

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

Direction générale de l'aviation civile

Chavenay le 09 décembre 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 05 décembre 2014

Etaient présents :

Monsieur REISSER Michel Président du CEVA
Monsieur BENAT Pierre Président du CAMI
Monsieur DUBOST Stéphane Chef Pilote Aéroclub BERTIN
Monsieur MERCKLING Patrick Correspondant Sécurité Vice-président Aéroclub BERTIN
Monsieur LOCHET René Président ANPI Instructeur Bertin et ARC
Monsieur BERGEOT Alain Chef Pilote Aéroclub CAUDRON
Monsieur CARON Serge Président Aéroclub CARON AVIATION
Monsieur VEAU Thierry Chef Pilote Aéroclub RENAULT
Monsieur LE BRIS Michel Président de l'Aéroclub PEUGEOT
Monsieur MARX Philippe Chef Pilote Aéroclub DASSAULT ACDIF
Monsieur OTTRIA Edmond Pilote Aéroclub DASSAULT ACDIF
Monsieur LECLER Jacques Membre de l'AUDACE
Monsieur GAILLARD Raoul Président de l'AUDACE
Monsieur CRUZMOREY William Président ARC
Monsieur AUBURTIN André Instructeur ARC
Monsieur DIDIER Bruno RSA Bat ACRC ex TEEPEE
Monsieur BOUNIOL Franc DSAC N
Monsieur BERINGUIER Laurent Pilote Inspecteur DSAC N
Monsieur LIMARE Marc Chef du Service Aviation Générale
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 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 événements significatifs survenus sur la plateforme depuis la dernière réunion, puis échanges sur des sujets divers.
- 3 / Intervention du service Aviation Générale SNA-RP-ORY-AG, présentation succincte de la nouvelle réglementation « SERA ».
- 4 / Intervention de la DSAC Nord.
- 5 / Vos commentaires sur la prestation de service de l'organisme de contrôle.
- 6 / Remontée d'informations et correspondance des usagers vers les Services de la Navigation Aérienne.

1 // Informations générales :

➤ Trafic et données 2014

Bien que les statistiques 2014 ne sont pas bouclées il apparait que l'activité 2014 sera sensiblement identique ou peut être en légère baisse par rapport à 2013 qui faisait partie des très bonnes années avec 71 455 Mvts.

Auto info : 53 jours en 2014 ; 70 jours en 2013 ; 84 jours en 2012 ; 76 jours en 2011

Fermetures plateforme : à ce jour 28 jours 2014 le mois de décembre pourrait faire évoluer ce chiffre ; 52 jours en 2013 ; 22 jours en 2012 ; 2 jours en 2011

QGO : plus d'une trentaine de jours depuis le début de l'année.

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

- 7 contrôleurs qualifiés.
- 1 arrêt de formation en juin 2014.
- 1 départ 3 mois à l'ENAC début 2015 pour la formation concours interne ICNA.
Départ possible fin 2015 début 2016.
- L'arrivée de 2 Contrôleurs en formation initiale stagiaires ENAC en février 2015.
Durée de la formation 6 à 10 mois.

