

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Chavenay le 14 juin 2011

Direction des services de la Navigation aérienne

Direction des opérations

Services de la Navigation aérienne région parisienne

Organisme Orly – Aviation générale

Service Aviation générale

Chef Circulation Aérienne Tour de contrôle Chavenay

COMPTE-RENDU

REUNION AREX

Référence : SNA-RP/ORY/ AG/CY/AREX/DEC 08

Affaire suivie par : Joseph MOLINER

Joseph.moliner@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 01 30 56 28 71 – Fax : 01 30 56 07 98

Objet : Réunion AREX du vendredi 10 juin 2011

Etaient présents :

Monsieur THOMAS Gilles Secrétaire et Instructeur CEVA

Monsieur BENAT Pierre Président du CAMI

Monsieur GERMAIN Guy Vice président du CAMI

Monsieur GAILLARD Raoul Président de l'AUDACE

Monsieur VEAU Thierry Chef pilote aéroclub RENAULT

Monsieur LE GLOAREC Damien instructeur aéroclub DASSAULT

Monsieur LE GOFF Michel Alban Trésorier aéroclub PEUGEOT

Monsieur GUILLEMARD Gilles instructeur aéroclub de Versailles ST Cyr.

Monsieur BOUNIOL Franc DSAC Nord

Monsieur VAYRAC Jonathan Service Aviation Générale Subdivision Etude

Mademoiselle CHEVASSUS Laya Contrôleuse en formation

Mademoiselle SAUSSEREAU Caroline Contrôleuse en formation

Monsieur MOLINER Joseph Chef circulation aérienne

Ci-joint les différents points abordés lors de la réunion.

Destinataires :

Monsieur le chef de service Aviation Générale SNA-P/ORY/AG

Monsieur le chef de la Subdivision Etude

Les aéroclubs, Présidents, Chefs Pilotes, Instructeurs, Pilotes

Les contrôleurs.

Le chef circulation aérienne
Joseph MOLINER



Messieurs les présidents des aéroclubs Mesdames et Messieurs les Instructeurs et Pilotes.

L'amélioration constante de la sécurité demeure l'objectif majeur de nos réunions semestrielles. Le nombre de participants présents à la réunion témoigne de l'intérêt que vous portez à ce moment privilégié qui se veut constructif et propice au développement de la culture sécurité.

Dans mon courrier du 09 mai fixant la date de la réunion, je vous demandais de me faire parvenir les questions que vous voudriez inscrire à l'ordre du jour. Aucune question n'a été transmise. Monsieur Gilles GUILLEMARD Instructeur à St Cyr à l'Amicale de voltige Aérienne et à l'aéroclub de Versailles propose après avoir participé à la réunion, de présenter un système d'anticollision le FLARM.

Voici les sujets qui ont été abordés lors de la réunion :

- 1 / Informations d'ordre général
- 2 / Présentation des évènements significatifs survenus sur la plate forme depuis la dernière réunion.
- 3 / Prévention du péril animalier, compte rendu d'impact avec des animaux
- 4 / Rappel réglementation pour l'intégration dans la circulation d'aérodrome
- 5 / Création d'activité treuillage parapente à Thoiry
- 6 / Rappel consigne particulière départ QFU 053
- 7 / Intervention de la Subdivision Etude du service Aviation Général
- 8 / Présentation d'un système d'anticollision FLARM
- 9 / Intervention de la DSAC IR Nord
- 10 / Vos commentaires sur la prestation de service de l'organisme de contrôle
- 11 / Remontée d'informations des usagers vers les services de la navigation Aérienne

1 // Informations générales :

➤ Le point sur les effectifs au sein de l'organisme de contrôle :

A ce jour 6 contrôleurs qualifiés, 2 contrôleuses en formation au sein de l'organisme
1 départ début septembre 2011. 1 poste ouvert en CAP.

Une baisse sensible des journées d'auto information devrait se faire sentir pour le 2^{ème} semestre 2011.

➤ Activité plateforme : Activité en progression, 31900 Mvts fin mai 2011 contre 25 500 Mvts fin mai 2010. Cette progression est essentiellement due aux très bonnes conditions MTO depuis le début de l'année, mais reste relative puisque le nombre de mouvements en 2010 avait été légèrement inférieur à la moyenne réalisée depuis de nombreuses années. Il est à noter que l'activité plate-forme oscille entre 60 000Mvts et 70 000Mts depuis plus de 20 ans en fonction des aléas MTO et de l'état de la structure en herbe de l'aire de manœuvre.

