



## La rigueur dans l'usage des fréquences

(par Thierry COUDERC, Président de la Commission Sécurité des Vols de la FFPLUM)

La surveillance visuelle est de règle en vol VFR et la radio n'est pas obligatoire partout, c'est heureux. Tout le monde apprend qu'il ne faut pas se reposer sur ce que l'on entend à la radio pour gérer sa sécurité en vol à vue, et que ce n'est parce que l'on s'est signalé et que l'on a entendu ce que disaient d'autres pilotes sur la fréquence que l'on a levé les risques de conflits de trajectoire. Moyennant quelques restrictions, nos pilotes d'ULM peuvent donc se passer de radio et doivent savoir voler sans. Mais lorsqu'ils en disposent, ils doivent s'attacher à en user avec rigueur, en gardant à l'esprit qu'ils ne sont pas seuls sur le réseau qu'ils utilisent.

Or plusieurs incidents ont été signalés à la FFPLUM. Les plus courants se rapportent à des structures qui utilisent une fréquence locale consacrée par l'usage, mais qui ne leur a jamais été attribuée. D'autres relèvent de l'encombrement abusif d'une fréquence pour des échanges sans rapport avec la circulation aérienne.

Le seul emploi légitime de la radio qui équipe un aéronef est d'assurer la gestion de l'espace aérien et la sécurité. Il répond à un usage très codifié parfaitement défini. Une bonne idée pour rappeler les procédures, est de se référer à l'arrêté du 27 juin 2000 modifié en 2006, voir :

[https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier/texteregle/RADIOTEL\\_V2.pdf](https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier/texteregle/RADIOTEL_V2.pdf)

Dans les secteurs dépourvus de service de contrôle, une fréquence d'auto information peut être attribuée à un terrain. Certaines fréquences de cette catégorie ont un usage plus large. Ainsi, 123,5 est la fréquence d'auto information par défaut. Cela signifie que si l'appareil que l'on pilote a la radio, on doit veiller cette fréquence tant que rien d'autre n'est précisé. Il en existe d'autres, par exemple :

Fréquence de communications entre les aéronefs en vol de montagne : 130,000 MHz

Fréquence de sûreté Région Ile-de-France : 120.075 MHz (voir le SUP AIP 041-15)

Fréquence SAR pour la coordination des opérations de secours : 123,1 MHz

Et bien sûr la fréquence de détresse : 121,5 MHz (à afficher aussi en cas d'interception), en principe silencieuse tant que personne n'a besoin d'aide.

L'usage de ce type de fréquence est précisément défini. Dans le cas général, son principe est de permettre à chaque pilote de signaler sa position et ses intentions de mouvements sur la fréquence par des émissions dites « en l'air », c'est-à-dire sans destinataire spécifique et n'appelant ni accusé de réception, ni réponse de qui que ce soit. On ne devrait y entendre que des monologues tant que la teneur du trafic ne fait pas ressortir de risque à gérer.

En fait, contrairement à une idée assez répandue, il n'existe pas de « fréquence bavardage » parmi les canaux VHF de la bande aéronautique.



Ainsi, la fréquence 123,45 (le «12345» si facilement adopté pour discuter) est effectivement attribuée aux échanges entre aéronefs, mais n'est pas pour autant une fréquence d'usage libre pour bavarder. 123.45 Mhz est la fréquence attribuée aux aéronefs en vol au-dessus de zones désertiques et océaniques hors de portée des stations VHF, pour relayer des informations opérationnelles (\*).

Il existe d'autres fréquences à attribution particulière. On peut citer :

Inter-hélicoptères, clubs d'hélicoptères : 123,050 MHz  
Inter-ballons libres, montgolfières, clubs : 122,250 MHz  
Inter-vol à voile, inter-planeurs, clubs : 122,500 MHz

Sur l'ensemble de ces canaux, le trafic doit être ponctuel, et justifié par les considérations de coordination des trajectoires, de circulation aérienne et de sécurité immédiate. En principe, les dialogues que l'on y entend, devraient répondre aux procédures de phraséologie.

