



Bulletin sécurité de l'ACDF

Commission SGS

Bulletin n°21 du 20 septembre 2020

PANNE RADIO

Avec la multiplication des zones contrôlées, les contacts radio sont devenus essentiels.

En cas de panne radio, le pilote doit conserver son sang-froid en affichant le code transpondeur 7600 pour informer le contrôle et les autres trafics afin qu'ils s'adaptent à cette situation, et suivre les procédures pour ne pas aggraver le problème en prenant des décisions inadéquates.

La panne radio est un événement auquel il faut se préparer afin de savoir y faire face. Pour cela, le pilote doit connaître la conduite à suivre.

A noter que l'émetteur-récepteur radio (E/R) n'est pas indispensable et n'empêche pas l'avion de voler.

1) L'analyse de la panne radio

La gravité de la panne radio dépend de l'espace aérien dans lequel le pilote évolue, de la météo, et d'une manière plus générale de l'ensemble des facteurs de l'instant présent.

En espace de classe G et par beau temps, la panne radio n'est pas une situation d'urgence, car le pilote peut se passer de radio.

Par contre, lors d'un transit au voisinage d'un terrain très fréquenté, le pilote doit savoir instantanément quelle conduite adopter, car sa sécurité et celle des autres appareils en dépendent.

2) C'est le silence..., ma radio est-elle en panne ?

En cas de difficultés à émettre ou à recevoir, et avant de conclure à la panne radio, le pilote doit envisager plusieurs causes de dysfonctionnement et procéder à des vérifications.

- Les dysfonctionnements :

- Il est d'abord nécessaire de vérifier si l'émetteur-récepteur est allumé et de vérifier aussi le fusible correspondant.
- Les faux contacts ou les problèmes de connectiques (prises de casque, bouton de l'alternat, master switch de la radio, etc...).
- Les utilisations erratiques.
- La surestimation de la portée de l'installation de bord.

- Les vérifications :

Les vérifications à effectuées sont essentiellement liées aux quatre dysfonctionnements précédents :

- Vérifier l'enfoncement des prises jack et le fonctionnement de l'alternat en ne cherchant pas à bricoler davantage, notamment quand l'avion vole car le contrôle de la trajectoire est primordial.
- Vérifier qu'aucune erreur d'affichage ou de manipulation n'a été commise lors du dernier affichage de fréquence.
- En VFR, à plus de 25 Nm d'un aérodrome, il est possible d'écouter sa fréquence mais sans toutefois émettre car la chance d'obtenir une réponse est limitée.
- On trouve aussi la panne de la boîte de mélange qui, si elle existe, doit

être testée en passant de l'émetteur 1 sur l'émetteur 2 et en vérifiant que la sélection des récepteurs est correcte.

3) Je suis vraiment en panne radio... que faire ?

a) Les zones interdites sans radio :

- La poursuite du vol vers le terrain de destination n'est pas garantie avec une panne radio car l'avion privé de communication, n'a plus accès aux espaces contrôlés où la radio est obligatoire, c'est-à-dire les espaces de classes B, C et D pour les VFR et zones RMZ. Sauf en cas d'urgence quand, par exemple, le silence radio est la conséquence d'une panne plus grave. Toutefois, si une clearance avait été donnée avant la panne, par exemple, pour effectuer un transit, le pilote peut poursuivre sa route comme il a été autorisé.

b) Où atterrir :

Il existe deux cas pour arriver sur un aérodrome :

-Aérodrome contrôlé ou doté d'un service d'information de vol (Afi) :

- Dans ce cas la radio est obligatoire, le pilote doit donc s'en écarter en cas de panne radio et atterrir sur l'aérodrome le plus proche puis prendre contact, par téléphone, avec la tour du terrain de destination pour négocier, le cas échéant, une arrivée sans radio.

