

# Procédure de panne radio

A partir du grade



et programme examen du grade



et supérieurs

## 1. Panne radio et IVAO

Lorsqu'une interruption des communications empêche le pilote d'aéronef de se conformer au maintien de la communication bilatérale permanente, l'aéronef se conforme aux procédures à utiliser en cas d'interruption des communications.

L'aéronef cherche à établir les communications avec l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne par tous les moyens disponibles. Cela inclut l'utilisation du mode texte sur IVAO.

En outre, l'aéronef, lorsqu'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, assure une surveillance en vue de recevoir les instructions qui peuvent lui être adressées par signaux visuels (non applicable sur IVAO mais donné à titre d'information).

## 2. Gestion de la panne radio

### 2.1 VFR

Plusieurs procédures de panne radio existent en VFR, en fonction de la classe d'espace aérien dans laquelle vous vous trouvez.

#### 2.1.1 En espace aérien non contrôlé

Affichez 7600 au transpondeur, et restez en dehors de tout espace aérien contrôlé. Déroutez-vous sur un terrain où l'usage de la radio n'est pas obligatoire.

Ces terrains ne sont pas très nombreux, et vous pouvez les identifier par l'absence de mention "**AD réservé aux ACFT munis de radio**"

## Consignes particulières / Special instructions

### Procédures et consignes particulières

TWY d'accès au parking W limité aux ACFT d'envergure inférieure à 20 m.

Secteur Ouest : trouée de décollage percée par une clôture de 1,5 m et un chemin agricole.

Secteur Est : trouée de décollage percée par une clôture de 2 m et un chemin agricole.

Roulage interdit hors RWY et TWY.

QFU 289° préférentiel cause environnement.

TKOF RWY 11 : alignement obligatoire à l'extrémité physique de piste. Après TKOF, passant 300 ft AAL, effectuer un virage à droite pour éviter le survol des lycées. Sortie de circuit vers l'est.

FPL IFR Y ou Z et tous les messages s'y rapportant : voir GEN VAC.

### Procedures and special instructions

TWY access to parking W is limited to ACFT whose wingspan is less than 20 m.

West sector: take-off funnel crossed by a 1.5 m high fence and a farm road.

East sector: take-off funnel crossed by a 2 m high fence and a farm road.

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

Preferred QFU 289° due to environment.

TKOF RWY 11: compulsory line up at extreme end of RWY. After TKOF, passing 300 ft AAL, make right turn in order to avoid overflying highschoools. Leave circuit due east.

Y or Z IFR FPL and all related messages : see GEN VAC.

Radio non obligatoire à

Castelnaudary : pas de mention sur la VAC

## Consignes particulières / Special instructions

### Conditions d'utilisation de l'AD

AD réservé aux ACFT munis de radio.

### AD operating conditions

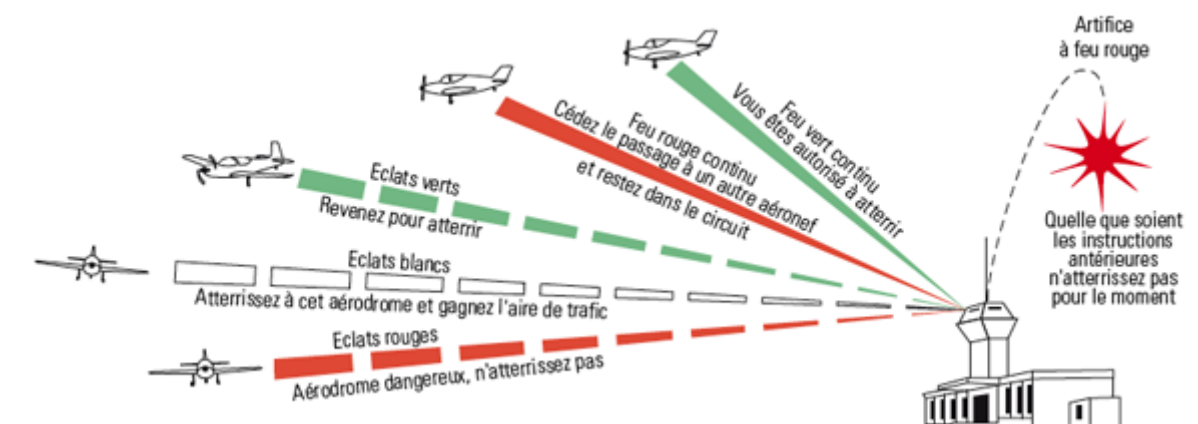
AD reserved for radio-equipped ACFT.

