

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

Direction générale de l'aviation civile

Chavenay le 09 juin 2015

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 juin 2015

Étaient présents :

Monsieur LE BRIS Michel Président de l'Aéroclub PEUGEOT
Monsieur BERGEOT Alain Chef Pilote Aéroclub CAUDRON
Monsieur VEAU Thierry Chef Pilote Aéroclub RENAULT
Monsieur AUBURTIN André Instructeur ARC
Monsieur COLOMBANI Eddy Instructeur ULM Aéroclub DASSAULT ACDIF
Monsieur MERCKLING Patrick Correspondant Sécurité Vice-président Aéroclub BERTIN
Monsieur COGNAC Didier Instructeur au CEVA
Monsieur PARENTON Michel Pilote Aéroclub RENAULT
Monsieur LONGO Michel Pilote Aéroclub RENAULT
Monsieur LECLER Jacques Membre de l'AUDACE
Monsieur DIDIER Bruno RSA Bat ACRC ex TEEPEE Représentant des pilotes privés.
Monsieur BERINGUIER Laurent Pilote Inspecteur DSAC N
Mademoiselle CARRERE Camille Subdivision QS Service AG ORY/AG
Monsieur GENIES Olivier-Batiste Subdivision QS Service AG ORY/AG
Monsieur PAOLETTI David Contrôleur d'aérodrome
Madame SAUSSEREAU Caroline Contrôleuse d'aérodrome
Mademoiselle ABASSE Sarah Contrôleuse d'aérodrome en formation
Monsieur DEBAECKER Guillaume Contrôleur d'aérodrome en formation
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 04 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 évènements 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 des contraintes « circulation aérienne » relatives au salon du Bourget.
- 4 / Prévisions répétitions, défilé et cérémonies du 14 juillet 2015.
- 5 / Les questions et remarques diverses
- 6 / Intervention de la DSAC Nord.
- 7 / Vos commentaires sur la prestation de service de l'organisme de contrôle.
- 8 / Remontée d'informations et correspondance des usagers vers les Services de la Navigation Aérienne.

1 // Informations générales :

Avant de débiter la réunion je renouvelle mes remerciements au président et à l'équipe dirigeante de l'aéroclub DASSAULT qui nous prêtent depuis des années la salle de réunion afin que les réunions AREX puissent se tenir dans de bonnes conditions avec un nombre important de participants, ce qui aujourd'hui n'est toujours pas possible au sein de la tour de contrôle compte tenu de l'étroitesse de nos locaux.

Suite à des questions de certains pilotes, un petit rappel semble nécessaire en ce qui concerne la participation à la réunion AREX. Cette réunion est axée sur la sécurité des vols et le retour d'expérience relatif à des évènements vécus localement qui méritent d'être commentés et analysés de façon constructive sans polémique et jugement.

C'est pourquoi la participation des pilotes d'aéroclub ou privés est bien entendu souhaitée, celle des instructeurs et chefs pilotes aussi afin qu'ils puissent relayer les informations à tous les pilotes de l'aéroclub. Certains présidents nous font l'honneur de leur présence quand ils le peuvent et je les en remercie, leur rôle essentiel au sein de leur structure étant de dynamiser l'esprit sécurité des vols et d'inciter à une bonne représentativité des pilotes ou instructeurs de l'aéroclub à ce type de réunion.



Afin de faciliter la participation à ces réunions, je planifie depuis mon arrivée à Chavenay 1999, deux réunions par an, la première s'effectue le premier vendredi du mois de juin et la deuxième le premier vendredi du mois de décembre sauf impossibilité de ma part, la réunion étant dans ce cas décalée au vendredi suivant.

Afin de verrouiller la date je vous envoie pour confirmation les invitations à cette réunion un mois avant sous forme papier que je mets personnellement dans les boîtes aux lettres de l'aérodrome en vous demandant de me transmettre les points particuliers relatifs à la sécurité que vous souhaiteriez inscrire à l'ordre du jour. Dans certains clubs ces invitations sont le plus souvent exposées sur le tableau d'affichage réservé aux adhérents. Un mail de confirmation est généralement envoyé une semaine avant notamment aux responsables des clubs afin d'effectuer un rappel et de mobiliser les troupes.

Après la réunion un compte rendu est systématiquement rédigé, je le distribue dans les boîtes aux lettres pour tous les clubs et au correspondant des privés afin que l'information soit le plus largement diffusée au sein des différentes structures. Je tiens toujours à la disposition des pilotes et des instructeurs intéressés une version informatisée des comptes rendus qui sont parfois trop lourds pour être diffusés par mail depuis mon PC à la Tour.

Mon rôle en qualité de chef CA est de montrer le bienfondé de la réglementation, sa nécessité, mais bien plus que la règle c'est l'esprit sécurité qu'il est important d'acquérir sur ce type de plateforme car la sécurité ne se décrète pas.

Il est donc important que nous, les acteurs journaliers de la sécurité, cultivions le retour d'expérience par la valeur de l'exemple mais aussi en y consacrant du temps.

Activité plateforme 2014 :

Le trafic 2014 avec 73 609 Mvts est donc en hausse + 3% par rapport à 2013 avec 71 455 Mvts. Il est à noter que le trafic de l'année 2012 avec 65 571 Mvts avait subi à Chavenay une baisse significative de 11% par rapport à 2011 dont le trafic était de 73 456 Mvts.