- Aérodrome non contrôlé :

- Dans ce cas, le pilote doit s'insérer dans le circuit selon les procédures classiques en redoublant de vigilance et de prudence. Vérifier si consignes locales sur carte VAC.

c) Le bon circuit d'aérodrome :

- L'arrivée la plus saine dans un circuit d'aérodrome contrôlé consiste à se présenter face à la tour, phares allumés, et au-dessus de la hauteur du tour de piste. Le pilote doit ensuite se conformer aux instructions données par signaux optiques.

4) Réglementation panne radio

En cas de panne radio réelle, le comportement que doit adopter le pilote est défini par la réglementation (arrêté du 17 juillet 1992, modifié le 12 juillet 2019) relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Retrouvez l'extrait de l'arrêté de 1992 en annexe

5) Les recommandations en cas de panne radio

a) Lors de la préparation du vol :

Lors de la préparation du vol, le pilote doit :

- - Consulter les cartes VAC (départ, en route, arrivée) - Etudier les consignes spécifiques "panne radio" des aérodromes contrôlés envisagés pour un déroutement.
- - Envisager en outre, pour un déroutement, des aérodromes non contrôlés.
- L'usage d'un téléphone portable est une bonne aide (contact SIV, TWR...) mais si équipé d'un kit permettant d'isoler la communication du bruit du moteur avion.

b) Les recommandations types en vol :

- - **Quoi qu'il arrive : Transpondeur sur 7600.**

Annexe 1 - Extrait de l'arrêté de 1992

- Sur un aérodrome contrôlé

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

* **Au départ :**

Le pilote commandant de bord ne doit pas décoller.

* **A l'arrivée :**

- Après avoir reçu la clairance d'intégration dans la circulation d'aérodrome :

Le pilote commandant de bord doit suivre la dernière clairance qui lui a été délivrée poursuivre jusqu'à l'atterrissage en veillant à recevoir les instructions complémentaires qui peuvent lui être transmises par signaux visuels.

- Avant d'avoir reçu la clairance d'intégration :

Le pilote commandant de bord ne doit pas s'intégrer dans la circulation d'aérodrome sauf cas d'urgence.

Dans ce cas, le pilote doit, si les circonstances le permettent, après un passage à la verticale de l'aérodrome, s'intégrer conformément aux dispositions de l'article 4.2.2.1. en veillant à recevoir les clairances qui peuvent lui être transmise par signaux visuels.

Sur un aérodrome non contrôlé

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

*** Au départ :**

Le pilote commandant de bord ne doit pas décoller avant d'avoir prévenu l'organisme Afis si l'aérodrome est doté d'un tel organisme, et si l'usage de la radio est obligatoire.

*** A l'arrivée, si l'usage de la radio est obligatoire :**

Le pilote commandant de bord ne doit pas s'intégrer dans la circulation d'aérodrome sauf cas d'urgence ou lorsque l'organisme Afis, si l'aérodrome est doté d'un tel organisme, a été prévenu.

Dans ces cas, le pilote doit, si les circonstances le permettent, après un passage à la verticale de l'aérodrome au-dessus du plus haut des circuits d'aérodrome, s'intégrer conformément aux dispositions de l'article 4.2.2.1 (arrêté 1992 :le pilote évalue lui-même,observe la position des autres aéronefs évoluant dans le circuit, s'intègre en vent arrière à hauteur du circuit).

A ces règles s'ajoutent ou se substituent les consignes spécifiques en vigueur sur certains aérodromes qui sont détaillés sur les cartes VAC.

A noter que les signaux lumineux et pyrotechniques qui figurent encore dans les textes réglementaires, ne sont plus guère utilisés, hormis sur les bases militaires et les terrains occasionnels, le cas échéant. Néanmoins, le pilote doit savoir les interpréter.

