

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

Direction générale de l'aviation civile

Chavenay le 07 décembre 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 02 décembre 2011

Étaient présents :

Monsieur REISSER Michel Président du CEVA  
Monsieur COGNAC Didier 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 BOUCHER Thierry instructeur aéroclub RENAULT  
Monsieur VILLATE Pascal Instructeur RENAULT Chef pilote BEYNES  
Monsieur DIDIER Bruno Représentant des pilotes privés  
Monsieur CARON Serge Président CARON Aviation  
Monsieur DUBOST Stéphane Chef Pilote aéroclub BERTIN  
Monsieur LOCHET René Instructeur aéroclub BERTIN  
Monsieur GAZEL Gilles Président aéroclub CAUDRON  
Monsieur BERGEOT Alain Chef pilote aéroclub CAUDRON  
Monsieur LE GLOAREC Damien instructeur aéroclub DASSAULT  
Monsieur LE GOFF Michel Alban Trésorier aéroclub PEUGEOT  
Monsieur AUBURTIN André Président aéroclub ARC  
Monsieur AZOULAI Albert Pilote aéroclub DASSAULT  
Monsieur BOUNIOL Franc DSAC Nord  
Monsieur LIMARE Marc Chef du service aviation générale  
Monsieur VAYRAC Jonathan Service Aviation Générale Subdivision Etude  
Mademoiselle CALLY Camille Stagiaire 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



Présent  
pour  
l'avenir

## **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 07 novembre fixant la date de la réunion, je vous demandais de me faire parvenir les questions que vous voudriez inscrire à l'ordre du jour.

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 / Rappel sur l'intérêt de la procédure de départ par passage vertical en piste 05.
- 4 / Rappel sur l'intérêt de l'annonce préalable du secteur de sortie, les points caractéristiques du circuit pour quitter la circulation d'aérodrome.
- 5 / Rigueur et concision dans l'élaboration des messages radio, utilisation de la phraséologie en vigueur.
- 6 / Renseignements Utiles Carte VAC Application des règles cartographiques du SIA
- 7 / Mise en œuvre de régulations de débit par l'organisme de contrôle et contribution des usagers pour une meilleure fluidité du trafic.
- 8 / Mise en œuvre CDM rappel note de service N° 10 AG 2010 du 17 janvier 2011
- 9 / Intervention de la Subdivision Etude du service Aviation Général
- 10 / Intervention de la DSAC IR Nord
- 11 / Vos commentaires sur la prestation de service de l'organisme de contrôle
- 12 / 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,  
1 contrôleuses en pré affectation pour l'élaboration d'un mémoire, débutera sa formation en avril 2012.

- Activité plateforme : confirmation de la progression de l'activité pour ce deuxième semestre. Les 70 000 mouvements ont été dépassés fin novembre. Cette progression est essentiellement due aux très bonnes conditions MTO depuis le début de l'année.

- Activités particulières sur la plate forme : Il est rappelé que toute activité particulière organisée sur la plate forme doit être autorisée par le propriétaire gestionnaire de l'aérodrome LBG au Bourget qui informe le prestataire de la navigation aérienne et lui demande son avis lorsqu'il y a un impact sur la

circulation aérienne. Si l'avis est favorable, il est indispensable que les organisateurs participent à des réunions préparatoires avec les services de la circulation aérienne et notamment avec le Chef CA pour l'élaboration du dossier en fonction de l'importance de l'évènement ou au moins d'une consigne d'exploitation. Ceci afin de confirmer la date, le cahier des charges, les contraintes environnementales, les contraintes circulation aérienne, la compatibilité ou non avec l'activité journalière de la plate forme, la ségrégation possible, la présence ou non d'un coordinateur à la tour, et la diffusion de l'information vers les autres usagers. Certaines activités peuvent demander plusieurs mois de préavis pour constituer le dossier réglementaire. Pour des raisons évidentes de sécurité aucune activité particulière ne sera réalisée sans le respect des étapes énoncées ci dessus.

➤ 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.

### Réseau sécurité des vols Aérodrome de CHAVENAY



## **2 // Événements significatifs sur les six derniers mois :**

Une vingtaine d'évènements a été notifié ce semestre par les Contrôleurs.

▶ **Aucun accident n'est à déplorer.**

▶ **2 incidents**

**Le 11 juillet panne radio doublé d'un problème électrique et d'une panne d'huile.** Il a été rappelé le caractère insidieux de cette panne radio qui peut cacher une autre panne ainsi que la nécessité de donner priorité à l'atterrissage à tout appareil en panne radio dans le circuit d'aérodrome. Certains pilotes seront amenés parfois à remettre les gaz en courte finale alors que la piste n'est pas occupée pour permettre l'atterrissage de l'appareil en situation d'urgence qui se trouve derrière eux.

