

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'aviation civile

Chavenay le 12 juin 2014

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/ AGICY/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 06 juin 2014

Etaient présents :

Monsieur THOMAS Gilles Pilote du CEVA
Monsieur BENAT Pierre président du CAMI
Monsieur DUBOST Stéphane Chef Pilote Aéroclub BERTIN
Monsieur LANDAIS Jean Michel Vice-Président de l'Aéroclub PEUGEOT
Monsieur ROLLAND Dominique Représentant privé Hangar 18 – 19
Monsieur VEAU Thierry Chef Pilote Aéroclub RENAULT
Monsieur BERGEOT Alain Chef Pilote Aéroclub CAUDRON
Monsieur LECLER Jacques Membre de l'AUDACE
Monsieur GAILLARD Raoul Président de l'AUDACE
Monsieur DIDIER Bruno RSA Bat ACRC ex TEEPEE
Monsieur MARX Philippe HT Aéroclub DASSAULT ACDIF

Monsieur LIMARE Marc u Chef du Service Aviation Générale
Monsieur HENGY Benjamin Service Aviation Générale Subdivision Etude
Monsieur PAOLETTI David Contrôleur
Monsieur GENSAC Tanguy Contrôleur en formation
Monsieur MOLINER Joseph Chef Circulation Aérienne

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

Le chef circulation aérienne
Joseph MOLINER



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.



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

L'amélioration constante de la sécurité demeure l'objectif majeur de nos réunions semestrielles où sont conviés tous les usagers, moment d'échanges privilégiés entre les différents acteurs de la sécurité. Dans mon courrier du 14 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.

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

- 1 / Informations d'ordre général
- 2 / Présentation des événements significatifs survenus sur la plate forme depuis la dernière réunion, puis échanges sur des sujets divers.
- 3 / Les basses hauteurs
- 4 / Différents points mis à l'ordre du jour sur demande d'instructeurs et de l'AUDACE.
- 5 / Intervention du service Aviation Générale SNA-RP-ORY-AG
- 6 / Cérémonies du 14 juillet
- 7 / Intervention de la DSAC Nord
- 8 / Vos commentaires sur la prestation de service de l'organisme de contrôle
- 9 / Remontée d'informations et correspondance des usagers vers les services de la navigation Aérienne

1 // Informations générales :

➤ Bilan d'activité : 2013

Le trafic 2013 avec 71 455Mvts se situe dans la partie haute sur la courbe du trafic des 30 dernières années. Le trafic fluctuant à Chavenay entre 60 000 Mvts les très mauvaises années 2000, 2004, 2008 essentiellement pour des raisons MTO cumulées à des fermetures pistes et 74 000 Mouvements les très bonnes années 2011 et 2001, 2002 avec plus de 70 000Mvts.

Le Trafic 2013 fait donc partie des très bonnes années avec une hausse de 8,5 % par rapport au trafic 2012 qui comptabilisait 65 571 Mvts.

Auto info : 70 jours en 2013 ; 84 jours en 2012 76 jours en 2011

Fermetures plateforme : 52 jours en 2013, 22 jours en 2012 2 jours en 2011

Activité Voltige 2013 :

162 vols sur l'axe 6203 vertical l'aérodrome

53 vols les dimanches, 57 vols les samedis et 52 vols en semaine

Ce qui représente 324 Mvts sur l'année soit 0,45% de l'activité de la plateforme 71 455 en 2013.