- Rappel sur le changement de la fréquence ATIS depuis le 2 juin : 125,275 Mhz
- Mise à jour du réseau « sécurité des vols » de l'aérodrome de Chavenay .

L'objectif de ce réseau sécurité élaboré depuis plusieurs années, est de faciliter la communication entre les différents acteurs de la sécurité sur notre aérodrome.

En dehors des réunions AREX, chacun peut à son initiative solliciter tout ou partie de ce réseau en fonction des sujets à aborder.



Mise à jour
10 juin 2011

➤ Plaintes des riverains :

Monsieur GAILLARD Président de l'AUDACE demande que le chef CA l'informe dans la mesure du possible des plaintes des riverains qui arrivent à la tour de contrôle ainsi que des comportements non respectueux de l'environnement de la part des usagers basés.

2 // Evénements significatifs sur les six derniers mois :

Une vingtaine d'évènements ont été notifiés ce semestre par les Contrôleurs.

- ▶ **Aucun accident n'est à déplorer.**
- ▶ **Aucun incident n'est à déplorer.**
- ▶ **8 Pénétrations** d'appareils extérieurs dans le circuit d'aérodrome sans clairance ni contact.
- ▶ **3 Intégrations dans le circuit d'aérodrome** sans clairance. Des appareils basés.
- ▶ **1 Incursion de piste** : Agent Sécuritas lors d'une inspection tardive.
- ▶ **1 décollage par mauvaises conditions MTO**, le pilote perd les conditions VMC dès la montée initiale. Ceci malgré les recommandations du chef pilote au club.
- ▶ **1 Collision volatile sur piste: Sans conséquence directe sur la structure de l'avion ni sur le plan circulation aérienne.**

03 // Prévention du Péril animalier

*Ref Décret 2007-432 du 25 mars 2007 et arrêté du 10 avril 2007
AIP AD 1.1-13 à 1-18*

Conformément aux termes de la réglementation en vigueur il n'y pas de prévention de péril animalier à Chavenay. Sur la Carte VAC **Péril animalier : NIL**

L'exploitant d'aérodrome LBG, peut dans certaines circonstances fournir un service adapté sans exigence de délai, aux différentes situations animalières rencontrées pendant les heures de présence de l'agent LBGX, à titre préventif, à son initiative ou sur demande de l'organisme de contrôle.

Informations relatives à la présence d'oiseaux :

L'organisme de contrôle :

- Informe les usagers de la présence constatée sur la plate forme aux abords immédiats, soit sur la fréquence en tactique et si la présence est durable sur l'ATIS, voire par NOTAM « concentration d'oiseaux sur la plate forme ».

- Informe l'exploitant de l'aérodrome qui en fonction de sa disponibilité donne un délai d'intervention.

Rôle de l'exploitant d'aéronef : Les exploitants d'aéronefs et les organismes chargés de leur entretien établissent pour tout impact d'animal constaté, un compte rendu qui est adressé au service technique de l'aviation Civile STAC et à la DSAC IR Nord.

Les équipages signalent les concentrations et mouvements d'animaux qu'ils détectent ainsi que les impacts d'animaux sur leurs aéronefs, aux organismes de la circulation aérienne avec lesquels ils sont en contact.

Ci-joint le CR d'impact avec des animaux à renseigner et à envoyer par l'exploitant d'aéronef :

