

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale de l'aviation civile

Chavenay le 06 juin 2017

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 02 juin 2017

Etaient présents :

Monsieur BERGEOT Alain Chef Pilote CAUDRON
Monsieur DUMERVAL pilote GEPAS
Monsieur LANDAIS Jean Michel Cercle Aérien PEUGEOT
Monsieur LOISON Pascal FI ACB RENAULT
Monsieur BOUTARD Jean-Jacques Instructeur ACB RENAULT
Monsieur GERMAIN Guy V.P. // CP CAMI
Monsieur MARX Philippe FI ACDIF
Monsieur CALLU Vincent Président du CEVA
Monsieur GAILLARD Raoul Président de l'AUDACE
Monsieur ROLLAND Dominique Privé et ARC
Monsieur LECLER Jacques AUDACE
Monsieur LONGO Michel Pilote Aéroclub RENAULT
Monsieur DIDIER Bruno Pilote CAMI
Monsieur MERCKLING Patrick Correspondant Prévention Sécurité ACB BERTIN.
Monsieur MATHIEN Jean-Paul FI ACB BERTIN
Monsieur COLOMBANI Eddy Instructeur ULM ACB DASSAULT
Monsieur De CORDOUE Gonzalve Membre FFA et CCRAGALS.
Monsieur BOUNIOL Franc Délégué Ile France MAUVE Stéphane Pilote Inspecteur DSAC N
Monsieur BERINGUIER Laurent Pilote Inspecteur DSAC N
Mademoiselle RETY Bénédicte Contrôleuse d'aérodrome.
Mademoiselle CALLY Camille Contrôleuse d'aérodrome.
Monsieur CHASTANG Flavien Contrôleur d'aérodrome.
Monsieur PAOLETTI David Contrôleur d'aérodrome.
Monsieur GENIES Olivier Baptiste Subdivision Etude Qualité du Service Aviation Générale.
Monsieur MOLINER Joseph Chef Circulation Aérienne

Destinataires :

Monsieur le chef de service Aviation Générale SNA-P/ORY/AG
Monsieur le chef de la Subdivision Etude QS
Les aéroclubs, Présidents, Chefs Pilotes, Instructeurs, Pilotes
Les contrôleurs.

Le chef circulation aérienne
Joseph MOLINER



Messieurs les présidents des aéroclubs
Mesdames et Messieurs les Instructeurs.
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 12 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. Trafic 2016. Point sur les effectifs de la Tour.
Le réseau sécurité.
- 2 / Présentation des évènements significatifs survenus sur la plateforme depuis la dernière Réunion AREX de décembre 2016.
- 3 / Intervention du service Aviation Générale SNA-RP-ORY-AG.
- 4 / Intervention de la DSAC Nord.
- 5 / Présentation du projet de création d'une RMZ à Chavenay puis vos remarques et avis.
- 6 / Quelles sont vos remarques sur la prestation de service de l'organisme de contrôle et niveau de satisfaction.

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 invitent depuis des années dans leur 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.

Je rappelle que cette réunion AREX basée sur des retours d'expérience a pour principal objectif l'amélioration continue de la sécurité et s'intègre plus largement dans le processus de management de la sécurité de l'organisme de contrôle et des aéroclubs.

Il est important que les acteurs de première ligne que nous sommes, échangent autour d'évènements vécus localement de façon constructive sans polémique ni jugement.

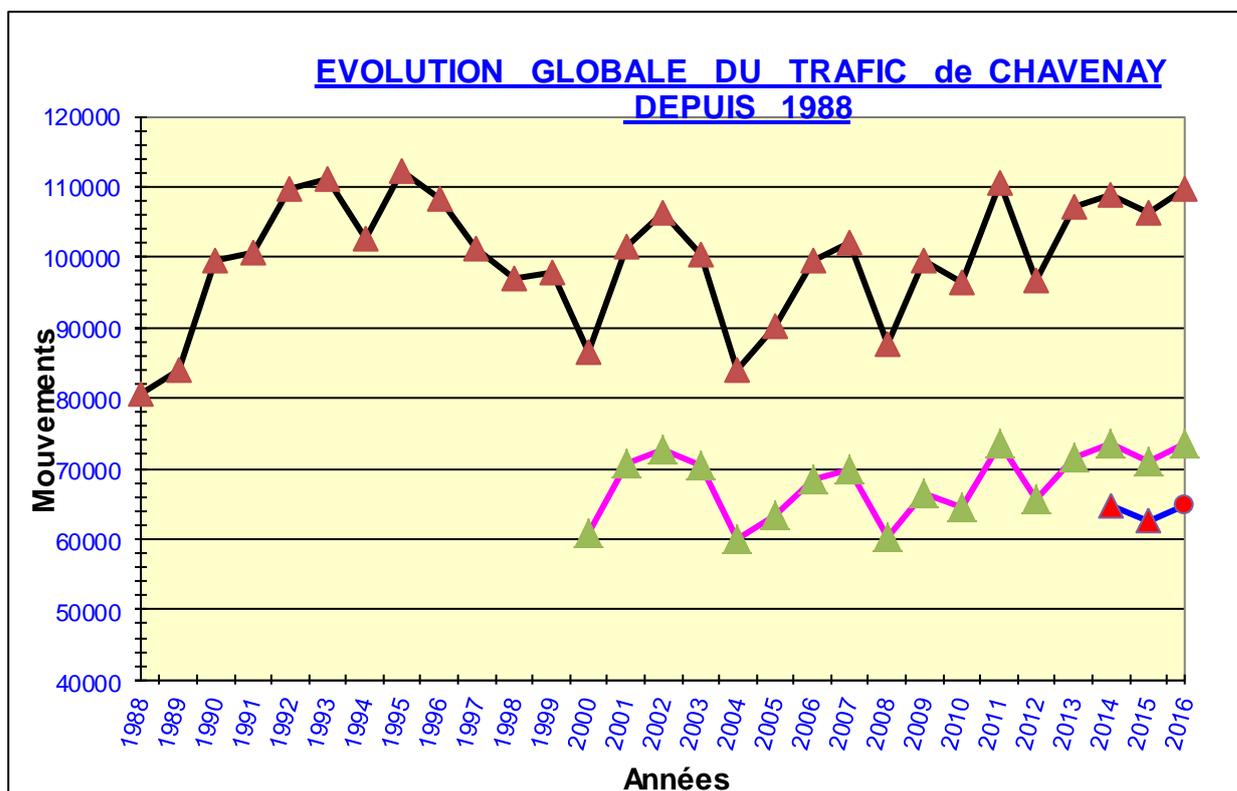
Rechercher des enseignements utiles et pédagogiques pour éviter de se retrouver dans des situations délicates déjà vécus par d'autres, permet d'accroître sa propre culture sécurité.

Activité plateforme 2016 :

Le trafic 2016 avec 73 492 Mvts est en légère hausse + 3,5% par rapport à 2015 avec 71 028 Mvts.

Pour mémoire le trafic 2015 avait été en baisse – 3,5% par rapport à 2014 avec 73 609 Mvts .





✚ Auto info

- En 2016 : **39 j** // En 2015 : **63 j** // En 2014 : **53 j** // En 2013 : **70 j** // En 2012 : **84 j**

✚ Fermetures plateforme

- En 2016 : **23 j** // En 2015 : **14 j** // En 2014 : **29,5 j** // En 2013 : **52 j** // En 2012 : **22 j**

✚ QGO

- En 2016 : **61 j** // En 2015 : **40 j** // En 2014 : **43 j** // En 2013 : **40 j** // En 2012 : **55 j**

Activité Voltige :

76 vols sur l'axe 6203 vertical l'aérodrome soit une baisse de 38% par rapport à 2015 déjà en baisse de 30% par rapport à 2014.