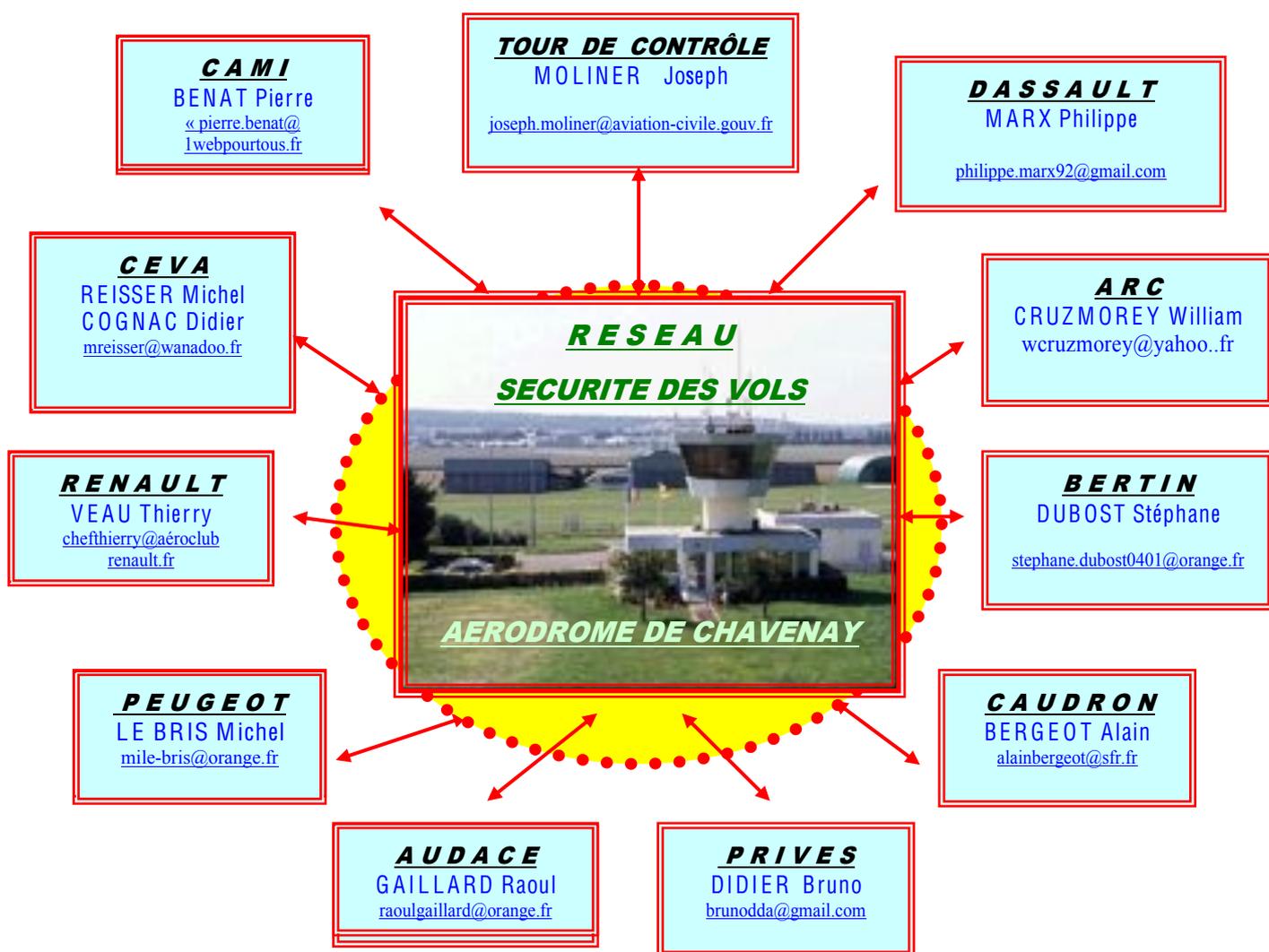


➤ Mise à jour du réseau « sécurité des vols » de l'aérodrome de Chavenay :

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
05 Dec 2014



2 // Evénements significatifs depuis la réunion ARES du 06 juin 2014 :

- ALIGNEMENT SANS CLAIRANCE :

Le 22 septembre 2014 : 13h55 la piste 05 est en service un P2002 est au point d'arrêt. Un ULM est au toucher et un PA 28 est en finale pour un toucher. Le contrôleur demande au P2002 de se « rapprocher du point d'arrêt en maintenant les servitudes dégagées ». Le pilote du Technam s'aligne en piste 05.

La piste étant occupée le contrôleur fait immédiatement remettre les gaz au PA 28 en finale.

Au débriefing avec le pilote un rappel a été fait sur le caractère explicite de l'autorisation d'alignement. En cas de doute sur la teneur de l'autorisation ou incompréhension, il est important de ne pas hésiter à faire répéter la clairance au contrôleur.

- ANNONCE AUTONOMIE INCERTAINE

Le 21 juin 2014 : **16h00 un ULM de retour d'un voyage** de LFRG Deauville demande une intégration en milieu de vent arrière cause autonomie estimée à 10 minutes. La priorité lui est donnée, Intégration directement en finale 05 et remise des gaz du précédent.

Situation débriefée avec le chef pilote et après vérification il restait environ 13 litres de carburant soit environ 40 minutes de vol.

Le débriefing a permis de rappeler la phraséologie relative à ce type de problème, « minimum fioul » ou « Mayday Fioul ». En cas de doute au départ de Deauville le pilote avait la possibilité également de faire un complément de plein afin d'être plus serein dans la conduite de son vol retour.

En fait le pilote avait un doute sur le bon fonctionnement de la jauge qui se révèle être souvent pessimiste sur cet appareil.

Dans l'incertitude la réaction du pilote a été sécuritaire le contrôleur a pu ainsi lui donner la priorité.

