

Gestion de la radio

L'utilisation de la radio est nécessaire et/ou obligatoire à tout moment d'un vol

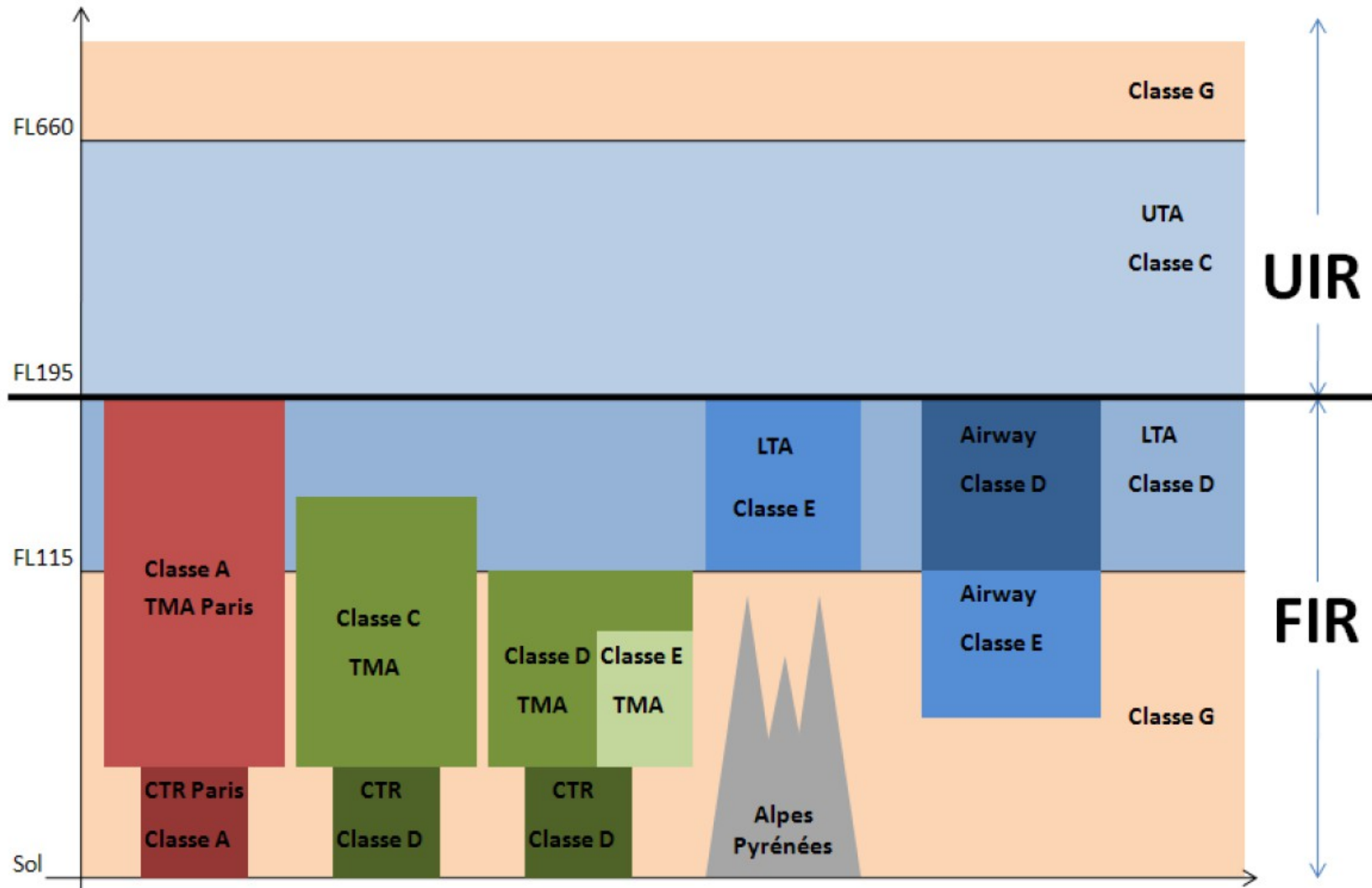
- ***En effet l'espace aérien est découpé en un ensemble de volumes dans lesquels les règles de pénétration varient et où la radio est parfois obligatoire.***
- ***Même si la radio n'est pas obligatoire, rien n'empêche de rester en écoute sur la fréquence afin de se faire une idée du trafic dans le secteur.***
- ***Commençons par un rappel sur les espaces que l'on peut traverser (pour de plus amples détails, voir aussi les espaces aériens publié par David COUREAU sur notre site).***

La France est couverte par 5 Flight Information Régions FIR qui partent de la surface jusqu'au niveau de vol 195.