Radio obligatoire à Lasbordes : mention portée sur la VAC

## 2.1.2 En espace aérien contrôlé

Affichez 7600 au transpondeur. Conformez vous à la dernière clairance reçue le plus longtemps possible.

Si vous êtes dans une CTR, attendez vous à potentiellement recevoir des instructions par signaux lumineux :



## 2.1.3 Cas particuliers

Sur certains aéroport, la VAC informe d'une procédure particulière en cas de panne radio :

#### Panne de radiocommunication

Au départ :

a) avant le décollage, ne pas décoller.

b) après décollage, afficher 7600 au transpondeur, se conformer à la clairance départ pour sortir de la CTR.

A l'arrivée :

a) afficher 7600,

b) hors CTR (D) ne pas rentrer.

c) ne pas s'intégrer dans la circulation d'aérodrome sauf cas d'urgence : dans ce cas se présenter phares allumés face à la tour venant de l'est, puis, après passage à la verticale de l'aérodrome à l'altitude de 1700 ft, possibilité de s'intégrer comme sur un terrain non contrôlé dans le circuit d'aérodrome 15/33 dans l'est.

Exemple de consigne particulière en cas de panne radio à Perpignan

## 2.2 IFR

“

Source : SERA FRA.8035B

Si l'interruption de communication se produit durant la phase d'arrivée (STAR), d'approche aux instruments vers un aérodrome, ou durant la phase de départ (SID) d'un aérodrome, le pilote doit se conformer aux consignes particulières publiées, si elles existent.

Le pilote de l'aéronef cherche à établir les communications avec l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne par tous les autres moyens disponibles.

En-route, la procédure à suivre dépend des conditions de vol dans lesquelles vous vous trouvez

### 2.2.1 VMC

- Affichez le code transpondeur 7600 ;
- Poursuivez le vol dans les conditions météorologiques de vol à vue, atterrissez à l'aérodrome approprié le plus proche et signalez votre arrivée par les moyens les plus rapides à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ;
- Si cela est jugé souhaitable, terminez le vol en IFR.

### 2.2.2 IMC

Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), ou lorsque le pilote d'un aéronef en vol IFR juge qu'il n'est pas souhaitable de poursuivre son vol en VMC, si l'interruption de communication se produit durant la phase d'arrivée, d'approche aux instruments vers un aérodrome, ou durant la phase de départ d'un aérodrome, le pilote affiche le code transpondeur 7600 et se conforme aux consignes particulières publiées, lorsqu'elles existent. Sinon :

- Sauf prescription contraire fondée sur un accord régional de navigation aérienne, s'il se trouve dans un espace aérien où le radar n'est pas utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 20 minutes suivant le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu

obligatoire, et par la suite modifie son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ;

- S'il se trouve dans un espace aérien où le radar est utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, l'aéronef affiche le code transpondeur 7600, maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 7 minutes à partir du plus tardif des trois moments suivants :
  - le moment où il a atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol ; ou
  - le moment où le transpondeur a été réglé sur le code 7600 ; ou
  - le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire ; et par la suite, modifie son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ;
- S'il est guidé au radar ou s'il a reçu de l'ATC l'instruction de suivre en navigation de surface (RNAV) une route décalée sans limite spécifiée, rejoint la route indiquée dans le plan de vol en vigueur au plus tard au point significatif suivant, en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable ;
- En suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, poursuit son vol jusqu'à l'aide à la navigation ou au repère approprié désigné qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer à l'alinéa ci-après, attend à la verticale de cette aide ou de ce repère le moment de commencer à descendre ;
- Commence à descendre à partir de l'aide à la navigation ou du repère spécifié à l'alinéa précédent à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ; s'il n'a pas reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il commence à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ;
- Exécute la procédure d'approche aux instruments normale spécifiée pour l'aide à la navigation ou le repère désigné ;
- Atterrit, si possible, dans les 30 minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée à l'alinéa v) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

## 2.2.3 Résumé

- VMC : atterrissez en conditions météorologiques de vol à vue que le terrain approprié le plus proche ;
- IMC : en fonction de l'environnement (radar ou non) dans lequel vous vous trouvez, maintenez la dernière vitesse et/ou le dernier niveau assigné pendant 7 ou 20 minutes. Rejoignez votre route avant le prochain point significatif. Exécutez les changements de niveau déposés dans le plan de vol. Suivez la STAR déposée jusqu'à l'IAF de la piste en service. Attendez verticale l'IAF, et débutez l'approche à l'heure correspondant à *Heure de départ + EET indiquée dans le plan de vol*.