**Le 27 octobre roulette de queue cassée lors de l'alignement en piste 10.**

▶ **2 intégrations étape de base main gauche piste 10 sans contact avec Chavenay.**

Ces 2 appareils basés à st Cyr étaient en contact avec st Cyr qui était en piste 11.

▶ **2 transits sans contact à l'intérieur des circuits d'aérodrome.**

▶ **Divergences sur les indications de direction** du vent dues à des problèmes techniques et de positionnement des capteurs au dessus de la tour.

▶ **Présence de ballots de paille sous les trouées d'atterrissage et de décollage.**

▶ **1 assistance avec ORLY cause MTO.** Le pilote annonce qu'il a du mal à revenir sur le terrain cause MTO, une assistance lui est proposée. Orly est prévenu et demande de lui faire brancher 4222 et le dérouté sous assistance radar à Toussus. Bonne réaction du pilote qui annonce clairement ses problèmes.

▶ **2 atterrissages sur les taxiway, Piste 23 et piste 10.**

Le balisage et notamment le manque de contraste du balisage « marques bétonnées » latérales, d'axe, d'angle, d'intersection et de seuil décalé, de l'ensemble des pistes semble être en cause. Ces marques bétonnées ne sont plus assez visibles, d'après les comptes rendus des pilotes concernés, l'exploitant a été mis au courant suite à ces évènements.

## **03 // Procédure de départ QFU 05 autre que pour un tour de piste :**

Cette procédure fait partie des consignes particulières de la carte VAC de Chavenay.

En dehors des décollages pour des entraînements en tours de piste, le départ par passage vertical en QFU 05 est recommandé afin de se dégager des appareils qui évoluent dans le circuit d'aérodrome et de séparer les trajectoires. Ceci facilite la gestion du trafic.

Cependant compte tenu de l'activation possible de l'axe de voltige, vertical de l'aérodrome ou de toute autre activité ponctuelle gérée par l'organisme de contrôle, les règles suivantes énoncées également dans les consignes particulières de la carte VAC, doivent être strictement appliquées.

- Au point d'attente 05 le pilote doit annoncer l'intention d'effectuer un départ par passage vertical et il doit obtenir la clairance au point d'attente.

- Au décollage après l'extrémité de piste le pilote effectue normalement l'altération de route de 20° Droite et s'éloigne suffisamment pour permettre une présentation à la verticale de la tour de contrôle à une altitude minimale de 1500 ft AMSL.

- Une fois à la verticale de la tour de contrôle à 1500ft, poursuivre la montée et s'établir sur une route projetée en contournant les zones urbanisées.

- Si l'altitude de 1500ft AMSL ne peut être atteinte à la verticale, aviser sans délai le contrôle qui fournira les informations de trafic réciproques en fonction de la position des autres appareils dans le circuit d'aérodrome.

#### **04 // Annonce préalable avant le roulage du secteur de sortie.**

#### **Choix des points caractéristiques pour sortir du circuit afin de ne pas gêner les appareils qui évoluent dans le circuit d'aérodrome.**

Au roulage l'annonce par le pilote du secteur de sortie permet aux contrôleurs de l'inscrire sur le strips afin d'anticiper les informations de trafic vis-à-vis des appareils qui se sont annoncés à l'arrivée. La précision du secteur est importante, sud ouest, ouest en précisant les murs de grignon, nord ouest, nord. Certains pilotes annoncent sortie ouest, alors qu'ils sortent au sud ouest ou au nord ouest.

De plus l'annonce du secteur de sortie permet au contrôleur de s'attendre à ce que l'appareil quitte le circuit d'aérodrome par tel ou tel segment du circuit d'aérodrome, vent traversier, début de vent arrière, milieu de vent arrière, fin de vent arrière.

Cette petite rigueur nécessite de s'y préparer notamment dans le temps consacré à la préparation du vol. Il est important en fonction de la configuration que les départs n'interfèrent pas avec les appareils dans le circuit d'aérodrome.

On observe parfois des pilotes qui empruntent des trajectoires à l'intérieur des circuits notamment en piste 05 ou piste 10 pour une sortie sud ouest en se mettant en conflit avec les appareils en tour de piste.