Nous sommes situés dans la FIR de REIMS LFEE



Diagramme résumé espace aérien français



Gestion de la radio

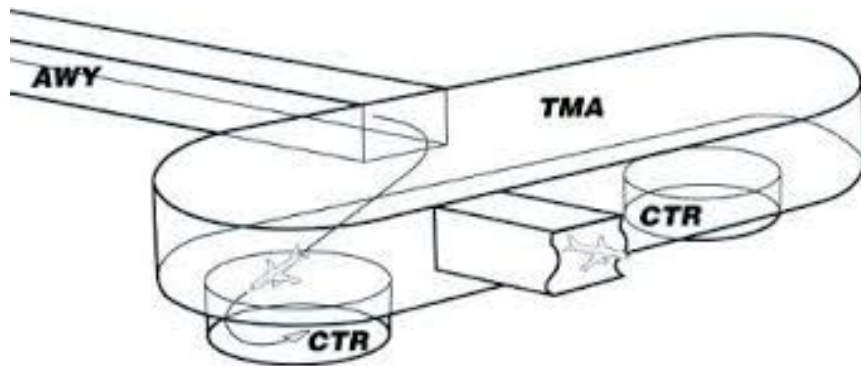
L'utilisation de la radio est nécessaire et/ou obligatoire à tout moment d'un vol

- Organismes de circulation aérienne :
 - Centre de contrôle régional (ACC)
 - Assure le contrôle dans une région relevant de son autorité
 - Empêche les collisions
 - Régularise et accélère le trafic
 - Assure le service d'alerte.
 - Centres d'information de vol (gèrent les SIV ...)
 - Assure l'information de vol (avis et renseignements utiles)
 - Assure le service d'alerte
- ATIS : Automatic Terminal Information Service
 - Ex : information météo réactualisée toutes les heures → info A,B ...

Affectation des zones de contrôle

- **Contrôleurs DEL et GND** : ne contrôlent aucun espace aérien. Officier au sol de l'aérodrome
- **Contrôleurs TWR** : zone de contrôle est la **CTR** (classe D en France)
- **Contrôleurs DEP et APP** : zone de contrôle est la TMA (classe A,C,D, et/ou E)
- **Contrôleurs CTR** : zone de contrôle est l'espace **LTA** et **UTA** ainsi que les **AWY** en dessous de la LTA.

Les contrôleurs de **CTR** et **APP** peuvent rendre les **services d'information de vol** hors de leur zone de contrôle dans les **zones non contrôlées en classe G**



Zones à statut particulier

*Connues sous l'appellation globale **zones RDP***

- Zones **réglementées R** (restricted) : définies pour protéger une zone, principalement d'évolution d'avions militaires
 - Actives ou non → NOTAM ou téléphone
 - Si active :
 - Soit interdite (réseau RTBA)
 - Soit autorisée → suivre instruction du gestionnaire
 - Soit autorisée par simple contact radio,,,
- Zones **dangereuses D** (Dangerous) : pénétration pas interdite même en cas d'activité
- Zones **interdites P** (Prohibited)

=> **consulter guide VFR du SIA**

Zones temporaires (ZRT, ZIT) créées pour événement particulier durée < 3 mois

Dual Watch
Active /désactive
la double écoute

On peut donc
écouter ce qu'il se
passe sur la
fréquence 134.005



Où trouver les infos

- Carte de navigation appropriées OACI (aéronautiques 1/2500.000, 1/500.000 ou 1/1.000.000)
 - Cartes VAC
 - Infos des terrains /bases ULM
 - Réseau RTBA
- => Pochette VFR
- => complément aux cartes aéronautiques
- Règles de l'air
 - Service de circulation aérienne
 - Restriction de l'espace aérien.

