

## Perles de l'aviation

*Quelques échanges radio entre pilotes et tour de contrôle ou formateurs non dénués d'humour, les échanges pas les formateurs, quoi que !*

### Entendu sur la fréquence Tour de Toulouse Blagnac (118.10 MHz) :

Pilote : Air France 120 Echo Bravo, on approche 4 nautiques finale ILS 33 gauche.

Contrôleur : Air France 120 Echo Bravo, autorise atterrissage piste 33 gauche, le vent est calme.

Pilote : L'équipage aussi !

Contrôleur : Air France Echo Bravo, correction, le vent est nul...

### Entendu sur la fréquence Sol de Toulouse Blagnac (121.90 MHz) :

Un matin avec un banc de brouillard assez fin qui masquait les pistes. Après quelques atterrissages d'A320 et de 737, arrive un 747 qui n'était pas un habitué du terrain. Une fois posé, cherchant à regagner le parking, le pilote émet un doute quant à sa position. La contrôleuse, pleine de bonne volonté, cherchant à rassurer le pilote, lui dit du plus naturellement du monde :

- Vous êtes sur Papa 40, j'en suis sûre, je vois votre queue qui dépasse du brouillard.

Ce à quoi le pilote plein d'humour répondit :

- Vous êtes sûre que vous ne voyez pas ma dérive plutôt ?

### Entendu au CRNA d'Aix-en-Provence :

Pilote : Air France 7662, on souhaiterait monter au niveau 330.

Contrôleur : Air France 7662, maintenez 290 cause bruit.

Pilote : Ah bon ? Pourquoi cause bruit ?

Contrôleur : Parce que si vous montez et que vous encadrez l'avion qui est au-dessus de vous au 310, ça va faire beaucoup de bruit et les riverains ne vont pas aimer...

### Entendu au CRNA d'Athis-Mons :

Contrôleur : Air France 3682, précisez votre type d'appareil, est-ce un A330 ou un A340 ?

Pilote : A340, bien sûr !

Contrôleur : Dans ce cas Captain, allumez vos deux autres moteurs et dépêchez-vous de rejoindre le niveau que je vous ai donné !

Entendu au CRNA de Bordeaux :

Un vol Air France au niveau 290 est en convergence avec un autre appareil. Le contrôleur décide de tourner l'Air France :

Contrôleur : Air France 1348, tournez 20 degrés droite.

Pilote : Ah bon, et pourquoi ?

Contrôleur : Cause trafic, je vous rappelle pour l'info.

Pilote : Non, c'est pas possible. On a fait plusieurs fois la ligne, toujours à la même heure et il n'y a jamais eu de trafic interférant ici.

Contrôleur (ne croyant pas ce qu'il venait d'entendre...) : Hein ? !!

Soit le pilote avait beaucoup d'humour et était très bon acteur, vu le ton de sa voix, soit il devait bouffer du foin régulièrement.

Entendu sur la fréquence Radar de Roissy - Charles De Gaulle (118.15 MHz) à un moment où le contrôle aérien était un peu débordé par l'abondance du trafic, tout le monde arrivant en même temps sur la plate-forme et voulant se poser à sa convenance. Le vol AFR 455 est sur l'ILS :

Contrôleur : Air France 544, contactez De Gaulle Tour, 119.25.

Contrôleur : Air France 544... Contactez De Gaulle Tour 119.25 !

Contrôleur (un peu énervé) : Air France 544... Vous êtes comme ma femme, vous n'écoutez jamais !!!

Pilote : Radar, de l'Air France 455, peut être que si vous appelez votre femme par son nom, elle vous répondrait !!

Entendu sur la fréquence Tour de Roissy - Charles De Gaulle (119.25 MHz)

Contrôleur : Air France 2679 deux nautiques et demi derrière un Airbus 320, piste 26 gauche, autorise atterrissage. (C'est réglementaire dans certaines conditions à Roissy).

Pilote (qui n'avait pas l'air stressé outre mesure) : Air France 2679, il est quand même un peu près non ?

Contrôleur : Eh bien, reculez votre siège !

