

Communication

La radiotéléphonie

Notions élémentaires

- Fréquences VHF de **118** à **136,975** Mhz
- Le « squelch » permet de filtrer le bruit de fond dû aux parasites atmosphériques
 - Test squelch à la « mise en route »
- 123,500 A/A
- 121,500 urgence

L'Alphabet (+ exercice)

A	Alpha	I	India	Q	Quebec	Y	Yankee
B	Bravo	J	Juliet	R	Romeo	Z	Zoulou
C	Charlie	K	Kilo	S	Sierra		
D	Delta	L	Lima	T	Tango		
E	Echo	M	Mike	U	Unifor m		
F	Fox (Foxtrot)	N	Novem ber	V	Victor		
G	Golf	O	Oscar	W	Whisky		
H	Hotel	P	Papa	X	X-Ray		

Les nombres

- Nbres composés d'un seul chiffre s'énoncent en français
 - B1 = Bravo **unité** R7 = Roméo sept
- Nbre entiers de milliers suivis de mille et centaines de cent
 - 39,000 = trente neuf mille 12,100 = douze mille cent
- Cas particuliers :
 - XPDR : 4212 = quarante deux douze
 - Cap : 100 = unité zéro zéro; 060 = zéro six zéro
 - Une piste : RWY05 = zéro cinq

Priorité des messages

- Messages de détresse
 - « Mayday / Mayday »
- Messages d'urgence
 - « Pan pan / Pan pan »
- Messages du contrôle de la circulation aérienne
- Messages d'informations de vol
- Messages entre exploitants d'aéronefs et pilotes

Expressions conventionnelles

- « Mayday/mayday »
 - Initialise un **message de détresse** -> danger immédiat, susceptible de perdre le contrôle de l'appareil
- « Pan pan/pan pan »
 - Initialise un **message d'urgence** -> situation à risque

Expressions conventionnelles

Lisibilité des messages

- **1** : message illisible
- **2** : message lisible par instant
- **3** : message difficilement lisible
- **4** : message lisible
- **5** : message parfaitement lisible

Expressions conventionnelles

- « **Affirme** » (# affirmatif qui ne s'utilise pas)
- « **Break break** » : séparation de 2 messages
- « **Collationnez** » : répétez le message qu'on vous a transmis
- « **Standby** » : attendez que je vous rappelle
- « **Veillez** » : gardez l'écoute su la fréquence indiquée
- « **Wilco** » : message compris et action acceptée

Langues à utiliser

- Le français et l'anglais
 - Sauf si mention « *FR seulement/ Only* » A/A sur aérodrome avec procédure IFR
- Sur le territoire français le pilotes français s'expriment en français (*sauf cas de la formation FCL 1.028*)
- Pour un français, en dehors du territoire français, l'anglais est indispensable
 - Tolérée la langue française sur certains aérodromes belges, (luxembourgeois ?) et suisses frontaliers

ATTERRISSAGE A VUE

Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

DOLE TAVAUX

AD2 LFGJ ATT 01

18 OCT 12

	<p>ALT AD : 645 (24 hPa) LAT : 47 02 34 N LONG : 005 26 06 E</p>	<p>LFGJ VAR : 0° (10)</p>
---	---	--------------------------------------

APP : BALE Contrôle/Control 124.1 ou/ou DIJON Approche/Approach 129.025 (pendant/during HOR MIL DIJON).

TWR : 130.775

AFIS : 130.775. Absence ATS

A/A (130.775) FR seulement / only.