24 vols les dimanches, 39 vols les samedis et 13 vols en semaine.

Ce qui représente 152 Mvts sur l'année soit 0,20 % de l'activité de la plateforme 73 492 mvts en 2016.



Chaque vol ne dépasse pas 30 minutes soit 38h Maximum de voltige vertical l'aérodrome sur l'année 2016.

31 voltiges ont eu lieu entre 1500Ft et 2500ft soit 15h30.

45 voltiges ont eu lieu entre 1500ft et 3500ft soit 22h30 avec l'activation de la R3107 nécessitant l'accord de Roissy d'Orly et de Villacoublay.

L'activité voltige n'a jamais dépassé 5 vols sur une seule journée et ne s'est produite que sur 29 jours dans l'année.

Le manque d'activité sur cet axe a été principalement la cause de l'indisponibilité du seul appareil du CEVA ce qui a des conséquences sur le plan environnemental puisque les riverains perdent l'habitude de voir et d'entendre l'activité voltige sur l'aérodrome.

Le manque d'activité sur cet axe fin 2015 et 2016 a joué en sa défaveur.

Une nouvelle équipe avec de nouveaux instructeurs et de nouveaux adhérents depuis le début de l'année 2017 redynamisent l'activité Voltige à Chavenay en occupant plus régulièrement les créneaux. Faut-il rappeler que cette activité fait partie de notre patrimoine national et que notre équipe nationale a été championne du monde 2015 à Châteauroux et en 2016 en Pologne.

Nombre de voltige par an et taux d'occupation en fonction de la capacité maximale de l'axe de voltige.

2013	2014	2015	2016
162 Voltiges	178 Voltiges	124 Voltiges	76 Voltiges
4,5 % de la capacité max de l'axe	4,9 % de la capacité max de l'axe	3,4 % de la capacité max de l'axe	2,1 % de la capacité max de l'axe

Le 10 juin 2017 lors du Fly IN Organisé par Alexandre Grunberg AGC, les créneaux de voltiges de l'après-midi du CEVA ont été concéder pour l'occasion après coordination avec le président du CEVA lors de la réunion préparatoire, compte tenu de la qualité du plateau des pilotes participants.

Pour les avions plus bruyants les créneaux seront réduits à 10 minutes MAX au lieu de 30 minutes normalement utilisées avec un créneau de silence de 40 minutes entre chaque créneau au lieu de 20 minutes prévues par protocole VOLTIGE CEVA.

L'organisateur a effectué une communication vers les communes riveraines et l'ADNAC.

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

- 8 contrôleurs qualifiés depuis l'été 2016
- 1 départ en Août 2017 pour L'ENAC sélection Professionnelle ICNA
- 1 Arrivée stagiaire ENAC fin juin pour débiter sa formation locale.

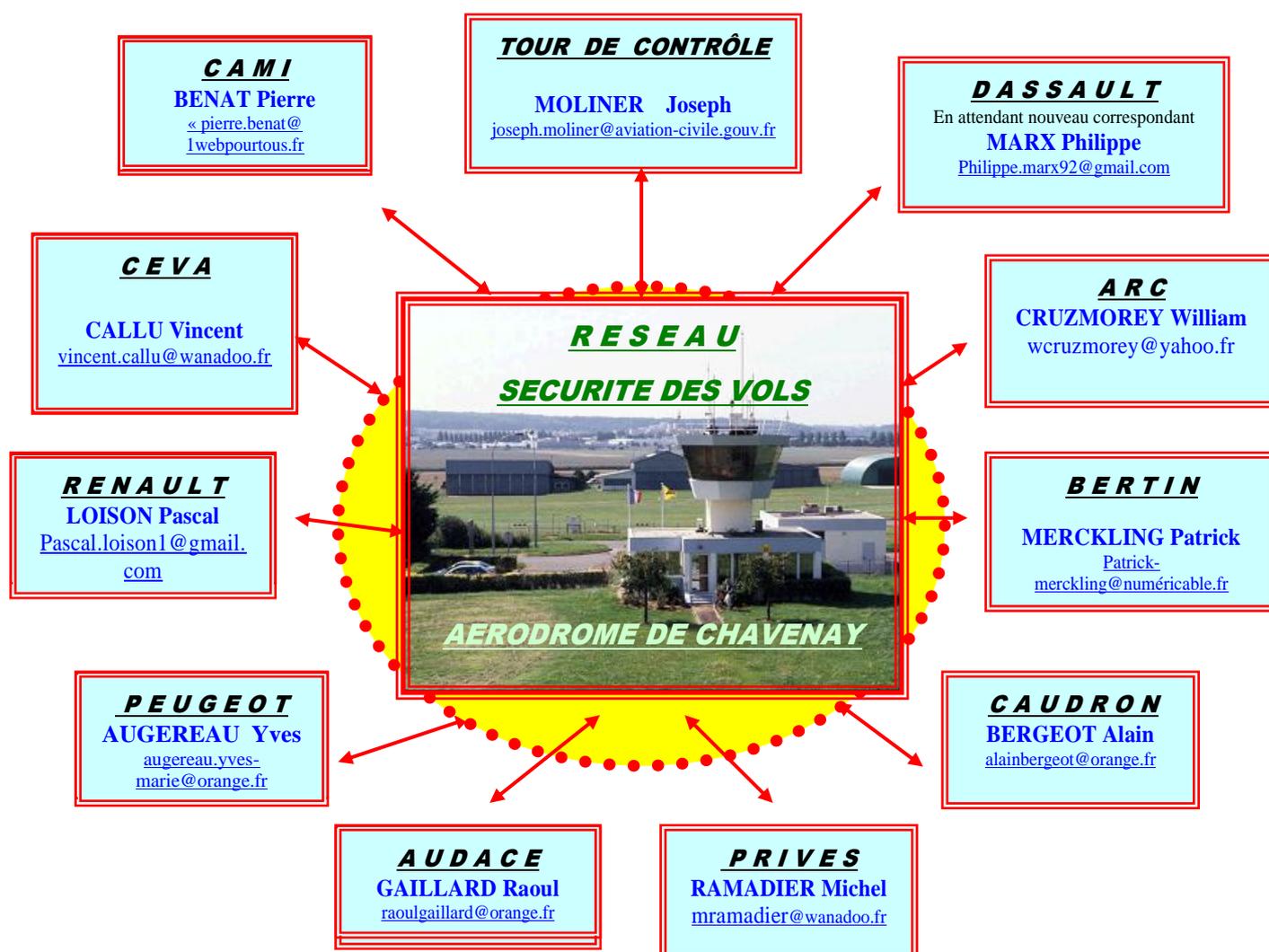


➤ Mise à jour du réseau « sécurité des vols » de l'aérodrome de Chavenay :

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
02 juin 2017

2 // Evénements significatifs depuis la réunion AREX du 02 décembre 2015 :

INCIDENTS , ACCIDENTS :

Le 12/02/2017 16h20 UTC :

Un PA 19 décolle en piste 10 pour effectuer des BH en vol d'instruction.

Les TDP s'effectuent « sans toucher des roues » suite inspection de piste du matin.

Au troisième ou quatrième BH lorsque le contrôleur clame le pilote à la remise des Gaz et pour un nouveau basse hauteur, l'appareil pique du nez en courte finale et vient heurter la clôture puis le sol. L'appareil s'immobilise sur le ventre. L'instructeur et l'élève sortent de l'appareil.

La piste est fermée, pas d'autres avions en l'air, elle rouvrira le lendemain après enlèvement de l'appareil et inspection de piste.