- AVION PERDU :

Le 21 novembre 2014 : 14h51 un piper de retour de local annonce des difficultés pour retrouver le terrain et après demande du contrôleur accepte l'assistance d'Orly mais ne peut afficher de transpondeur sur ce type d'appareil.

Finalement le pilote annonce visuel de l'incinérateur et s'intègre ensuite en vent arrière 05. Bonne réaction du pilote qui annonce clairement ses problèmes afin que l'on puisse lui apporter assistance.



- BROUILLAGE RADIO , INTRUSION RADIO VOLONTAIRE :

Le 07 Juillet 2014 : 18h32_ alors que l'aérodrome est en auto information un DR221 en vol d'instruction effectue des encadrements en piste 05.

Alors que l'élève débute l'encadrement une station radio non identifiée intervient sur la fréquence tour et vient interpeler le pilote en lui demandant son indicatif puis s'il avait le droit d'effectuer cette manœuvre alors qu'il n'y avait pas de Tour. Le pilote lui a demandé de s'identifier, pas de réponse.

Une enquête préliminaire a été lancée par la BGTA avec réquisition des enregistrements radio.

- INCIDENTS :

Le 03 juillet 2014 : 17h25 un **YAK 50 arrive au point d'arrêt 23** pour un local. En faisant ses essais moteurs le pilote annonce que le train gauche vient de rentrer et qu'il est immobilisé. L'appareil sera tracté vers son hangar en fin de soirée.

Le 17 septembre 2014 : **17h10 un MCR 01 à l'atterrissage** piste 10 touche dur sur le train droit. Le contrôleur constate que le carénage du train est projeté sur la piste. L'appareil roule vers le parking les débris sont ramassés et restitués au pilote. L'activité reprend en piste 10.

Le 29 octobre 2014 : 15h30 un DR400 au toucher sur la piste 23 annonce qu'il fait un complet car il suspecte un impact avec un volatile. En dégageant la piste il confirme à la radio que son volet gauche est abimé. Après inspection sur piste pas de débris d'avion mais le responsable de l'impact un gros faisant lâché le week end précédent pour la chasse. Un compte rendu d'impact d'animaux a été transmis au pilote afin qu'il le renseigne avant de l'envoyer au STAC.

- TRANSITS SANS CONTACT :

Le 03 juin 2014 : 08H04 Un PA 32 passage vertical Tour du sud vers le nord à une altitude estimée entre 1300 et 1500ft. Trafic signalé à un DR 400 en milieu de vent arrière 23 pour lequel ce transit sans contact était en rapprochement.

Le 22 juin 2014 : 15h07 un appareil arrive du nord vers la verticale estimé par les contrôleurs entre 1300ft et 1500ft puis route au sud, il avait contacté pontoise et il était à destination de Toussus.

Le 27 juin 2014 : 10h15 un DR 400 en direction de la verticale après un toucher en piste 23 pour un encadrement annonce alors qu'il se trouve en virage un peu après le début de vent arrière en montée vers 2000ft, la présence d'un appareil du nord vers le sud qu'il aperçoit au dernier moment à une altitude conflictuelle de 1500ft. L'appareil n'est pas en contact avec Chavenay, l'instructeur dans le DR400 signale qu'il va déposer un AIRPROX.

Le 19 août 2014 : 09h12 un Be 33 transite à la verticale à 1400 ft vers le nord sans contact, heureusement pas de trafic à ce moment-là.



Le 22 août 2014 : 13h25 le contrôleur détecte un appareil type biplan milieu de vent arrière 23 route opposée, le signale immédiatement à un DR400 en début de vent arrière 23 puis au suivant en fin de vent traversier. Cet appareil Gênant à deux reprises n'était pas en contact radio.

Le 24 août 2014 : 14h49 les contrôleurs détectent un C172 sans contact venant du Sud-Est qui passe à la verticale à environ 1300ft et se dirige vers le Nord-Ouest. L'info est faite aux appareils dans le circuit.

Le 01 septembre 2014 : 13h32 2 appareils en TDP 23 sur la branche vent arrière lorsque le contrôleur détecte un Cessna à contre sens sans contact, l'information est faite immédiatement aux deux appareils en vent arrière. Un des instructeurs estime l'appareil gênant à 1200ft.

Le 18 septembre 2014 : 15h59 Un appareil aile haute est repéré par le contrôleur à **l'intérieur des circuits piste 10** en service sans contact, il s'approche par l'arrière d'un DR400. Le pilote du DR400 est prévenu, finalement l'appareil signalé poursuit sa route et double par l'intérieur à la même altitude en coupant la route toujours sans contact. Le pilote du DR400 dépose AIRPROX.

