

**NOTICE EXPLICATIVE À LA REFONTE DE L'INSTRUCTION n° 950/DIRCAM RELATIVE
À LA PHRASÉOLOGIE DE LA CAM DU TEMPS DE PAIX EN L'INSTRUCTION
n° 1950/DSAÉ/DIRCAM RELATIVE À L'EMPLOI DES PROCÉDURES DE
COMMUNICATION VOCALE PAR LES USAGERS DE LA CAM**

1. Objectifs de la refonte :

- Mettre à disposition des usagers de la CAM un référentiel unique exploitable pour les deux types de circulation dans le domaine des procédures de communication vocale ;
- Disposer d'un document dont la structure et les modalités de présentation de la phraséologie sont au plus proche du règlement n° 923/2012 dit « SERA » afin d'en faciliter l'exploitation et les mises à jour ultérieures ;
- Harmoniser autant que possible les règles applicables aux usagers de la CAM et de la CAG dans les phases de vol non spécifiques à la CAM pour favoriser la compatibilité de ces circulations ;
- Optimiser, mettre à jour et insérer des procédures spécifiques à la CAM en réponse à certaines demandes d'autorités d'emploi, recommandations de la CMSA, CDSA et consultations des AE.

2. Changements principaux :

- Organisation du document :

Le titre I présente l'ensemble des normes et procédures applicables à la phraséologie selon la même structure que le SERA partie 14. Les spécificités propres à la CAM, principalement extraites du RCAM ou de l'actuelle instruction 950, y figurent en italique.

Le titre II est un manuel de phraséologie exploitable en CAM et en CAG dans les phases de vols communes. Il s'appuie sur la même structure que l'appendice 6 du SERA et présente les expressions conventionnelles présentées sous forme générique (et non pas sous forme d'exemple) afin d'en faciliter l'adaptation à chaque situation. Les spécificités propres à la CAM, principalement extraites du RCAM ou de l'instruction 950 actuelle, y figurent en encadré gris.

Le titre III est un manuel de phraséologie spécifique à la CAM pour les procédures de vol propres à ce type de circulation.

Le titre IV est un lexique anglais/français puis français/anglais.

- Changements de régime de vol :

Suite au GPSA09/20, il est constaté l'absence de phraséologie pour un changement de régime de vol CAM V vers CAM I. Tous les cas prévus de changements de régime de vols sont donc introduits dans cette nouvelle instruction et modifiés comme dans l'exemple suivant : « *vous passez en CAM type VICTOR / continue under OAT type VICTOR flight* » devient simplement « *vous passez en CAM VICTOR / continue in OAT VICTOR* ».

- Commencement et poursuite de l'approche – II.3.2.2

Au vu de quelques événements relatifs à la poursuite d'une approche débutée avec une RVR inférieure aux minima, une phraséologie est introduite pour cette situation en conformité au PCAM (§7.17 et 7.19)

- Remplacement de AMSR ou HMSR par AMG ou HMG - §II.3.2, III.2.1, 2.2

Conformément au RCA3 et à la mise à jour des volets de procédures des services d'informations aéronautique français, le terme « altitude/hauteur minimale de sécurité radar » est remplacé par « altitude / hauteur minimale de guidage » (AMG ou HMG) ou « minimum vectoring altitude / height » (MVA ou MVH).

- Approche au radar de précision (PAR) - §III.2.3

Suite au NémO CFA 2019/891, les procédures PAR AAE et Marine sont harmonisées selon une chronologie et une procédure de délivrance de la clairance d'atterrissage conformes au PCAM et RCAM. La proposition faite par NémO ALAVIA 2016/624 de « relire » (ou « read back ») le QFE avant la mise en descente est prise en compte.

- Approche au radar de surveillance (SRA) - §III.2.4

Selon la même chronologie que pour l'approche PAR, une phraséologie propre à la finale SRA est introduite.

- Interruption décollage et information du danger sur piste - §II.2.4.11

Par NEMO 2016/624, suite à l'analyse d'un évènement, ALAVIA demandait à remplacer la phraséologie d'interruption décollage après le début de course par une information sur la nature et le positionnement du danger. Cette proposition n'avait pas été retenue après consultation des autres PSNA/D et son application serait contraire aux procédures décrites dans le SERA. Toutefois, en complément, conformément à la doc OACI 4444, §7.4.1.4.1, une phraséologie est proposée pour informer le pilote d'un danger immédiat sur la piste.

