

PROCEDURES RADIO

GENERALITES

La RADIOTELEPHONIE est le moyen qui permet aux pilotes et aux contrôleurs de communiquer. Dans la mesure du possible, il faut utiliser des procédures et une **phraséologie normalisées**.

Vous devez respecter des principes simples :

- Avant de commencer à émettre, vérifiez que la bonne fréquence est affichée, que le bouton de volume est bien réglé (**pensez à utiliser le squelch pour régler le volume « pull test »**), que **l'intercom est sur ON** et en position « **casque** », que le micro de votre casque **est bien positionné** devant la bouche, et que les fiches de connexion sont bien enfoncées (et propres : enlever les traces d'oxydation).
- Ecoutez attentivement pendant quelques secondes pour vous assurer **qu'aucun échange contrôleur-pilote ne soit engagé**.
- Ayez une cadence d'élocution mesurée et régulière, prononcez chaque mot distinctement et assez fort.
- Votre message doit être clair, **concis et complet. Il doit donc être préparé**. Ne racontez pas votre vie. Il faut transmettre les bons renseignements au bon moment. Soyez bref, surtout quand le trafic est chargé.
- En cas de doute ou de mauvaise compréhension, la sécurité impose de **ne jamais rester sur une incertitude**. Vous devez donc demander une répétition ou une confirmation. Le contrôleur vous le fera volontiers.
- Quand vous transmettez un report d'altitude, précisez QFE (« Fox Echo ») s'il s'agit d'une hauteur / aérodrome. Ne pas précisez QNH (« Novembre Hôtel ») s'il s'agit d'une altitude. si vous ne précisez rien par défaut ce sera une altitude.
- La structure générale des messages est : **STATION SOL / INDICATIF AVION / POSITION / INTENTIONS**
- Lorsque vous contactez la tour, votre indicatif F-JB (« Fox Juliet Bravo ») par exemple doit précéder le message radio. Par contre, lorsqu'on collationne un message ou une clairance, l'indicatif de l'avion doit terminer le message. **POITIERS** est un aérodrome contrôlé, chaque manœuvre est soumise à clairance (= autorisation) et celle-ci doit être collationnée (=répétée).

TOUR DE PISTE A CHÂTELLERAULT

Le terrain de Châtellerault est un aérodrome non contrôlé tous les aéronefs équipés de radio **doivent** effectuer des messages d'auto-information : signalement de sa position et de ses intentions tant que l'on se trouve dans la circulation d'aérodrome, sans en attendre une réponse de qui que ce soit. Néanmoins, un dialogue entre pilotes peut être utile sinon nécessaire pour clarifier une situation, repérer un aéronef etc...

Un pilote à l'arrivée peut se dispenser de la reconnaissance aérodrome à la verticale, à condition qu'il ait eu connaissance de la piste en service grâce au message d'auto-information d'un autre pilote se trouvant déjà dans la circulation d'aérodrome.

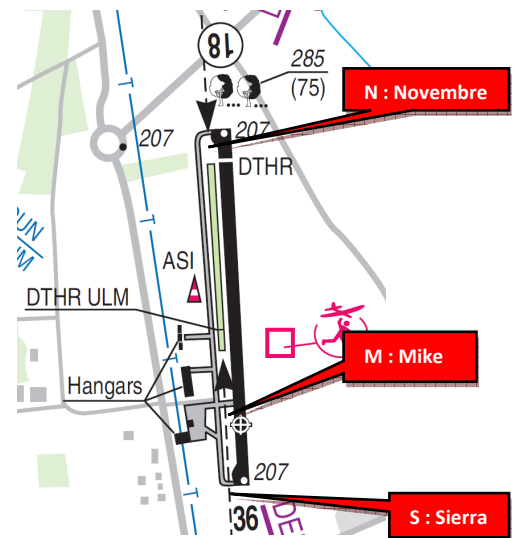
Dans tous les cas, l'aéronef doit venir s'intégrer en début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome (soit à Châtellerault : 1200 ft QNH).

F-GADS = Fox Golf Alfa Delta Sierra, F-DS= Fox Delta Sierra

PILOTE : Châtellerault, F-DS, bonjour.

PIL : Fox Golf Alpha Delta Sierra (F-GADS), RF6 au parking, je remonte la 36 par le taxiway pour :

- des tours de piste
- ou (un vol local secteur ... Sud/ Ouest/...)
- ou (un vol à destination de ... Poitiers)



Ou

PIL : F-GADS, RF6 au parking club, je roule pour Mike pour des tours de piste. (Par ex)

Après avoir vérifié visuellement que personne n'est en finale 18 et 36 (avion ou ULM non équipé de radio)...

PIL : F-DS au point d'arrêt Mike je remonte la 36



Après avoir vérifié visuellement autour de soi que personne n'est en approche ou autres (avion, hélicoptère ou ULM)...