Le 20 septembre 2014 : 14h05 4 appareils dans le circuit dont un en finale et un autre en étape de base piste 23. Les contrôleurs observent un trafic aile haute sans contact venant de la verticale à la hauteur des circuits route au Nord Est qui survolent les deux appareils en finale à contre QFU.

Le 22 septembre 2014 : 15h56 un lionceau est en milieu de vent arrière 05 pour un départ en local vers le sud-ouest lorsque les contrôleurs constatent la présence d'un Cessna route opposée même altitude sans contact. L'information de trafic est faite au lionceau qui estime l'appareil à 1400ft.

Le 05 octobre 2014 : 09h57 un appareil type cirrus est détecté par les contrôleurs venant du sud-ouest vers la verticale à hauteur des circuits. L'information de trafic est faite à deux appareils en vent arrière 05. Le cirrus une fois à la verticale repart par le nord recroisant la vent arrière devant un ULM en début de vent arrière 05.

Le 19 novembre 2014 : 14h05 la piste 05 est en service la visibilité est mauvaise 3000 mètres de la brume, pas de trafic à Chavenay lorsque le contrôleur observe la présence d'un hélicoptère à une altitude estimée de 1000ft à 1200ft max vertical le seuil 23 route à l'Ouest. Cet hélicoptère est à destination de l'Angleterre. Le pilote a contacté Paris info après Rocquencourt puis Evreux alors qu'il devait prendre un trajet nord et appeler Pontoise sur instruction d'ISSY les Moulineaux.



Conflits avec des appareils à l'arrivée

ou au départ de St Cyr :

Le 06 juin 2014 : 14h54 la piste 10 est en service un DR 400 appareil basé à Chavenay en provenance de ST CYR nous contacte quasiment à la verticale légèrement au nord entre la vent arrière et la verticale intérieur circuit. Un appareil est en fin de vent traversier début de vent arrière 10.

Le contrôleur surpris par l'appel tardif finit par voir le DR 400 et après lui avoir demandé s'il avait visuel de l'appareil en début de vent arrière 10 lui demande de s'intégrer derrière.

Le débriefing avec le pilote a conduit à un retour d'expérience amenant à réfléchir sur les aspects facteurs humains, les habitudes prises et enfin l'aspect réglementaire avec les recommandations émises lors d'évènements précédents identiques et d'études menées afin de sensibiliser les pilotes sur les contraintes de cette procédure.

Le 11 septembre 2014 : 09h30 un Hélicoptère R22 venant de St Cyr vers la verticale croise un DR400 en virage droite après décollage en 05 pour la verticale également.

