



FLASH SECURITE LFCL

N°3



23 Mai 2014

Association des Usagers de l'Aérodrome de Toulouse-Balma-Lasbordes

Page 1/1

Auteur : Jacques Loury, Référent Sécurité Terrain (RST)

Le bon usage de la fréquence 122.700

Alors que l'aérodrome est auto information, un équipage témoigne, entre autres choses :

« ... Après l'envol, la visibilité s'annonce beaucoup moins bonne qu'espérée, de l'ordre de 3 à 4 km et le plafond nous oblige à stabiliser à 1500 QNH. Le vol local projeté ne se présente pas comme une partie de plaisir, on s'annonce en vent arrière rapprochée pour un TDP adapté et retour terrain. A ce moment, rompant le silence sur la fréquence, une voix sentencieuse vient nous sermonner et reprocher de faire des TDP basse hauteur interdits ! ...

... Après vérification, il apparaît que l'intervenant n'était pas le contrôleur prenant la parole malgré la fermeture (des services ATS) (NDLR)...

Enseignements à tirer de ce vol : ... Seuls les personnels habilités peuvent intervenir sur la fréquence. Imaginez la réaction d'un jeune pilote en situation délicate à qui on vient tenir des raisonnements sur la pertinence de ses actions ? »

En page 4/8 du [Bulletin Sécurité LFCL d'Avril 2013](#), l'auteur de l'article intitulé « Observation visuelle, écoute de la radio : deux fondamentaux de la conduite du vol ! » citait dans les enseignements à retenir de l'événement qu'il décrivait :

« ... il convient de limiter les messages au strict besoin de l'auto information, en évitant d'y insérer des commentaires, qui parfois ne font qu'ajouter du stress ou nuisent à la compréhension et donc à la sécurité ! »

Ces deux retours d'expérience incitent à faire les rappels suivants :

L'usage de la fréquence 122.700 est strictement réservé aux radiocommunications établies pour rendre les services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol et d'alerte ou pour l'auto-information.

Dédiée à la transmission de messages visant à assurer l'écoulement sûr, rapide et ordonné du trafic, cette fréquence ne doit pas être utilisée :

- ✓ sans autorisation du contrôleur ainsi qu'en auto information pour transmettre des messages ayant d'autres visées (122.700 n'est pas une fréquence « Opérations » !) ;
cf. [Arrêté du 27 juin 2000 modifié relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale](#) :

§ 1.7 Communications entre aéronefs

Des communications entre pilotes peuvent avoir lieu sur la fréquence d'un organisme de la circulation aérienne :

- soit après accord du contrôleur ;
- soit à la demande du contrôleur.

§ 3.6 Messages entre exploitants d'aéronefs et pilotes

• Messages concernant l'exploitation de l'aéronef ou les aspects commerciaux du vol
S'il n'existe aucune autre voie de communication et si sa mission principale ne s'en trouve pas compromise un contrôleur assure le relais de ces messages.

- ✓ pour régler des litiges, faire des critiques ou raconter sa dernière soirée entre amis, l'utilisation du téléphone ou la tenue d'une conversation en tête à tête après le vol étant plus appropriée dans ces trois derniers cas !

Il est objectivement dangereux d'adresser à un pilote qui est en vol des reproches, même s'ils sont justifiés, voire de l'agresser verbalement, ceci induisant un stress et une préoccupation supplémentaires pouvant dégrader sa maîtrise du vol. En revanche un conseil bienveillant ou une information opportune peuvent lui être adressés, si besoin.