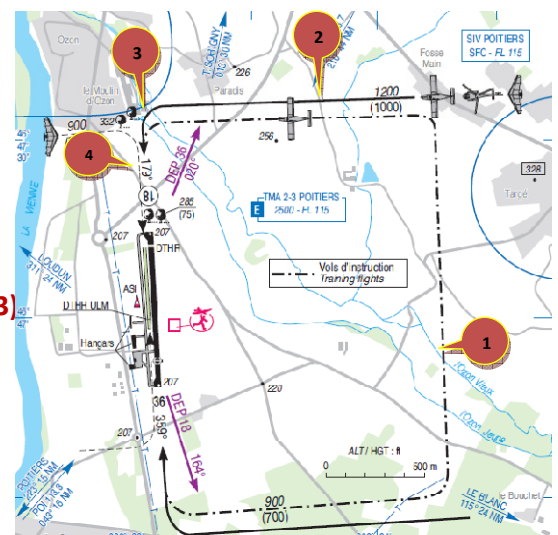
PIL : F-DS, au point d'arrêt Sierra, je décolle en 36.

PIL : F-DS, vent arrière 36, **(1)** (s'annoncer travers de la tour)

PIL : F-DS, étape de base, **(2)**

PIL : F-DS, dernier virage 36 pour un touché (ou pour un complet), **(3)**

PIL : F-DS, Final 36 je touche (ou F-DS, Final 36 j'atterris), **(4)**



DÉPART POUR UNE NAVIGATION À POITIERS

PIL : F-JB actuellement à 1200ft en montée vers 2000ft je quitte circuit en direction de Poitiers

Écouter l'ATIS de Poitiers, la noter sur votre planchette de vol. Elle est généralement de ce type :

« Bonjour, Ici Poitiers, information Hôtel enregistrée à 10h UTC. Approche ILS piste 21. Piste en service 21. Niveau de transition 50, vent 230° 5kt, CAVOK, température 22°, point de rosée 9°. QNH 1018, Fox Echo seuil 21 1002. Confirmez au premier contact avoir reçu l'information Hôtel. »

Afficher la fréquence de Poitiers Tour.

PIL : Poitiers Tour, F-JB, bonjour.

TWR : F-JB, Poitiers tour, bonjour.

PIL : F-HAJB, DR 400 de Châtelleraut à Poitiers pour un complet (un touché), actuellement à 2000Ft, j'estime le terrain à 44 (14h44 par ex), avec Hôtel.

TWR : F-JB, affichez 7034, rappeler : Echo Alpha (ou rappelez en vu) pour une base main gauche piste 21. Deux légers dans le circuit et un commercial en final 21.

PIL : J'affiche 7034 et je rappelle Echo Alpha, F-JB.

PIL: F-JB, vertical Echo Alpha (ou je suis en vu).

TWR : F-JB, mettez-vous en attente sur Echo Alpha.

PIL : J'attends sur Echo Alpha, F-JB.

TWR : F-JB, le 737 est sur la piste, Vous pouvez entrer en base main gauche 21 vous êtes numéro 1, rappelez en finale.

PIL: Je rappelle finale, F-JB. (pas de collationnement si on est n°1, si n°2,3,.... collationnement obligatoire)

PIL : F-JB en finale. (on a précisé lors de notre premier message que l'on faisait un complet sinon le précisez. Par défaut le contrôleur vous autorise pour un complet)

TWR : F-JB, autorisé atterrissage 21, vent 230° 5 kt,

PIL : Autorisé atterrissage 21, F-JB.

PIL : F-JB, piste dégagée.

TWR : Après le passage du DR 220 qui se rend à Alpha 2, vous roulez au parking club,

PIL : Après le passage du DR 220, je roule au parking club, F-JB.

PIL : F-JB au parking pour quitter la fréquence.

TWR : F-JB vous pouvez quitter la fréquence au revoir.

PIL : je quitte la fréquence F-JB.

Autre exemple :

TWR : F-JB, affichez 7034, rappeler en vu

PIL : J'affiche 7034 et je rappelle en vu, F-JB.

PIL : F-JB, en vue du terrain.

TWR : F-JB, numéro 1, rappelez finale.

PIL : Je rappelle finale, F-JB.

PIL : F-JB en finale.

TWR : F-JB, autorisé au touché 21, vent 230° 5 kt.

PIL : Autorisé au touché 21, F-JB.

PIL : F-JB en vent arrière pour un complet piste 21.

TWR : F-JB, numéro 2 derrière un Robin en longue finale, rappelez en vue.

PIL : Numéro 2, je rappelle en vue du Robin, F-JB.

PIL : F-JB, visuel sur le Robin en finale.

TWR : F-JB, rappelez en finale derrière.

PIL : Je rappelle en finale derrière le Robin, F-JB.

PIL : F-JB en finale piste 21.

TWR : F-JB autorisé à l'atterrissage piste 21, vent 210° 4 kt, rappelez vitesse contrôlée.

PIL : Autorisé atterrissage 21 et je rappelle vitesse contrôlée, F-JB.



« Vitesse contrôlée » signifie que le pilote est au ralenti et peut arrêter son avion sur la piste. Ce qui permet au contrôleur de faire décoller un avion de l'intersection de faire remonter la piste par un autre appareil ou de faire effectuer une approche IFR interrompue en sens opposé ce qui s'appelle une MVL : manœuvre à vu libre spécifique aux IFR.