VDF : 130.775

ILS/DME RWY 05 DO 109.35



Composition d'un message

- Prise de contact :
 - Appelé... Appelant... « Bonjour »
 - Appelé... (*facultatif si pas de risque de confusion*)
Appelant... Type de l'avion... Provenance...
Destination... Position... Demande ou information

Composition d'un message

- Bale infos du F-ER bonjour
- F-ER Bale infos bonjour
- F-BUER un **Cessna 172, 3 personnes à bord en provenance** de Besançon à **destination** de Strasbourg, **10NM au NE de Besançon** en montée vers **3,000 ft** avec vous pour l'information de vol.
- F-BUER QNH régional 1018, « transpondez » 4143
- QNH 1018, je « transponde » 4143 F-ER
- F-ER vous êtes identifiés radar
- Identifié radar F-ER merci

Composition d'un message

- La vèze informations du F-ER bonjour
- F-ER La Vèze infos bonjour
- F-BUER un Cessna 172 avec 2 personnes à bord à 3,000 ft au sud des installations pour intégration
- F-ER QNH 1018, vent du 215 pour 10Kts la piste 23 en service, un Rallye au décollage, rappelez en « vent arrière » 23 main gauche en assurant la séparation avec le Rallye.
- QNH 1018, piste 23 en service, je rappelle en vent arrière 23 main gauche en assurant la séparation avec le Rallye, F-ER

Le collationnement

- « Répéter tout ou partie d'un message »
- Pilote **VFR** collationne :
 - La piste en service
 - Le calage altimétrique
 - Les codes XPDR (*transpondeur*)
 - Fréquences à contacter
 - Altitudes, caps ou vitesses à respecter
 - Positions à maintenir (au sol)
 - Conditions si clairances conditionnelles
 - Autorisations de décollage, atterrissage, d'option, suivies de la piste en service
- On ne collationne pas la MTO (vent)

AFIS ou A/A ?

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
11 FEB 10

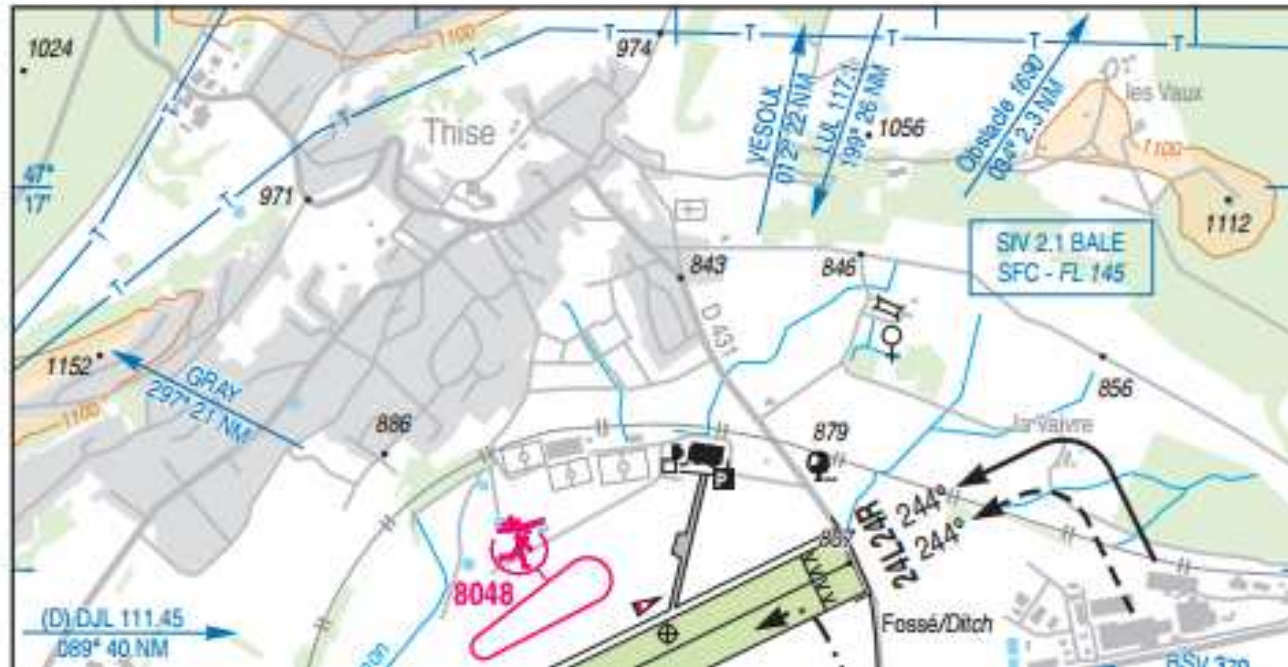
BESANCON THISE
AD2 LFSA ATT 01

	ALT AD : 807 (29 hPa) LAT : 47 16 25 N LONG : 006 04 59 E	LFSA VAR : 0° (05)
--	---	------------------------------

APP : NIL

TWR : NIL

A/A : 123.5



AFIS ou A/A ?