Entendu sur la fréquence Tour de Strasbourg Entzheim (126.875 MHz) alors qu'un Airbus A320 était en finale :

Pilote : Finale 23, Air France Victor Delta.

Contrôleur : Air France Victor Delta, autorise 23.

Et sans doute distrait par autre chose, il ajoute : C'est pour un complet ?

Pilote (ne manquant pas d'humour) : Attendez, je demande l'avis des passagers !

Cette réponse fit rire le contrôleur qui, confus de sa question, s'en excusa.

Lu dans Info-Pilote (juin 2001) :

Y a-t-il encore un contrôleur dans la Tour ? :

C'était la question qui, entre 9H30 et 9H55, c'est à dire à l'heure de pointe de cette matinée du 18 avril, hantait les pilotes des appareils en approche sur l'aéroport international d'Auckland, en Nouvelle-Zélande. De fait, il n'y en avait pas. Quatre se trouvaient en arrêt maladie, un autre était coincé dans les embouteillages et le seul encore disponible avait été obligé de prendre le repos réglementaire de 25 minutes après ses 3 heures d'activité... Tout le monde dut donc attendre, en l'air, qu'il soit revenu derrière ses écrans !

Un co-pilote en compagnie raconte cette histoire réelle au sujet d'un commandant de bord avec lequel il a souvent volé. Ce type est un excellent pilote, sérieux et compétent, mais pas très bon ni très à l'aise dans sa relation commerciale et humaine avec les passagers et l'équipage. Ainsi, un jour que son avion attend pour s'aligner avant de décoller qu'un autre liner se pose, ce dernier éclate un pneu à l'atterrissage et laisse sur la piste de nombreux débris de caoutchouc rendant impossible le décollage dans l'immédiat. Après un dialogue avec la Tour de contrôle qui l'informe que la piste ne sera nettoyée que dans plusieurs minutes, il juge bon de prévenir les passagers du retard qui en résultera en ces termes :

Mesdames et Messieurs, c'est votre commandant qui vous parle.

Nous serons probablement en retard de quelques minutes sur l'horaire prévu. En effet, l'aéroport est fermé, le temps que l'on évacue les débris du dernier appareil qui s'est posé.

Entendu sur la fréquence Tour de Quimper Pluguffan (118.625 MHz) :

Pilote : Romeo Juliett, courte finale 10, je me touche... Euh ! Je touche.

Contrôleur (un rien moqueur) : C'est peut être un peu risqué à cette phase du vol, Romeo Juliett !

Remontant la piste de l'aéroport de Figari - Sud Corse juste après le décollage du seul vol régulier de la journée, le F-TQ se trouve nez à nez avec un troupeau de moutons qui traverse devant.

Transcription du dialogue avec la tour sur 120.30 MHz :

Pilote : Figari Tour, de Fox Tango Québec, je continue ou j'attends le décollage du troupeau de moutons ?

Contrôleur (après 20 secondes de silence) : ffffff ! Bougez pas, on envoie un véhicule de piste.

Deux minutes plus tard, les moutons étaient évacués. On a repris la phraséologie officielle et Tango Québec a pu décoller. L'explication avec le berger n'a pas eu lieu sur la fréquence. Dommage !

Entendu sur la fréquence Tour de Bastia - Poretta (118.00 MHz) :

Contrôleur : Fox Sierra India, votre position ?  
Pilote (un peu moqueur) : Je suis dans le cockpit.

Contrôleur (toujours sérieux) : Fox Sierra India, vos intentions ?  
Pilote (toujours moqueur) : Rejoindre le parking Charlie.

Un coup fait par un instructeur à Rochefort St Agnant (119.30 MHz) à une fille qui faisait des tours de piste en solo avant de passer le brevet de base :

La fille : Fox India Alpha, en finale 13 pour un toucher.  
L'instructeur (sur la fréquence VHF, bien évidemment) : Vaginal !  
La fille a rebondi 3 fois...

Entendu sur la fréquence Tour d'Etampes (119.05 MHz) : Exercice de déroutement par un élève pilote...

Pilote : Etampes, de Fox Victor Lima pour un détournement sur votre terrain, on a l'information Delta.