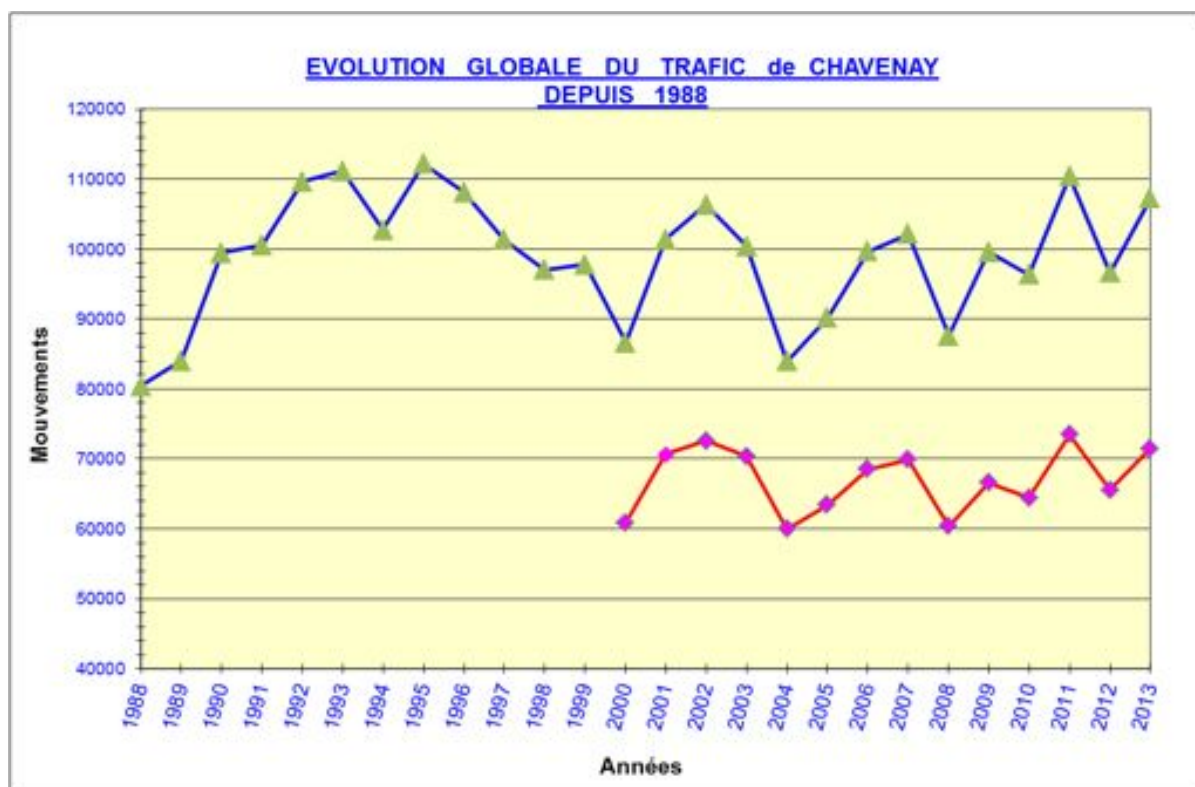
Chaque vol ne dépasse pas 30 minutes soit 81h Maximum de voltige vertical l'aérodrome sur l'année.

103 voltiges ont eu lieu entre 1500Ft et 2500ft soit 51h30

59 voltiges ont eu lieu entre 1500ft et 3500ft avec l'activation de la R3107 nécessitant l'accord d'Orly et de Villacoublay.



Il est à noter que depuis 2000 un nouveau décompte des mouvements a été mis en place, Notamment sur le décompte des Touch and Go 1 Mvt au lieu de 2 Mvts avant 2000.



➤ Bilan d'activité 1^{er} trimestre 2014

Auto info

12 j 1^{er} trimestre 2014 // 15 j 1^{er} trimestre 2013 // 19 j même période 2012

Fermetures plateforme

26 J 1^{er} trimestre 2014 // 44 j 1^{er} trimestre 2013 // 09 j même période 2012

Le trafic du 1^{er} trimestre 2014 avec 12 840 Mvts est en forte hausse par rapport à 2013 soit 19,7%. Il convient cependant de modérer cette hausse compte tenu du faible trafic enregistré au premier trimestre 2013 suite à des conditions météorologiques particulièrement défavorables au trafic.