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
09 FEB 12

BESANÇON LA VEZE
AD2 LFQM ATT 01

	ALT AD : 1270 (46 hPa) LAT : 47 12 19 N LONG : 006 04 50 E	LFQM VAR : 1°E (10)
---	---	-------------------------------

APP : NIL

TWR : NIL

AFIS : 122.2. Absence AFIS : A/A (122.2) FR seulement / only.



AFIS ou A/A ?

AIP FRANCE

AD2 LFQM TXT 02
18 OCT 2012

BESANCON LA VEZE

Informations diverses / Miscellaneous

HIV + 1 HR / WIN + 1 HR

Les informations de source **non DGAC** de cette rubrique sont communiquées sous toute réserve.
Non DGAC information in this document is communicated with all reserve.

1 - **Situation / Location** : 5,5 km SE Besançon (25 - Doubs).

← 2 - **ATS** : AFIS : LUN-VEN : 0700-1030 ; 1200-1600. SAM : 0800-1000 ; 1200-1500.
DIM et JF : PPR AFIS.
AFIS : MON-FRI : 0700-1030 ; 1200-1600. SAT : 0800-1000 ; 1200-1500.
SUN and HOL : PPR from AFIS.
TEL : 03 81 83 15 32 - FAX : 03 81 83 45 22.
Aérodrome de Besançon La Vèze, 25860 La Vèze.

3 - **VFR de nuit / Night VFR** : Agréé (voir aides lumineuses) / *Approved (see lighting aids)*.

4 - **Exploitant d'aérodrome / AD operator** : CCI du Doubs, 46 avenue Villarceau, 25042 Besançon CEDEX.
TEL : 03 81 83 15 32.

5 - **AVA** : Délégation Bourgogne et Franche-Comté (voir / see GEN).

6 - **BRIA** : BALE (voir / see GEN).

7 - **Préparation du vol / Flight preparation** : Accès internet HOR AFIS / *Internet access HOR AFIS*.
Acheminement PLN VFR / *Addressing VFR FPL* : voir / see GEN 12.

Gestion de la radio

- Au démarrage, je suis à **l'écoute** avant de m'annoncer sur la fréquence
- **Je veille** sur la fréquence de façon à compléter ma perception du tour de piste
- Avec le SIV ou CTRL, je suis **attentif** aux échanges de façon à ne pas parasiter une prise en charge par le contrôleur (vaut avec l'AFIS)
- Je suis **bref, clair et concis** dans mes messages