MODÈLE DE COMPTE RENDU D'IMPACT AVEC DES ANIMAUX

<p>1. Exploitant.....</p> <p>2. Aéronef (Constructeur/Modèle).....</p> <p>3. Moteur (Constructeur/Modèle).....</p> <p>4. Immatriculation de l'aéronef.....</p> <p>5. Date Jour..... Mois..... Année.....</p> <p>6. Heure T.U.....</p> <p>7. Aube <input type="checkbox"/> Jour <input type="checkbox"/> Crépuscule <input type="checkbox"/> Nuit <input type="checkbox"/></p> <p>8. Nom de l'aérodrome.....</p> <p>Piste utilisée.....</p> <p>Lieu de l'incident (s'il s'est produit en route).....</p> <p>9. HauteurSol.....pieds</p> <p>10. Vitesse indiquée.....nœuds</p> <p>11. Phase de vol :</p> <p>Circulation au sol <input type="checkbox"/></p> <p>Décollage (0-50 ft) <input type="checkbox"/></p> <p>Montée (> 50 ft) <input type="checkbox"/></p> <p>Croisière <input type="checkbox"/></p> <p>Attente <input type="checkbox"/></p> <p>Descente <input type="checkbox"/></p> <p>Approche (100-50 ft) <input type="checkbox"/></p> <p>Atterrissage (< 50 ft) <input type="checkbox"/></p> <p>Inconnue <input type="checkbox"/></p> <p>12. Phares allumés</p> <p>phares d'atterrissage <input type="checkbox"/></p> <p>feux à éclats <input type="checkbox"/></p> <p>13. Conditions météorologiques</p> <p>VMC <input type="checkbox"/> IMC <input type="checkbox"/></p> <p>nuages : <input type="checkbox"/></p> <p>visibilité : <input type="checkbox"/></p> <p>Brouillard <input type="checkbox"/></p> <p>Pluie <input type="checkbox"/></p> <p>Neige <input type="checkbox"/></p> <p>14. Espèce animale</p> <p>Nombre d'animaux : Touchés Aperçus</p> <p>1 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>2 à 10 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>11 à 100 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>plus de 100 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>Taille des animaux : petite <input type="checkbox"/></p> <p>moyenne <input type="checkbox"/></p> <p>grande <input type="checkbox"/></p> <p>15. Effet sur le vol</p> <p>aucun <input type="checkbox"/></p> <p>décollage interrompu <input type="checkbox"/></p> <p>atterrissage de précaution <input type="checkbox"/></p> <p>arrêt des moteurs <input type="checkbox"/></p> <p>autre (préciser en 19) <input type="checkbox"/></p> <p>Pilote averti de la présence d'animaux</p> <p>oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/></p>	<p>16. Parties de l'aéronef atteintes et dommages subis :</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>Heurté</th> <th>Endommagé</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Radôme</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Pare-brise</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Nez de l'appareil</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Moteur N°1</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Moteur N°2</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Moteur N°3</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Moteur N°4</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Hélice</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Aile / rotor</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Fuselage</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Train</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Empennage</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Feux</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Autre (préciser en 19)</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr> </tbody> </table> <p>17. Durée d'immobilisation de l'aéronefheures</p> <p>Coût estimé des réparations ou du remplacementeuros</p> <p>Autres coûts estimatifseuros</p> <p>(par exemple : manque à gagner, carburant, hôtels)</p> <p>18. Photo numérique des restes d'animaux à envoyer à :</p> <p>stac-picaweb@aviation-civile.gouv.fr</p> <p>19. Observations</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>E-mail: stac-picaweb@aviation-civile.gouv.fr</p> <p>FAX : 01 49 56 83 48</p> <p>Courrier/ Mail</p> <p>STAC/ACE</p> <p>BP31 037 TOULOUSE CEDEX 1</p>		Heurté	Endommagé	Radôme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pare-brise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nez de l'appareil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Moteur N°1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Moteur N°2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Moteur N°3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Moteur N°4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hélice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aile / rotor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fuselage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Train	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Empennage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Feux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Autre (préciser en 19)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Heurté	Endommagé																																												
Radôme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Pare-brise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Nez de l'appareil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Moteur N°1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Moteur N°2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Moteur N°3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Moteur N°4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Hélice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Aile / rotor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Fuselage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Train	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Empennage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Feux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												
Autre (préciser en 19)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																												

04 // Intégration dans la circulation d'aérodrome :

— Rappel sur la réglementation en vigueur :

► Arrêté du 17 juillet 92 Annexe 1 paragraphe Clairances

Sur un aérodrome contrôlé tout aéronef doit obtenir une clairance avant :

- De pénétrer et de se déplacer sur l'aire de manœuvre
- De pénétrer sur la piste
- De décoller
- De s'intégrer dans la circulation d'aérodrome
- D'atterrir

► Arrêté du 03 mars 2006 modifié Règles de l'Air RDA

Aérodrome contrôlé :

Aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome. Ceci n'implique pas nécessairement l'existence d'une zone de contrôle.

Circulation d'aérodrome :

Ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de cet aérodrome. Un aéronef est aux abords d'un aérodrome lorsqu'il se trouve dans un circuit d'aérodrome lorsqu'il y entre ou lorsqu'il en sort.

