

LECON N° 26 ETUDE DE LA RADIO DANS TOUTES LES PHASES DE VOL

Version BRS 21-9

Ce que tu vas apprendre	Communiquer par radio avec un agent du contrôle ou d'information de vol (SIV), écouter un ATIS et un VOLMET	Année	Item
		3	26
Les mots-clefs à retenir	Contrôle - SIV - ATIS - VOLMET - Transpondeur	Ce que tu dois faire	
Ce que tu dois réviser	Radiocommunications dans le tour de piste, lexique radiocommunications	Briefings 13 & 23	

Dans tous les cas, le contact avec un agent de la circulation aérienne autre qu'un AFIS impose le **collationnement**, c'est-à-dire la répétition précise et complète des informations cruciales reçues (QNH, trafics, code transpondeur, altitude, position, points de reports, rappels, piste en service, fréquences...)

A) SERVICE D'INFORMATION DE VOL

Dans les espaces de classe E, et plus particulièrement à proximité des espaces contrôlés de classes C et D, le **suivi de vol** par contact avec le SIV régional donne accès gratuitement à des **services** tels que l'information de trafics proches, des renseignements sur l'activation de zones intermittentes (ZIT, ZRT, R...), la fourniture de fréquences radio (autres SIV, espaces C ou D, terrains...), des NOTAM et SUP AIP, des infos météo, des vecteurs de navigation notamment en cas de perte de repères, l'activation de moyens de recherche et de secours en cas d'avarie...

Procédure à suivre :

- activation du **transpondeur** mode S avec le code générique (7000)
- appel de la fréquence sub-régionale (ex : *Nantes Info de F-AX bonjour*)
- puis identification, éléments de sécurité, intentions (ex : *Nantes info un ULM XL8 F-JEAX, 2 personnes à bord, au départ de Cholet LFOU à destination de Frossay LF4451, pour un suivi de vol, 7000 au transpondeur, actuellement passant 2000ft en montée au nord de Cholet*)
- **collationner** le code transpondeur reçu (ex. 3710) ainsi que le QNH régional, paramétrer
- collationner les informations de trafic reçues, confirmer les visuels
- rester sur la fréquence jusqu'en sortie de zone ou en vue du terrain de destination, ne pas oublier de quitter par un **dernier appel** avant bascule de fréquence et 7000

B) AERODROME CONTROLE

Sur un aérodrome ou un aéroport contrôlé (indiqué sur les cartes VAC et les cartes OACI en espace de classe C), la procédure de départ et d'arrivée est restrictive. Chaque pilote doit demander une autorisation (**clairance**) avant de procéder à une étape ou manœuvre donnée. Les appels radio suivent le même format général, mais procèdent de la demande qui requiert une réponse qui doit être explicite et non ambiguë ET collationnée pour être exécutable.

A l'arrivée :

Avant de prendre contact avec le contrôleur d'un terrain (aérodrome ou aéroport), il est nécessaire de basculer sur la fréquence **ATIS** de celui-ci pour prendre note des informations de la boucle audio enregistrée identifiée par une lettre (Alpha, Bravo, Charlie...). Elle fournie de manière

automatique et répétée en français et anglais des données actualisées : piste en service, vecteurs d'approche, altitudes...).

Le premier contact avec le contrôle se fera 5 minutes avant l'entrée prévue dans l'espace aérien contrôlé (classes D et C), avec le réglage de la fréquence APP (approche) APRES avoir pris connaissance des informations sur la fréquence ATIS, ou, dans le cas d'un suivi de vol en SIV, juste après l'avoir quitté (en règle générale, l'identification de l'appelant est transmise directement entre les contrôleurs (ex : *F-AX de Nantes Approche, j'ai vos informations, rappelez passant le point Sierra Echo*)).

Il sera alors obligatoire de préciser dans ce premier appel la séquence ATIS entendue (ex : *Toussus Approche de F-RZ, à 5 minutes de votre espace au FL35 verticale Meudon, avec l'information Bravo, 7000 au transpondeur*).

Chaque ordre de report, altitude, vitesse du contrôleur devra être suivi après collationnement sans délai et précisément. En cas de requête de changements ou de difficultés (météo, performances...), le contact est nécessaire et requiert l'accord du contrôleur.

Au décollage :

Selon le même principe, chaque étape ou manœuvre depuis la mise en route au parking jusqu'à la sortie de zone contrôlée fera l'objet d'une demande suivie d'une clairance dont le collationnement est obligatoire avant réalisation.

Exemple :

Nantes Sol de F-ET, au point d'attente Delta, nous sommes prêts au départ.

F-ET de Nantes Sol, alignez-vous piste Zéro Trois, puis maintenez.

Nantes Sol de F-ET, autorisé alignement piste Zéro Trois, rappelons établis.

Nantes Sol de F-ET, alignés Zéro Trois, demandons autorisation de décoller.

F-ET de Nantes Sol, autorisés décollage piste Zéro Trois, rappelez en montée dans l'axe passant 1000ft, le vent du 060 pour 5kt.

Nantes-Sol de F-ET, autorisés décollage en Zéro Trois, rappelons en montée dans l'axe passant 1000ft.

C) VOLMET

Le VOLMET est un message météo enregistré émis sur certaines fréquences spécifiques d'aéroports régionaux. Il contient des informations de ce type :

```
France Paris Orly à 15 heures,  
vent 90 degrés 10 nœuds,  
plafond 4/8 à 1000 pieds,  
température +5,  
point de rosée +1,  
QNH 1011,  
QFE 1001
```

utiles pour affiner sa navigation en cours de vol.