#### **05 // Rigueur et concision dans l'élaboration des messages, utilisation de la phraséologie en vigueur.**

Le manque de rigueur dans l'utilisation des procédures de radiotéléphonie, notamment sur nos plates formes ou l'organisme de contrôle ne dispose que d'une seule fréquence, occasionne des chevauchements et des répétitions de messages qui contribuent à une occupation de fréquence très importante. Un effort doit être entrepris à ce niveau.

En effet il est régulièrement constaté une saturation de la fréquence malgré un trafic parfois peu chargé, due à des messages longs, sans réelle nécessité dans l'exécution et la gestion du vol. De plus ceux-ci viennent parfois couper d'autres messages importants tels que des collationnements.

L'emploi de la phraséologie normalisée, l'écoute de la fréquence, le collationnement de toute clairance sont des règles qu'il est nécessaire d'appliquer. Il est clair que l'utilisation systématique de la phraséologie quelque soit le nombre d'appareil dans le circuit, diminue le risque d'incompréhension.

Souvenez vous que la maîtrise du débit et du ton de parole doit rester constante à la fois pour les contrôleurs et pour les pilotes, car si vous parlez trop vite vous prenez le risque de ne pas être compris et vous serez amené à répéter votre message, ce qui contribue également à saturer la fréquence.



Au niveau national il est reconnu qu'au-delà de 70% d'occupation de fréquence la capacité de la position de contrôle est atteinte.

L'étude menée sur l'aérodrome de Chavenay avec un tour de piste d'une durée moyenne de 5 minutes montre qu'au 5<sup>ème</sup> avion en tour de piste on atteint 3 minutes 44 secondes d'occupation de la fréquence LOC ce qui correspond à 75 % d'occupation uniquement avec les messages réglementaires sans complication particulière.

En semaine la fréquence Sol n'est pas active et la position SOL est regroupée sur la position LOC. La capacité de contrôle de la position LOC s'en trouve fortement réduite car la fréquence est plus rapidement saturée.

Référence l'arrêté du 27 juin 2000 modifiée relatif aux procédures à l'usage de la circulation aérienne générale. Voici quelques rappels

#### Principe généraux :

L'étude d'incidents et d'accidents a mis en évidence, en tant que facteurs contributifs le non respect des procédures de radiotéléphonie ou l'emploi d'une phraséologie approximative. C'est pourquoi il est important d'utiliser des expressions conventionnelles et une phraséologie normalisée.

#### Discipline :

Lors des échanges radiotéléphoniques entre contrôleur et pilote, la plus grande discipline est observée.

#### Techniques de transmission :

Pour assurer une réception claire et satisfaisante des messages il convient de respecter les principes suivants :

- vérifier et respecter la portée opérationnelle publiée de la fréquence à contacter
- avant de commencer à émettre vérifier que la fréquence est libre pour éviter toute interférence avec une autre station
- formuler des messages brefs et concis
- prononcer chaque mot clairement et distinctement
- maintenir une cadence régulière et adaptée au contexte
- réduire la cadence d'élocution afin de permettre le cas échéant la transcription d'un message
- maintenir le ton de la voix à un niveau constant

#### Maintien de l'écoute :

Si les règles de l'air imposent l'écoute permanente à un pilote « c'est le cas dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé » celui-ci ne quitte pas l'écoute même momentanément, sans avoir obtenu l'accord du contrôleur.

Si les règles de l'air n'imposent pas l'écoute permanente à un pilote « c'est le cas en dehors de la circulation d'aérodrome » celui-ci ne quitte pas l'écoute d'une fréquence sur laquelle il a échangé des communications avec un contrôleur, sans informer ce contrôleur de son intention de quitter l'écoute.

#### Communications de sécurité :

Sauf pour des raisons de sécurité immédiate, aucun message n'est transmis à un pilote pendant le décollage, la dernière partie de l'approche finale et le roulage à l'atterrissage tant que la vitesse de l'aéronef n'est pas contrôlée.



### 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 sur la demande du contrôleur

### Appels simultanés :

Lorsque le contrôleur est appelé simultanément ou presque par plusieurs pilotes, il décide de l'ordre dans lequel ceux-ci communiqueront avec lui.

### Collationnement :

Le collationnement consiste à répéter tout ou partie d'un message afin que le contrôleur ou le pilote à l'origine de ce message vérifie qu'il a été correctement reçu.