✚ Auto info

- En 2014: 53 j dont 3 weekend // En 2013 : 70 j dont 9 weekend // En 2012 : 84 j dont 11 weekend

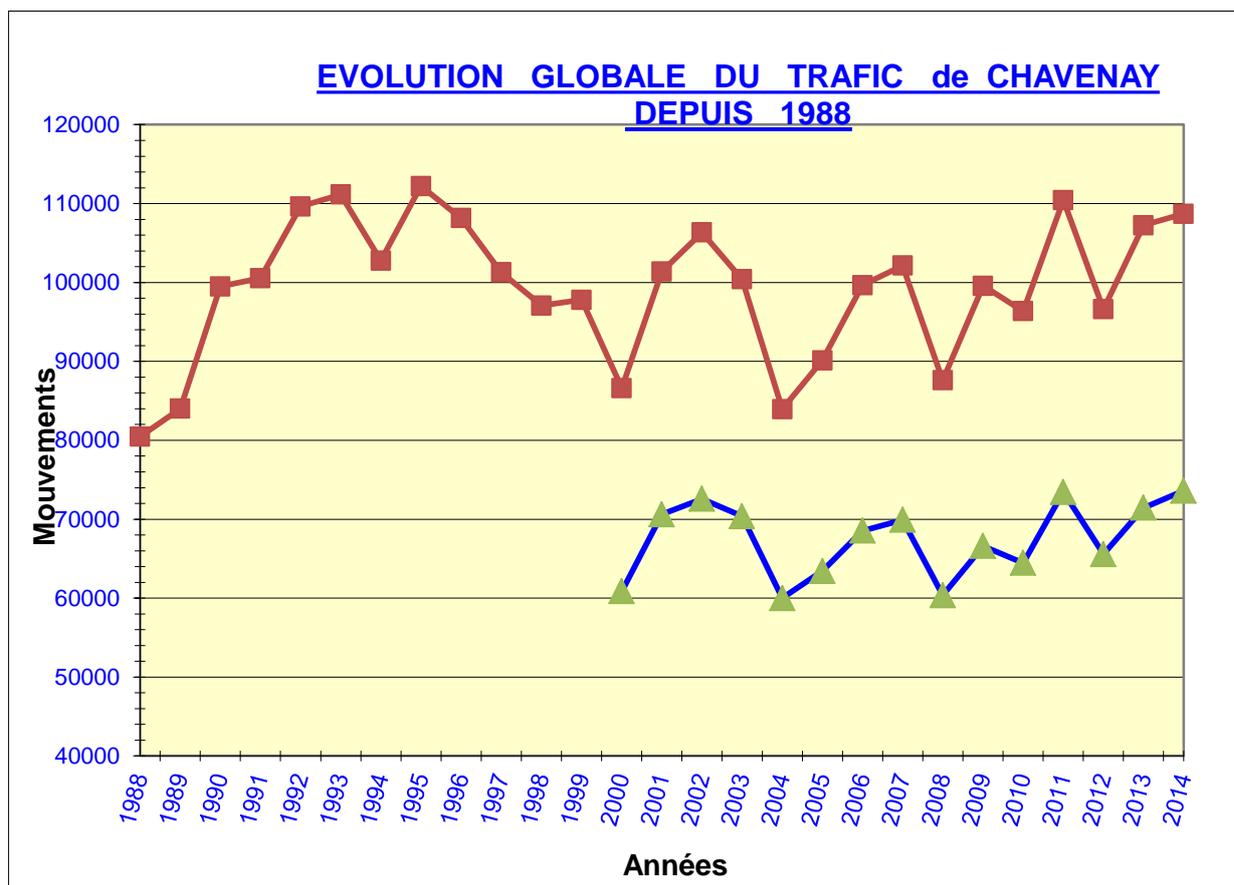
✚ Fermetures plateforme

- En 2014: 29,5j // En 2013 : 52 j // En 2012 : 22 j

✚ QGO

- En 2014: 43 j // En 2013 : 40 j // En 2012 : 55 j





Il est important de souligner que le trafic de l'aérodrome de Chavenay reste stable. En effet comme le montrent les courbes de l'évolution du trafic depuis 1988, et en consultant les statistiques antérieures à cette date, le trafic oscille depuis plus de 30 ans entre 75 000 Mvts et 60 000 Mvts en fonction des aléas météorologiques et de leur conséquence sur les fermetures de la plateforme.

Activité Voltige :

178 vols sur l'axe 6203 vertical l'aérodrome.

60 vols les dimanches, 71 vols les samedis et 47 vols en semaine

Ce qui représente 356 Mvts sur l'année soit 0,48% de l'activité de la plateforme en 2014 et 0,45% en 2013.

Chaque vol ne dépasse pas 30 minutes soit 89h Maximum de voltige vertical l'aérodrome sur l'année. 97 voltiges ont eu lieu entre 1500Ft et 2500ft soit 51h30 81 voltiges ont eu lieu entre 1500ft et 3500ft avec l'activation de la R3107 nécessitant l'accord d'Orly et de Villacoublay.

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

- 7 contrôleurs qualifiés.
- 1 Promotion interne concours interne ICNA.
Départ possible fin 2015 début 2016.
- Arrivée de 2 stagiaires ENAC depuis février 2015 pour l'élaboration d'un mémoire.
Début de leur formation en unité depuis avril 2015. Durée de la formation 6 à 10 mois.
- Arrivée d'un stagiaire ENAC fin juin 2015 pour dans un premier temps l'élaboration d'un mémoire puis début de la formation en unité septembre 2015.