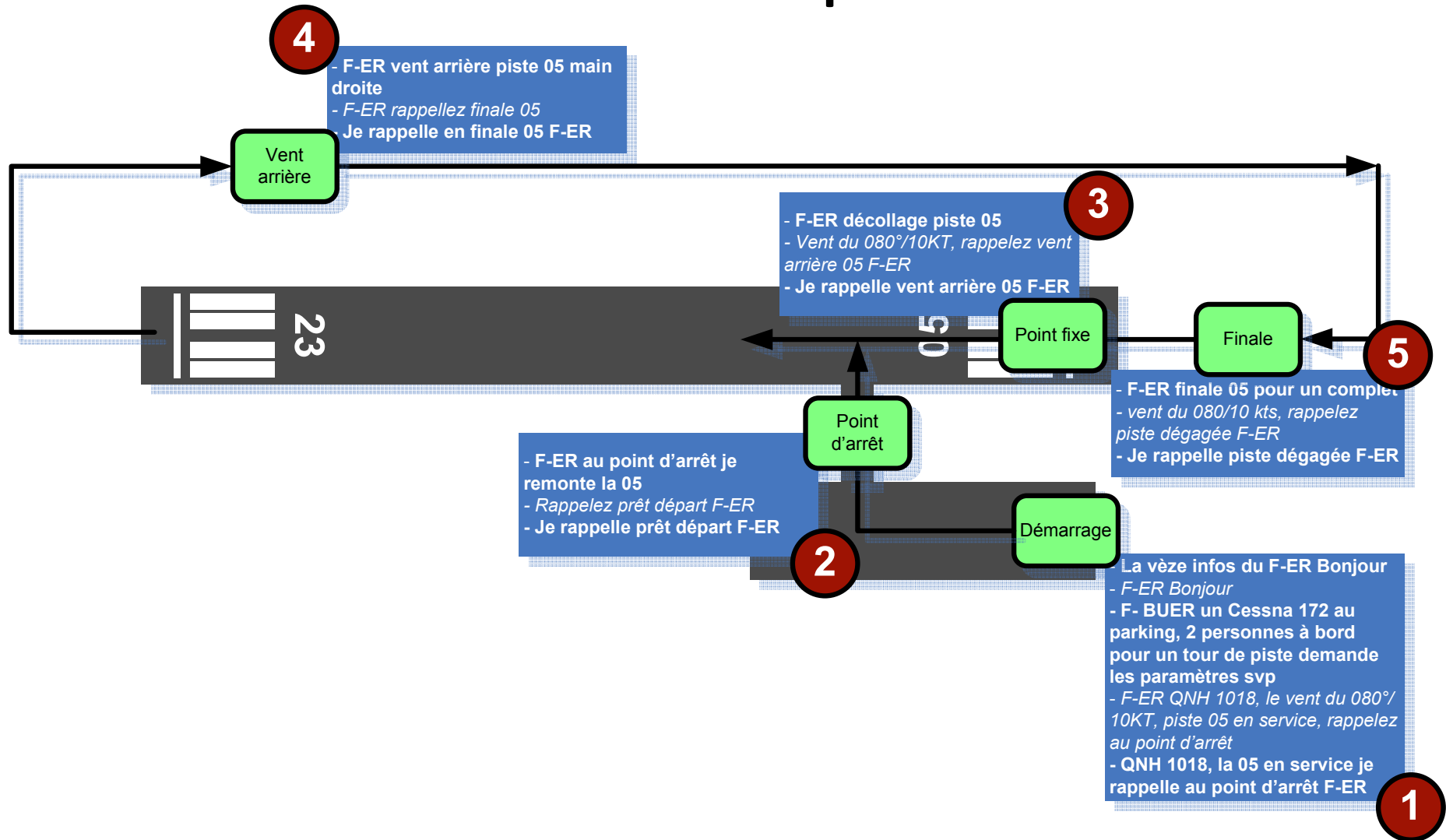
Gestion de la radio

- Voler « devant son avion » implique
 - Anticiper les changements de fréquences
 - Au sol, pré affichage des fréquences (COM 1 & 2)
 - En vol, point tournant
 - Si besoin, dire le message avant sa transmission
 - Qui je suis
 - D'où je viens
 - Où je vais
 - Où je suis