Le pilote collationne les clairances. Les éléments suivants d'une clairance sont répétés par le pilote :

- |                               |                            |                        |
|-------------------------------|----------------------------|------------------------|
| - Fréquence                   | - Départ omni directionnel | - Piste                |
| - Code transpondeur           | - Procédure d'approche     | . identification       |
| - Calage altimétrique         | - Maintien de position sur | . maintien avant piste |
| - Route ATS                   | une voie de circulation    | . entrée               |
| - Niveau                      | - HAP                      | . atterrissage         |
| - Cap                         | - Taux d'évolution dans le | . options              |
| - Vitesse                     | plan vertical              | . décollage            |
| - Indicatif du SID ou de STAR | - Conditions si clairance  | . traversée            |
|                               | conditionnelle             | . remontée             |

## **06 // Renseignements utiles sur la carte VAC :**

Les cartes VAC regroupent l'ensemble des informations utiles pour l'utilisation d'un aérodrome par un pilote sans se substituer à la réglementation en vigueur notamment l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif à l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

On y retrouve la carte d'approche à vue, la carte d'atterrissage à vue, les conditions générales d'utilisation de l'aérodrome et les procédures et consignes particulières et enfin les informations diverses.

C'est sur la carte d'approche à vue avec les fréquences utilisés par l'organisme de contrôle que se trouve le n° de téléphone de l'ATIS afin de pouvoir l'écouter à distance.

Ces cartes VAC sont élaborées et publiées par le SIA qui applique des normes européennes dans un but d'harmonisation et notamment en matière de CARTOGRAPHIE afin que l'ensemble des usagers en ait une lecture la plus efficace possible.

Concernant l'activité véliplane de BEYNES certains usagers qui exploitent la plate forme de Chavenay et celle de Beynes en qualité d'instructeur expriment la volonté d'attirer l'attention de l'ensemble des usagers sur la proximité des deux plates formes.

Pour cela ils souhaitent faire apparaître sur la carte d'approche à vue de Chavenay la présence de la plate forme de Beynes à l'instar des plates formes de Toussus, Les Mureaux et Pontoise ainsi que dans le texte des consignes particulières rubrique dangers à la navigation à l'instar des circuits de piste de St Cyr.

Cette proposition sera envoyée au SIA et en attendant une éventuelle modification de la carte VAC de Chavenay un rappel est fait en séance relatif à la nécessité de sensibiliser l'ensemble des pilotes de la plate forme sur la proximité des circuits de Beynes et le danger potentiel d'une collision entre avion et planeur ou câble.

L'information des usagers en transit aux abords de Beynes est assurée sur la fréquence d'auto-information 120,425 Mhz lorsque l'activité de treuillage est signalée par le gyrophare situé sur le treuil ou le sommet du hangar. **Treuillage planeur N° 914 / 2000ft AMSL/SFC câble non balisé.**

Le volume de l'activité aérienne planeur qui intéresse les arrivées et les départs de Chavenay se trouve en classe G.

Il est important de signaler que cette activité n'est pas connue de l'organisme de contrôle de Chavenay qui découvre parfois la présence de planeurs en recherchant aux jumelles les appareils qui s'annoncent à l'arrivée par le secteur sud ouest.

Lorsque cette activité est constatée par les contrôleurs, elle est annoncée sur la fréquence au titre de l'information de vol. Cependant il peut très bien y avoir des planeurs et leur présence ne pas être annoncée par les contrôleurs puisque l'activité n'est pas connue de l'organisme de Chavenay et que les planeurs ne sont pas toujours visibles depuis la tour de contrôle.

Il faut donc attirer l'attention et sensibiliser les pilotes des aéroclubs sur le danger potentiel, connaître la fréquence d'appel pour se renseigner sur l'activité de Beynes, voir et éviter et redoubler de vigilance lors des arrivées et des départs Ouest, Sud Ouest de Chavenay.

## **07 // Mise en œuvre de régulations de débit par la tour de contrôle et contribution des usagers pour une meilleure fluidité du trafic.**

Avec la période hivernale, la réduction de l'amplitude horaire et les fréquentes mauvaises conditions météo conduisent naturellement à concentrer les vols sur des créneaux limités de la journée. Les rappels suivants ont pour but de sensibiliser pilotes et contrôleurs qui seront parfois amenés à gérer de façon soudaine des pointes de trafic.

Sur ce type d'aérodrome ayant une forte activité VFR, l'utilisation des mesures de régulation de débit par l'organisme de contrôle s'effectue sans préavis car c'est le constat de la montée en puissance du trafic qui impose leur mise en œuvre n'ayant aucune planification des vols.

Force est de constater que c'est la mise en œuvre simultanée de plusieurs de ces mesures qui apporte une réelle efficacité pouvant être optimisée par la collaboration des pilotes.