➤ 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 juin 2015



2 // Événements significatifs depuis la réunion AREX du 05 décembre 2014 :

- **ROULAGE, ALIGNEMENT ET DECOLLAGE SANS CLAIRANCE :**

Le 08 février 2015 16h02 TU :

L'appareil est au point d'arrêt 05 et s'aligne sans clairance juste derrière un autre appareil qui vient de s'aligner. Lorsque la piste se libère le pilote décide de décoller sans clairance. Au retour le pilote n'effectue pas la procédure panne radio et s'intègre dans le circuit d'aérodrome sans gêner les autres usagers.

L'appareil était en panne radio. Le pilote est venu débriefer à la tour puis avec le chef CA et a effectué un REX pilote dans un but d'analyse et de retour d'expérience.

Le vendredi 27 mars 2015 08h35 TU :

La piste 23 est en service. Un pilote appelle sur la fréquence sol alors que celle-ci n'est pas active en semaine et annonce qu'il roule vers le point d'arrêt 28. Le message est identique à celui habituellement utilisé en auto information. Le contrôleur réagit immédiatement mais ne parvient pas à rentrer en contact avec l'appareil ni sur la fréquence SOL ni sur la fréquence Tour. Un contrôleur se dirige avec le véhicule piste vers le point d'arrêt 28 mais l'appareil s'aligne et décolle en 28 sur la fréquence sol. Malgré les multiples tentatives du contrôleur sur les deux fréquences Sol et Tour le pilote ne répond pas. Finalement l'instructeur contacte sur la fréquence tour et annonce qu'il ne s'était pas aperçu qu'il était sur la fréquence sol et qu'il croyait qu'on était en auto information. Il s'agissait effectivement d'un vol de formation.

Sur cet évènement qui n'est pas un cas isolé est survenu un élément aggravant qui est la panne de la position de contrôle ou se trouve la fréquence sol et qui n'a pu être détecté immédiatement par le contrôleur sur position ce qui explique que le pilote n'a pas reçu les messages du contrôleur sur la fréquence sol.

L'instructeur après débriefing avec les contrôleurs puis avec le chef CA effectue un retour d'expérience qu'il diffusera au sein de son organisme de formation.

- ❖ **Afin que ces retours d'expérience** soient teintés de repères pédagogiques avec des "actions sécurité" venant réduire les risques de nouvelle occurrence, il est important de rappeler au travers de ces évènements quels sont les filtres qui n'ont pas fonctionné et ce qu'il faudra mettre en œuvre afin que cela ne se reproduise plus.

Tout d'abord la préparation du vol :

Elle commence au club et se compose de tous les éléments de la préparation du vol à partir du moment où l'on va prendre en compte l'avion avant la mise en route et jusqu'au moment où l'on va ressortir de l'avion après le vol et peut être même repousser l'avion dans le hangar.

Si les étapes sont respectées, celle qui consiste à savoir si le terrain est en auto info ou pas à ce niveau de la préparation, doit apporter la réponse.

Connaitre les horaires ATS peut dans certains cas rendre service aux pilotes.

La confirmation des fréquences, sol? loc? Atis? La fréquence sol est-elle en service aujourd'hui ?



Une fois dans l'avion :

L'écoute de l'ATIS sur la bonne fréquence permet de confirmer qu'il n'y pas de nouveaux éléments par rapport à ceux de la préparation du vol dans le club, mais aussi de tester sa radio.

L'écoute ensuite de la fréquence Tour ou Sol permet avant de commencer le roulage de connaître le trafic en cours et de tester ces fréquences-là.

Normalement au roulage il ne doit plus subsister de doute quant à la possibilité d'être ou pas en auto information, d'utiliser la bonne fréquence ou pas , ou peut-être tout simplement d'être en panne radio.

Au roulage :

Si le pilote pense être en auto information et qu'il constate la présence de contrôleurs à la tour de contrôle il redouble de vigilance, notamment s'ils ne répondent pas à la radio, en effectuant de nouvelles vérifications. Vérification de la fréquence affichée, concordances avec l'écoute d'autres appareils observés dans le circuit ou au roulage, croisement d'informations afin de lever définitivement le doute.

Le point d'arrêt :

C'est à cet endroit que le dernier filtre sécurité doit permettre d'éviter de pénétrer sur une piste sans clairance ou d'utiliser une piste qui n'est pas en service sans compromettre la sécurité des vols.

Au point d'arrêt il faut réactiver tous les filtres sécurité afin de vérifier si on est ou pas en auto information, si on utilise la bonne fréquence, ou si on tout simplement en panne radio.

Si la tour ne répond pas et que les usagers en l'air ne répondent pas aux appels et que le doute subsiste, le retour au parking semble la bonne solution pour refaire un point sur la situation.

❖ **Sur le même Item voici d'autres retours d'expérience déjà évoqués en réunion AREX au cours des années précédentes et qui illustrent comment il est possible de faire sauter les "filtres sécurité" jusqu'à commettre des erreurs et des manquements à la réglementation :**

- Le pilote affiche une mauvaise fréquence et roule au point d'arrêt 23 et malgré la présence d'un autre appareil au point d'arrêt à l'intérieur duquel les occupants font des signes pour lui indiquer ses problèmes radio, celui-ci s'aligne et décolle.

- Le pilote roule sans clairance et se dirige vers le point d'arrêt 05. Un des contrôleurs emprunte le véhicule radio pour avertir le pilote de son problème radio , finalement le pilote avait le potentiomètre de la radio à Zéro.

- En présence d'un instructeur, le pilote débute son roulage depuis le poste d'avitaillement effectue les messages d'auto information. L'ATIS avait changé depuis son premier roulage de l'aéroclub vers l'avitaillement. Effectivement entre temps de nouvelles données peuvent



modifier considérablement l'environnement aéronautique, reprise des services ATS, nouveau QFU en service, fermeture d'une piste, régulations possibles, voici pour les plus importantes.