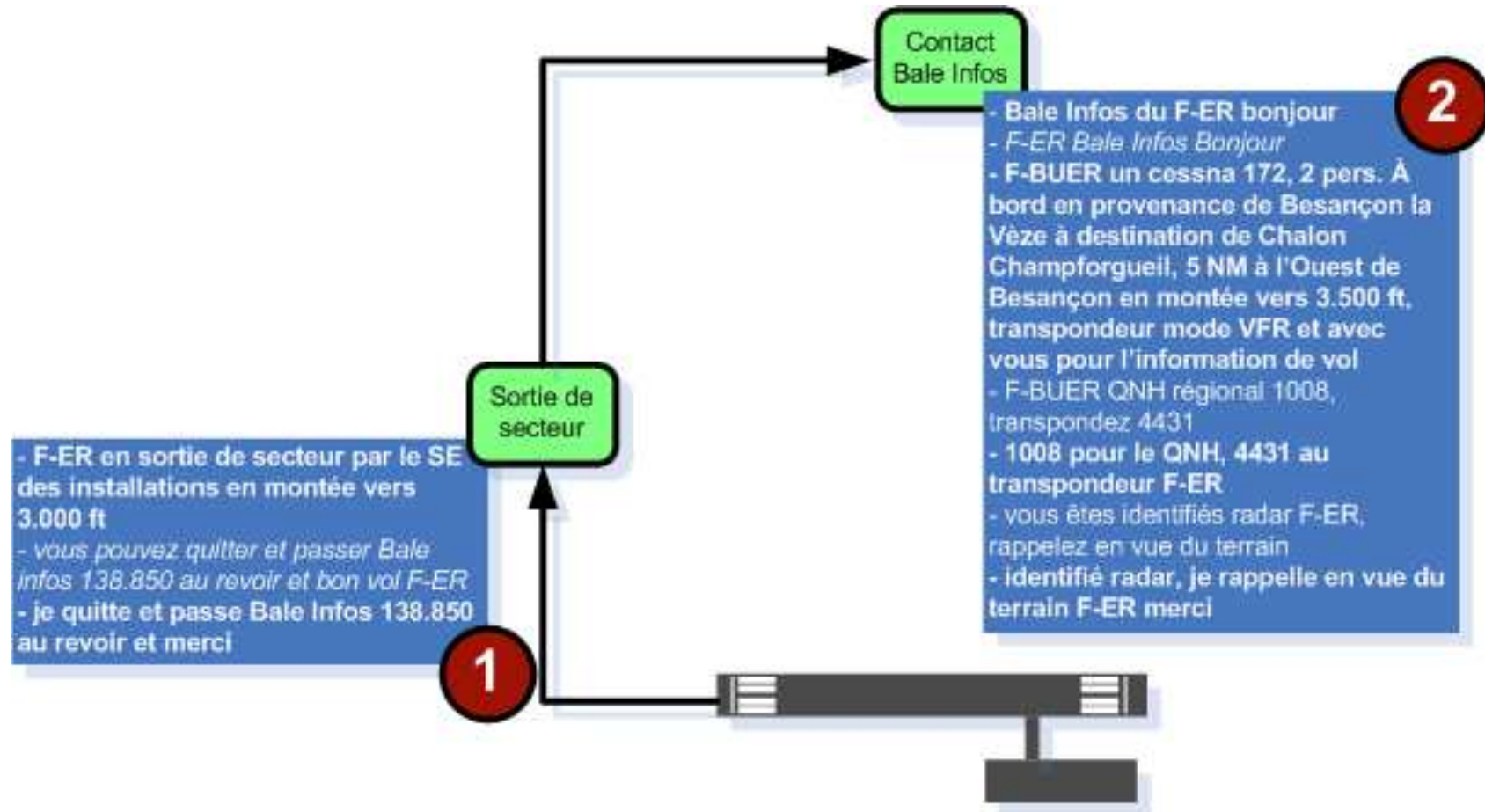
Gestion de la radio

- Aucune réponse à mes appels ?
 - Vérifier
 - Radio ON
 - Fréquence OK
 - Distance ?
 - Horaires des services ?
 - Check machine « électricité »
 - Master ON
 - Alternateur ON
 - fusibles
 - Juger
 - Criticité de la situation
 - En espace aérien contrôlé ou non ?
 - Densité du trafic ?
 - Agir
 - Voir & éviter (faire participer les passagers sans les affoler)
 - Transpondeur sur 7600 si besoin (en espace aérien contrôlé)
 - déroutement