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

A ce jour 7 contrôleurs qualifiés, dont un congé maternité jusqu'à fin septembre.
1 contrôleur en cours de formation.



➤ 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 afin de pouvoir prendre rapidement et en toute connaissance de cause les actions préventives ou correctives.

Réseau Sécurité des Vols

Aérodrome de CHAVENAY



Mise à jour
06 juin 2014



2 // Evénements significatifs depuis la réunion ARES du 06 décembre 2013 :

- GENE SOLEIL BALISAGE MANQUE DE CONTRASTE :

Le 18 décembre 2013 : 14h 57 Atterrissage en dehors de la piste

Un C172 décolle pour des tours de piste. Après deux « touchers » le pilote alors qu'il est N° 3 en dernier virage 23 confirme que c'est pour un complet. Le premier appareil effectue un toucher le deuxième est en courte finale.

Brusquement le pilote est ébloui par le soleil et ne voit plus rien devant lui. Malgré l'aveuglement passer le pilote décide de continuer, déviant légèrement à droite pour essayer de voir devant mais perd de vue les appareils devant lui. Pour cette raison sans rien annoncer à la radio le pilote qui évalue sa hauteur décide de se poser. Le pilote n'a jamais distingué clairement le balisage des pistes.

Suite à cet évènement qui se produit de temps en temps, un message a été envoyé à ADP afin de les sensibiliser sur l'état des peintures du balisage bétonné. Ce constat est un des éléments contributifs de ce type d'évènement largement évoqué lors de l'audit CHEA effectuée par la DSACN. Ce type de balisage compte tenu de la nature même de notre plateforme devrait être remis en état chaque année. Force est de constater que malgré l'état du balisage aucune remarque n'a été relevée de la part des usagers, il semble que l'habitude soit prise de ne plus se servir des repères existants.

En matière de retour d'expérience, il est surprenant de constater que dans ce type de situation les pilotes ont du mal à annoncer leur problème d'éblouissement. Alors que souvent il suffit qu'un seul se plaigne de la gêne causée par le soleil en finale pour que les autres pilotes dans le circuit confirment naturellement l'éblouissement. Dans ces situations les contrôleurs font remettre les gaz en finale, font effectuer un circuit blanc à l'altitude des circuits à tous les appareils pour préparer un changement de QFU si cela s'avère possible fonction du vent, ou parfois pour attendre que le soleil repasse derrière les nuages. Il est donc important de communiquer rapidement ce type de problème aux contrôleurs afin qu'ils puissent prendre les mesures adaptées et délivrer les informations de trafic nécessaires notamment lorsque le pilote a perdu le visuel sur les appareils précédents.

Les contrôleurs sont sensibilisés sur cet état de fait et savent qu'en période hivernale lorsque le soleil est bas sur l'horizon l'utilisation de la piste 23 en fin d'après-midi peut conduire à ce type de problème, tout comme l'utilisation de la piste 28 en période estivale en début de soirée.

A ce jour aucune intervention sur le balisage n'a été effectuée par l'exploitant.

Le 19 janvier 2014 : 15h08 Sortie de piste

Un DR400 en finale 23 pour un complet se pose proche du bord gauche de la piste, poursuit le roulage sur la piste et avant d'avoir contrôlé sa vitesse sort de la piste en roulant sur une balise tronconique blanche et la casse. Le pilote poursuit le roulage sans dommage et annonce qu'il a été gêné en courte finale par le soleil.