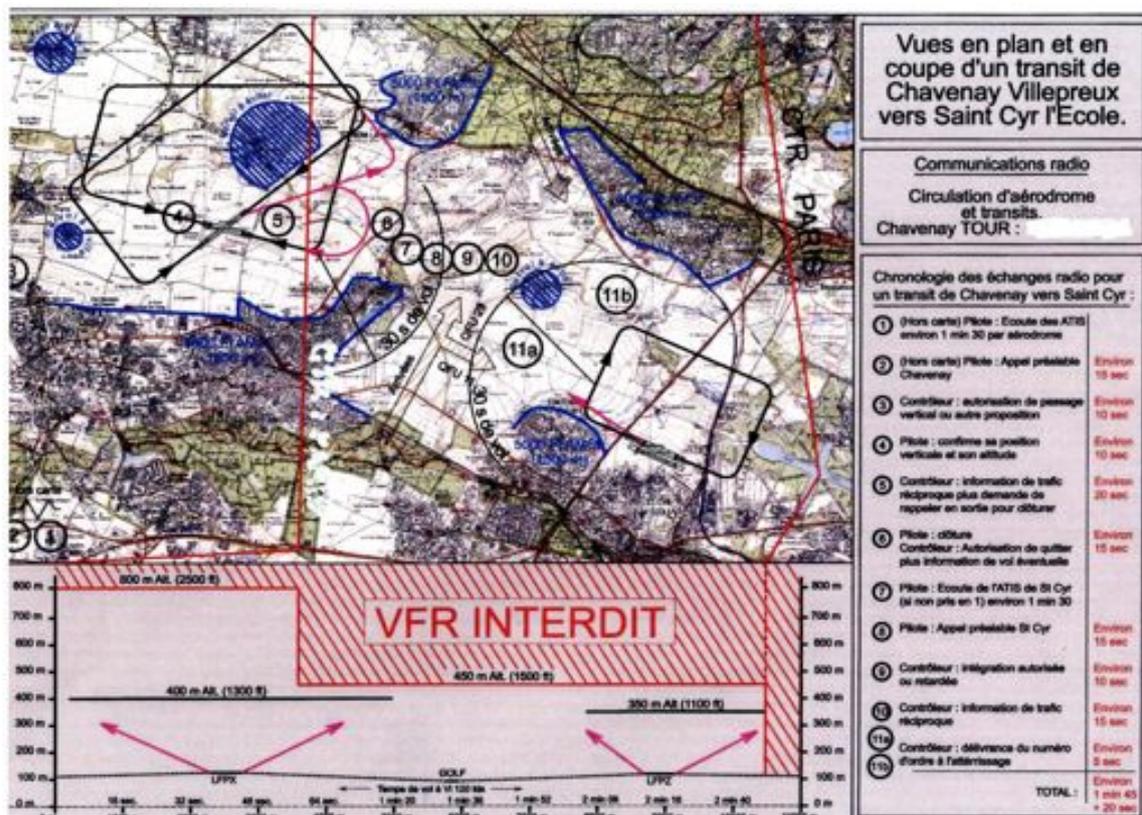
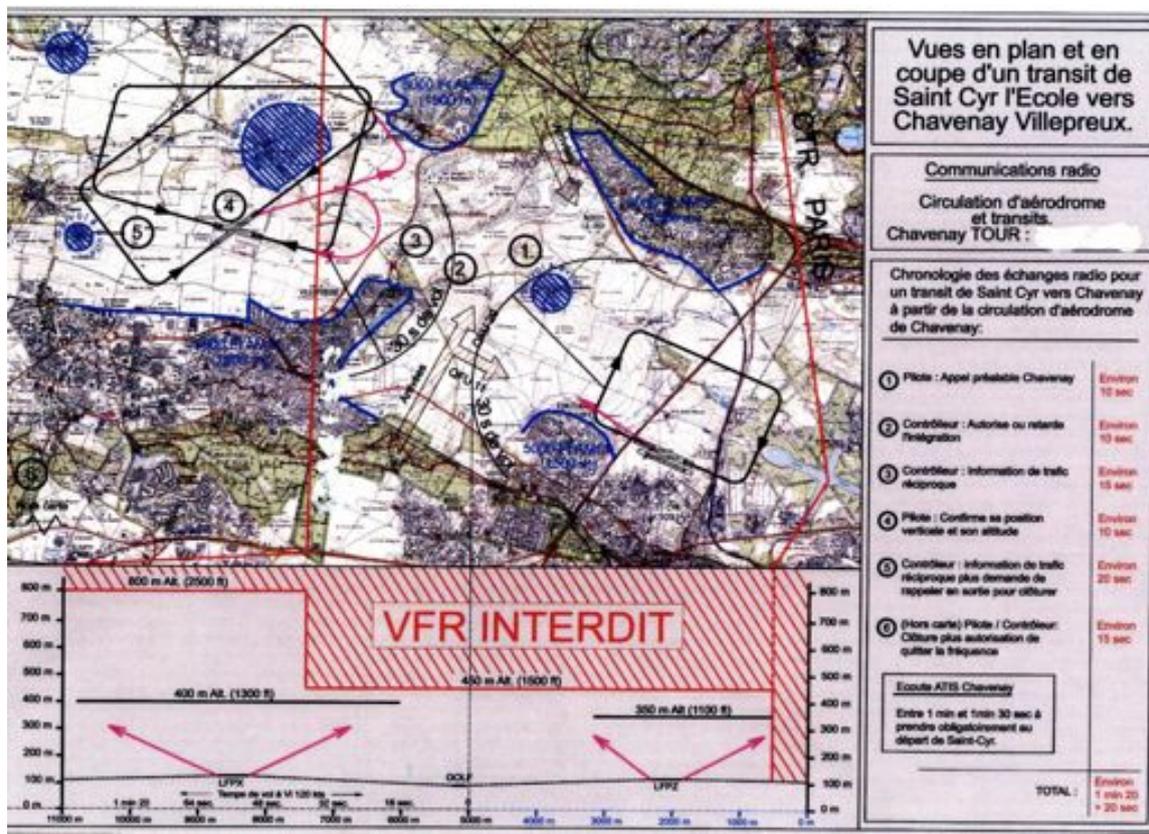
Le pilote du DR400 était à 1000ft en montée lorsqu'il détecte l'hélicoptère qu'il estime à 1200ft. Le R22 poursuit sa route vers l'Ouest toujours sans contact.
Cet hélicoptère était en navigation en provenance et à destination de ROUEN LFOP.