► Dans un premier temps pour augmenter la capacité de la piste les contrôleurs à Chavenay ne peuvent utiliser que les moyens suivants :



- L'alignement décollage immédiat : procédure qui nécessite beaucoup de rigueur et de précision, à la fois pour les pilotes et les contrôleurs. Implique une connaissance parfaite des conditions d'exploitation, ne doit pas être banalisée.

- La clairance anticipée d'atterrissage : procédure qui nécessite l'application stricte de certains critères réglementaires et qui comme la précédente nécessite beaucoup de rigueur et de précision, ne doit pas être banalisée.

► Puis si l'importance du trafic et le taux d'occupation de fréquence l'exigent, les contrôleurs pourront :

- Ouvrir l'ensemble des positions de contrôle, à Chavenay en semaine une seule position est active. La fréquence sol n'est activable que les weekends et jours fériés.

- Suspendre les exercices particuliers, BH, Encadrement, PTU

- Réduire le nombre de tours de piste ou les suspendre, en proposant si cela est possible un départ en local à la place.

- Faire maintenir local dès le premier contact, avant d'intégrer le circuit.

- Faire attendre au point d'arrêt.

- Suspendre les mises en route.

- Annoncer les limitations sur l'ATIS

Comme tout organisme de la circulation aérienne, les tours de contrôle ne peuvent dépasser leur capacité sans risquer d'altérer la sécurité. Cependant seuls les organismes gérant du trafic IFR ont une capacité déclarée connue, c'est la mesure de leur aptitude à fournir les services dans un cadre d'activité normal, elle se chiffre en nombre d'avions dans un secteur donné pour une période donnée.

Il n'y a pas de capacité déclarée pour les organismes de contrôle sur les plates formes VFR. La capacité de contrôle de ces organismes dépend bien souvent de l'expertise des contrôleurs en place qui découvrent au dernier moment le trafic mettant en route sur les parkings. Les contrôleurs s'organisent en fonction de leur capacité à mettre en œuvre les outils énoncés aux paragraphes précédents, notamment ceux dont ils connaissent l'efficacité locale.

Cependant la sensibilisation de tous les usagers sur ce point et l'implication au sein même de la structure opérationnelle des clubs permettraient sûrement de contribuer efficacement à la fluidité du trafic.

Il existe déjà une amorce de méthode stratégique, c'est la "réservation des avions" qui implique naturellement les clubs et notamment les instructeurs dans le choix des créneaux en fonction des exercices prévus avec leurs élèves. Il y a cependant 120 avions sur la plate forme de Chavenay dont plus de la moitié dans les clubs, représentant 80 % du trafic dans le circuit d'aérodrome.

L'expérience, la participation active à la culture sécurité, doivent pousser tous les acteurs que nous sommes à exécuter comme par réflexe les actions déterminantes dans la préparation, le déroulement des vols, mais aussi dans la gestion du trafic en tenant compte de la capacité de l'organisme. C'est faire preuve de professionnalisme que de savoir remettre à plus tard tel ou tel exercice, de repousser voire annuler son vol pour certains et de ne pas hésiter à mettre en œuvre des régulations pour d'autres.

Quelles sont ces actions déterminantes qui peuvent contribuer à la fluidité du trafic et réduire l'occupation des fréquences, améliorant ainsi la sécurité ?



Voici une liste non exhaustive d'exemples d'actions efficaces :

- En matière de planification, la participation active des chefs pilotes ou des instructeurs dans l'identification des périodes chargées peut être décisive. ( Nombre d'appareils en exercice TDP simultanément, en fonction de l'avancée des formations proposer des imbrications d'items , comme par exemple quelques TDP avant d'effectuer un local puis au retour en fonction du nombre d'avions dans le circuit il sera peut être possible d'en effectuer un ou deux de plus. C'est la mise en œuvre stratégique de ces alternatives au sein des clubs qui peut inciter les initiatives personnelles.
- Ecouter l'ATIS et bien noter les informations
- Ecouter la fréquence bien avant d'intégrer le circuit, et avant de mettre en route.
- Ecouter la fréquence pour éviter de couper des messages en pensant aux collationnements obligatoires et en effectuant les accusés réception.
- Rigueur dans l'utilisation de la radio.
- Respect de la phraséologie et concision des messages.
- Demander et attendre les clairances réglementaires.
- Respect des instructions de contrôle.
- S'intégrer en respectant les instructions du contrôle et en tenant compte des informations de trafic délivrées par le contrôleur.
- Dans le circuit d'aérodrome réguler la vitesse pour respecter le numéro d'ordre à l'atterrissage délivré par le contrôle, en cas de problème ou de perte de visuel du précédent annoncer le. Le contrôleur est là pour aider le pilote, il est préférable d'anticiper une manœuvre en cas de rapprochement inévitable que de constater un conflit et d'effectuer des actions d'urgence.
- En finale pour un complet, stabiliser vos paramètres et assurer l'atterrissage en ayant pris en considération les intentions du précédent, une remise des gaz est certes toujours possible mais il ne faut pas banaliser cette manœuvre.
- Annoncer vos intentions en vent arrière, en étape de base dernier délai.
- Avant le roulage annoncer clairement vos intentions.
- Au roulage annoncer votre secteur de sortie.

