



**SYSTEME**  
de **GESTION**  
de la **SECURITE**

**Destinataires:**

**Adhérents ACDF**

**N° 5 du 3 FEVRIER 2016**

---

**RAPPEL DES PROCEDURES EN CAS DE PANNE RADIO**

La présente consigne locale complète les consignes particulières (à l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs) publiées dans la carte VAC.

En cas de panne de l'équipement de radiocommunication, **l'aérodrome de Meaux-Esbly** est accessible aux usagers basés quand l'organisme de contrôle est en activité, dans les conditions suivantes :

**1- PANNE AU DEPART**

Exceptionnellement un accord peut être délivré par la tour de contrôle sur demande motivée du commandant de bord (par exemple, pour réparation de l'équipement radio sur un autre aérodrome) et si les circonstances le permettent. Cet accord sera demandé par téléphone (01 60 04 35 06 ou 26 36) ou en se rendant à la tour de contrôle.

Le contrôleur fournira au pilote toute information utile (connue au moment de la délivrance de l'accord) pour le roulage et le décollage. Un créneau de départ pourra être imposé au pilote.

**2- PANNE A L'ARRIVEE**

**2.1 PANNE CONNUE AVANT LE DECOLLAGE DU VOL RETOUR VERS MEAUX.**

2.1.1 Le commandant de bord prend contact avec la tour de contrôle de Meaux par téléphone (01 60 04 35 06 ou 26 36) afin d'indiquer la nature de la panne radio (émission, réception ou panne totale) et d'obtenir un accord de retour durant les heures de fonctionnement des services de contrôle de la circulation aérienne.

Le contrôleur fournira au pilote toute information utile connue au moment du contact téléphonique pour l'intégration, l'atterrissage, le roulage et sur l'état de l'infrastructure. Le pilote fournira au contrôleur son heure estimée d'arrivée à la verticale de l'aérodrome. Dans la mesure du possible, l'arrivée à la verticale se fera en se présentant face à la tour de contrôle, phare allumé.

2.1.2 Si l'aéronef est équipé d'un transpondeur, le pilote affiche le code 7600.

L'intégration se fera conformément à l'instruction du contrôleur, communiquée au pilote avant le décollage et sans gêner les autres aéronefs se trouvant dans la circulation d'aérodrome.

**2.2 PANNE SURVENUE EN COURS DE VOL**

Si l'aéronef est équipé d'un transpondeur, le pilote affiche le code 7600.

2-2-1 Avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome, le pilote doit évaluer les paramètres (piste en service, vent, état de l'infrastructure...) en procédant à l'examen de l'aérodrome et observer la position des autres aéronefs. Cet examen doit être effectué, sauf impossibilité, via la verticale (en se présentant face à la tour de contrôle, phare allumé), à une hauteur supérieure au circuit d'aérodrome et inférieure

à 1500 Ft QNH (plancher de l'espace de classe A). Dans ce cas, afin de déterminer s'il s'agit d'une panne totale ou de réception, le contrôleur demande au pilote : « si vous me recevez, éteignez le phare ». Si c'est le cas, le contrôleur peut délivrer des instructions ou des informations de trafic

2-2-2 Le pilote s'intègre en début de vent arrière à la hauteur du circuit en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité.

2-2-3 Le pilote fait un atterrissage complet sauf impossibilité, de préférence sur la piste la plus proche de son lieu de stationnement afin d'éviter la croisée de la piste parallèle lors du roulage vers son aire de stationnement.

2-2-4 Après avoir dégagé la piste, le pilote observe les éventuels aéronefs au roulage avant de se diriger vers son aire de stationnement.

**NOTA :**

- La panne radio pouvant être partielle (émission ou réception) ou totale, le pilote fait un compte-rendu de position avant la verticale de l'aérodrome, avant de s'intégrer, ainsi qu'à chaque position caractéristique du circuit d'aérodrome.

- Dès que possible après l'arrivée sur l'aire de stationnement, le pilote commandant de bord téléphone (01 60 04 35 06 ou 26 36) ou se rend à la tour de contrôle.