Des émissions banales sur ces fréquences peuvent perturber des échanges importants parfois très éloignés, même si on ne les entend pas directement, du fait les aberrations physiques propres aux fréquences VHF qui peuvent affecter la portée d'émission.

En outre, il ne faut pas oublier que nos ULM étant très majoritairement équipés d'une seule radio, le calage de celle-ci sur une fréquence qui n'est pas celle prévue, l'isole du reste du trafic. Un autre usager ou un service étatique qui aurait besoin de vous contacter pour une raison impérieuse ne pourrait pas le faire.

*(\*) Texte de référence Le volume V de l'Annexe 10 à la Convention relative à l'aviation civile internationale :*

**« Une voie de communication VHF air-air sur 123,45 MHz sera désignée pour permettre aux aéronefs en vol au-dessus de zones éloignées et océaniques, hors de portée des stations VHF au sol, d'échanger l'information opérationnelle nécessaire et pour faciliter la solution des problèmes opérationnels. »**





## Nos réflexions...

(par Eric GALVAGNO)



### Bonnes résolutions

Le mois de janvier, premier mois de l'année, est traditionnellement vécu comme une transition et un renouveau. S'il est alors de coutume de présenter ses vœux, il est aussi usuel de prendre de bonnes résolutions pour expier les mauvaises habitudes développées lors de l'année passée, ou corriger des comportements excessifs ou inadaptés que l'on a pu montrer face à des situations dont on a cru qu'elles nous échappaient ou que nous n'étions pas en mesure de contrôler.

C'est donc un moment de pause, propice à la réflexion, qui doit servir pour établir son bilan personnel de l'année écoulée dans l'ensemble des domaines d'activités que l'on a côtoyés.

Ainsi, pour ma part, et pour le domaine qui nous intéresse ici, c'est-à-dire la pratique de notre activité aéronautique favorite, j'ai retenu, après un bilan de mes vols et comme actions de progrès 2016 de :

1. Ne pas laisser passer plus de 3 semaines entre deux vols mais, quoi qu'il en soit, si mon interruption de vol est supérieure à 3 mois, revoler avec un instructeur à mes côtés ou tout du moins l'un des responsables de mon club pour faire les 2 tours de piste qui me permettront de retrouver les bons réflexes et automatismes indispensables.
2. Prendre le temps, même lorsque je suis pressé, de faire une visite pré-vol rigoureuse et ne jamais décoller sans un minimum de préparation et sans avoir déroulé mon " I.P.A.D.E " dans ma tête.
3. Ne pas voler si j'ai le moindre doute sur mes capacités ou sur l'état de ma machine.
4. Enfin, toujours penser à cette maxime salvatrice " Mieux vaut être au sol et regretter d'être en l'air que d'être en l'air et regretter d'être au sol ".

Vous me direz qu'il est courant que les mois qui suivent voient les bonnes résolutions s'étioler jusqu'à tomber dans l'oubli. Soyez assuré que pour celles prises pour dynamiser, sécuriser et améliorer ma pratique de l'ULM, moi je m'y tiendrai !!! Et vous, avez-vous pris de bonnes résolutions ?

Les publications de la FFPLUM sont diffusées pour informer l'ensemble des pilotes sur des points susceptibles d'affecter leur sécurité, et pour leur proposer une réflexion qui se veut pragmatique sur les moyens de l'améliorer. Compte tenu de la diversité qui caractérise la pratique de l'ULM, les informations diffusées sont strictement indicatives. Elles ne sauraient répondre de façon exhaustive à chaque situation particulière. De fait, l'attention est rappelée sur le cadre réglementaire de l'aviation ultralégère française qui est basé sur un principe déclaratif et sur la responsabilité individuelle des pratiquants, laquelle doit s'exercer sans réserve. En tant que commandants de bord, les pilotes d'ULM doivent s'assurer toujours de la navigabilité de leur machine et conduire leur vol dans le respect strict des règles de la circulation aérienne. Il revient à chaque pilote d'évaluer lui-même la manière d'adapter à son propre cas, la prise en compte des informations de sécurité qu'il reçoit.

