

LECON N° 26 INITIATION A LA RADIO EN ESPACE CONTROLE POINTS DE REPORT - TRANSITION D'ALTITUDE ET NIVEAU DE VOL CALAGE ALTIMETRIQUE

V3 BRS

Ce que tu vas apprendre	Communiquer par radio avec un contrôleur aérien, écouter un ATIS ou un VOLMET, transiter en niveau de vol et caler l'altimètre, survoler les points de report	Année	Item
		3	26
Les mots-clefs à retenir	Contrôle - ATIS - VOLMET - Niveau de vol (FL) - Points de report - Calage altimétrique	Ce que tu dois faire	
Ce que tu dois réviser	Radiocommunications dans le tour de piste et en local, lexique radiocommunications	Briefings 16 & 24	

PREAMBULE

La circulation aérienne dans un espace contrôlé est destinée à assurer soit la séparation des trafics (qui peuvent être de nature VFR ou IFR), soit l'information de trafics (VFR) afin d'éviter les abordages notamment aux abords des aéroports importants. Dans tous les cas, le contact avec un agent de la circulation aérienne 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...). Sauf incompatibilité avec le régime VMC ou urgence, le respect des consignes du contrôleur est impératif.

A) PENETRER ET CIRCULER EN ESPACE CONTROLE

Avant de pénétrer dans un espace contrôlé (à l'exception de la classe E), une **autorisation** (ou clairance) est requise et doit être demandée sur la fréquence de l'espace considéré qui est disponible sur les **cartes OACI et VAC**. Cette demande doit comporter l'immatriculation, le type et la population, l'autonomie, la position et l'altitude, les intentions et la présence d'un transpondeur avec son code actuel (7000 de base).

Ex : Nantes-Approche de Fox Juliet Sierra Echo Sierra, à 2 minutes au sud du point Echo, à 2500ft QNH 1007, demande un transit Echo / Novembre-Whisky, transpondeur 7000.

La réponse du contrôle pourra être, par exemple, soit : *Fox Echo Sierra de Nantes-Approche, transit E-NW approuvé, transpondeur trois sept unité zéro, maintenez 2500ft QNH régional 1008, rappelez à 2 minutes de la verticale du point Hotel Whisky,*

soit : Fox Echo Sierra de Nantes-Approche, négatif, arrivées IFR en cours, rappelez dans XX minutes, maintenez position hors de mon espace sous 2500ft, QNH régional 1008.

B) DEPUIS OU VERS UN AEROPORT/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** (ou clairance) avant de procéder à une étape ou manœuvre donnée. Les appels radio suivent le même format général qu'avec un agent AFIS, mais procèdent de la **demande** qui requiert une **réponse** qui doit être explicite et non ambiguë **ET collationnée** pour être exécutable.

Ex : Nantes-sol de Fox Echo Sierra, au point d'attente Alpha 2, prêt au départ, demande autorisation d'alignement piste 03.

La réponse sera normalement : *Fox Echo Sierra de Nantes-Sol, alignez-vous piste 03 et maintenez la position.*

Le collationnement sera : *Nantes-Sol de Fox Echo Sierra, autorisé à pénétrer la piste 03, je m'aligne et maintien la position.*

Dans le cadre d'une arrivée sur le terrain et après le décollage, le contrôleur demandera au report à la verticale de points prédéterminés, nommés fréquemment selon leur orientation cardinale (ex : point *Novembre-Echo* (NE) pour celui situé au Nord-Est du terrain, souvent associés à un repère au sol bien identifiable) à une altitude donnée, jusqu'à l'intégration dans une branche du circuit ou la sortie de l'espace contrôlé actuel. Ces **points de report** figurent sur les **cartes OACI et VAC**, complétées, parfois, de vecteurs de trajectoire imposée (cap, altitude).



C) PROCEDURE COMPLEMENTAIRE A L'ARRIVEE (ATIS)

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, si elle existe (carte VAC) pour prendre connaissance des informations de la boucle audio enregistrée identifiée par une lettre (Alpha, Bravo, Charlie...). Elle fournit de manière automatique et répétée en français et anglais des données actualisées : piste en service, vecteurs d'approche, altitudes, QNH...).

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 et les intentions de l'appelant sont transmises directement entre les contrôleurs). (ex : *F-AX de Nantes Approche, j'ai vos informations, rappelez passant le point Sierra Echo à 2000ft*).

Il sera alors obligatoire de préciser dans ce premier appel la séquence ATIS entendue (ex : *Toussus-Tour de F-RZ, à 5 minutes du point Sierra 2000ft, 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.

D) VOLMET

Le VOLMET est un message météo enregistré émis sur certaines fréquences spécifiques d'aéroports régionaux. Il contient des informations de ce type utiles pour affiner sa navigation en cours de vol :

```
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
```

E) TRANSITION D'ALTITUDE / FL ET CALAGE ALTIMETRIQUE

- A la demande d'un contrôleur ou volontairement dans un espace non restreint (classe E ou G), le **changement d'altitude ou de niveau de vol (FL)**, selon la règle semi-circulaire, doit se faire à la **Vz max** afin de minimiser le temps de passage dans les niveaux de transition.
- Le **calage altimétrique** doit être réalisé :
 - régulièrement notamment dans chaque transition d'espace (selon l'information QNH reçue du contrôle ou sur demande)
 - lors de la transition d'altitude (TA → FL=1013hPa) à 5000ft (sauf information contraire de la carte VAC) ou l'inverse (TL → QNH)