- L'appareil se dirige vers le point d'arrêt 05, au roulage la radio est baissée ce qui permet de finir le briefing à bord avec l'instructeur, au point d'arrêt dernières vérifications de paramètres, l'appareil s'aligne et décolle sans contact et donc sans clairance.

- l'appareil roule alors que le terrain est en auto information, s'arrête au point d'arrêt 28, un briefing commence entre le pilote et l'instructeur qui lâche le pilote sur ce type d'appareil pour un vol vers l'étranger quelques jours après. Le pilote baisse la radio pour ne pas être gêné lors des explications de l'instructeur. C'est la reprise des services ATS le contrôleur ouvre en piste 10 et ne comprenant pas pourquoi l'appareil au point d'arrêt 28 ne répond pas il demande à son collègue contrôleur de prendre le véhicule et d'aller voir l'équipage au point d'arrêt 28, un doute s'installe.

Au moment où le véhicule passe travers tour sur le taxiway vers le point d'arrêt 28 l'appareil s'aligne et décolle sans contact ni clairance en piste 28. Un solo arrive en finale piste 10, la tour demande immédiatement au solo de remettre les gaz à gauche de l'axe depuis sa position et informe que l'appareil qui décolle en piste 28 n'est pas en contact radio.

En voyant l'appareil sur sa droite l'instructeur rétablit immédiatement le contact radio en s'apercevant trop tard que la radio était coupée.

- **ANNONCE AUTONOMIE INCERTAINE**

Le 27 mai 2015 17h15 TU :

La piste 23 est en service, le pilote d'un lionceau nous appelle en retour de vol local pour nous annoncer que sa jauge tombe très rapidement et qu'il aimerait se poser le plus rapidement possible. La priorité lui est donnée arrivant par le sud-ouest la piste 05 lui est proposé les décollages et atterrissages en 23 sont suspendus.

Au sol il confirme que sa jauge est à 0 et demande de rouler jusqu'à l'avitaillement. Finalement il restait 18 litres. Le pilote avait entendu dire que la jauge était pessimiste mais il n'avait jamais observé ce phénomène en vol, il a pensé à une fuite de carburant.

Au débriefing avec le pilote un rappel a été fait sur la phraséologie relative à ce type de problème « minimum fioul » ou « mayday fioul »

Cependant la réaction du pilote a été réactive et sécuritaire en demandant de se poser rapidement ce qui lui a permis dans le doute d'être prioritaire et de faire l'objet d'une attention particulière de la part des contrôleurs.

- **PLAINTÉ RELATIVE AU MANQUE DE CONTRASTE DU BALISAGE :**

Le 12 mai 2015 18h15 TU :

Un instructeur en entraînement en tours de piste avec un élève se plaint du manque de contraste de certaines marques bétonnées. Un message a été envoyé à LBGX suite à la rédaction de cette FNE afin que cela puisse être pris en compte par le gestionnaire. A suivre.



- **TOUCHER SANS CLAIRANCE**

Le 10 mai 2015 09h31 UTC :

La piste 23 est en service un appareil se pose et occupe la piste un autre appareil en exercice BH arrive en courte finale et alors que la piste n'est pas encore dégagée effectue un toucher sans clairance.

- **AVION PERDU :**

Le 19 février 2015 15h10 :

Deux pilotes coup sur coup demandent un QDM sans plus de précision. Le contrôleur compte tenu des conditions MTO demande s'ils ont besoin d'assistance. L'un après l'autre finissent par confirmer qu'ils sont perdus et demandent assistance pour revenir sur le terrain. Orly nous confirment leur proximité du terrain, après leur avoir donné plusieurs QDM les pilotes retrouvent les bons repères et s'intègrent dans le circuit d'aérodrome.

Ne pas hésiter au moindre doute à demander assistance et d'indiquer la nature de vos problèmes à bord, les contrôleurs sont là pour vous aider et plus vite la situation s'éclaircie plus vite vous gagnez en sérénité dans la conduite de votre vol.

- **INTEGRATION DANS LE CIRCUIT D'AERODROME SANS AUTORISATION :**

Le 08 avril 2015 13h35 TU :

La piste 05 est en service, le pilote en formation informe lors du message initial qu'il est de retour de navigation et montre une certaine hésitation dans l'élaboration de ces messages radio. L'instructeur reprend la radio. Grace aux relèvements du gonio puis à l'aide des jumelles le contrôleur repère l'appareil travers ouest les installations cap au sud et lui propose une arrivée sur une étape de base 05. L'instructeur accepte et le contrôleur lui demande de rappeler à 30 secondes du début de l'étape de base.

L'appareil s'intègre peu de temps après directement en milieu d'étape de base sans rappeler surprenant le contrôleur qui venait d'aligner un appareil. Débriefing peu fructueux avec l'instructeur.

- **INCIDENTS :**

Le 12 janvier 2015 15h20TU :

Un pilote privé de l'aérodrome effectue un vol de Chavenay vers Dreux.

Le pilote nous appelle par téléphone pour nous annoncer qu'à une minute de Dreux il a dû se poser dans un champ cause givrage carburateur et qu'il n'y a aucun dégât ni humain ni matériel. L'appareil sera démonté puis remorqué jusqu'à Chavenay.