## **08 // Mise en œuvre du CDM rappel de la note de service N° 10 AG 2010 du 17 janvier 2011 :**

### **Inspections de l'aire de mouvement :**

#### 1.1 Objet : (arrêté du 6 mars 2008)

L'objet de ces inspections est de vérifier son état apparent, sans expertise approfondie. Les vérifications dans le cadre de ces inspections de l'aire de mouvement portent en particulier sur la détérioration visible de la surface de la chaussée, y compris les aides visuelles éventuelles, sur la présence de contaminants, de dangers temporaires comme des débris, objets, animaux ou aéronefs mal placés ainsi que l'existence de travaux non prévus.

#### 1.2 Rôle de l'exploitant :

Le seul devoir de l'exploitant d'aérodrome est un devoir d'information. Il n'a pas la compétence juridique pour suspendre ou interdire l'utilisation d'une piste dégradée (réf note 10-078/DSAC/D). Cependant, il doit garantir la conformité de l'état et de l'utilisation des pistes.

En conséquence :

*L'exploitant d'aérodrome transmet au SNA l'information sur l'état de la piste et, le cas échéant, une suggestion de modification des conditions d'exploitation de l'aérodrome pouvant éventuellement aller jusqu'à la suspension des opérations (dans le cas où il a connaissance d'un danger ou d'un inconvénient grave, de nature à entraver la poursuite de l'exploitation de l'aérodrome).*

*Pendant les périodes d'auto-information, l'exploitant d'aérodrome transmet cette information au cadre de permanence de la DSAC IR.*

### 1.3 Rôle des services de contrôle :

Si nécessaire, ce sont les services de contrôle qui prennent la décision de suspendre les opérations voire de fermer la ou les pistes de l'aérodrome dans le cadre d'une structure CDM (Collaboration Decision Making) décrite §II lorsqu'ils ont connaissance d'un danger ou d'un inconvénient grave de nature à entraver la poursuite de l'exploitation de l'aérodrome.

### 1.4 Pilote

Le pilote a la première responsabilité de la décision d'atterrir, en fonction des informations dont il dispose.

### 1.5 Usagers

Les usagers participent au CDM par le biais d'un collègue désigné auprès de l'exploitant d'aérodrome par le groupement des usagers de l'aérodrome, dans lequel au moins deux aéro-clubs sont représentés. Ce représentant est soit un chef pilote, soit un instructeur. Ils participent à l'inspection de l'aire de mouvement.

## **Collaborative Decision Making**

L'objectif est d'organiser une coordination entre les différents partenaires d'un aérodrome permettant une recherche en commun de l'utilisation optimale des capacités de cet aérodrome.

### 2.1 Composition (voir synthèse § IV)

- agents LBG-X des aérodromes aviation générale (le chef de secteur ou son représentant)
- le Chef CA ou son représentant
- au moins un représentant du collège d'usagers.

En cas d'absence du représentant des services de contrôle, l'exploitant transmet les informations concernant l'état de l'infrastructure au permanent de la DSAC-IR qui prend la décision quant aux conditions d'exploitation de l'aérodrome.

En cas d'absence de l'agent LBG-X, le chef CA ou son représentant téléphone au permanent AAG (qui remplacera définitivement le directeur de permanence a /c 07/01/11). L'agent Sécuritas n'est pas habilité à prendre part au CDM.

### 2.2 Rôle

Prendre la décision de suspendre ou non les opérations sur une piste déclarée inutilisable après une première inspection.

Dans le cas d'une suspension, c'est également le CDM qui décide la reprise des opérations si les conditions le permettent.

Dans le cas où un arbitrage est nécessaire, le prestataire de services de circulation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome en réfère au cadre de permanence DSAC IR en lui transmettant l'information sur les conditions d'exploitation, pour prise de décision.