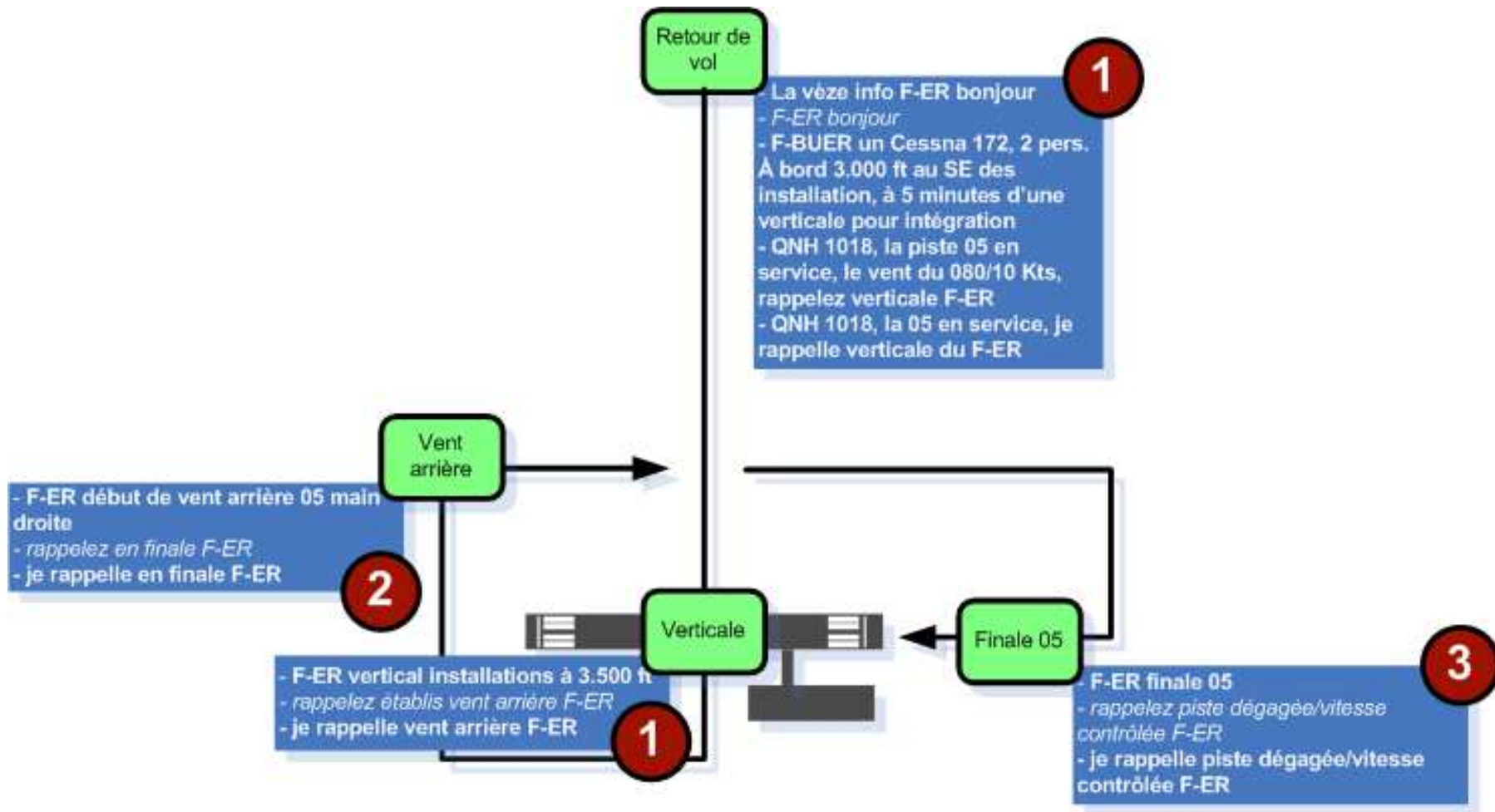
Un tour de piste...



Départ en navigation...



Un retour de vol...