Manœuvre sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome

Un aéronef évoluant sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome :

- Surveille la circulation d'aérodrome afin d'éviter les collisions
- S'intègre dans le circuit d'aérodrome après clairance pour un aérodrome contrôlé ou s'en tient à l'écart.

— Analyse :

L'intégration dans le circuit d'aérodrome est une phase de vol délicate qui nécessite une attention particulière aussi bien pour le pilote que pour le contrôleur. L'anticipation et la connaissance des positions caractéristiques dans le circuit sont déterminantes. L'écoute préalable de la fréquence pour estimer la densité du trafic et la position des appareils dans le circuit d'aérodrome, apporte une plus grande sérénité. Enfin le respect de la clairance d'intégration et l'accusé réception de l'information de trafic, sont les gages d'une intégration réussie.

Après l'appel préalable le contrôleur demande de rappeler 30 secondes avant le début de vent arrière, ce qui lui permet d'acquérir le visuel sur l'appareil et de délivrer une information de trafic précise dans le cas où l'intégration est possible. Il se peut qu'en fonction du nombre d'appareils dans le circuit, le contrôleur demande au pilote de maintenir local et de rappeler plus tard. L'appel à 30 secondes doit rappeler au pilote qu'il doit réduire sa vitesse et préparer sa machine à l'intégration dans la circulation d'aérodrome.

S'intégrer sans clairance induit une gêne pour les autres usagers et contribue à la saturation du circuit de façon imprévue et dangereuse. Tout appareil dans le circuit est prioritaire.

Afin de contribuer à la meilleure collaboration pilote contrôleur possible, la délivrance de la clairance d'intégration devrait s'accompagner dans des cas litigieux d'une confirmation du pilote en annonçant sur la fréquence s'il passe devant ou derrière le ou les appareils annoncés lors de l'information de trafic.

En effet dans le cadre du service du contrôle, le contrôleur fournit l'information de trafic afin que le pilote puisse acquérir le visuel sur le ou les appareils en fonction des quels il doit réguler sa vitesse. C'est au pilote commandant de bord à l'aide à cette information de trafic **d'assurer la séparation et de s'intégrer dans le circuit sans gêner les autres appareils**. Une fois établi en vent arrière le pilote assure une séparation suffisante pour que l'atterrissage puisse s'effectuer sans problème, et en ne banalisant pas la procédure remise des gaz.

Les dépassements dans le circuit d'aérodrome :