Le 10 novembre 2014 : **11h20 la MTO n'est pas très bonne** le plafond est estimé nettement en dessous de 1300ft, un DH 251 est travers tour main gauche pour un basse hauteur 23 lorsqu'un trafic sans contact arrive de l'Est très bas vertical le seuil 28 route à l'Ouest.

En appelant St Cyr le contrôleur confirme qu'il a fait quitter plus tôt cet appareil pour qu'il contacte Chavenay, cet appareil est à destination du TOUQUET LFAT.



ETUDE REALISEE EN 2007 POUR LA PREFECTURE DE VERSAILLES



Cette étude qui a été réalisée en 2007 par le Service aviation générale des SNA-RP en collaboration avec les chefs CA de ST Cyr et de Chavenay au profit de la préfecture de Versailles met en évidence la difficulté d'effectuer un passage vertical l'aérodrome de Chavenay en provenance de l'aérodrome de St Cyr ou à destination de celui-ci, notamment lorsqu'il y a de l'activité dans le circuit de Chavenay.

La proximité des deux plates formes, le découpage de l'espace aérien Parisien précisément à cet endroit , les contraintes circulation aérienne des deux aérodromes contrôlés, l'activation de l'axe de voltige 6203 vertical Chavenay, les contraintes de pilotage machine dans des phases de vol non stabilisées en montés ou en descente sont autant de critères à prendre en compte pour les usagers pour anticiper un éventuel passage vertical l'aérodrome de Chavenay.

Un tel cheminement interfère avec la circulation d'aérodrome de Chavenay et nécessite donc un contact radio et l'obtention d'une clairance. En fonction du trafic, du QFU en service, les contrôleurs de Chavenay peuvent être amenés à ne pas autoriser le passage vertical, ceci étant déjà signalé sur l'ATIS dans le cas d'une voltige en cours, et à proposer un cheminement sud ou nord, conformément à la carte VAC de St CYR.

Cependant on observe toujours des pénétrations dans le circuit d'aérodrome de Chavenay sans contact radio ce qui amène à rappeler à l'ensemble des usagers de Chavenay de surveiller en permanence l'espace aérien aux environs du circuit d'aérodrome.

Il est important d'annoncer rapidement la présence d'un appareil non signalé par le contrôle, afin que les contrôleurs puissent agir sur le reste de la circulation.

Un rappel sera effectué en réunion AREX à ST CYR afin d'insister sur le caractère dangereux de cette procédure car la distance entre les deux aérodromes est trop faible et le travail à bord trop important pour effectuer cette trajectoire directe sans engendrer des problèmes avec notre circulation d'aérodrome.

Il sera fortement recommandé d'effectuer le transit par les cheminements publiés sur la carte VAC soit au sud ou au nord de l'aérodrome de Chavenay.



Le chevelu suivant

donne un aperçu de la proximité des trajectoires de st Cyr , Chavenay et Toussus
ainsi que la densité de trafic en transit aux abords de ces trois plates-formes.



- AEROMODELISME :

Le 07 septembre 2014 : 15h11 un DR221 de retour de navigation annonce avoir croisé de près à environ 1500ft un appareil d'aéromodélisme rouge un peu avant d'intégrer le début de la branche vent arrière 05. Dragon 75 un hélicoptère de la sécurité civile au départ d'Issy en contact pour un transit Nord vers l'Ouest est informé de la présence possible de cet appareil.

Le pilote du Dragon annonce qu'il a visuel sur l'appareil et décide de descendre vers le pilote d'aéromodélisme qu'il a en vue. Avec son haut-parleur il le prévient que son activité est dangereuse et illégale et relève l'immatriculation de la BMW du propriétaire. La BGTA est prévenue.

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

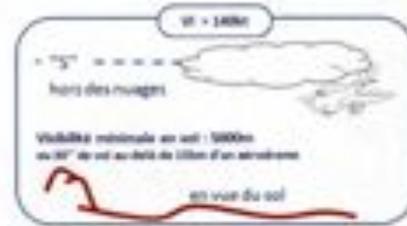
Des échanges sur ces retours d'expérience ont permis aux intervenants de donner leur ressenti et les actions à mettre en place ou à confirmer au sein de leur club.