Les pompiers sont immédiatement prévenus et sont arrivés 10 à 12 minutes après la diffusion de l'alerte.

Une fiche d'accident a été rédigée.

L'instructeur a rédigé un CRESAG à l'attention de la DSAC N de la DSNA et au profit du Club en retour d'expérience.

Le 25 février 2017 17h30 UTC :

De retour de vol local le pilote d'un DR400 annonce dès le premier contact qu'il est « short pétrole » Le circuit est très chargé comme souvent le samedi avec de nombreux Tours de piste et des arrivées et départs. Le contrôleur lui annonce qu'il est prioritaire et lui propose d'intégrer la semi directe pour la piste 23 qui est en service. Afin de lui assurer la piste à l'atterrissage les contrôleurs ont fait remettre les gaz à tous les appareils devant lui et effectué les nombreuses informations de trafic réciproques qui s'imposaient pour donner la priorité.

Une fois posé l'appareil roule au parking sans contact radio et se dirige vers le club sans passer par l'avitaillement.

Il est à noter qu'au départ ce même pilote avait encombré la fréquence au point d'arrêt pour montrer son mécontentement quant au délai d'attente.

Le Club a rédigé un CRESAG .

Une procédure de demande d'explication a été déclenchée par les services de la navigation aérienne région parisienne compte tenu du nombre d'évènements sécurité dans le même vol avec aussi trois pénétrations en Classe A et D .

Le 25 mars 2017 10h36 UTC :

Les contrôleurs de Pontoise nous appellent pour nous prévenir de l'arrivée d'un appareil qui se dérouta à Chavenay cause « forts claquements de moteur ». Le DR400 basé à St Cyr en vol d'instruction avec deux élèves, en direction de Pontoise nous contacte et annonce immédiatement « PAN PAN PAN » et demande la priorité.

La piste 05 est en service, la priorité lui est donnée en maintenant des appareils en local et en demandant des circuits blancs aux appareils en TDP.



Les contrôleurs lui annonce qu'il peut utiliser la piste de son choix en fonction des évolutions de la panne. L'appareil se pose sans encombre en piste 05.

Une fiche d'incident est rédigée.

Au sol la mécanique constate trois goujons du Cylindre N° 1 qui sont cassés et que la pipe d'échappement de ce même cylindre est cassée sous la fixation.

L'instructeur a rédigé et diffusé un rapport d'incident faisant office de REX face à cette situation d'urgence.

Voilà ce qu'écrit l'instructeur qui est chef pilote du Club à St Cyr :

« Lors de tout évènement en vol, ne pas douter sur le déroutement vers le terrain le plus proche même restreint ou militaire. Le message radio doit être Clair « Pan Pan Pan » si l'avion peut toujours voler ou « Mayday Mayday Mayday » si l'avion ne peut maintenir u vol en palier.

Une fois au sol contacter les autorités (Tour de contrôle, BGTA, PAF etc) puis le Club la mécanique et le chef pilote.

Attendre les autorités afin de finaliser les tâches administratives.

Essayer dans la mesure du possible de parquer l'avion dans un hangar ou dans une zone protégée sur l'aérodrome » »

Le 12 avril 2017 10h50 UTC :

Un DR400 décolle en piste 23 pour un local sortie Ouest avec des passagers à bord 2 ou 3.

Le contrôleur est attiré par un faible taux de montée, et par un bruit suspect.

La trajectoire semble confirmer qu'il y a un problème lorsque finalement alors que l'appareil se dirige vers la BH main gauche 23 le pilote annonce des problèmes de montée.

Le contrôleur demande aux pilotes en TDP d'effectuer un circuit blanc en maintenant 1300ft pour un nouveau tour de piste et de ne pas effectuer d'approche en piste 23, et propose immédiatement la piste 28 au pilote du DR400 qui accepte et se pose finalement sans problème.

Au parking, 2 passagers descendent de l'avion, le pilote semble vouloir repartir mais des personnes du club viennent près de l'avion et lui demandent de couper.

Le pilote est monté à la tour pour confirmer que ce n'était pas un problème de poids mais de « ratés moteur »

Le 23 avril 2017 14h50 UTC :

La tour reçoit un appel d'un pilote privé basé qui vient de se poser avec son Sicile dans un Champ sans dommage sur la commune de « Boissy Sans Avoir ». Le passager et le pilote ne sont pas blessés. Il explique que suite à des ratés moteurs celui-ci s'est arrêté l'obligeant à effectuer un atterrissage d'urgence en campagne.

Une fiche accident incident a été rédigée.

Aucun message d'urgence n'a été émis sur la fréquence tour de Chavenay.



Le 23 avril 2017 16h30 UTC :

Le pilote d'un Cessna de retour du Touquet annonce des problèmes d'alternateur, le voyant est allumé depuis environ 20 minutes. Dès son arrivée la priorité lui est donnée à l'atterrissage et il se pose sans problème.

Le 20 mai 2017 15h30 UTC :

La piste 28 est en service une composante de vent de travers a été enregistrée toute la journée, de l'ordre du 210° pour 09Kts au moment de l'accident. De retour des Mureaux un Lionceau en vol d'instruction demande une intégration pour des entrainements en tours de piste.

Lors du second touché il rebondit une première fois en s'inclinant légèrement à droite puis rebondit à nouveau en s'inclinant fortement à droite. L'appareil dévie franchement sa trajectoire, survole le terrain à très basse altitude et percute la clôture au nord-ouest de la plateforme.

L'impact avec celle-ci provoque le passage sur le dos de l'appareil et son immobilisation.

Les pompiers sont immédiatement prévenus et sont arrivés 12 minutes après la diffusion de l'alerte.

Instructeur et pilote finissent par s'extraire de l'épave, choqués et légèrement blessés. Ils seront évacués tous les deux par les pompiers pour des examens médicaux complémentaires.

De nombreux appareils ont dû être déroutés mais ont pu revenir le jour même dès la réouverture de la piste vers 17h32UTC.

Une fiche accident incident a été rédigée.

L'activité sera suspendue le lendemain entre 11h50 et 12h10 pour l'évacuation de l'épave et après inspection de piste.

Le 24 mai 2017 0950 UTC :

De retour de vol local un PA 19 s'intègre dans le circuit en piste 28 sur instruction du contrôle. Le pilote annonce pour un atterrissage complet. L'atterrissage est particulièrement dur et l'arrière de l'avion dont la dérive semble avoir touché le sol.

Le pilote décide de remettre les gaz. Au deuxième passage les contrôleurs demandent au pilote de survoler le taxiway parallèle à la piste 10 /28 et de s'approcher le plus près de la tour afin de faire une inspection de l'arrière de l'avion.

La roulette de queue est cassée et elle pend à une dizaine de centimètres dessous, rattachée par un câble.

Les pompiers sont immédiatement appelés et l'information est faite au pilote qui annonce une autonomie de 4 heures.

Après l'installation des pompiers en bordure de la croisée des pistes et après plusieurs tours de piste avec la roulette de queue pendante, la clairance d'atterrissage est donnée, le chef pilote du Club était présent à la tour de contrôle pour l'occasion.

En finale on s'aperçoit que la roulette de queue s'était détachée, l'atterrissage s'effectue sans aucun autre dégât. La roulette de queue n'a pas été retrouvée.

L'activité a été suspendue pendant une heure, et après inspection de piste détaillée la reprise du trafic a pu avoir lieu.



TRANSITS SANS CONTACT :

Le 09 février 2017 16h10 UTC :

La piste 05 est en service. Le contrôleur observe un hélicoptère dans le circuit qui coupe la montée initiale 05 en route estimée au sud-est à une altitude estimée à 1000ft. L'information est faite au ménestrel en cours de remise des gaz en piste 05, 30 secondes plus tard l'un des deux appareils aurait dû faire une manœuvre d'évitement.