Exemple d'ATIS LFBO 123,125/ Toulouse Blagnac



QCM

En écoutant une fréquence ATIS, vous obtenez :

- des informations qui ne servent qu'aux vols IFR
- un service d'information et d'alerte
- des renseignements météo et la piste en service sur le terrain concerné
- une autorisation pour le transit dans les zones environnant le terrain concerné

En écoutant une fréquence ATIS, vous obtenez :

- des informations qui ne servent qu'aux vols IFR
- un service d'information et d'alerte
- **des renseignements météo et la piste en service sur le terrain concerné**
- une autorisation pour le transit dans les zones environnant le terrain concerné

Après l'atterrissage, vous sortez de la piste et vous stoppez sur le taxiway.

Vous annoncez :

- F-AB, piste claire
- F-AB, piste dégagée
- F-AB, piste libérée
- F-AB, piste vacante

Après l'atterrissage, vous sortez de la piste et vous stoppez sur le taxiway.

Vous annoncez :

- F-AB, piste claire
- **F-AB, piste dégagée**
- F-AB, piste libérée
- F-AB, piste vacante

A l'arrivée, la tour de contrôle vous a demandé de rappeler en vent arrière. Lorsque vous voulez le faire, vous constatez que vous êtes en panne radio. Vous devez :

- poursuivre jusqu'à l'atterrissage en veillant à recevoir les instructions qui pourraient être transmises par signaux visuels
- sortir de la circulation d'aérodrome et vous présenter à la verticale pour une intégration standard
- quitter la circulation d'aérodrome et aller atterrir sur un aérodrome non contrôlé
- effectuer des virages de 360 degrés alternés à gauche et à droite pour avertir l'organisme de contrôle de votre panne.

A l'arrivée, la tour de contrôle vous a demandé de rappeler en vent arrière. Lorsque vous voulez le faire, vous constatez que vous êtes en panne radio. Vous devez :

- poursuivre jusqu'à l'atterrissage en veillant à recevoir les instructions qui pourraient être transmises par signaux visuels
- sortir de la circulation d'aérodrome et vous présenter à la verticale pour une intégration standard
- quitter la circulation d'aérodrome et aller atterrir sur un aérodrome non contrôlé
- effectuer des virages de 360 degrés alternés à gauche et à droite pour avertir l'organisme de contrôle de votre panne.

A l'arrivée, la tour de contrôle vous a demandé de rappeler en vent arrière. Lorsque vous voulez le faire, vous constatez que vous êtes en panne radio. Vous devez :

- **poursuivre jusqu'à l'atterrissage en veillant à recevoir les instructions qui pourraient être transmises par signaux visuels**
- sortir de la circulation d'aérodrome et vous présenter à la verticale pour une intégration standard
- quitter la circulation d'aérodrome et aller atterrir sur un aérodrome non contrôlé
- effectuer des virages de 360 degrés alternés à gauche et à droite pour avertir l'organisme de contrôle de votre panne.

Le signal radiophonique de détresse est :

- Panne Panne, Panne
- SOS, SOS, SOS
- Urgence, urgence, urgence
- Mayday, Mayday

Le signal radiophonique de détresse est :

- Panne Panne, Panne
- SOS, SOS, SOS
- Urgence, urgence, urgence
- **Mayday, Mayday**

La fréquence de détresse aéronautique est :

- 123,5 MHz
- 130,0 MHz
- 123,45 MHz
- 121,5 MHz

La fréquence de détresse aéronautique est :

- 123,5 MHz
- 130,0 MHz
- 123,45 MHz
- **121,5 MHz**

En tour de piste, le terme autorisé ne peut-être utilisé que :

- par le contrôleur.
- par le pilote.
- pour les phases de décollage et atterrissage.
- pour les instructions du contrôle.