- PANNES RADIO :

Le 04 janvier 2014 : 11h38 Procédure Panne radio

A 11h02 un DR400 décolle pour effectuer des TDP à Pontoise. A 11h38 l'instructeur à bord contacte la tour par téléphone portable et annonce que son appareil est en panne radio, qu'il estime la verticale Chavenay dans 3 ou 4 minutes et qu'il n'a pas d'autre problème à bord. Le contrôleur lui confirme la piste en service 23, le QNH et qu'il aura la priorité à l'atterrissage. A 11h41 le BTIV contacte Chavenay pour signaler un 7600 vers la verticale Chavenay et nous demande de rappeler lorsque celui-ci sera posé. Toussus et Pontoise appellent également pour nous annoncer le même 7600 à la verticale de Chavenay. Utilisation de la consigne locale « procédure panne radio à Chavenay » par le pilote, atterrissage à 11h47.

Le 29 mars 2014 : 16h59 Procédure Panne radio

Le pilote d'un DR 400 contacte par téléphone alors qu'il est de retour d'un vol sur Etampes pour signaler ses problèmes radio. Les contrôleurs lui demandent de brancher 7600 et préviennent le BTIV et Toussus qui ne détectent pas ce transpondeur sur leur radar. La procédure panne radio arrivée par le nord phare allumé est rappelé au pilote, n'ayant pas d'autres problèmes il est conseillé au pilote de raccrocher pour se concentrer sur le pilotage de son appareil. Finalement à l'approche du terrain le problème radio est résolu le pilote se pose sans problème.

- AVION PERDU :

Le 08 mars 2014 : 15h45 Avion perdu

A 15h45 le pilote d'un DA 20 parti en local contacte la tour pour un QDM. Après lui avoir fait confirmer que ce n'est pas pour un exercice les contrôleurs appellent ORLY qui après lui avoir fait brancher 4222 lui demandent de contacter ORLY sur la fréquence indiquée. Après lui avoir fait répéter la fréquence d'appel d'Orly et lui avoir confirmé que s'il n'avait pas de contact il devait revenir sur la fréquence de Chavenay le pilote contacte ORLY approche. Quelques minutes plus tard le pilote contacte Chavenay en annonçant qu'il avait visuel des installations et se pose sans problème.

Le 29 avril 2014 : 12h20 Avion perdu

Le pilote du DR400 annonce qu'il a du mal se repérer, des QDM lui sont communiqués, étant à l'ouest du terrain cap vers le terrain ORLY n'est pas intervenu dans l'assistance, deux minutes après le pilote avait visuel du terrain.

Le 09 mai 2014 : 13h26 Avion Perdu

Le pilote du DR 400 demande un QDM pour revenir sur le terrain en annonçant qu'il a des difficultés pour se repérer. Compte tenu de sa position estimée au Sud Est de nos installations le contrôleur lui fait brancher 4222 et appelle d'urgence ORLY qui demande rapidement l'appareil en fréquence celui-ci étant dans ses zones. Après lui avoir fait répéter la fréquence d'appel d'Orly



et lui avoir confirmé que s'il n'avait pas de contact il devait revenir sur la fréquence de Chavenay , le pilote contacte ORLY approche. Après lui avoir fait éviter le flux de trafic IFR, ORLY guide l'appareil vertical Chavenay à 2000ft. Le pilote contacte Chavenay et se pose en ayant priorité.

Le 20 mai 2014 : 14h35 Avion perdu

Quelques minutes après son décollage en piste 23 à destination de Chartres le pilote de L'ULM Eurostar qui venait de quitter la fréquence de Chavenay rappelle pour annoncer que les conditions étaient mauvaises et qu'il ne pouvait plus continuer sa navigation, qu'il effectuait des 360° pour maintenir le visuel du sol et qu'il estimait sa position au Nord-Ouest de Chavenay . Les contrôleurs lui font brancher 4222 et contactent Orly. Orly ne le voit pas. Compte tenu de sa position estimée les contrôleurs contactent maintenant Pontoise. Pontoise a le contact radar. Après lui avoir fait répéter la fréquence d'appel de Pontoise et lui avoir confirmé que s'il n'avait pas de contact il devait revenir sur la fréquence de Chavenay le pilote contacte Pontoise. Les contrôleurs de Pontoise lui donnent la route à suivre pour rejoindre Chavenay. Les conditions de vols sont variables avec parfois des pertes de visuel du sol. En rapprochement de l'aérodrome les contrôleurs de Pontoise demandent au pilote de contacter la tour de contrôle de Chavenay. Les contrôleurs ont du mal à repérer l'appareil et le contacte le plus souvent possible pour rafraichir le QDM retour vers la verticale et en lui confirmant qu'il était seul dans le circuit. Finalement l'appareil apparait dans le ciel nuageux, s'intègre dans le circuit et se pose sans d'autre problème. Alors que les conditions étaient meilleures dans le circuit d'aérodrome le pilote s'aperçoit que le cockpit est envahi par la buée.