VFR:

- Plus de VFR en classe A (plus de possibilité de dérogation).
- PLN VFR: En cas de franchissement de frontière, le dépôt de plan de vol passe de 30 minutes avant le départ à 60 minutes avant le départ.
- Visibilité requise en VMC en EANC sous la « surface S »:
La notion de 30s de vol ne s'applique plus à tous



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Énergie, du Développement Durable, et de l'Énergie

VFR de nuit:

- SERA ne définit pas le VFR de nuit en tant que vol local ou vol de voyage. Le VFR de nuit sera soit aux abords d'un aéroport soit au-delà des abords.
- Plus de séparation IFR/VFR de nuit.
- Les itinéraires VFR de nuit établis dans les espaces de classe E ne sont plus obligatoires. Leur suivi est recommandé à l'instar de ceux établis en classe G.
- Conditions météo:



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Énergie, du Développement Durable, et de l'Énergie

IFR:

- L'obligation pour un IFR de voler 500ft au-dessus du max de 3000ft AMSL ou 1000ft ASFC disparaît: le niveau minimal de croisière pour un IFR sera le max de 3000ft AMSL ou 1000ft ASFC.

- L'annulation IFR pourra être temporaire.
L'obligation de rester en VMC jusqu'à destination est supprimée.

Un vol pourrait donc avoir le profil suivant :

IFR → VFR → IFR



dgac

SESAR

FABEC

Direction Générale de l'Aviation Civile

S I R A

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, de l'Énergie

SERA : MISE EN ŒUVRE PARTICULIÈRE EN RÉGION PARISIENNE

Modification des espaces le 13 novembre 2014.

- **CTR Paris:** Passe de classe A à D
Plafond rehaussé de 1500 à 2000ft AMSL
- **CTR LE BOURGET:** Disparaît
- **TMA Paris:** Reste de même classe qu'actuellement
- **Création de la LF-R275 PARIS:**
de mêmes limites latérales et verticales que la CTR PARIS avec laquelle elle coexiste H24, elle a pour but de réglementer l'accès à la CAG VFR, afin de la rendre compatible avec d'une part le trafic IFR des plates-formes parisiennes, et d'autre part la réglementation spécifique au survol des agglomérations.
- **CTR VILLACOUBLAY et CREIL:**
Passent de classe A à D
Plafond CTR VILLACOUBLAY abaissé de 2500 à 2000ft AMSL
- **TMA1 CREIL:**
Passe de classe A à D
Doublée d'une zone réglementée



dgac

SESAR

FABEC

Direction Générale de l'Aviation Civile

S I R A

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, de l'Énergie

SERA : MISE EN ŒUVRE PARTICULIÈRE EN RÉGION PARISIENNE

Dès le 13 novembre 2014, application des 2 points suivants en CTR Paris:

- IFR/VFR de nuit: pas de séparation, uniquement information de trafic
- VFR spécial de nuit autorisé uniquement pour les hélicoptères sur l'ensemble de la France. Visibilité minimale : 4000 m.



dgac

SESAR

FADEC

Direction Générale de l'Aviation Civile

DSNA

Ministère de l'Énergie, du Développement durable, et de l'Énergie

MISE EN ŒUVRE DE SERA : SPÉCIFICITÉS ESPACES AÉRIENS DE LA RÉGION PARISIENNE

Cartographie

Jusqu'au 12/11/2014

NB : Les zones 1 et 2 de la Zone Paris se sont pas représentées.



dgac

SESAR

FADEC

Direction Générale de l'Aviation Civile

DSNA

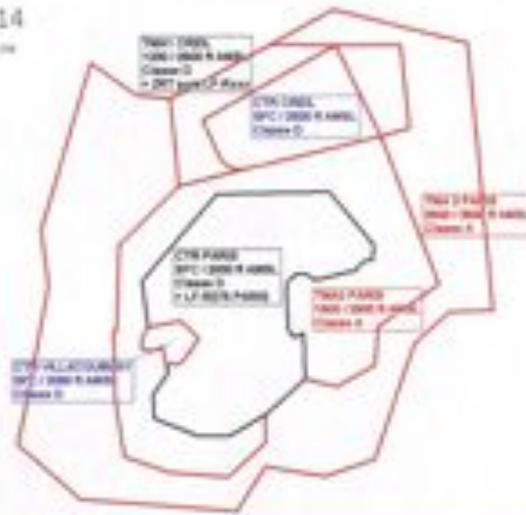
Ministère de l'Énergie, du Développement durable, et de l'Énergie

