

Note

sur l'utilisation de la radiotéléphonie en Nouvelle-Calédonie

1. GÉNÉRALITÉS

Il apparaît que de nombreux pilotes rencontrent quelques difficultés dans l'utilisation de la radiotéléphonie, avec pour conséquences des pertes d'information de trafic mais aussi le déclenchement indu de nombreuses phases d'alertes. L'objet de cette note est d'aider les pilotes à bien comprendre l'organisation des services et des fréquences associées, afin de les guider efficacement dans la gestion de la radiotéléphonie.

Dans la préparation du vol, même si elle est effectuée de manière intuitive, le pilote doit savoir quels types (CTR, TMA, AWY) et classes d'espace (A, D et G pour la Nouvelle-Calédonie) il va traverser, ce qui va déterminer les conditions météorologiques minimums et aussi les diverses fréquences qui seront utilisées pour le vol projeté.

Les divers règlements applicables peuvent être consultés dans l'Annexe 1 à l'arrêté du 3 Mars 2006 modifié (Règles de l'air) et l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier/texteregle/RDA_complet_191208.pdf
https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier/texteregle/RDA_TA_GEN_061.pdf

Un vol peut toujours être découpé en trois phases, le départ, la croisière et l'approche et atterrissage.

Les informations pertinentes se trouvent, pour le départ et l'arrivée dans les cartes VAC, pour la croisière sur la carte OACI au 1 : 500 000 de la Nouvelle-Calédonie.

2. PROCÉDURES DE RADIOTÉLÉPHONIE AU DÉPART ET A L'ARRIVÉE

3 cas se présentent :

2.1. L'aérodrome est contrôlé : (mention TWR accolée à la fréquence) il faut suivre les instructions du contrôle.

L'aérodrome est doté d'une CTR, espace aérien de classe D (en Nouvelle-Calédonie) ce qui définit les conditions de pénétration, météo et clairance, ainsi que les services fournis (contrôle, information et alerte)

AIP PAC-N AD2 NWWL VAC 01
15 NOV 12

APPROCHE - ATERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

LIFOU OUANAHAM

	ALT AD : 94 ft (4 hPa) LAT : 20 46 30 S LONG : 167 14 23 E	NWWL VAR 12° E (10)
---	---	-------------------------------

FIS : TONTOUTA Information 125.1 (dans l'espace du SIV situé sous/ in SIV airspace located under TMA NOUMEA partie 1.4 ILES LOYAUTE)
APP : TONTOUTA Approche/Approach 125.1
TWR : 118.5 (FR)
Absence ATS : **A/A** (118.5) FR seulement / only

STAP : Absence ATS 118.5 ☎ 45 50 58 (voir/see TXT)



ATTENTION : le service peut n'être assuré que pendant certaines plages horaires, en dehors de ces plages d'activation, l'espace est déclassé en G. Les horaires d'activation sont publiés sur la carte VAC et modifiés par NOTAM.

En dehors des horaires d'activation, l'aérodrome passe en A/A, auto information sur la fréquence attribuée à l'aérodrome.

2.2 L'aérodrome est AFIS, le service rendu est le service d'information et d'alerte, l'agent AFIS ne délivre pas de clairances.

L'aérodrome peut ou ne peut pas être utilisé sans radio selon les renseignements portés sur la carte VAC