Le débriefing avec le pilote est riche d'enseignement, il a fait un retour d'expérience au profit de son club. Dans l'analyse un des facteurs contributifs que nous avons mis en lumière ensemble est celui relatif à la pression que le pilote pouvait avoir même de façon inconsciente mais forcément présente, pression relative à la mission. En effet l'objectif du vol est un convoyage technique de l'appareil avec un départ à deux appareils de Chavenay pour Chartres et retour prévu dans la journée des deux pilotes avec un seul appareil. Le deuxième appareil qui décolle peu après réussit lui à passer et se pose à Chartres.

- BROUILLAGE RADIO :

Le 16 mars 2014 : 14h05 Brouillage radio nécessitant la suspension des vols : Reprise de l'activité à 14h40. Un compte rendu de brouillage a été rédigé et envoyé aux organismes compétents de la DGAC, Un rapport a été rédigé par la BGTA en cas de brouillage intentionnel.

Le 29 mars 2014 : 15h10 Brouillage radio nécessitant la suspension des vols :
Un compte rendu de brouillage a été rédigé et envoyé aux organismes compétents de la DGAC,
Une enquête gendarmerie est en cours les enregistrements radio des 16 et 29 mars ont été saisis.



- INCIDENTS :

Le 19 mars 2014 : 17h15 Incident sur piste

Un NC 858 se pose en piste 23, effectue un rebond après l'arrondi et s'immobilise sur la piste après avoir subi des dégâts sur le train d'atterrissage. Piste immobilisée jusqu'au lendemain matin.

Le 29 mars 2014 : 15h09 Incident à bord perte de puissance

La pilote du Lionceau en retour de navigation annonce alors qu'elle vient d'intégrer la vent arrière piste 10, des pertes de puissance avec des vibrations moteur et qu'elle risque de ne pouvoir rejoindre la piste. Finalement l'appareil se pose en piste 10 et rejoint le parking sans problème.

Le 30 mars 2014 : 12h37 Crevaison à l'atterrissage

A l'atterrissage piste 28 le pilote du JMP Médoc annonce des problèmes de palonnier après avoir effectué un 360° sur la piste. Au roulage le pilote a du mal à se diriger finalement son pneu gauche est crevé.

- TRANSITS SANS CONTACT :

Le 27 mars 2014 : **14h45 transit sans contact à l'intérieur des circuits**

En piste 10, deux appareils en TDP un hélicoptère type EC120 arrivant du nord route au sud Est coupe les circuits pour passer vertical route vers ST Cyr puis Rocquencourt. Le pilote privé qui était à destination d'ISSY les Moulineaux nous a rappelé et déplore la panne de sa tablette avec laquelle il naviguait. Il utilise d'habitude les cheminements hélicoptère Est de la région Parisienne pour se rendre à ISSY les MOULINEAUX.

Quelques transits sans contact considérés gênant par les contrôleurs du fait du manque de préavis pouvant être à l'altitude des circuits ou à 1500 ft.. Ces différentes situations ont fait l'objet en tactique d'information auprès des appareils évoluant dans le circuit, mais n'ont pas conduit à des évitements ou des remarques particulières des pilotes.