Le 23 mars 2015 15h40 TU :

La piste 05 est en service, un appareil décolle pour une série de tours de piste le pilote demande dès le premier TDP à se poser pour vérification de la verrière. A l'atterrissage le pilote fait deux rebonds sort de la piste et s'immobilise au nord-ouest de la croisée des pistes. Aucun dégât l'appareil remettra en route et rentrera sans difficulté au parking.



Le 31 mars 2015 14h40 TU :

L'appareil est au point d'arrêt 28 lorsque le pilote demande à couper le moteur. Après vérification l'hélice a effectivement touché le sol, la présence d'un trou dans le sol le confirme. Le pilote a senti que le vent fort ce jour-là avait soulevé l'arrière de l'appareil provoquant le contact de l'hélice avec le sol. L'appareil est rentré au parking sans assistance.

Le 13 avril 2015 13h15 TU :

Après plusieurs TDP l'appareil se pose en piste 05 et avant la croisée des pistes bascule vers l'avant et s'immobilise, l'hélice est cassée le pilote indemne. Aucun débris ne venant polluer la croisée des pistes l'activité a donc pu reprendre en piste 28.

Le 09 mai 2015 17h00 TU :

De retour au parking le pilote nous appelle pour nous signaler qu'une pièce s'est détachée du rotor endommageant l'hélice. La pièce a été retrouvée après inspection à la croisée des pistes.

- **TRANSITS SANS CONTACT :**

Le 09 décembre 2014 15h22 TU :

La piste 28 est en service un hélicoptère Type R44 transite sans contact du nord vers le sud gênant deux appareils lors de son passage l'un en fin de vent arrière l'autre en étape de base.

Le 22 février 2015 16h26 TU :

La Piste 23 est en service et les contrôleurs aperçoivent à la verticale un appareil plus haut que les circuits en direction de st Cyr. Les contrôleurs de st Cyr nous appellent pour demander si on avait en contact un appareil qui venait de passer vertical chez eux, de s'approcher du Château de Versailles avant de repartir vers le nord-ouest. Quelques secondes plus tard le pilote contacte Chavenay en pleine confusion pensant appeler St Cyr. Au retour cet appareil pénètre la TMA de pontoise sans contact. Cet appareil était en provenance et à destination des Mureaux. Le manque de préparation du vol est à l'origine de cet enchainement de situations critiques sur le plan sécurité des vols.

Le 14 avril 2015 15h30 TU :

Un pilote en entrainement en TDP annonce qu'un appareil vient de croiser sa trajectoire alors qu'il est en dernier virage pour la finale 23 , ce trafic sans contact remonte la branche vent arrière et croise un autre appareil à qui l'information de trafic a pu être faite.

Le 18 avril 2015 12h30 TU :

Un Drone est observé à environ 1500ft par le pilote effectuant la voltige sur l'axe 6203. Ce drone transitait au-dessus de la branche vent arrière 05 de l'est vers l'Ouest.



Le 04 mai 2015 12h24 TU :

Les contrôleurs de st Cyr nous contactent car un trafic sans contact vient de passer vertical chez eux et se dirige vers la verticale de Chavenay. Effectivement nous apercevons ce trafic se dirigeant vers l'ouest sans contact radio. On appelle Pontoise qui le voit sur son radar il nous donne son immatriculation.

Le 10 mai 2015 09h25 TU :

Les contrôleurs aperçoivent un bimoteur en transit à la verticale de l'ouest vers l'Est en direction de StCyr sans contact radio. En appelant st Cyr les contrôleurs apprennent que ce trafic en provenance de l'étranger était en contact avec eux.

Un riverain de Villepreux nous appelle pour se plaindre du passage d'un appareil bruyant qui vient de survoler VILLEPREUX à basse altitude.

Le 10 mai 2015 09h32 TU :

Les contrôleurs aperçoivent un appareil en provenance du nord vers la verticale et se dirige ensuite vers le Sud Est. Toussus le voit et nous donne son immatriculation finalement cet appareil un PA 32 avec des pilotes étrangers est à destination de St Cyr.

Conflits avec des appareils à l'arrivée

ou au départ de St Cyr :

Le 08 février 2015 16h40 TU :

Un appareil à destination de st Cyr passe vertical sans contact. Il s'approche d'un autre trafic au départ de Chavenay qui passait par la verticale lui aussi. Un rappel a été fait au pilote relatif à la dangerosité du passage vertical en provenance ou à destination de St Cyr notamment sans contact radio.

Le 10 mai 2015 14h50 TU :

La piste 23 est en service 2 appareils en TDP l'un en montée initiale et l'autre en finale 23 autorisé à l'atterrissage. Au même moment le contrôleur qui vient de balayer la piste du regard s'aperçoit qu'un appareil sans contact est en courte finale 10 qui semble vouloir se poser.

Le contrôleur fait immédiatement remettre les gaz à l'appareil en finale 23 tout en Lui faisant l'information de trafic. A ce moment-là l'appareil en finale 10 sans contact radio remet également les gaz alors qu'il arrive au seuil de piste ce qui oblige à l'autre appareil d'effectuer une manœuvre d'évitement par la droite.

L'appareil sans contact se dirige vers l'est et se pose à St Cyr.

Ce PA 32 avec des pilotes étrangers est le même que celui ayant transité sans contact le jour même à 9h32 TU.

La BGTA a auditionné cet équipage. Le pilote qui a effectué la remise des gaz avec l'évitement a déposé un ASR AIRPROX. Une demande préalable d'infraction a été transmise à la DSAC N.

Le 15 mai 2015 15h11 TU :

La piste 05 est en service un toucher est en cours lorsque le contrôleur aperçoit un appareil sans contact de l'ouest vers la verticale en dessous des circuits sans contact. Il poursuit sa route vers St Cyr, cet appareil est en provenance de Cherbourg.