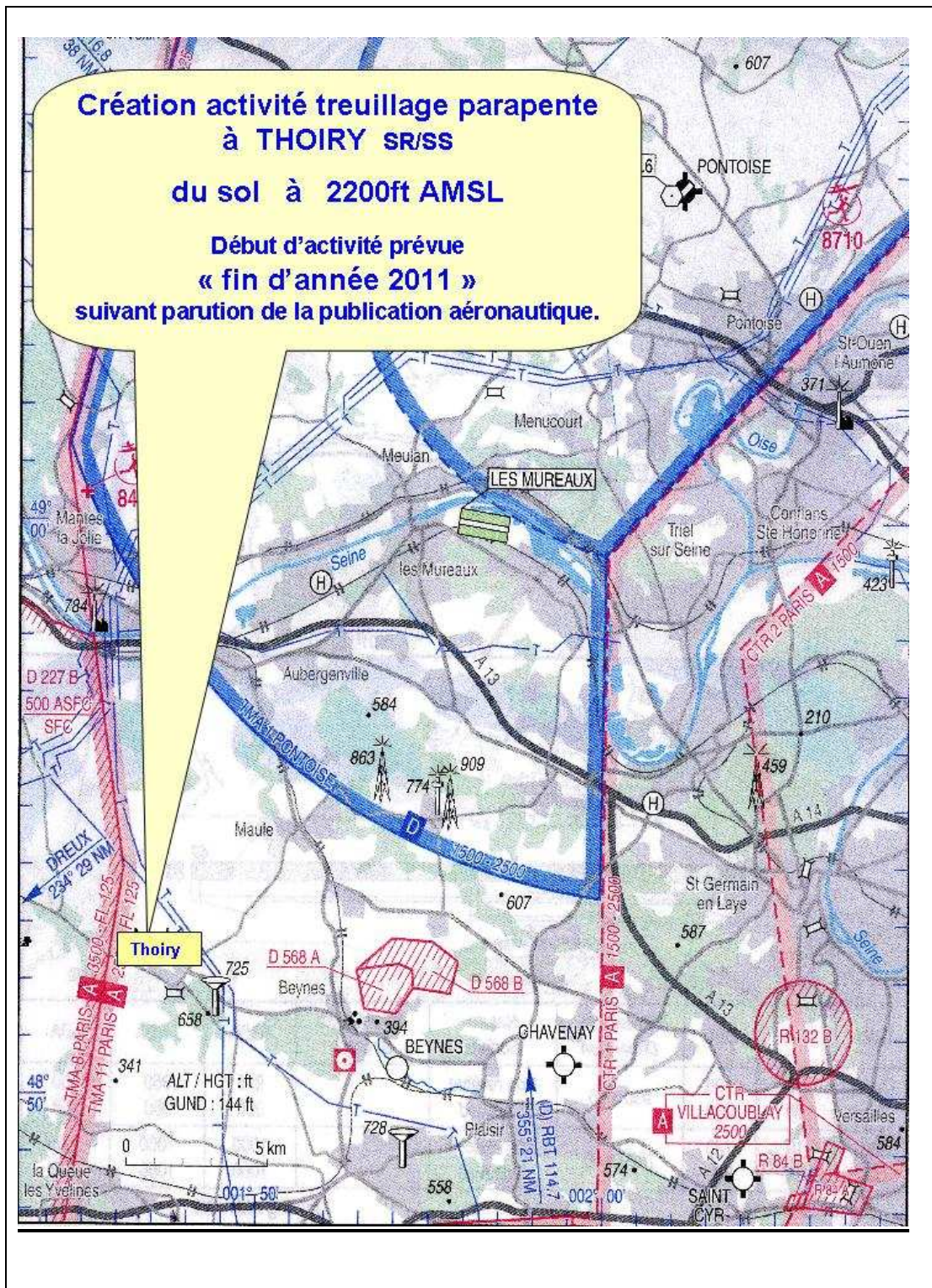
Comme indiqué dans l'arrêté du 17 juillet 92, les dépassements dans le circuit d'aérodrome sont possibles. Tout pilote qui ne peut réguler sa vitesse dans le circuit d'aérodrome derrière un autre appareil doit l'annoncer clairement à l'organisme de contrôle suffisamment tôt afin que celui-ci puisse gérer la manœuvre et modifier les numéros d'ordre à l'atterrissage délivrés en début de vent arrière.

Le contrôleur délivrera une instruction de contrôle en précisant le côté du dépassement en privilégiant l'intérieur du circuit pour accélérer la manœuvre et accroître la sécurité. Il fournira l'information de trafic réciproque afin que l'appareil doublé ne soit pas surpris par cette manœuvre.