Si vous voulez faire un touch and go (posé-décollé), le contrôleur vous aurait dans ce cas autorisé pour un stop and go, avec une nouvelle autorisation pour redécoller c'est-à-dire un arrêt sur la piste.



Attention si vous êtes n°2 derrière un avion de ligne pour un touché, vous devez assurer votre espacement afin d'éviter les turbulences de sillage (3min entre vous et le gros porteur c'est à votre charge en vol d'assurer votre espacement, au sol c'est le contrôleur qui doit vous espacer par exemple: avant le décollage).



Si l'avion de ligne décolle et que vous êtes en final pour un touché, prenez le "Top chrono" pour 3 min quand il fait sa rotation au moment de son envol. Si une fois sur la piste les 3 min ne sont pas écoulées, demandez à faire "un arrêt sur la piste pour cause de sillage", parfois le contrôleur oublie de vous le signaler.



Dans tous les cas, pensez à prendre un chrono pour assurer votre espacement en vol comme au sol.

Au sol : top chrono à la rotation.

En vol : top chrono quand l'avion passe un repère caractéristique en dans sa finale (route, forêt, etc.) facile à faire lorsque vous êtes en vent arrière.

PIL : F-JB, vitesse contrôlée.

TWR : F-JB, un avion s'aligne de l'intersection, maintenez sur la piste.

PIL : Je maintiens, F-JB.

TWR : F-JB, reprenez le roulage, rappelez piste dégagée.

PIL : Je rappelle piste dégagée, F-JB.

PIL : F-JB, piste dégagée.

TWR : F-JB, maintenez l'écoute et quittez au parking club, au revoir.

PIL : Je quitte au parking club, au revoir, F-JB.

DÉPART DE POITIERS VERS CHÂTELLERAULT

PIL : Poitiers Tour, F-JB, bonjour.

TWR : F-JB, Poitiers Tour, bonjour.

PIL : F-HAJB, DR 400 au parking club, avec l'information DELTA, demande le roulage pour un vol à destination de Châtellerault

TWR : F-JB, affichez 7031, roulez point d'arrêt Alpha 2 pour la 21, rappelez prêt.

PIL : 7031, je roulez point d'arrêt Alpha 2, F-JB.

PIL : Poitiers, F-JB, au point d'arrêt Alpha 2, je suis prêt.

TWR : F-JB, alignez-vous piste 21, autorisé au décollage, vent 200° 12 kt.

PIL : Autorisé décollage 21, F-JB.

Exemple d'autres clairances :

PIL : Poitiers, F-JB, au point d'arrêt Alpha 2, je suis prêt.

TWR : F-JB, maintenez. Un avion est en finale, je vous rappelle.

PIL : Je maintiens, F-JB.

TWR : F-JB, derrière le Xingù au touché, alignez-vous derrière et maintenez.

PIL : Derrière le Xingù, je m'aligne derrière et je maintiens, F-JB.

TWR : F-JB, le précédent vire à droite pour un circuit basse hauteur. Autorisé au décollage 21, vent du 180°, 8 kt.

PIL : Autorisé décollage 21, F-JB.

Ou : TWR : F-JB, êtes-vous prêt pour un alignement-décollage immédiat ?



L'alignement-décollage immédiat ou rolling-take-off peut être proposé par la TWR pour vous éviter une longue attente, lorsque se présente un court créneau avant une séquence de plusieurs atterrissages. Vous n'êtes pas obligé de l'accepter (réponse : « Négatif »), mais si vous l'acceptez, vous devez impérativement effectuer la manœuvre (avion prêt à décoller, pas d'arrêt sur la piste).

PIL : Affirme, F-JB.

TWR : F-JB, autorisé alignement-décollage immédiat, vent du 200° 10 kt.

PIL : Autorisé alignement-décollage immédiat, F-JB.

PIL : F-JB en sortie de zone pour quitter.

TWR : F-JB vous pouvez quitter transpondeur 7000, information de vol disponible sur 120.77

PIL : info 120.77, 7000, je quitte la fréquence au revoir, F-JB



Une fois sorti de la CTR de Poitiers il n'est pas nécessaire de passer avec Poitiers info, car nous sommes à quelques minutes du terrain de Châtelleraut.

PIL : Châtelleraut, F-JB, bonjour.

Pas de réponse à attendre, et après quelques secondes :

PIL : Châtelleraut, F-HAJB, DR 400 de Poitiers à Châtelleraut, estimé à 52 (ou dans 2 min), je rappelle verticale 1700 ft.



Après avoir déterminé la piste en service en observant la manche à air, et vérifié l'aire à signaux et les environs.

PIL : F-JB, verticale piste, je m'intègre en début de vent arrière 18.

PIL : F-JB, vent arrière 18. / base 18 / finale 18 pour un complet.

Posé sur la piste...

PIL : F-JB, piste dégagée

PIL : F-JB, au parking je quitte la fréquence.