➤ **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.

Depuis le début d'année nous avons constaté de nombreux écarts quant au respect des circuits publiés dans la carte VAC tant sur l'altitude que sur le tracé par lui-même sans rédaction de FNE. Chefs pilotes et instructeurs sensibilisez vos pilotes :

A // Intégration dans le circuit d'aérodrome, respect du n° d'ordre à l'atterrissage dans le circuit, respect des circuits :

Arrêté du 17 juillet 92 Annexe 1 paragraphe Clairances :

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

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

L'intégration est un Item souvent abordé lors de nos réunions AREX. S'intégrer sans clairance est une infraction à la réglementation. Le contrôleur peut être amené à ne pas autoriser une intégration en demandant de maintenir local car le circuit est trop chargé. Les appareils dans le circuit sont prioritaires. S'intégrer sans clairance est dangereux, induisant une gêne pour les autres usagers et contribuant à la saturation du circuit.

A Chavenay après le contact initial qui s'effectue généralement 4 à 2 minutes avant l'intégration, les contrôleurs demandent aux pilotes de rappeler à 30 secondes du début de vent arrière ou de l'étape de base. Ceci afin d'acquiescer le visuel de l'appareil pour, en fonction de la position des appareils dans le circuit, donner ou pas l'autorisation d'intégrer le circuit d'aérodrome.

Si l'intégration n'est pas possible cause trafic le contrôleur demande au pilote de maintenir en local et de rappeler à 30 secondes du début de vent arrière pour une nouvelle intégration.

Lorsque le contrôleur délivre la clairance d'intégration celle-ci s'accompagne de l'information de trafic la plus précise possible, relative à la position du ou des appareils sur lesquels doit se focaliser l'attention du pilote afin que celui-ci puisse agir sur la conduite de sa machine. D'où l'importance de commencer à réduire en amont afin de faciliter l'intégration et réduire de façon significative les nuisances sonores.

C'est au pilote commandant de bord à l'aide de ces informations de trafic **d'assurer la séparation et de s'intégrer dans le circuit sans gêner les autres appareils**. Une fois établi en vent arrière le pilote assure une séparation suffisante pour que l'atterrissage puisse s'effectuer sans problème.

Garder visuel de l'appareil précédent paraît être une évidence, force est de constater que ce n'est pas toujours le cas. Face à ce constat il est important que le pilote le signale afin que les contrôleurs puissent l'informer de la position exacte de l'appareil précédent.

Parfois à des fins d'instruction et sans l'annoncer il arrive que des instructeurs effectuent des exercices modifiant la trajectoire occasionnant ainsi la perte de visuel par les autres usagers.



Tout exercice particulier doit être demandé et obtenir l'autorisation de la tour de contrôle, lorsque le circuit commence à être saturé au-delà de 4, maximum 5 appareils en TDP tout exercice qui modifie considérablement les trajectoires devrait être reporté par l'instructeur afin de ne pas gêner le reste du trafic.

B// Les dépassements dans le circuit d'aérodrome vitesses différentes :

Comme indiqué dans l'arrêté du 17 juillet 92, les dépassements dans le circuit d'aérodrome sont possibles. Ils doivent être obligatoirement demandés par le pilote à l'organisme de contrôle suffisamment tôt afin que celui-ci puisse gérer la manœuvre et modifier les numéros d'ordre à l'atterrissage délivrés en début de vent arrière.

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

Toute manœuvre de dépassement ne doit pas engendrer de gêne pour l'appareil doublé. Le contrôleur pourra faire remettre les gaz en finale à l'appareil qui a gêné un autre appareil lors de sa manœuvre de dépassement.

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

C // Décollage en piste 05 Altération de route de 20° droite après la fin de bande :

L'altération de 20° droite après la fin de bande 05 est une contrainte environnementale qui est annoncée sur l'ATIS. Elle doit être exécutée de façon rigoureuse afin de ne pas engendrer des trajectoires différentes qui convergent ensuite vers le vent traversier.

L'altération s'effectue après avoir survolé le bout de piste 05. La trajectoire après la fin de bande est axée sur le clocher de St Nom la Bretèche car il s'agit bien d'une altération de route de 20° droite et non pas d'une altération de cap. Ensuite le retour vers l'étape de base s'effectue en prenant le rond-point entre Feucherolle et St Nom la Bretèche comme repère visuel, la courbe de ce virage sera à la demande de l'AUDACE modifiée sur la prochaine version de la Carte VAC afin qu'il soit mieux anticipé par les usagers pour s'écarter des premières habitations de St Nom la Bretèche.

On observe parfois des appareils qui effectuent une altération de route après décollage en 05 de plus de 50° droite et d'autres qui débutent l'altération après avoir décollé sans attendre la fin de bande. C'est la variation de ces trajectoires de départ qui engendrent des situations conflictuelles lorsque les appareils convergent vers le début du vent traversier. La situation est d'autant plus délicate que certains pilotes perdent le visuel de l'appareil précédent en montée initiale.