Les recommandations en cas de panne radio

On distingue deux types de recommandations :

a) Lors de la préparation du vol :

Lors de la préparation du vol, le pilote doit :

- Consulter les cartes VAC (départ, en route, arrivée) afin d'apprendre les particularités des consignes "panne radio" sur chaque aérodrome.
- Etudier les consignes spécifiques "panne radio" des aérodromes contrôlés envisagés pour un déroutement.
- Envisager en outre, pour un déroutement, des aérodromes non contrôlés.

b) Les recommandations avant le vol et en vol :

Avant le vol et pendant le vol, le pilote doit prévoir l'éventualité de la panne radio dès la préparation du vol et à n'importe quel point de la trajectoire envisagée, surtout s'il côtoie ou pénètre des espaces aériens de classe B, C ou D et zone RMZ.

c) Les recommandations types en vol :

- Quoi qu'il arrive : Transpondeur sur 7600.
- Panne radio aux abords d'un espace aérien contrôlé : Eviter d'entrer dans cet espace aérien.
- Panne radio à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé :

- * Respecter la dernière clairance, car c'est le contrat implicite avec le contrôleur.
- * Survoler le terrain au-dessus du circuit d'aérodrome afin de ne pas gêner les autres appareils et de faire un point visuel sur l'état de la circulation en tour de piste.
 - Trop de monde : Il vaut mieux dégager.
 - Sinon : Essayer de faire comprendre aux contrôleurs la panne radio par un battement d'aile.
- * S'attendre à recevoir des signaux visuels et savoir les interpréter.
- * Continuer systématiquement à émettre car s'il n'y a pas possibilité de réceptionner les messages à bord, les contrôleurs, eux, peuvent peut être recevoir ceux émis par le pilote.

d) Les recommandations types sur un aérodrome contrôlé :

Les consignes particulières de radiocommunication en cas de panne radio peuvent être en général du type suivant :

- A l'arrivée :

Afficher 7600

- * **Si la panne survient avant d'avoir reçu l'autorisation de pénétrer dans la CTR** : Ne pas y pénétrer.

* **Si la panne survient à l'intérieur des CTR**

- **Avant d'avoir reçu la clairance d'entrée dans le circuit de piste** : Sortir des CTR par l'itinéraire VFR le plus approprié sans couper les axes de piste.

- **Après avoir reçu la clairance d'entrée dans le circuit de piste** : Poursuivre l'atterrissage comme indiqué dans la clairance.

- Au départ :

* **Avant le décollage** : Ne pas décoller.

* **Après le décollage** : Afficher A 7600 et quitter les CTR en respectant la dernière clairance (itinéraire et altitude).

- En transit :

* **Avant d'avoir reçu la clairance d'entrée dans la CTR** : Ne pas y pénétrer.

* **Dans la CTR** : Quitter la CTR sans couper les axes de piste et atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche.

Annexe 2 - Procédures locales en cas de panne radio

PANNE RADIO

Direction générale de l'aviation civile

Isles les Villenoy, le 29 octobre 2012

Direction des services de la Navigation aérienne
Direction des opérations
Services de la Navigation aérienne région parisienne
Organisme Orly - Aviation générale
Service Aviation générale
Aérodrome de Meaux-Esbly

CONSIGNE LOCALE

VALIDITE PERMANENTE

DATE D'APPLICATION Immédiate
Annule et remplace la consigne
du 1^{er} août 2005

Référence : SNA-RPIORV/AGME 128- 2012

Affaire suivie par : Patrick VINCENT
patrick.vincent@aviation-civile.gouv.fr
Tél : 01 60 04 26 77 - Fax : 01 60 04 20 01

Objet : Consigne locale 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.

Le Chef Circulation Aérienne
Patrick VINCENT

PJ : Nil
Dest : Usagers Bases
Copie à : SNA-RP/ORY/IAQ + DSAC/N + CTE (Annex) sur 2
Archives : Classeur COM - ECA 1

Correspondants SGS

Claude ASSALIT Tel. 06 70 02 70 36

Jacky GILLOT Tel. 06 83 08 40 53

ACDF
Aérodrome de Meaux-Esbly
77450 Isles-lès-Villenoy
aeronautique.cdf@orange.fr

Cet e-mail a été envoyé à {{ contact.EMAIL }}
Vous avez reçu cet email car vous êtes membre Aéronautique Club de France.

[Se désinscrire](#)



© 2020 Aéronautique Club de France