du point novembre (ou SE) d'Andernos, – à 1500ft,
pour quitter (votre fréquence) et passer avec Andernos*

(réponse habituelle “transpondeur 7000, vous pouvez quitter, au revoir”)

*Transpondeur 7000, je quitte et passe avec Andernos
Au revoir et merci,
F-YK*

Retour sur la fréquence d'Andernos 120.405

*Andernos de F-GDYK, re bonjour
DR400 de retour de local, à 2 minutes de novembre à 1500ft
poursuivons vers la verticale (ou vers la vent arrière 13 ou 31)*

*Andernos de F-YK
Passons novembre à 1500ft
vers la verticale (ou vers la vent arrière 13 ou 31)*

Puis enchaîner sur les messages vent arrière vus plus haut.