MISE EN ŒUVRE DE SERA : SPÉCIFICITÉS ESPACES AÉRIENS DE LA RÉGION PARISIENNE

Cartographie

A partir du 13/11/2014

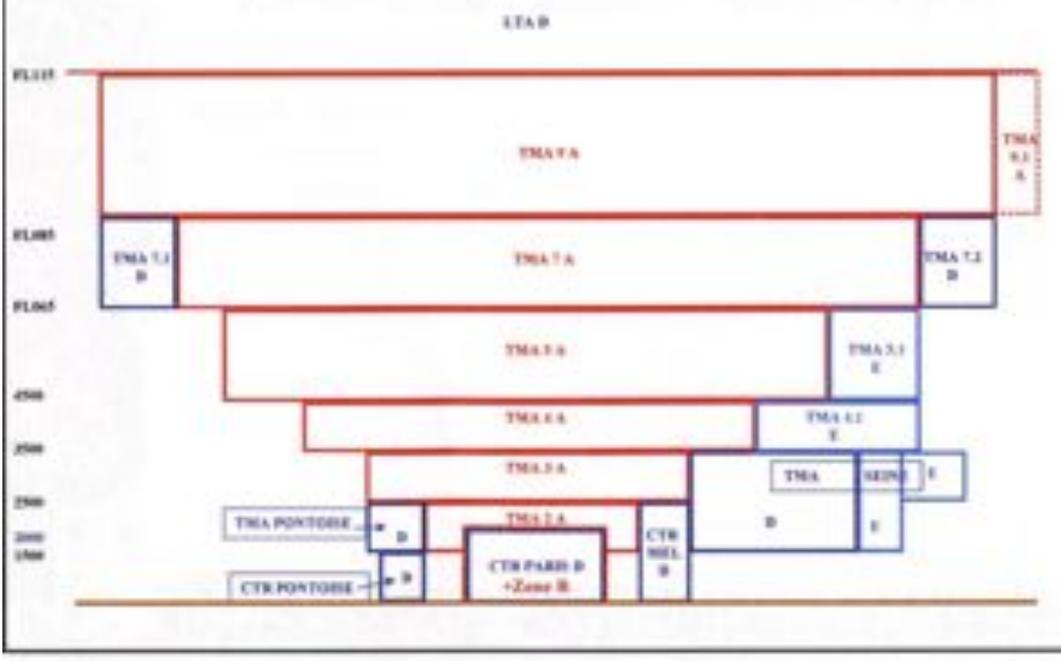
SB : les parties 1 et 2 de la TMA PARIS ne sont pas représentées.



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Équipement, du Transport, du Logement, de l'Énergie

Espaces TMA PARIS au 13/11/2014 - Coupe verticale



04 // Intervention de la DSACN :

Suite à de nombreuses questions relatives à la réception de relevés d'infraction concernant des survols d'agglomérations, les éléments suivants sont rappelés :

- Les missions de la GTA les amènent à effectuer à leur discrétion des contrôles de respect des trajectoires et des dispositions relatives aux hauteurs de survol des agglomérations.
- Des contrôles ont été notamment effectués sur les communes de Davron, Feucherolle et les agglomérations figurants à proximité du Tour de piste de l'aérodrome de Toussus.
- Les contrôles s'effectueront à l'avenir pour la majorité dans les zones surlignées en bleu sur les cartes VAC.
- L'envoi du relevé d'infraction par la DASCN aux pilotes concernés directement ou au club est l'occasion dans un premier temps de prévenir ceux-ci de la procédure engagée et de recueillir les explications du pilote."

05 // Quelles sont vos remarques sur la prestation de service de l'organisme de contrôle et niveau de satisfaction :

Après avoir posé explicitement la question , pas de remarque sur la prestation elle-même, cependant les représentants de l'AUDACE présents, tiennent à souligner le bon niveau des relations qu'entretient l'association avec tous les intervenants en rapport avec l'activité de l'aérodrome, ADP LBG, la DSAC N, les associations des riverains, les élus, les préfetures, les SNA-RP et notamment l'équipe de contrôle qui est associée à chaque évènement contribuant à la mise en valeur des activités et des métiers aéronautiques largement représentés sur notre plateforme.

06 // 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 l'excellente représentativité ainsi que pour la qualité et la richesse des échanges tenus lors de cette réunion.

Le chef circulation aérienne
Joseph MOLINER