Après investigation le contrôleur apprend par les contrôleurs de Toussus qu'il est en contact avec eux. En retour vers Toussus cet appareil survole des agglomérations dont le survol est limité à 5000ft.

Le 19 février 2017 12h01 UTC :

Alors que la voltige est en cours et que nous avons des avions dans le circuit on observe un cessna en transit qui se rapproche de la verticale. L'appareil nous contacte s'approchant de la verticale. La voltige a été immédiatement prévenue et stabilisée au-dessus de 2500ft dans la R3107 verticale l'aérodrome qui monte jusqu'à 3500ft.

Heureusement que cette zone était active sur autorisation d'ORLY ou de Villa ce qui n'est pas une obligation.

L'extraction radar montre que l'appareil était à 1900Ft au départ de Toussus vers la plaine de Versailles prenant comme point tournant Chavenay pour repartir à Toussus.

Un contact préalable avec Chavenay et l'écoute de l'ATIS aurait permis à cet appareil de savoir qu'il y avait de la voltige en cours vertical Chavenay.

Le 07 avril 2017 13h50 UTC :

La piste 05 est en service. Un instructeur en vol de formation signale alors qu'il est en étape de base 05 qu'un appareil est sens opposé plus haut. Il s'agissait d'un appareil Cessna 172 qui venait de Toussus par le sud ayant survolé la zone d'agglomération et qui repartait vers l'Ouest sans appeler Chavenay. Le pilote au débriefing pense avoir confondu Beynes et Chavenay.

Le 07 avril 2017 16h15 UTC :

La piste 05 est en service. Les contrôleurs observent un Cessna qui s'approche de la verticale en provenance de l'Est qui survole la montée initiale 05 faisant route au nord.

Heureusement à ce moment-là il n'y a qu'un DR400 qui vient de toucher et débute la montée initiale.

Le 05 mai 2017 18h25 UTC :

La piste 10 est en service. Un appareil est en TDP, en lui donnant son n° d'ordre dans le circuit le contrôleur s'aperçoit que juste derrière lui se trouve un hélicoptère sans contact. Après investigations auprès de Pontoise et d'Issy les Moulineaux il s'agit d'un départ d'Issy à destination de Ponteau de Mer.



Le 08 mai 2017 16h47 UTC :

La piste 28 est en service. Un DR 4000 en vent arrière nous signale qu'il a du faire une manœuvre d'évitement sur un appareil qui transitait dans le circuit route au nord sans contact avec Chavenay. Rien n'a permis pour l'instant l'identification de l'appareil. Les contrôleurs observent cet appareil qui s'éloigne vers le nord.

Le 10 mai 2017 15h08 UTC :

La piste 10 est en service. Les contrôleurs observent un appareil sans contact sud-ouest des installations route au nord intérieur des circuits. L'information de trafic est faite aux appareils dans le circuit et à un hélicoptère en transit Dragon 75T en fréquence qui avait demandé un transit vertical pour une sortie sud-ouest. Rien n'a permis pour l'instant l'identification de cet appareil en transit sans contact radio.

Le 24 mai 2017 17h37 UTC :

La piste 10 est en service. Un DR221 arrive en milieu de finale 10 lorsque le contrôleur observe un hélicoptère qui semble être à une altitude inférieure au circuit transite légèrement au nord de la verticale sans contact. Après appel téléphonique il s'agit bien d'un départ d'Issy les Moulineaux.

Conflits avec des appareils à l'arrivée ou au départ de St Cyr :

Le 20 janvier 2017 12h50 UTC :

L'aérodrome de Chavenay est en auto information entre 12h et 13h30 UTC . Un Cessna 152 qui s'avérera être de St Cyr pénètre dans le circuit d'aérodrome et se rapproche dangereusement d'un appareil dans le circuit en vol d'instruction au point que l'instructeur qui estime le rapprochement dangereux déposera un ASR AIRPROX.

L'instructeur plaignant a pris contact avec le pilote de S Cyr qui a rédigé un CRESAG avec un instructeur du Club. Le pilote semble avoir confondu les serres et a voulu descendre afin de ne pas être en conflit avec les sorties de St Cyr.

Le 12 mars 2017 14h35 UTC :

La 28 est en service, le contrôleur aperçoit un DR400 cap opposé à la vent arrière. L'information est immédiatement transmise à un autre DR 400 en entrainement en TDP qui se trouve en milieu de vent arrière. Le croisement s'effectue à moins de 100ft à 0,2 Nm d'après l'extraction radar. L'appareil venait de St Cyr.



Le 08 avril 2017 13h17 UTC :

La piste 05 est active. Les contrôleurs observent un transit qui passe à la verticale en provenance de l'est et route à l'ouest sans contact radio. Après investigation il s'agit d'un DR400 en 7000 au transpondeur à 1300ft vu au radar par Pontoise. La voltige vertical l'aérodrome venait de se poser 2 minutes plus tôt.

L'information est faite aux appareils dans le circuit, heureusement pas de rapprochement dangereux. Finalement l'extraction radar révèle que l'appareil venait de St Cyr mais qu'il n'avait annoncé un départ par la plaine de Versailles.

Le 16 avril 2017 16h31 UTC :

La piste 28 est en service.

Les contrôleurs aperçoivent un appareil aile haute qui coupe la base 28 et la branche vent arrière à contre sens en provenance de l'Est. St Cyr est en auto information. L'extraction radar révèle que c'est bien un appareil au départ de St Cyr qui est passé dans les circuits.

Le 17 avril 2017 15h34 UTC :

La piste 05 est en service. Le contrôleur remarque un hélicoptère de l'incinérateur vers la verticale sans contact et qui va survoler la base 05. Le contrôleur fait l'info à un DR 400 qui arrive en base 05. Le pilote de l'hélicoptère qui se dirigeait vers Issy les Moulineaux avait deux enfants malades à bord et a complètement occulté le fait de devoir appeler Chavenay. L'extraction radar montre qu'il est passé à 1400 ft sur l'étape de base.

Le 21 avril 2017 15h37 UTC :

La piste 05 est en service. Le contrôleur observe un appareil aile haute route au nord qui traverse la branche vent arrière sans contact radio. Il fait immédiatement l'information à un appareil en vent traversier en TDP qui lui confirme que le transit est à l'altitude des circuits.

Le 22 avril 2017 14h03 UTC :

La piste 05 est en service. Le cap 10 vertical annonce fin de voltige et le contrôleur l'autorise à un encadrement main droite pour la 05. En cherchant le CAP 10 le contrôleur voit un appareil vertical qui se dirige vers l'EST et fait immédiatement l'info à OR qui passe plus au sud en descente et se pose. Le passage vertical s'effectue à environ 1000ft. Le pilote est nouveau à St Cyr il découvre les spécificités de Chavenay.

Le 29 avril 2017 13h10 UTC :

La piste 10 est en service. Les contrôleurs observent un appareil arrivant de l'Ouest estimé à 1300ft route à l'Est sans contact. L'information de trafic est faite aux appareils dans le circuit en TDP. La voltige est au point d'attente pour une séance de voltige vertical. L'appareil se pose à St CYR.



MAUVAISE INTEGRATION DANS LE CIRCUIT D'AERODROME OU MANŒUVRES INADAPTEES DANS LE CIRCUIT :

Le 09 avril 2017 15h50 UTC :

La piste 05 est en service. De retour d'un vol local le pilote d'un PITTs demande une verticale pour un encadrement. La tour lui demande de rappeler vertical et de rappeler pour débiter l'encadrement. L'appareil débute sans clairance l'encadrement et compte tenu de sa vitesse inadaptée au circuit d'aérodrome le pilote remet les gaz.