En tour de piste, le terme autorisé ne peut-être utilisé que :

- par le contrôleur.
- par le pilote.
- pour les phases de décollage et atterrissage.
- **pour les instructions du contrôle.**

Vous arrivez sur un aéroport doté d'une fréquence AFIS 119,8 MHz, en dehors des heures d'ouverture de cet organisme, vous utilisez la fréquence :

- 119,8 MHz
- 121,5 MHz
- 123,45 MHz
- 123,5 MHz

Vous arrivez sur un aéroport doté d'une fréquence AFIS 119,8 MHz, en dehors des heures d'ouverture de cet organisme, vous utilisez la fréquence :

- **119,8 MHz**
- 121,5 MHz
- 123,45 MHz
- 123,5 MHz

A la demande de la tour, vous transmettez les caractéristiques de votre vol :

- cap nord-est à deux mille cinq.
- cap quarante-cinq à deux mille cinq cents pieds.
- quarante-cinq et deux mille cinq cent
- cap zéro quarante-cinq à deux mille cinq cent pieds.

A la demande de la tour, vous transmettez les caractéristiques de votre vol :

- cap nord-est à deux mille cinq.
- cap quarante-cinq à deux mille cinq cents pieds.
- quarante-cinq et deux mille cinq cent
- **cap zéro quarante-cinq à deux mille cinq cent pieds.**

Dans l'échelle de lisibilité radiotéléphonique, 5 signifie :

- illisible
- problème de compréhension
- lisible mais difficilement
- parfaitement lisible

Dans l'échelle de lisibilité radiotéléphonique, 5 signifie :

- illisible
- problème de compréhension
- lisible mais difficilement
- **parfaitement lisible**

En tour de piste, si vous voulez annoncer à la radio que votre hauteur est de 1500 pieds, vous annoncez :

- 1500 ft QFE
- 1500 ft QNH
- 1500 ft haut
- 1500 ft

En tour de piste, si vous voulez annoncer à la radio que votre hauteur est de 1500 pieds, vous annoncez :

- **1500 ft QFE**
- **1500 ft QNH**
- **1500 ft haut**
- **1500 ft**

Les fréquences utilisées pour les communications air/sol dans la gamme VHF (Very High Frequency) vont de :

- 118 à 137 MHz
- 137 à 145 MHz
- 110 à 117 MHz
- 145 à 165 MHz

Les fréquences utilisées pour les communications air/sol dans la gamme VHF (Very High Frequency) vont de :

- **118 à 137 MHz**
- **137 à 145 MHz**
- **110 à 117 MHz**
- **145 à 165 MHz**

Dans l'alphabet aéronautique international, B se dit :

- Break
- Bravo
- Blue
- Beta

Dans l'alphabet aéronautique international, B se dit :

- Break
- **Bravo**
- Blue
- Beta

L'expression conventionnelle pour dire Oui est :

- Roger
- bien compris
- bien pris
- affirme

L'expression conventionnelle pour dire Oui est :

- Roger
- bien compris
- bien pris
- **affirme**

L'expression Break Break :

- annule le message précédent
- est un ordre de dégagement du circuit de piste
- sépare 2 messages transmis à 2 avions différents dans un environnement radio encombré
- est un ordre d'arrêt

L'expression Break Break :

- annule le message précédent
- est un ordre de dégagement du circuit de piste
- **sépare 2 messages transmis à 2 avions différents dans un environnement radio encombré**
- est un ordre d'arrêt

La tour vous transmet Foxtrot Echo Victor, autorisé décollage 05, vent dans l'axe 10 kts. Vous répondez :

- autorisé décollage 05, vent dans l'axe 10 kts, Foxtrot Echo Victor
- Foxtrot Echo Victor
- je décolle 05, Foxtrot Echo Victor
- autorisé décollage 05, Foxtrot Echo Victor

La tour vous transmet Foxtrot Echo Victor, autorisé décollage 05, vent dans l'axe 10 kts. Vous répondez :

- autorisé décollage 05, vent dans l'axe 10 kts, Foxtrot Echo Victor
- Foxtrot Echo Victor
- je décolle 05, Foxtrot Echo Victor
- **autorisé décollage 05, Foxtrot Echo Victor**