### 2.3 Fonctionnement :

La mise en place du CDM est systématique en cas d'inspection de lever de doute. Cette inspection est réalisée par l'exploitant d'aérodrome et des représentants du collège d'usagers qui se rendent ensuite à la Tour.

## **Mode opératoire sur l'aire de mouvement**

3.1 Première inspection : si la mention « inutilisable » est cochée dans le compte-rendu, les services de contrôle suspendent l'utilisation de l'aire concernée (piste et/ou VDC, aire de trafic), mais aucune demande de NOTAM n'est transmise.

Chaque mention « inutilisable » cochée sur un C/R d'inspection nécessite de la part de l'exploitant une deuxième inspection pour lever de doute. Le déclenchement de ce lever de doute est fait par les services de contrôle qui contactent :

- soit le chef de secteur LBG-X ou son représentant du lundi au vendredi inclus, hors jours fériés, pendant les heures ouvrées,
- soit le permanent AAG en dehors de la couverture horaire précédente ou à défaut de pouvoir joindre l'interlocuteur précédent.

### 3.2 Inspection lever de doute :

- En semaine, l'inspection « lever de doute » est réalisée par l'exploitant avec des représentants du collège d'usagers. A l'issue de l'inspection l'exploitant et au moins un des représentants du collège d'usagers se rendent à la tour dans le cadre du CDM.

- Le week-end, l'inspection « lever de doute » est réalisée par l'agent Sécuritas avec des représentants du collège d'usagers. A l'issue de cette inspection l'agent Sécuritas et au moins un des représentants du collège d'usagers se rendent à la tour et joignent le permanent AAG dans le cadre du CDM.

Après analyse et coordination avec les services de contrôle, deux cas peuvent se présenter :

#### ► Piste et/ou VDC déclarées « inutilisable » :

Fermeture de tout ou partie de l'aire de mouvement. Ce cas comprend la fermeture demandée par l'exploitant d'aérodrome dans le cadre de la prévention de l'ouvrage.

Les services de contrôle demandent la diffusion d'un NOTAM et informent la DSAC/IR Nord.

#### ► Piste et/ou VDC déclarées « utilisable »

L'activité se déroulera selon les conditions suivantes :

Ouverture de l'aérodrome sans restriction avec ou sans remise en état de l'aire de mouvement ;

Ouverture de l'aérodrome avec restrictions avec ou sans remise en état de l'aire de mouvement :

- aérodrome réservé aux aéronefs basés,
- entraînement tours de piste interdits,
- vols assurés sous la responsabilité des commandants de bord

Les services de contrôle demandent la diffusion d'un NOTAM lorsque nécessaire

### 3.3 Cas de l'auto information :

Quand les services de contrôle ne sont pas assurés, le fonctionnement est le suivant :

- En semaine : l'inspection « lever de doute » est réalisée par l'exploitant avec des représentants du collège d'usagers. L'exploitant transmet les informations au cadre de permanence de la DSAC/IR qui prend la décision de suspendre ou non les opérations aériennes. En cas de suspension, un NOTAM est diffusé.

- Le week-end : s'il y a un agent LBG X d'astreinte CDM, même procédure qu'en semaine.

S'il n'y a pas d'agent LBG X d'astreinte, l'utilisation de l'aérodrome se fait sous la responsabilité du collège des usagers.

### 3.4 Suivi :

En cas de doute ou de changement des conditions d'exploitation de l'aérodrome, les services de contrôle peuvent suspendre l'exploitation et demander une inspection de l'aire de mouvement à l'exploitant.

### 3.5 Reprise des opérations :

L'exploitant d'aérodrome doit fournir les éléments permettant d'évaluer si les conditions sont réunies pour la reprise des opérations.

La décision de reprise des opérations est prise par l'entité ayant pris la décision de suspendre les opérations aériennes, c'est-à-dire soit le CDM, soit la DSAC/IR.

### 3.6 Cas de contamination par la neige :

Dans ce cas le processus est identique. Cependant, le représentant des services de contrôle ne donnera un avis favorable à la poursuite des opérations que si le balisage diurne est visible sur la partie de l'aire de manœuvre utilisée.

A cette fin, si la neige recouvre ce balisage (balises, marques de seuil,...) mais que les représentants des usagers estiment que les opérations peuvent se dérouler en toute sécurité et que l'exploitant estime qu'il n'y a pas de risque pour la pérennité de l'ouvrage, le dégagement du balisage pourra être effectué par les usagers.