► **Tour de table sur l'ensemble des évènements :**

Des échanges sur ces retours d'expérience ont permis aux intervenants de donner leur ressenti et les actions à mettre en place ou à confirmer au sein de leur club.

03 // Les Basses Hauteurs :

Manœuvre qui permet à un pilote de connaître le vol à des hauteurs inférieures à la réglementation du RDA Chapitre 4 Règles de vol à vue 4.6, soit en dessous de 500ft afin qu'il soit capable un jour d'effectuer cette manœuvre si les circonstances l'exigent (MTO , ou avec des problèmes techniques).



Il faut effectuer cet exercice dans le volume nominal, et les extensions possibles en montée initiale ou en vent arrière doivent être exceptionnelles et sur ordre de la tour dans le cadre d'une nécessaire régulation avec un appareil en finale ou étape de base ou en détresse. Ces régulations possibles accompagnées de l'information de trafic entrent dans les attributions du contrôleur dans le cadre du service du contrôle mais laissent l'entière responsabilité au pilote de sa séparation avec les autres appareils. C'est grâce à l'information de trafic que délivre le contrôleur que le pilote peut assurer sa séparation.

La plus grande rigueur est demandée aux instructeurs pour le respect des trajectoires et le maintien de l'objectif pédagogique de cet exercice délicat qui comporte des risques.

Les instructeurs présents s'accordent à dire que le BH n'est pas un mini tour de piste et qu'il faut rechercher l'intérêt pédagogique de celui-ci en l'exécutant au plus près des limites domaniales de l'aérodrome. Il est préférable que les contrôleurs ne l'autorisent pas dès lors que le trafic est chargé.

Un rappel a été fait sur la présence des grues au sud-est de la plate-forme.

Publication d'un NOTAM compte tenu de la position des grues en limite du PSA de la plateforme « Plan de Servitude Aéronautique », information annoncée sur l'ATIS, les pilotes ainsi informés ne doivent pas survoler cette zone.

La décision du Chef CA de suspendre les BH en piste 10 /28 est motivée par la proximité des 6 grues se trouvant dans le circuit des basses hauteurs 10/28. Les basses hauteurs en piste 05/23 sont maintenues mais nécessitent de la part des instructeurs le respect du volume imparti à cet exercice limité à l'est par la bordure EST de la route de l'aérodrome.

Il est rappelé par l'ensemble des participants à la réunion que la contrainte environnementale pour ce type d'exercice à Chavenay est très présente, et que chaque abus peut compromettre durablement leurs exécutions par décision préfectorale.

04 // Items ayant été inséré dans l'ordre du jour à la demande de certains instructeurs et de l'AUDACE :

► ENCOMBREMENT FREQUENCE :

« Force est de constater que les contrôleurs passent une partie de leur temps à prononcer, donc à encombrer la fréquence, des phrases....qui devraient être évitées, du style : "quelles sont vos intentions, quel est votre secteur de sortie, avez-vous une estimée du terrain, êtes-vous preneur d'une éventuelle semi directe .etc", »

L'arrêté du 27 juin 2000 relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale introduit les notions de discipline radio, techniques de transmission, maintien de l'écoute, appels simultanés, ordre de priorité des messages, composition et communication des messages. Il est important que ce document soit connu des pilotes en formation mais aussi revu lors des maintiens des compétences.



La spécificité de nos plates formes à fort trafic VFR est d'avoir un taux d'occupation de fréquence important dépassant souvent des seuils qui peuvent laisser perplexes les non-initiés.

Plusieurs axes d'efforts sont à explorer :

- Bien sur l'apprentissage et l'entraînement demeurent une base nécessaire.
- La connaissance des expressions conventionnelles de la phraséologie, l'anticipation des informations nécessaires à transmettre en fonction des différentes phases de vols, et la capacité d'adaptation face à des situations particulières en gardant un caractère concis et précis dans l'élaboration des messages radio.
- Lorsque le taux d'occupation de fréquence est élevé il révèle très souvent une forte densité de trafic.