Le contrôleur lui confirme qu'il n'a pas eu d'autorisation pour débiter son encadrement et lui demande de revenir immédiatement à la verticale et d'y rester compte tenu du trafic en cours dans le circuit d'aérodrome.

A la deuxième tentative l'appareil après avoir eu l'autorisation du contrôle remet les gaz et effectue un circuit publié. Le pilote semble avoir des difficultés à réguler derrière des appareils plus lents dans le circuit et s'écarte de la trajectoire pour maintenir le visuel des appareils devant lui et se pose à 16h02.

La pilote a débriefé à chaud avec les contrôleurs qui ont découvert que ce n'était pas le pilote habituel de cet appareil qui est en fait en copropriété. Puis un débriefing avec le chef CA a permis de mettre les choses au point afin que ce type de situation ne se répète pas.

Un compte rendu suite à ce débriefing et sous forme de REX a été rédigé par le pilote en ayant désormais connaissance des procédures particulières et des spécificités de la plateforme.

La méconnaissance de la plateforme et des procédures particulières, la forte activité d'un dimanche après-midi, la reprise en main d'un appareil peu familier pour le pilote sont des points qui ont été évoqués par le rédacteur du REX et qui reconnaît avoir mal choisi son créneau pour une reprise en main.

CLÔTURE DE LA FREQUENCE APRES AVOIR QUITTE LA CIRCULATION D'AERODROME :

Le 18 mars 2017 :

Deux évènements le même jour avec des appareils de clubs différents qui n'ont pas ou mal clôturé avec Chavenay.

Les deux évènements ont conduit le BTIV au déclenchement des trois phases d'urgence successives.

En effet faute de ne pas avoir eu la possibilité de voir au radar l'appareil en vol car peut être pas équipé de mode S, de n'avoir pas eu de nouvelles auprès de Dreux, et d'autres organismes comme Seine Info tenue par l'organisme de Melun et ou Paris info qui est co-implantée avec le BTIV dans le CRNA N à ATHIS, le BTIV a donc eu l'obligation réglementaire de déclencher les différentes phases.



L'officier de permanence SAR de l'ARCC de Lyon Mont Verdun a demandé à ce que l'un des deux commandants de bord les rappelle afin de sensibiliser les pilotes sur le fait que le déclenchement des phases mettrait en œuvre beaucoup de moyens humains et matériels.

« L'utilisation d'une phraséologie adaptée permet d'éviter des déclenchements de phase d'urgence et de recherche inutiles. »

Dans la réglementation de la circulation aérienne RCA 3 procédures pour les organismes, le chapitre relatif au service d'alerte fixe les délais maximaux de déclenchement des phases d'Urgence qui sont l'INCERFA, L'ALERFA et DETRESFA.

Au niveau national à l'occasion d'accident aérien il est procédé systématiquement à la vérification de l'application stricte de ces délais de déclenchement par les organismes de contrôle, car cela impacte directement l'efficacité de la mise en œuvre des moyens de recherche et de sauvetage. Pour cela des rappels sous forme de consigne au niveau de la direction des opérations des Services de la navigation aérienne sont fait de façon régulière.

Ce sont les BTIV au sein des CRNA Centre Régionaux de la Navigation Aérienne qui sont responsables des déclenchements de phase et donc du respect de ces délais. Pour ce faire il est du ressort des organismes de contrôle de faire remonter les informations vers le BTIV le plus rapidement possible afin que ceux-ci puissent envoyer les messages de déclenchement dans les délais réglementaires en fonction de l'évènement.

En ce qui concerne l'absence de contact radio en sortie de la circulation d'aérodrome le BTIV doit déclencher :

INCERFA	H+ 10 mn	ALERFA	H + 20 mn	DETRESFA	H + 30 mn
----------------	----------	---------------	-----------	-----------------	-----------

H étant l'heure prévu de clôture. A Chavenay entre 3 et 5 minutes en fonction du QFU en service et du secteur de sortie, après l'heure de décollage inscrite sur le strip.

Afin de ne pas déclencher inutilement cette montée en puissance qui pourrait être préjudiciable à un autre appareil réellement en difficulté :

Il est de la responsabilité des pilotes de :

1^{er} Demander à l'organisme de contrôle l'autorisation de quitter la fréquence.

2^{ème} Attendre l'autorisation de l'organisme de contrôle.

3^{ème} Et enfin accuser réception de l'autorisation avant de quitter la fréquence. Car pour l'organisme de contrôle cela signifie qu'il ne vous doit plus le service d'alerte à partir de ce moment.



Exemple de phraséologie à utiliser :

PIL / " Chavenay de NY en sortie de circuit pour quitter la fréquence "

CTL / " NY pas de trafic connu vers le sud-ouest, quittez la fréquence à tout à l'heure "

PIL / " Chavenay de NY je quitte la fréquence au revoir "

« L'utilisation d'une phraséologie adaptée permet d'éviter des déclenchements de phase d'urgence et de recherche inutiles. »

Voici ce qu'a écrit en conclusion le SGSM d'un des deux clubs concerné dans une fiche d'information aux pilotes, relative à la clôture de la radio en sortie.

« - Toujours Clôturer un échange avec un organisme de la circulation aérienne.

- Si vous retrouvez dans cette même situation ou similaire et que dans certains cas vous ne pouvez pas « en placer une » sachez que l'organisme en est parfaitement conscient. Dans ce cas après votre appel si il n'y a pas de réponse, surtout restez en veille et c'est l'organisme qui vous contactera en général avec le message suivant : « XX en sortie » ?

- Attention aux risques de frais engendrés par le déplacement des moyens de recherche.

- Si impossibilité de reprendre contact avec l'ATC pour diverses raisons, contactez Paris info, ou Seine info. »

SITUATION DEGRADEE A LA TOUR DE CONTRÔLE :

Nous avons rencontré depuis le début de l'année de gros problèmes techniques, électriques et radio qui nous ont conduits à interrompre les services.

A ce jour 6 jours de fermetures techniques sont dues à des pannes électriques importantes et à l'installation des nouvelles chaînes radio en janvier dans un premier temps puis en avril compte tenu des problèmes rencontrés localement entre l'ancienne installation et les nouveaux équipements.

Les travaux de rénovation des locaux avec une nouvelle salle technique et rénovation de tous les câblages techniques avec l'installation d'un déport Radar IRMA devrait commencer en 2018.



PANNES RADIO A BORD :

Le 04 avril 2017 18h24 UTC :

Pontoise nous appelle pour nous signaler qu'ils observent un 7600 en route vers notre terrain. La piste 05 est en service

On observe effectivement un appareil qui fait route vers la verticale phare allumé. On reconnaît aux jumelles un appareil basé type DR400. Étonnamment Il ressort du circuit par le nord-ouest et contourne Feucherolles pour revenir dans le circuit par le début de vent arrière 05.

Les contrôleurs lui donnent la priorité et informent les autres appareils dans le circuit et continuent à diffuser les messages radio à son attention ne sachant pas s'il était en panne totale ou simplement en émission.

Au même moment un Fennec de l'Armée de l'Air nous contacte pour intercepter cet appareil et nous confirmons que celui-ci est basé à Chavenay et qu'il allait se poser. Finalement le pilote du Fennec accuse réception et retourne sur Villa.

L'appareil se pose sans d'autre problème.

Au débriefing avec le pilote on lui a confirmé que de brancher 7600 était une très bonne initiative et qui nous avait permis d'anticiper, mais il s'avère que celui-ci n'avait pas connaissance de la consigne locale panne radio.

Un CRESAG a été rédigé par le Club et dans la rubrique mesures prises il a été écrit :

Rappel au pilote de la consigne locale.