- Procédure simplifiée de description des intentions et de changements de régime de vol – III.2.9

ALAVIA met en œuvre sur la BAN Landivisiau une procédure exploitant dédiée à la gestion du trafic chasse local qui a pour but de simplifier le dialogue pilote/contrôleur dans la description usuelle des intentions de vol et des changements de régime de vol pour indiquer le type de départ, de transfert ou de recueil souhaité, dans le volume d'approche et dans le circuit d'aérodrome. Ces modalités de mise en œuvre sont dûment détaillées (procédures associées, responsabilités) dans la documentation locale. L'introduction de cette procédure exploitant dans l'instruction a pour but de faciliter l'étude de sa mise en œuvre locale au sein d'autres organismes en cas de besoin.

- RTBA - § III.3.12

L'instruction n° 3050/DSAÉ/DIRCAM relative à la gestion et l'utilisation du RTBA définit certaines procédures de phraséologie liées au changement de régime de vol dont l'application locale, précisée en annexes pour certaines zones, varie. Dans un souci d'harmonisation, l'instruction 1950 établit une procédure vocale générique. L'instruction 3050 sera en conséquence modifiée sur ce point lors de sa prochaine mise à jour.

3. Mises à jour ou en conformité :

- **Coordination civile-militaire tactique entre organismes de contrôle – § I.3.9 f-**

Le titre VI de l'instruction 950 relatif aux coordinations de niveau 3 entre organismes de contrôle EN ROUTE est supprimé. Tel qu'indiqué §I.3.9, toute spécificité de coordination inter-organismes fait l'objet de lettres d'accord ou de protocoles nationaux auxquels les unités doivent se référer.

- **Renseignements sur l'aérodrome – § II.2.1.11**

Dès la mise en vigueur des exigences réglementaires relatives à la communication du « Runway Condition Report » (RCR) dans le cadre du « Global reporting Format » (GRF) prévue en août 2021, le contenu de ce chapitre ne sera plus applicable en l'état. Il faudra alors se référer à la documentation nationale en vigueur (réf. amendement SERA appendice 6 §1.1.11 et arrêté du 11/12/2014).

- **Procédures PBN - § II.2.1.15**

Suite au renommage des cartes d'approche aux instruments de type PBN coordonné par l'OACI et mis en œuvre par les services d'information aéronautique en 2019/2020, le terme « RNAV » est remplacé par le terme « RNP ».

- **Autorisation de décollage et d'atterrissage - §II.2.4.11 et 16**

Conformément au SERA, le terme « PISTE (*numéro*) » précède désormais ces autorisations.

- **Percée point OSCAR et finale CCA - §III2.7 et 2.8**

Des mises à jour de ces procédures sont proposées dans cette instruction après coordination avec les organismes de contrôle concernés.

- **Manœuvre d'évitement - §II.3.1.11**

Suite CDSA 25 de 2018, pour une manœuvre d'évitement, l'indication du sens du virage (à gauche ou à droite) pour un aéronef en manœuvre devient optionnel en fonction de la situation (ex : cas de la voltige).

- **MASA ravitaillement en vol et des procédures de tirs - §III.3.7, 3.9, 3.11**

Les propositions de mise à jour faites dans le cadre de la consultation des AE conduite par la DIRCAM en 2018 et récemment actualisées auprès d'organismes de la BACE ont été prises en compte pour la gestion des QRA, du ravitaillement en vol et des procédures de tirs.

- **Conventions d'expressions courantes**

Par souci de conformité avec le SERA, toutes les demandes pilotes en langue française seront formulées à la première personne du singulier et tous les collationnements à la première personne du singulier. Le pluriel est réservé aux vols en formation.

L'usage des termes fréquents tels que « report » au lieu de « say », « roger » au lieu de « reçu », « passing » au lieu de « crossing », « hold short of runway » au lieu de « maintain holding point », « procédez » au lieu de « roulez » (pour les véhicules) est mis en conformité au SERA.