Quels sont les éléments qui permettent de constater la saturation d'un circuit d'aérodrome?

De nombreux chevauchements de fréquence interviennent, des remises des gaz non programmées surchargent le circuit, l'attente au point d'arrêt s'allonge, le débit de la phraséologie s'accélère, la discipline radio s'en ressent, les messages radio sont réduits au strict minimum entraînant des incompréhensions et obligeant souvent à les répéter, enfin la fréquence est saturée.

Face à ce constat, les contrôleurs d'aérodrome disposent de quelques outils de contrôle mais sans aucune mesure comparés à ceux utilisés pour le trafic IFR qui fait appel à un organisme de gestion des flux de trafic appelé CFMU. Seuls les organismes de contrôle 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.

Quels sont les moyens de régulations dont disposent les contrôleurs pour la gestion du trafic VFR ?

- 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.
- Demander de maintenir local lors du premier contact au retour, avant d'intégrer le circuit.
- Faire attendre au point d'arrêt.
- Informer au travers de l'ATIS des limitations en cours pouvant aller jusqu'aux mises en route sur autorisation de la tour de contrôle.

Les contrôleurs s'organisent en fonction de leur capacité à mettre en œuvre les outils énoncés ci-dessus, notamment ceux dont ils connaissent l'efficacité localement.

Cependant la sensibilisation de tous les pilotes et instructeurs sur ce point est nécessaire et l'implication de chaque pilote doit pouvoir contribuer à une meilleure fluidité, à l'écoulement sûr et efficace du trafic, au travers de leur expérience et de leur propre sensibilité à la culture sécurité, en exécutant les actions déterminantes dans la préparation, l'adaptation et le déroulement de leur vol.

Quelles sont ces actions déterminantes qui peuvent contribuer à la fluidité du trafic et réduire significativement la saturation du circuit d'aérodrome ?



- 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.
- Au retour de navigation écouter l'ATIS et noter les informations.
- Ecouter la fréquence bien avant d'intégrer le circuit, ou avant de mettre en route.
- Ecouter la fréquence pour éviter de couper des messages et penser aux collationnements obligatoires.
- Rigueur dans l'utilisation de la radio.
- Respect de la phraséologie et concision des messages.
- Respect des instructions de contrôle.
- Ne pas s'intégrer sans clairance « parce qu'on n'a pas pu en placer une ».
- 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, l'information en cours, votre secteur de sortie.

► COLLATIONNEMENT :

« *Parfois trop flous, incomplets, imprécis, voire inexistants* »

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 correctement reçu.



Dans l'arrêté du 27 juin 2000 on retrouve la liste des éléments incluent dans une clairance qui doivent être répétés par le pilote.

► RESPECT DES CIRCUITS :

« En ce qui concerne les tours de piste, il n'y a qu'un seul tracé, à nous de le respecter, sauf empêchement particulier ! »

Il est demandé la plus grande rigueur dans le respect des tracés des tours de piste édités dans la carte VAC. Des rappels fréquents doivent être entrepris par les instructeurs au sein des clubs.

► CRENEAUX DE MOINDRE BRUIT :

Ces créneaux inscrits dans la Charte avec les riverains doivent être impérativement respectés, la tour de contrôle effectue des rappels sur l'existence de celle-ci aux pilotes qui demandent à effectuer des TDP à l'intérieur de ces créneaux puis demande leur intention. Des rappels fréquents doivent être entrepris par les instructeurs au sein des clubs.