Expliquer au pilote qu'il est important d'investir dans un matériel de meilleure qualité.

Le 16 avril 2017 17h45 UTC :

La piste 28 est en service. Un DR 400 contacte effectue son message radio initial et n'arrive plus à émettre. Le seul appareil dans le circuit est sur le point de sortir du circuit. Les contrôleurs observent le DR400 de retour de St Cyr au nord des circuits route vers les serres et lui demande si c'est lui qui est au nord du terrain. Deux coups d'alternats viennent confirmer que l'appareil est en panne d'émission mais qu'il a de la réception. N'ayant personne dans le circuit, les contrôleurs l'autorisent à entrer dans le circuit en fin de branche vent arrière 28, ce qu'il fait et se pose sans d'autres problèmes.

DRONES :

Le 18 février 2017 13h53 UTC :

Le pilote d'un DR400 nous signale après son vol avoir croisé un drone en branche vent arrière 10 estimé à 5 mètres au-dessus de l'avion. Le drone était noir et de 40 à 50 centimètres de diamètre. La procédure drone a été lancée et la BGTA est intervenue et a échangé les informations avec le pilote.



Le 21 avril 2017 à 15h45 UTC :

Un instructeur du terrain monte à la tour pour nous signaler qu'en arrivant en voiture sur l'aérodrome il venait de voir des personnes sous l'axe de piste 05 qui utilisaient un Drone. La procédure drone est lancée. L'appareil en TDP à ce moment-là n'a pas pu confirmer la présence d'un drone en montée initiale.

03 // Intervention du service AG,

Suite à des intrusions de basés de LFPX, petit rappel sur la présence de la R 35 B de 1500 à 2000 ft QNH.

Rappel pour Chevreuse Info :

Uniquement lorsque le service de contrôle à Toussus est présent.

Seuls les services d'information de vol et d'alerte sont rendus

Fréquence 119,3 (en l'absence de service de contrôle, contactez Paris Info 129,625)

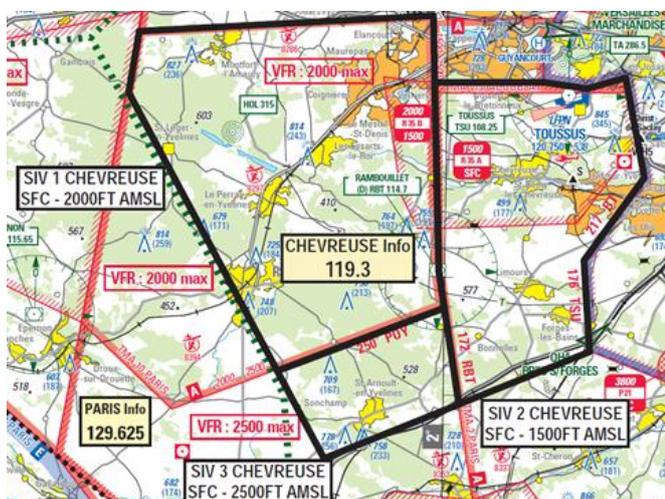
Les informations dans le sup AIP 052/17, en vigueur du 06/04 au 08/11/2017.

Consignes particulières :

Pour les arrivées par S et les directes en 07, le contact de Chevreuse Info se fait respectivement 5' avant S et 5' avant la zone R

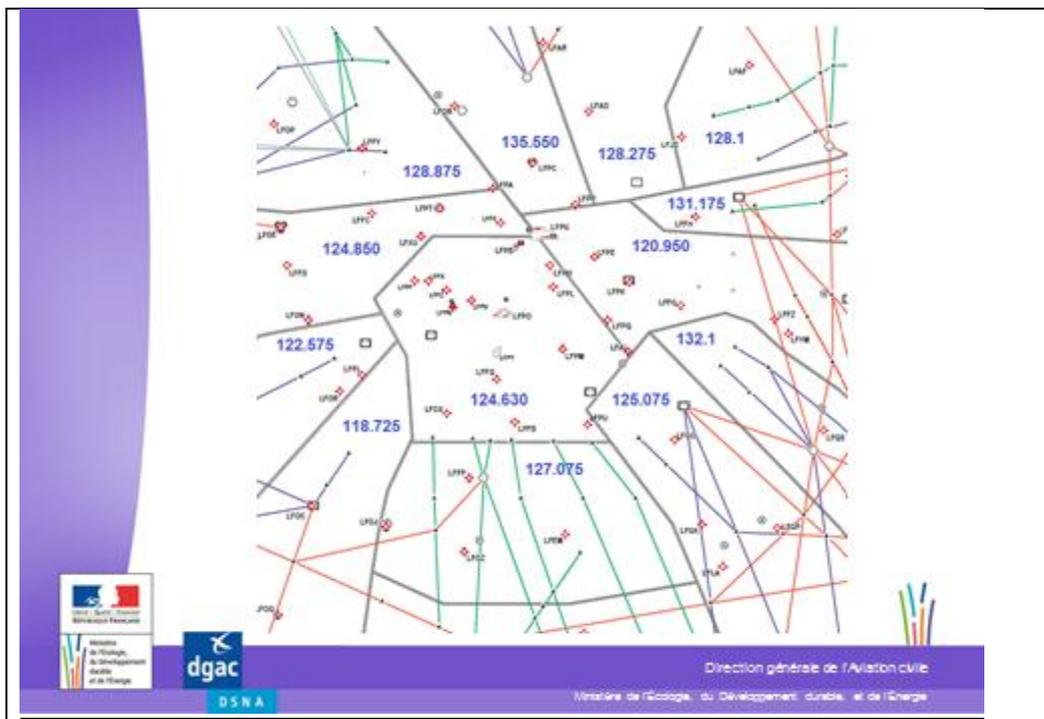
Le transfert vers la fréquence TWR se fait à l'initiative du SIV.

Rappel plage de silence : du 01/04 au 30/09 (dimanche et jours fériés 11h-14h).



DATES ET HEURES D'ACTIVITE
Tous les jours de 0900 à 1700 UTC (été : - 1 HR)
En dehors de ces horaires et en l'absence des services de contrôle à Toussus le Noble, le service est assuré par Paris INFO 129.625 MHz
SERVICES RENDUS
Seuls les services d'information de vol et d'alerte sont rendus par l'organisme Chevreuse Info lorsque le secteur information de vol est activé.
CONSIGNES PARTICULIERES
Lorsque le secteur Chevreuse Info est activé, les consignes particulières ARR 07/25 par S et ARR 07 directe des volets VAC AD 2 LFPN TXT 03/04 sont modifiées comme suit :
ARR 07/25 : La consigne « Contacter TOUSSUS au plus tard 3 minutes avant le point S » est remplacée par : « Pour les aéronefs à destination de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, contacter Chevreuse INFO au plus tard 5 minutes avant SIERRA ».
ARR 07 directe : La consigne « Contacter TOUSSUS au plus tard 3 minutes avant la zone LF-R 35 » est remplacée par : « Pour les aéronefs à destination de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, contacter Chevreuse INFO au plus tard 5 minutes avant la zone LF-R 35 ».
Le transfert vers la fréquence TOUSSUS TOUR est à l'initiative de Chevreuse INFO.