APPROCHE - ATERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

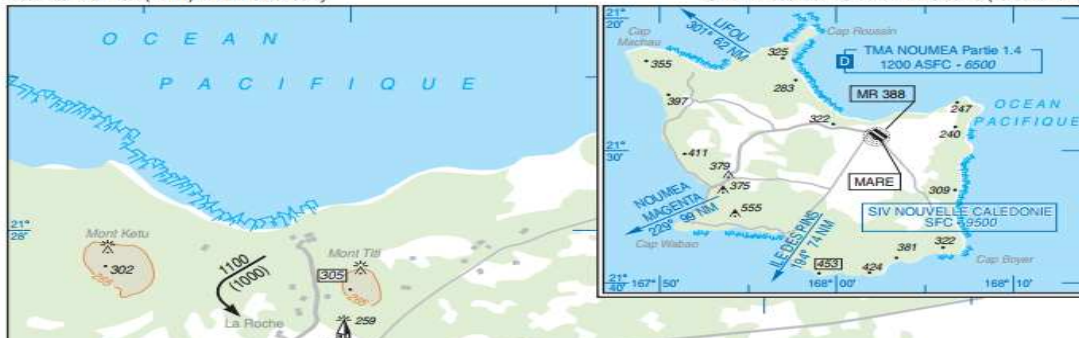
Ouvert à la CAP
Public air traffic

MARE LA ROCHE

	ALT AD : 138 ft (5 hPa) LAT : 21 28 52 S LONG : 168 02 15 E	NWWR VAR 12° E (10)
---	--	-------------------------------



FIS : TONTOUTA Information 125.1 (dans l'espace du SIV situé sous/within SIV airspace located under TMA NOUMEA partie 1.4 ILES LOYAUTE)
APP : TONTOUTA Approche/Approach 125.1
TWR : NIL
AFIS : 121.1 (L) (FR)
Absence ATS : **A/A** (121.1) FR seulement/only

STAP : Absence ATS 121.1 ☎ 45 49 73 (voir/see TXT)





2.3 L'aérodrome n'est ni TWR, ni AFIS, il est toujours en auto information A/A, 2 cas se présentent :

a) l'aérodrome est doté d'une fréquence :

APPROCHE - ATERRISSAGE A VUE <i>Visual approach and landing</i>	Ouvert à la CAP <i>Public air traffic</i>	KOUMAC
		ALT AD : 42 ft (2 hPa) LAT : 20 32 47 S LONG : 164 15 20 E
APP : NIL TWR : NIL A/A KOUMAC : 122.4 (FR seulement/only).		NWWK Non WGS-84 VAR 12° E (10)
STAP 122.4 ☎ 42 37 74 (voir/see TXT)		
		

Les appels se font sur la fréquence attribuée

b) L'aérodrome n'est pas doté d'une fréquence, en ce cas les appels se font sur 123,5.

ATERRISSAGE A VUE <i>Visual landing</i>	Ouvert à la CAP <i>Public air traffic</i>	LA FOA OUA TOM
		ALT AD : 98 ft (4 hPa) LAT : 21 49 11 S LONG : 165 51 39 E
FIS : TONTOUTA Information 128.3 APP : TONTOUTA Approche / Approach : 119.7 (au dessus de/above 1500 ASFC) TWR : NIL A/A : 123.5 (FR seulement / only)		NWWT VAR 12° E (09)
		

3 PROCEDURES EN CROISIERE

Les choses sont plus complexes pour les transits et la navigation.

3.1 En espace aérien de Classe D, une clearance doit être obtenue avant pénétration.



3.2 Si vous volez hors espace aérien contrôlé, vous POUVEZ contacter le SIV (service d'information de vol) qui va vous fournir le service d'information et d'alerte, à charge pour vous de bien clôturer les communications lorsque vous sortez du secteur d'information. Si vous omettez de le faire, des procédures de recherche et d'alerte seront mises en œuvre jusqu'à ce que l'on vous ait retrouvé !

L'écoute de cette fréquence vous apportera, à défaut, l'information de vol explicitée sur cette fréquence.

Bien évidemment, dans l'hypothèse où la fréquence serait saturée, il serait judicieux de ne pas la surcharger d'avantage, et ne pas contacter, cette situation restant très hypothétique en NC.