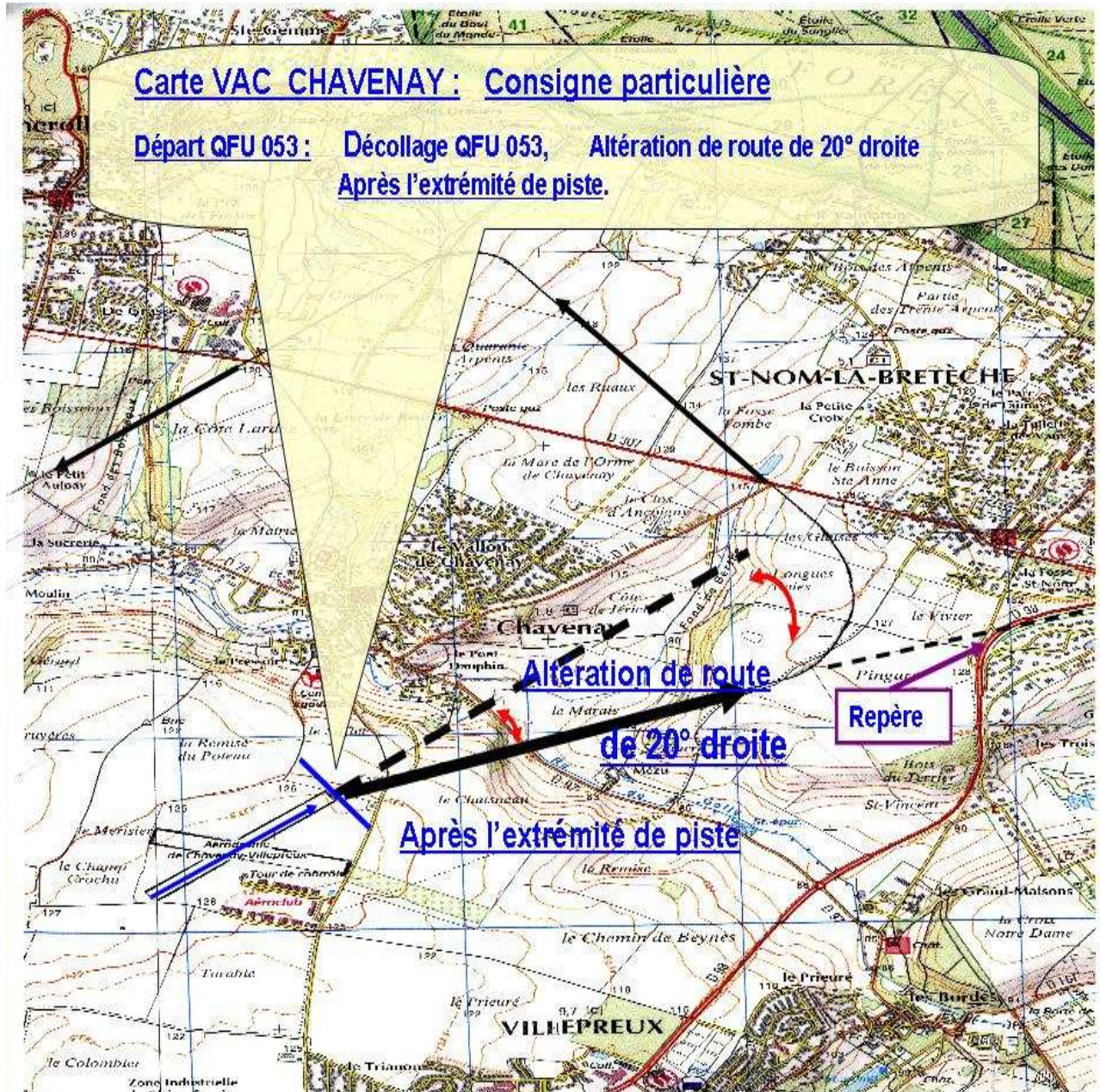
Toute manœuvre de dépassement ne doit pas engendrer de gêne pour l'appareil doublé. Le contrôleur pourra en fonction des circonstances, faire remettre les gaz en finale à l'appareil qui a doublé.

En fonction de la densité du trafic et de la position des appareils, le contrôleur pourra demander au pilote qui ne peut réguler, de sortir du circuit et de rappeler à 30 secondes du début de la vent arrière en service pour une nouvelle intégration.

05 // Création activité treuillage parapente à Thoiry



06 // Rappel consigne particulière départ QFU 053



L'altération de 20° droite après la fin de bande 05 est une contrainte environnementale qui est annoncée sur l'ATIS. Elle doit être exécutée de façon rigoureuse afin de ne pas engendrer des trajectoires différentes qui convergent ensuite vers le rond point au Nord Est de Chavenay sur la départementale entre St Nom La Bretèche et Feucherolle.

L'altération s'effectue uniquement après avoir survolé le bout de piste 05. La trajectoire après la fin de bande est axée sur le carrefour de St Nom la Bretèche. Il s'agit bien d'une altération de route de 20° droite et non pas d'une altération de cap. La représentation des circuits d'aérodrome élaborée sur un fond de carte en 2002 en collaboration avec l'AUDACE et ADP montre bien le tracé au sol de cette altération ainsi que les repères qui s'y rattachent.

On observe parfois des appareils qui effectuent une altération de plus de 50° droite et d'autres qui débutent l'altération après avoir décollé sans attendre la fin de bande. C'est la variation de ces trajectoires de départ qui engendrent des situations conflictuelles lorsque les appareils convergent vers le début du vent traversier. La situation est d'autant plus délicate que certains pilotes perdent le visuel de l'appareil précédent en montée initiale, n'ayant pas la même trajectoire.

Sur instruction du contrôle il peut être demandé à un pilote de ne pas effectuer l'altération de route de 20° droite afin de pouvoir doubler franchement un appareil plus lent devant lui. Celui-ci maintiendra donc l'axe de piste jusqu'à ce qu'il récupère le début du vent traversier au niveau du rond point au nord de Chavenay.