04 // Intervention de la DSACN :

Campagne de sécurité 2016-2017

- Disponibles sur :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/aviation-loisir>

- Les objectifs de cette nouvelle campagne, qui regroupe les vols **AVION** et **ULM**, sont :

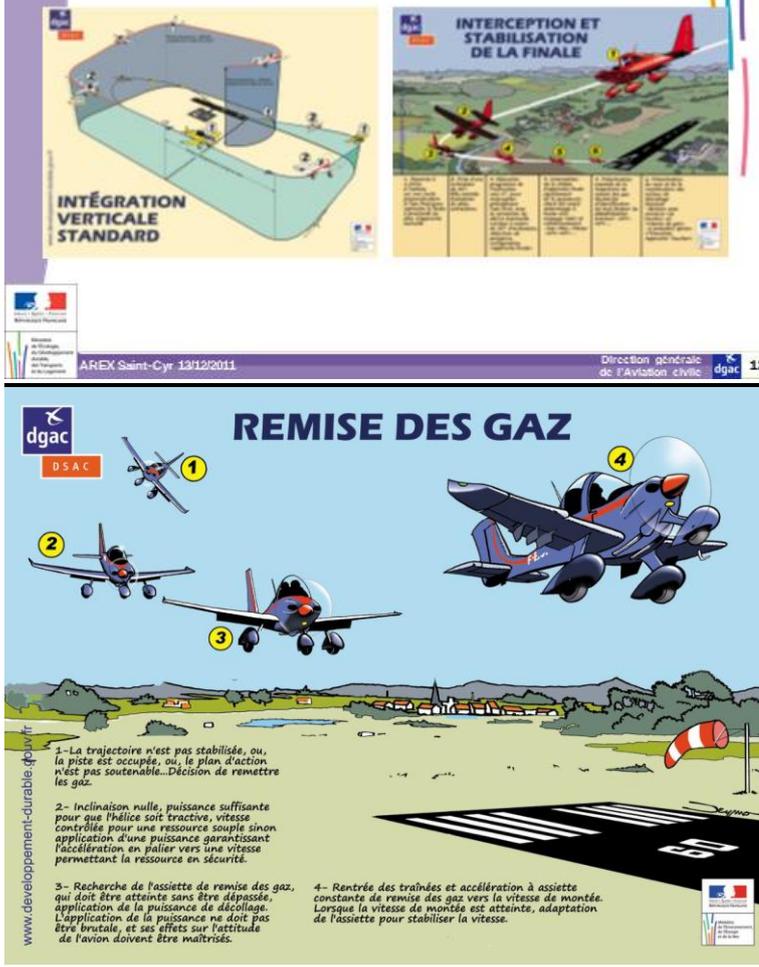
- 1 de rappeler comment sont structurées l'intégration verticale standard, l'interception et la stabilisation de la finale, et la remise des gaz,
- 2 d'apporter des critères d'appréciation de la compétence et de la performance,
- 3 de toucher largement les pilotes de loisir, seul moyen de réduire le nombre et la gravité des accidents dans les catégories ARC, USOS, RE (OACI)



AREX Saint-Cyr 19/05/2017

Direction générale de l'Aviation civile dgac 11

Campagne de sécurité 2016-2017



05 // Présentation du projet de création d'une RMZ à Chavenay et vos remarques et avis :

Une présentation de 45 minutes a été réalisée En voici l'essentiel :

1- Etat des lieux :

L'aérodrome de Chavenay Villepreux est situé sur la commune de Villepreux dans le département des Yvelines (78) à 35 km à l'ouest de Paris, sur la plaine historique de Versailles. Siège d'une forte activité VFR, 120 avions 1200 pilotes avec différentes activités aéronautiques dont la principale est l'école de pilotage avec 8 aéroclubs qui engendre une forte concentration de trafic vertical et aux abords de l'aérodrome avec l'exécution d'exercices comme les encadrements, les intégrations, mais aussi une activité de voltige vertical la plateforme, des constructeurs amateurs et enfin du voyage.

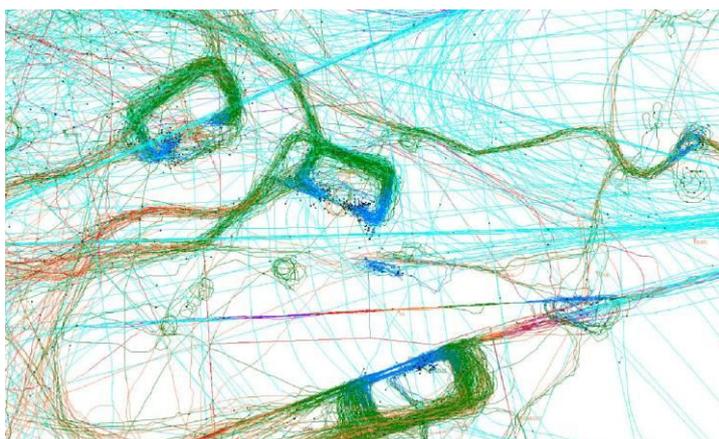
Ne disposant pas de pistes et voies de circulation revêtues, le trafic annuel fluctue depuis de très nombreuses années entre 60 000Mts et 73 000Mts, en fonction des contraintes météorologiques qui conduisent souvent à fermer les pistes pour préserver la structure en herbe ou pour des raisons de sécurité.

Cet aérodrome contrôlé est en espace aérien de classe G, enclavé dans un environnement particulièrement contraint sous les TMA 2 et TMA 3 de Paris avec des altitudes de plancher différentes, respectivement 1500ft et 2500ft, la proximité de la TMA de Pontoise dont le plancher est à 1500ft et une zone fortement urbanisée au sud de plus de 3600 mètres de large.

Une autre de ses particularités est d'avoir des pistes croisées 05/23 et 10/28 avec des circuits différents dont les tracés sont publiés sur la carte VAC dans leur intégralité pour des raisons environnementales.

L'altitude des circuits de piste est de 1300ft QNH.

Situé sur l'axe Toussus-Pontoise et à l'entrée de l'entonnoir que représente l'espace aérien au-dessus de la plaine historique de Versailles où se concentrent les départs et arrivés de St Cyr et d'Issy les Moulineaux, de très nombreux trafics en transit sans contact engendrent des rapprochements dangereux dans la circulation d'aérodrome de Chavenay.



1- Constats :

De nombreux événements sécurité avec des rapprochements dangereux sont souvent notifiés. Ils sont dus à des pénétrations dans la circulation d'aérodrome ou vertical l'aérodrome, lors des évolutions de la voltige ou avec des exercices d'encadrement ou encore avec des départs en 05 par passage vertical, procédure recommandée sur la carte VAC pour éviter la saturation dans le circuit d'aérodrome.



Tableau récapitulatif des FNE rédigés les 8 dernières années par les contrôleurs.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nb total de FNE	39	38	40	69	39	44	58	57
Nb de FNE Trafic sans contact	14	15	18	32	20	22	26	13
% de FNE relatives aux Traffics sans contact	36%	39%	45%	46%	51%	50%	45%	23%

Rapprochements dangereux	4	7	9	11	9	7	13	13
% par rapport aux FNE relatives aux Traffics sans contact	29%	47%	50%	34%	45%	2%	50%	100%
% par rapport au total des FNE	10%	18%	23%	16%	3%	16%	22%	23%

Ce tableau met en évidence le fait qu'en moyenne sur les 8 dernières années 42% des FNE rédigées ont été la conséquence de trafics sans contact, et que 48 % de celles-ci en moyenne toujours sur les 8 ans ont reporté des rapprochements dangereux.

A été considéré dangereux tout rapprochement qui a nécessité une manœuvre d'évitement, le dépôt d'un ASR AIRPROX ou à fait l'objet d'une plainte directement sur la fréquence par le pilote annonçant le rapprochement dangereux.