► PRESENTATION PAR L'AUDACE DES COURRIERS DES MAIRIES DE FEUCHEROLLES ET DES CLAYES SOUS BOIS RELATIFS AUX NUISANCES SONORES CONSTATEES :

Commune des Clayes-sous-Bois :

Plainte d'un riverain qui tient à signaler

« que les avions de l'aérodrome de Chavenay volent très souvent juste au-dessus des commerces, des routes à des heures où la population est en activité et des habitations en faisant des figures aériennes. Ceci pose des problèmes de sécurité évidente mise en danger de la vie d'autrui, de nuisance sonore et de pollution »

Ce riverain Habite en plein centre des Clayes-sous-Bois. Les contrôleurs n'ont jamais observé des appareils en contact radio et sous leur contrôle passant sur les Clayes-sous-Bois.

Commune de Feucherolles :

Motion prise par le conseil municipal de Feucherolles en date du 12 décembre 2013 relative au non-respect des plans de survol de la commune par les usagers de l'aérodrome de Chavenay et transmise au Sous-préfet en charge de la CCE. Cette motion fait suite à l'action entreprise par la commission « nuisances sonores » du conseil syndical de la résidence de Grasse Village qui œuvre afin de protéger certains secteurs du village des dérives de survol aériens et du non-respect des plages horaires et des nuisances sonores.

Le président de l'AUDACE a souhaité que soit porté à l'ordre du jour les pratiques inappropriées en tour de piste et insiste sur la nécessité de prendre très au sérieux ce type de courrier en demandant à Chaque pilote de la plateforme d'avoir une attitude irréprochable dans le respect des termes de la Charte. Il rappelle également que le comportement irresponsable de quelques un, peut remettre en question tout le travail de fond entrepris depuis des années par l'AUDACE, auprès des élus riverains et de la préfecture.



05 // Intervention du service Aviation Générale SNA-RP"-ORY-AG

► Proposition d'extension du réseau sécurité de l'aérodrome au Service Aviation Générale des SNA-RP afin d'avoir un correspondant pour informer des événements ATM sécurité hors de l'aérodrome de Chavenay et en région Parisienne, permettant ainsi de démarrer l'analyse dans des délais raisonnables et d'informer l'encadrement des clubs.

L'ensemble des participants à la réunion est intéressé par cette proposition.

06 // Prévisions répétitions, cérémonies et défilé aérien du 14 juillet 2014 :

Les répétitions :

L'activité de l'aérodrome de Chavenay sera suspendue pour les répétitions du défilé aérien le mercredi 09 juillet de 11h30 à 15h30 UTC avec des reports programmés en fonction des prévisions MTO ou des problèmes techniques les 10 ; 11 ; 12 juillet mêmes horaires.

Les dates d'activation des ZRT pour les répétitions étant fixées dans le SUP AIP, un ou plusieurs jours pourront être annulés par voie de NOTAM.

Le lundi 14 juillet :

◆ De 06h15 à 10h00 UTC l'activité aérienne de l'aérodrome de Chavenay sera suspendue pour le défilé aérien.

◆ De 10h00 à 17h00 UTC l'activité aérienne sera soumise aux conditions suivantes:

- Exclusivement aux aéronefs basés
- Entraînements aux tours de piste et vols locaux interdits
- Limités aux vols de voyage au départ et à l'arrivée sur l'aérodrome
- Dépôt de plan de vol VFR obligatoire, transmis outre les adresses habituelles au CDC de Drachenbronn LFYAYWYX au minimum 01h00 avant le vol prévu
- Affichage transpondeur obligatoire
- Contact radio obligatoire (organismes de contrôle, fréquence de veille sûreté 120,075 Mhz)
- Accord préalable avec le détachement de liaison présent à la tour de contrôle avant le vol
- Les activités VFR pourront être suspendues sans préavis en cas d'activation de l'axe de guet aérien.



07 // Intervention de la DSAC IR Nord

Le représentant n'a pas pu assister à la réunion.

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

Pas de remarque particulière.

09 // Correspondance des usagers vers les services de la navigation Aérienne

Il est rappelé que pour 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 les participants pour la qualité et la richesse des échanges lors de cette réunion.

Le chef circulation aérienne
Joseph MOLINER