Les personnes désignées pour effectuer cette opération seront en communication bilatérale avec la tour de contrôle et sous la responsabilité d'un titulaire d'une licence de pilote en cours de validité.

A l'issue de cette opération, un membre désigné du collège des usagers s'assurera qu'aucun objet n'est présent sur les parties de l'aire de mouvement qui ont été traitées.

## TABLEAU SYNTHETIQUE COMPOSITION DU CDM

	SEMAINE	WE	
Services ATS assurés	Agent LBG X	Sécuritas	Agent LBG X d'astreinte CDM
	Chef CA ou son représentant (responsable opérationnel)	Responsable opérationnel (ATS) → permanent AAG	Responsable opérationnel (ATS)
	Collège usagers	Collège usagers	Collège usagers
<i>Remarques</i>	<i>Prise de décision : CDM</i>	<i>Le responsable ops téléphone au permanent AAG. Prise de décision : CDM</i>	<i>Prise de décision : CDM</i>
Services ATS non assurés (auto info)	Agent LBG X → permanent DSAC/IR	Sécuritas	Agent LBG X d'astreinte CDM → permanent DSAC/IR
	Collège usagers	Collège usagers	Collège usagers
<i>Remarques</i>	<i>L'agent LBG X téléphone au permanent DSAC/IR. Prise de décision : DSAC/IR</i>	<i>Pas de CDM, utilisation de l'aérodrome sous la responsabilité du collègue des usagers</i>	<i>L'agent LBG X téléphone au permanent DSAC/IR. Prise de décision : DSAC/IR</i>

<b>AUDACE</b>		<b>CDM</b> Collaborative Décision Making		<b>Saison: 2011 - 2012</b>			
<b>Liste des membres du collège des usagers AD Chavenay-Villepreux</b>							
Nom	Prénom	Aéroclub	Tel portable	Tel club	Tel domicile	Messagerie	
1	Auburtin	André	ARC	06 61 82 10 92	01 34 62 30 75	01 45 20 55 27	<a href="mailto:andreauburtin@gmail.com">andreauburtin@gmail.com</a>
2	Brunel	Yann	CAMI	06 74 02 50 75	01 30 56 28 02	01 30 54 52 63	<a href="mailto:camibry@free.fr">camibry@free.fr</a>
3	Chausson	Bernard	Renault	06.83.76.50.17	01 34 62 30 90	01.39.12.43.35	<a href="mailto:chaussonmail-avion@yahoo.fr">chaussonmail-avion@yahoo.fr</a>
4	Dubost	Stéphane	Bertin	06 65 37 14 69	01 34 62 30 66	01 34 61 63 37	<a href="mailto:stephane.dubost0401@orange.fr">stephane.dubost0401@orange.fr</a>
5	Le Cloarec	Damien	ACDIF	06 84 25 34 93	01 34 62 30 60		<a href="mailto:damien.lecloarec@gmail.com">damien.lecloarec@gmail.com</a>
6	Veau	Thierry	Renault		01 34 62 30 90	01 64 91 44 20	<a href="mailto:chefthierry@aeroclubrenault.fr">chefthierry@aeroclubrenault.fr</a>

### 09 // Intervention de la Subdivision Etude du Service aviation Générale.

► 3 événements comportant comme cause ou facteur contributif la confusion entre LFPX et LFPZ (2 "extérieurs" et 1 basé LFPZ) avec plus précisément un problème d'identification des serres dans 2 cas.

Le service aviation générale a mené des investigations pour chacun des cas précédents, amenant les différents pilotes concernés et leurs chefs pilotes à analyser la situation et à partager ce retour d'expérience avec les adhérents des clubs.

Le service aviation générale participe également aux réunions AREX sur la plate forme de st Cyr et l'ensemble de ces événements seront évoqués afin de sensibiliser le plus grand nombre de pilotes.

► L'information faite par un pilote d'une activité d'aéromodélisme près de Frileuse : le CRAM a été sollicité vis-à-vis de cette activité connue (ainsi que d'une autre dans la zone du village de Chavenay). Les clubs d'aéromodélisme préparent leurs demandes auprès de la DSAC/N.

► Rapide présentation de la nouvelle organisation des espaces aériens en région parisienne.

## **10 // Intervention de la DSAC IR Nord**

Le niveau de sécurité sur l'aérodrome de Chavenay est satisfaisant, pas de remarque particulière.

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

La question est posée à l'assemblée. Un sentiment de satisfaction se dégage parmi l'ensemble des réponses.

## **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](mailto: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