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Usage restreint
Restricted use

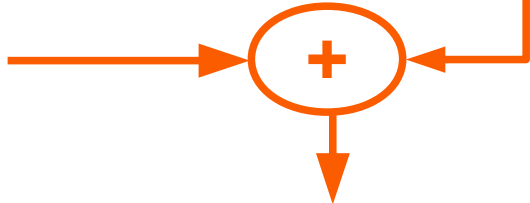
03 JAN 19

NANCY **MALZEVILLE**
AD 2 LFEZ ATT 01

				ALT AD : 1247 (45 hPa)	LFEZ VAR : 1°E (15)
CABLE				LAT : 48 43 25 N	
				LONG : 006 12 23 E	

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 136.1

Freq A/A
seulement



Malzeville de F-JXCR bonjour

Le nom de la
station est en
gras

APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic
05 DEC 19



ALT AD : 757 (27 hPa)	LFSN
LAT : 48 41 32 N	VAR : 1° E (15)
LONG : 006 13 34 E	

APP : LORRAINE Approche/Approach - OCHEY Approche/Approach 127.250

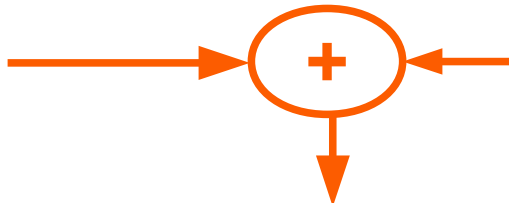
TWR : NIL
AFIS : 119.600

Absence AFIS : ~~A/A~~ (119.600) FR seulement /only

STAP : Absence ATS 119.600 (voir/seeTXT)

NANCY ESSEY
AD 2 LFSN APP 01

Un contrôleur AFIS
présent
Donc c'est de
l'information qui est
délivrée



NANCY INFO de F-JXCR bonjour

Le nom de la
station est en
gras

En absence de
contôleur AFIS :
STAP Système de
transmission
Automatique de
Paramètres



APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

28 MAR 19

METZ NANCY **LORRAINE**

AD 2 LFJL APP 01

		ALT AD : 870 (32 hPa) LAT : 48 58 42 N LONG : 006 14 48 E	LFJL VAR : 1°E (15)
---	---	--	-------------------------------

ATIS : 136.580

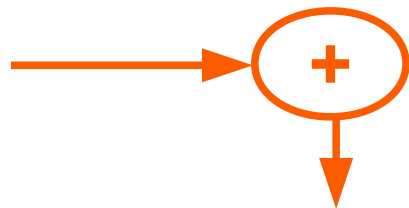
APP : LORRAINE Approche/Approach 119.125

TWR : 122.075 GND (SOL) : 121.705

ILS/DME RWY 22 MLY 111.75

VDF

Un contrôleur CTR
présent
Donc c'est de la
clairance qui est
délivrée



LORRAINE TOUR de F-JXCR bonjour

le contrôleur peut utiliser
la goniométrie et vous
indiquer un relèvement
magnétique pour le
rejoindre QDM

Les fréquences

*La gamme de fréquences dédiée à l'aéronautique va de **108 Mhz** à **136,975 Mhz** dans la bande **VHF**,*

- partagée comme suit :
 -
 - **Radio navigation**
 - 108 Mhz à 111,975 Mhz : ILS
 - 111,975 Mhz à 117,950 : VOR
 - **radio**
 - **118 à 121,4** Mhz : Service aéronautique nationaux et internationaux (échanges radio).
 - **121,5** Mhz : fréquence de détresse internationale.
 - 122,3 Mhz : fréquence planneurs en auto information.

Le code Q

*C'est un ensemble de codes de **3 lettres**, au sens bien précis, utilisé par les opérateurs radio. Il a été développé en 1912 afin de **faciliter et abréger les communications** les communications, à cette époque essentiellement en morse, entre les opérateurs en mer de différentes nationalités.*

- Existe un grand nombre
- Les plus utilisés :
 - **QNH** : calage altimétrique / niveau de la mer
 - **QFE** : calage altimétrique / aérodrome

La lettre Q peut être omise, et on fait référence au Novembre-Hôtel et Fox-Echo

 - **QFU** : piste en service (magnétique)
 - **QDM** route magnétique pour atteindre une station
 - **QDR** : relèvement magnétique par rapport à une station

Catégorie des messages et priorités

Lors des transmissions, les messages sont hiérarchisés afin d'établir un ordre de priorité :

- les messages de détresse, commençant par le signal de détresse « **MAYDAY** » ;
- les messages d'urgence, commençant par le signal d'urgence « **PAN PAN** » (prononcer « PANNE PANNE ») ;
- les **messages du contrôle** de la circulation aérienne (radiogoniométrie, guidage, instructions...) ;
- les messages d'**information** de vol (météo) ;
- les messages **Air-Air** entre pilotes ou avec les exploitants aériens.