Dans ce cas précis, l'information de trafic réciproque sera faite par le contrôleur afin que les deux appareils soient informés et maintiennent le visuel.

07 // Intervention de la Subdivision Etude du Service aviation Générale.

► Transpondeurs mode S :

Des dysfonctionnements liés aux transpondeurs mode S ont été notifiés depuis la mise en place, concernant directement les usagers puisqu'il s'agit de mauvaises configurations SSR faisant afficher des codes erronés sur les visualisations radar (du type ABCD123 ou XXXX000 au lieu du @FGVFR). Les usagers seront avertis en temps réel à la fréquence dans ces cas-là. L'AIC A16/10 est publié sur ce sujet.

► Navigation en région parisienne :

Utiliser l'option « route étroite » pour obtenir tous les NOTAM utiles de la FIR avec notamment les zones temporaires mises en place lors des meetings.

L'ensemble des pilotes présents s'accordent à dire la difficulté qu'éprouve le commun des pilotes pour rechercher l'information utilisée au vol. Ce constat entendu par la QSE sera remonté lors des prochaines réunions de qualité de service au sein de l'organisme afin de prévenir le SIA.

► Attention à la ZRT Toussus :

De nombreux cas d'intrusions en ZRT concernant des clubs de Chavenay ont été notifiés.

► **Message de la DSAC :** Faire passer par tous les moyens ce message aux usagers (AREX, audit club....) :

Un récent article de presse aéronautique a pu donner l'idée à certains de tenter le circuit autour de Paris tel qu'il est décrit dans cet article. Plusieurs évènements survenus ces derniers jours conduisent la DSAC Nord à s'inquiéter du risque que représente ce circuit. Outre le fait qu'il est particulièrement difficile à suivre et peut amener le pilote à pénétrer dans l'espace de classe A, le circuit proposé ne permet pas de respecter les hauteurs minimales de survol de l'arrêté de 1957. Il est rappelé qu'en dehors des besoins d'atterrir et de décoller ces hauteurs minimales s'appliquent. Les pilotes qui tenteraient ce circuit sont donc susceptibles de se voir adresser un procès verbal d'infraction. Compte tenu de ces règles de sécurité mais aussi de la susceptibilité actuelle des riverains concernant les nuisances sonores des aéronefs d'aviation générale, il est demandé aux pilotes de la région parisienne de ne pas tenter le circuit tel que décrit dans l'article. Il en va de la sécurité et de l'intérêt des usagers de l'espace aérien.

Il s'agit d'un article d'Info Pilote de Mai.

► **Retour d'expérience sur un événement :** Décollage dans des conditions météo très difficiles. Il est rappelé l'importance que chaque pilote doit accorder à la préparation du vol et aux avis formulés par les responsables au sein du club, chef pilote ou instructeur , notamment en période d'auto information.

08 / Présentation d'un système d'anticollision FLARM par un instructeur de St Cyr

Monsieur Gilles GUILLEMARD Contact : 06 72 46 59 37

09 // Intervention de la DSAC IR Nord

► Sûreté :

La gendarmerie territoriale de Noisy passe régulièrement le soir pour contrôler les mesures de sûreté spécifiques à la plate-forme. Il en ressort que certains portails de la zone réservée restent parfois ouverts.

Il est important de sensibiliser l'ensemble des pilotes afin que chacun respecte cette règle de sûreté.

► Plaintes de riverains sur OSMOY :

Les utilisateurs de cet axe de voltige doivent communiquer à la DSAC un Bilan de l'utilisation.



10 // Vos remarques sur la prestation de service de l'organisme de contrôle et niveau de satisfaction :

La question est posée à chaque participant. Un sentiment de satisfaction et une reconnaissance de la qualité de la prestation de service de l'organisme de contrôle apparaissent au travers de ce sondage ponctuel.

11 // Correspondance des usagers vers les services de la navigation Aérienne :

Il est rappelé qu'afin de notifier un événement ayant engagé la sécurité ou pour faire des commentaires sur les procédures ou les services ATS, les usagers ont à leur disposition le compte-rendu pilote disponible en salle pilote de la tour de contrôle et une adresse internet cr-aviationgenerale-rp@aviation-civile.gouv.fr.

A noter que ces outils de notification sont réservés à un contenu portant exclusivement sur la circulation aérienne.

Je remercie l'ensemble des participants pour la qualité et la richesse des échanges lors de cette réunion.

Le chef circulation aérienne
Joseph MOLINER