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

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



03 // Intervention du service AG, Contraintes CA relatives au salon du Bourget.:

Dispositif Particulier de Sûreté Aérienne (DPSA) Le Bourget

Publications du 51^{ème} SIAE

- ❖ SUP AIP 060/15 et AIC France 07/15
- ❖ NOTAM complémentaires. Veuillez consulter quotidiennement les NOTAMS

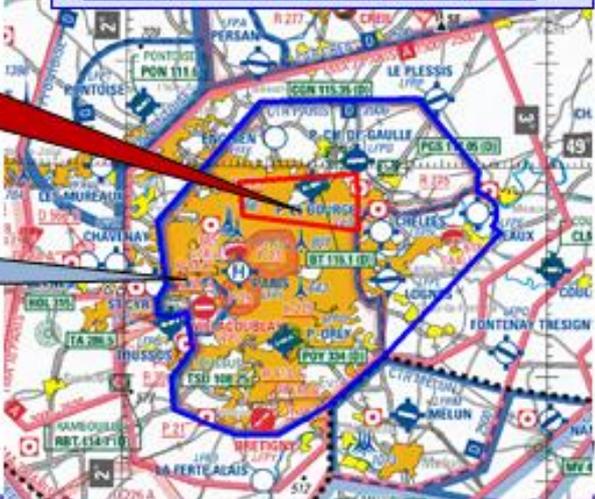
Deux zones temporaires ont été créées pour l'occasion

ZIT Rouge SFC/5000ft AMSL

- Du 10 au 14 juin : 10h-15h30 z
- Du 15 au 21 juin : 06h-16h30 z
- Processus d'accréditation entre le 15 et le 21 juin

ZRT Bleue SFC/FL080

- Du 10 au 14 juin : 10h-15h30 z
- Du 15 au 21 juin : 06h-16h30 z



Direction générale de l'Aviation civile
Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

DSNA

Contraintes liées au dispositif sûreté sur certaines plateformes AG de la région Parisienne qui peuvent vous intéresser.

Lognes et Meaux :

- ✓ L'activité est limitée aux seuls tours de piste lorsqu'elle a lieu en ZRT,
- ✓ Le trajet le plus court sera utilisé entre l'aérodrome et la limite de la ZRT, lorsqu'il s'agit d'une navigation réalisée hors ZRT,
- ✓ Transpondeur 3/A obligatoire,
- ✓ Plan de vol obligatoire pour les aéronefs non basés en provenance ou à destination de ces deux aérodromes. (délai 2heures avant l'heure estimée de départ).

Direction générale de l'Aviation civile
Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

DSNA

Dispositif particulier de sûreté aérienne.
Détachements de liaison. L'alerte en vol.
Les plateformes d'arrondissement

Dispositif particulier de sûreté :

- ✓ Un avion de chasse et six avions Epsilon basés à Creil
- ✓ Deux hélicoptères basés à Tavemy

Détachements de liaison :

- ✓ Des détachements de liaison composés de plusieurs militaires sont mis en place auprès des organismes suivants : Aérodrômes d'Enghien, Chelles, Meaux, Lognes, Pontoise et Toussus, l'héliport d'Issy les Moulineaux et les aéroports de Roissy, d'Orly et du Bourget.

Alerte en vol : Par un EPSILON

- ✓ L'axe WA nous intéresse à Chavenay car situé à l'intérieur et au sud de la TMA 1 de Pontoise orienté nord-sud entre les Mureaux et Orgeval à 2000 ft QNH le Bourget ou 2500 ft sur autorisation Pontoise en contact radio avec Pontoise APP.

Les plateformes d'arrondissement :

- ✓ Pour les aéronefs légers ou de moyen tonnage les terrains d'arrondissement préférés seront : Melun, Toussus, Meaux, Lognes, Pontoise.



Direction générale de l'Aviation civile

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

04 // Prévisions répétitions, cérémonies et défilé aérien du 14 juillet 2014 avant publication du SUP AIP :

Les répétitions :

L'activité de l'aérodrome de Chavenay sera suspendue pour les répétitions du défilé aérien le jeudi **09 juillet de 11h30 à 15h30 UTC** avec des reports programmés en fonction des prévisions MTO ou des problèmes techniques **les vendredi 10 ; samedi 11 ; lundi 13 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 Mardi 14 juillet :

♦ **De 06h00 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 Cinq-Mars-la-Pile (LFXOYWYX) et de Drachenbronn en copie (LFYAYWYX) au minimum 01h00 avant le vol prévu ;
- Affichage transpondeur obligatoire ;
- Contact radio obligatoire (organismes de contrôle, fréquence de veille sûreté 120,075 Mhz) SUP AIP 41/15 ;
- 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.

05 // Questions Diverses :

5 // 1 Par le président de l'AUDACE qui n'a pu participer à la réunion :

« Concernant les questions diverses, merci d'aborder trois sujets :

- 1/1 On peut mentionner le "harcèlement" régulier auprès des aéroclubs d'une personne habitant à proximité immédiate de l'intersection des 2 tours de piste.

Il semble préférable de ne pas polémiquer avec cette personne. L'AUDACE est intervenue auprès de la DSAC-N et de la GTA.

Par contre, veiller à ne pas survoler les communes repérées par les « ronds bleus ».

- 2/1 Autre information, la zone urbanisable de Villepreux (PLU) commence à être habitée.

L'AUDACE est invitée, courant juin, par la municipalité à rencontrer les nouveaux riverains pour présenter l'activité de l'aérodrome.

Nous espérons beaucoup de cette rencontre (accompagnée des élus) pour "désamorcer" les tensions, avant qu'elles n'apparaissent.

-3/1 Pour soutenir nos initiatives en faveur de l'activité de l'aérodrome, rappeler que les basses hauteurs ne sont pas des "tours de piste" et ne peuvent pas se substituer à ceux-ci durant les plages silences comme définies dans la Charte de Chavenay

Egalement que les « basses hauteurs » ne doivent pas déborder vers les zones urbanisées et ne pas s'enchaîner au-delà de quelques exercices à but pédagogique.