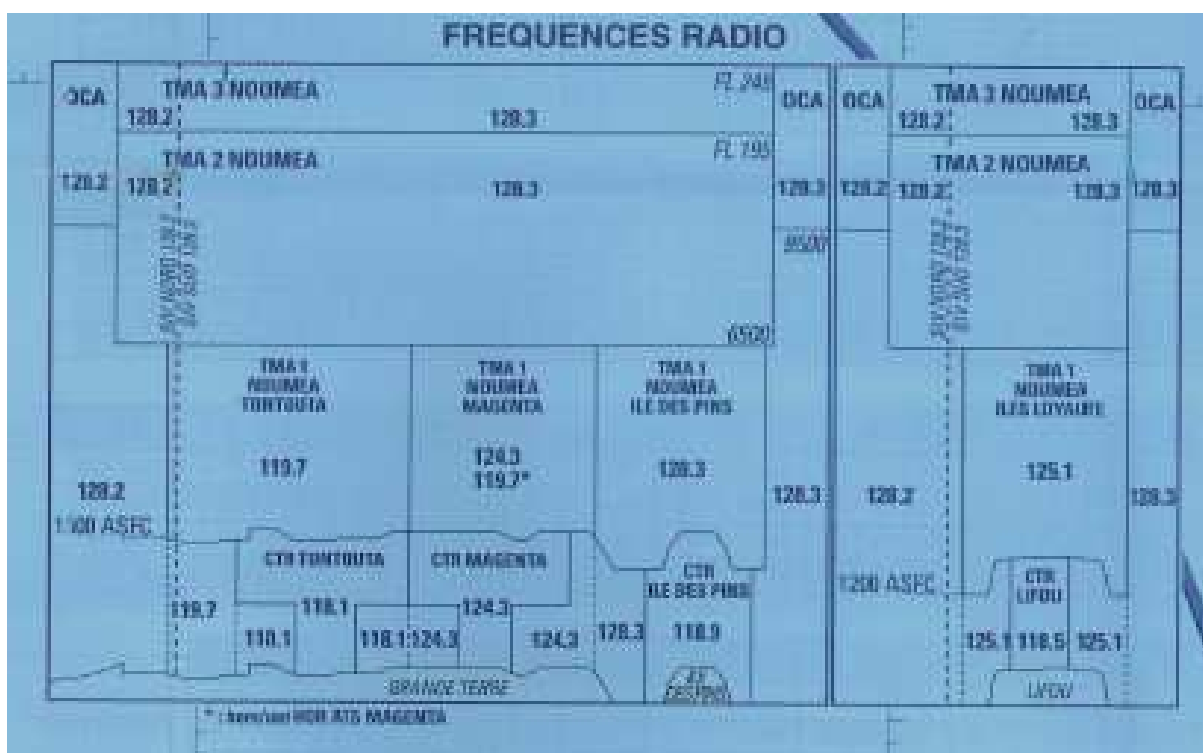
3.3 Dernier cas, vous approchez d'un aérodrome AFIS ou A/A lors d'un transit, vous estimez que votre trajectoire interfère avec les circuits de cet aérodrome, vous devez vous signaler sur la fréquence attribuée.

Si vous ne disposez que d'une VHF et êtes en contact avec un organisme, vous avez toujours la possibilité de demander à quitter la fréquence pour signaler votre présence (ou écouter un ATIS) sur la fréquence attribuée à

l'aérodrome que vous survolez, puis revenir sur la fréquence initiale en signalant votre retour.

Dans le doute, vous pouvez, en combinant votre profil de vol sur le diagramme ci-dessous et l'analyse des espaces dans leurs caractéristiques horizontales, définir quelle fréquence utiliser en tout point de votre trajectoire.

Cela peut paraître fastidieux mais cela reste indispensable lors de la préparation du vol.



Note : le diagramme extrait de la carte OACI 1 : 500 000 NC 2012 fait encore état de la CTR Iles des Pins. Cette CTR a été supprimée le 01/09/2013 et le statut de l'aérodrome est devenu AFIS.

4 CONCLUSION

L'information de trafic est un élément primordial pour la prévention des collisions en vol. Elle est rendue dans tous les espaces contrôlés et hors des espaces contrôlés dans les secteurs d'information de vol.

Elle suppose la participation active de tous les navigants qui doivent connaître les fréquences à contacter, savoir quand une clairance est nécessaire et toujours clôturer en sortie de zone. Elle suppose aussi que les comptes rendus de position soient précis.

Pour autant, elle ne peut à elle seule garantir l'anticollision en espace aérien contrôlé (un intrus qui n'aurait pas lu cette note !) et dans tous les espaces où le contact radio n'est pas obligatoire.

La surveillance extérieure du trafic reste indispensable dans tous espaces !

Une bonne préparation du vol permet de lever un maximum d'ambigüités et elle vous met à l'aise si vous devez malgré tout demander de l'aide lorsque les choses ne se passent pas comme prévu. N'hésitez pas à contacter un organisme de la circulation aérienne pour obtenir de l'aide, et en dernier ressort, n'attendez pas de vous trouver en situation de détresse pour demander de l'aide sur 121.5 !