Contrôleur (sans se démonter) : Victor Lima, vous avez un pistolet sur la tempe ?

Pilote (surpris) : ??? Négatif, Victor Lima.  
Contrôleur : Alors, Victor Lima, c'est un déroutement !!

Encore une perle entendue sur la fréquence Tour d'Etampes (119.05 MHz) :

Pilote : Fox Bravo Papa, au point d'arrêt 24, pour pénétrer la piste 24.

Contrôleur (un rien sarcastique) : C'est ça, pénétrez, pénétrez !

Entendu sur la fréquence Tour de Toussus-le-Noble (119.30 MHz) :

Un élève pilote en navigation solo s'apprête à atterrir...

Pilote : Fox Victor Zulu, finale 07 gauche.  
Contrôleur : Victor Zulu, autorise atterrissage 07 gauche, 090 degrés, 18 noeuds.

Pilote : J'atterris 07 gauche, Fox Victor Zulu.

Le pilote rate complètement son atterrissage, l'avion rebondit 4 ou 5 fois sur la piste avant de

s'immobiliser tant bien que mal après avoir avalé plus de 900 mètres de piste.

Contrôleur (hilare) : Victor Zulu, je me demande combien de fois je dois vous compter la taxe d'atterrissage ?

L'élève pilote n'a pas répondu à la question...

Quelques perles entendues sur la fréquence Tour de Rennes St Jacques (120.50 MHz) avec le Cessna 172 immatriculé F-GAQO :

Rennes de Québec Au secours, bonjour. (Au secours OSCAR !!)

Rennes de Québec Oscar pour un 180° de retardement. (On n'est pas arrivé...)

Rennes de Québec Oscar, pour un 360° pour remonter la 10. (La piste n'est pas prête d'être dégagée...)

Lu sur le forum FNA :

Sur une plate-forme près de grands étangs, un instructeur et son élève s'alignent sur la piste pour décoller. A ce moment, un gros pélican vient se poser à mi-piste. Il s'arrête au milieu de la piste et vaque à ses occupations sans les regarder.

Contrôleur : Cessna Québec Zulu, autorise au décollage piste 33, vent 310 ? Pour 8 noeuds.

L'élève à l'instructeur : Qu'est ce que je fais ? Qu'est ce que je fais ?

L'instructeur : Que pensez-vous que vous devriez faire ?

L'élève : Peut être que si je roule vers lui, ça va l'effrayer ?...

L'instructeur : C'est une bonne idée.

L'élève fait rouler l'avion vers le pélican, qui lève le bec, puis méprisant se replonge dans ses occupations et ne bouge pas.

Contrôleur : Cessna Québec Zulu, vous m'avez reçu ? Vous êtes autorisés à décoller 33, vent 310? Pour 8 noeuds.

L'élève à l'instructeur : Qu'est ce que je fais ? Qu'est ce que je fais ?

L'instructeur : Que pensez-vous que vous devriez faire ?

L'élève : Peut être que je pourrais prévenir la Tour ?

L'instructeur : C'est une bonne idée.

L'élève : Euh... la Tour, il y a un pélican, euh... sur la piste.

Après un long silence :

Contrôleur : Cessna Québec Zulu, maintenez votre position.

....

Pélican sur la piste 33, vous êtes autorisé pour un décollage immédiat, vent 310 ? Pour 8 noeuds.

Deux secondes d'attente et, - par coïncidence -, le pélican s'envole.

Contrôleur : Cessna Québec Zulu, autorise au décollage piste 33, vent 310 ? Pour 8 noeuds.  
Attention à la turbulence de sillage, décollage de pélican devant vous, bon vol !

Lu dans Info-Pilote (avril 2001) :

Tornade sur la Tour :

On imagine la surprise - ou la terreur ! - du personnel de la Tour de contrôle de l'aérodrome de l'île néerlandaise de Vlieland lorsqu'un Tornado allemand leur tira dessus, probablement par erreur - espérons le -, une rafale de sept obus de 27 mm bons de guerre.

Heureusement, aucun des trois contrôleurs aériens n'a été blessé.

L'histoire ne dit pas si le pilote a, depuis, retrouvé ses verres progressifs !