Tout le monde gagnera au final du respect de ces quelques recommandations ».

5 // 2 Par la tour de contrôle :

Le harcèlement téléphonique de la part de certains riverains constaté par certains clubs est malheureusement une constante à la tour de contrôle qui devrait être un endroit préservé afin de maintenir un niveau de concentration optimal et une ambiance la plus sereine possible, conditions nécessaires pour rendre les services de la circulation en toute sécurité.

Il est prévu au niveau du service aviation générale, mais des difficultés techniques sur ce type de plateforme viennent retarder sa mise en service, l'installation d'un répondeur automatique qui pour chaque appel à la tour informerait avant que le chef CA ou les contrôleurs décrochent : le nom de l'entité administrative appelée et confirmerait que cet appel est enregistré.



Cependant afin de limiter les conséquences psychologiques lors des situations conflictuelles téléphoniques incompatibles avec nos contraintes professionnelles spécifiques, je recommande aux contrôleurs, qu'en l'absence du Chef CA et par trafic soutenu et ou en situation de formation sur position ou enfin face à un riverain désobligeant, de stopper net la conversation et dire de façon courtoise la phrase suivante :

« Désolé , vous êtes dans une tour de contrôle, je suis dans l'obligation d'écourter cet appel car vous occupez notre ligne téléphonique d'urgence. Veuillez contacter les organismes chargés de prendre en compte ce type d'appel. Merci pour votre compréhension au revoir. »

5 // 3 Information du Chef CA d'Etampes relative à des survols à éviter aux abords de l'aérodrome d'Etampes.

Voir note jointe.

06 // Intervention de la DSACN :

- 1) -Un rappel aux exploitants sur la nécessité de continuer le travail engagé pour limiter "les risques aux abords de la piste" (cf le travail de MEAS sur les campagnes d'information sur le sujet) et en particulier sur les critères de stabilisation des approches.

- 2) -Il paraît souhaitable d'attirer l'attention des exploitants et plus particulièrement ceux qui ont une activité école sur le danger de collision que représente l'utilisation croissante des drones. Une nombre de plus en plus important d'activités économiques utilisent ce moyen peu coûteux pour réaliser des observations et actions de cartographie.

Quelques exemples: observation d'ouvrages d'art, suivi de lignes électriques, évaluation des besoins en fertilisant ou irrigation dans les cultures.

Ce dernier exemple impacte l'activité de formation lors des simulacres de pannes en campagne et autres interruptions volontaires du vol avec atterrissage hors aérodrome. Le risque est donc renforcé si l'instructeur décide de conduire l'exercice jusqu'à la hauteur minimale prévue (50m/170 ft) dans les dispositions du SERA FRA.5005 f)2) ii) qui permettent de déroger aux règles de hauteur minimale de vol telles que définies dans les mêmes SERA et l'arrêté du 10 octobre 1957.

A titre d'information, le contexte législatif d'utilisation des drones est en cours d'évolution dans le cadre d'une concertation entre les différents acteurs que sont la DGAC , la Communauté Française du drone Civil et les Fédérations professionnelles correspondantes.

- 3) -La mise en application des SERA n'a pas conduit à l'abrogation de l'annexe 1 à l'arrêté du 17 juillet 1992. Ce texte libellé "Procédures générales de Circulation Aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs" est toujours applicable.



4) -Règlements qui conditionnent l'utilisation des aéronefs en Aviation Générale:

- a) Aujourd'hui nous sommes redevables des SERA et de l'Arrêté du 24 juillet 1991.
- b) A compter du 25 Août 2016 (fin l'Opt Out) nous serons redevables des règlements 216/2008; 965/2012 et 800/2013 pour ce qui concerne les conditions d'utilisation des aéronefs.

Le règlement 800/2013 est un texte qui modifie le règlement 965/2012 en apportant des précisions sur certains articles initiaux et en introduisant les annexes 6,7 et 8 qui couvrent l'AG.

L'annexe 6 porte le nom de NCC et concerne les opérations non commerciales avec machines à motorisations complexes.

L'annexe 7 porte le nom de NCO et concerne les opérations non commerciales avec machines à motorisations autres (other) que complexes.

L'annexe 8 porte le nom de SPO et concerne les activités particulières avec un Opt-out qui court jusqu'au 21 avril 2017 pour l'essentiel de ses dispositions.

5) - Rappel sur deux dispositions du Code des Transports:

Article L6232-4 qui définit la responsabilité de l'exploitant.

Article L6223-2 qui protège de poursuites disciplinaires un pilote qui fait une déclaration spontanée en cas d'infraction involontaire.

6) - Navigabilité des aéronefs pourvus d'un Laisser Passer EASA (Permit to Fly EASA):

Ces aéronefs qui sont à mi-chemin entre les avions avec un CDN/CEN EASA et les CDN des avions en annexe II (CNRA,CNRAC,CNSK,CDN-R...) doivent respecter les règles de navigabilité EASA en particulier en matière d'emport de balise de détresse. (Réponse à une question posée lors de la réunion du 25 mars 2015 à Farman concernant les exigences d'équipement des aéronefs).

7) - Aérodrome de Chartres :

Suite à un courrier des services municipaux de Chartres adressé aux exploitants et aux plaintes répétées des riverains, il serait souhaitable que les aéronefs non basés sur l'aérodrome de Chartres Champhol respectent les consignes de la carte VAC qui limitent les tours de piste aux seuls basés. Ce terrain après une période de forte tension bénéficie d'un climat apaisé depuis plusieurs années qu'il faut préserver.

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

Pas de remarques particulières.



08 // 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