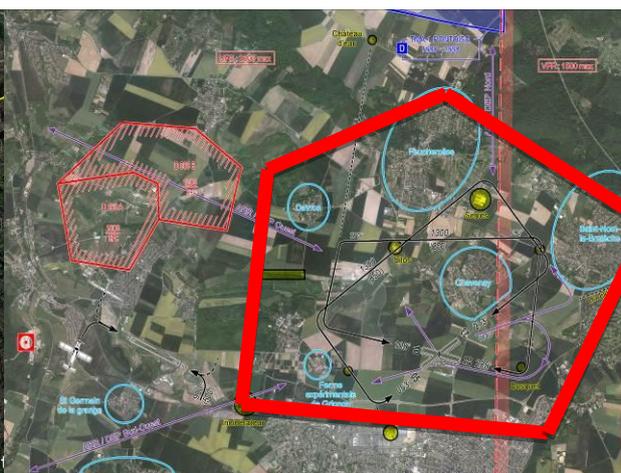
Point Sud-Est : Point d'eau de Villepreux
48° 49' 45.00"N / 2° 0' 29.00"E

Point Sud-Ouest : L'incinérateur
48° 49' 59.00"N / 1° 55' 53.00"E



Point Nord-Ouest Château Ouest Davron
48° 52' 19.00"N / 1° 56' 8.00"E

Environnement RMZ avec les circuits d'aérodrome



La présentation ci-dessus de l'environnement de la RMZ avec les circuits d'aérodromes qui sont représentés dans leur intégralité dans la carte d'atterrissage à vue de la VAC de Chavenay, montre que les limites latérales protègent la circulation d'aérodrome quelque soit le QFU en service et tient compte comme le prévoit la réglementation des appareils qui y rentrent et qui en sortent avec une estimation d'environ 30 secondes de vol.

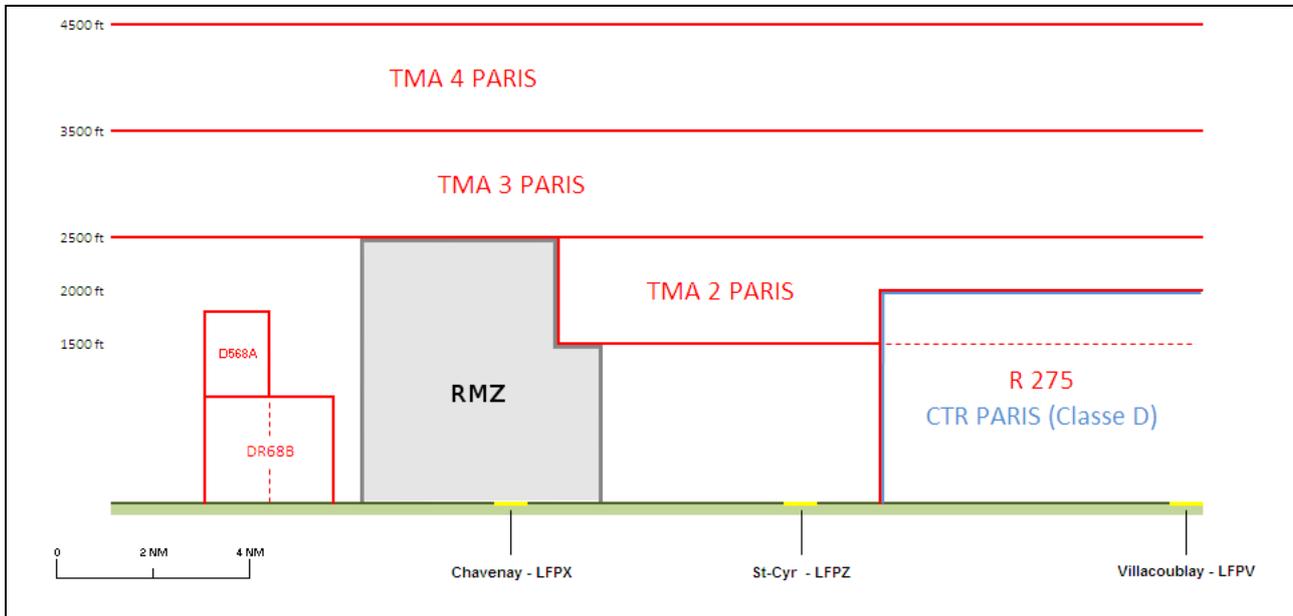
Les limites à l'ouest tiennent compte de l'activité de Beynes, de Frileuse afin de ne pas modifier leur mode d'exploitation et des transits Nord Sud qui sont susceptibles de passer au dessus de la D568 B à et au dessus de 1000ft QNH.

A l'est et au nord les limites de la RMZ tiennent compte des arrivées et départs de St Cyr et des transits des hélicoptères d'Issy qui suivent la A13.



Sauf consignes particulières dues à une activité particulière, ou une charge de trafic importante, la pénétration dans la RMZ pour un passage vertical ou dans les circuits, pourra être autorisée après un appel préalable du pilote demandeur, comme c'est déjà le cas pour les pilotes vélivoles de Beynes ou les hélicoptères en mission dans Frileuse et encore certains pilotes en transit.

Limites verticales :



Vertical l'aérodrome et à l'ouest de l'aérodrome du sol au plancher de la TMA 3 soit 2500ft QNH.

A l'est de l'aérodrome du sol au plancher de la TMA 2 soit 1500ft QNH.

4- Pourquoi utiliser les planchers des TMA pour fixer les limites verticales ? Argumentation !

Les circuits d'aérodrome de Chavenay se trouvent sous deux TMA avec des planchers différents. Cette limite entre Chavenay et St Cyr est difficilement repérable par les pilotes VFR.

Dans cette petite partie d'espace aérien sous forme d'entonnoir au dessus de la plaine de Versailles, se concentrent le trafic de Chavenay , de St Cyr et d'Issy Les Moulineaux et quelques transits.

1^{er} // Transits Nord Sud par la verticale :

De nombreux évènements ont été notifiés par FNE suite à des rapprochements dangereux avec des appareils sans contact en transit Nord-Sud ou Sud-Nord passant par la verticale.

Certains de ces évènements ont fait l'objet d'ASR AIRPROX. Les pilotes plaignants étaient des pilotes basés lors d'entraînement en TDP ou en encadrement ou en exercice particulier ou lors d'évolutions en voltige sur l'axe 6203.



L'extension de l'axe de voltige dans la LFR 3107 permet d'évoluer entre 1500ft et 3500ft QNH après accord de Villacoublay, d'Orly ou Roissy en fonction des configurations en région Parisienne.

L'analyse de ces évènements a montré à chaque fois une méconnaissance de l'environnement aéronautique, conforté par l'utilisation d'un espace aérien de Classe G, et un survol des agglomérations de largeur supérieure à 3600 m au sud de la plate-forme.

Effectivement les transits Nord-Sud ou Sud-Nord par la verticale de Chavenay sont normalement impossibles du fait des agglomérations au sud dont le survol devrait se faire à 5000ft minimum et de la classe A à 2500ft QNH.

2^{ème} // Transits prenant comme point tournant la verticale de Chavenay :

De nombreux évènements ont été notifiés par FNE suite à des rapprochements dangereux avec des appareils sans contact, en transit par la verticale ou sur la plaine de Versailles arrivant de l'ouest et repartant vers l'ouest.

Tous ces évènements comme les précédents ont été commentés en réunion AREX Sécurité des Vols Retour d'Expérience Pilotes / Contrôleurs afin de sensibiliser les usagers basés.

Comme pour les évènements précédents, l'analyse a montré une méconnaissance de l'environnement aéronautique et une difficulté à repérer la marche entre 2500ft et 1500ft QNH qui se situe au dessus de la circulation d'aérodrome de Chavenay.

Encore une fois certains pilotes sont confortés par le fait d'être en Classe G sans que rien ne vienne attirer l'attention sur la nécessité d'un contact radio pour des raisons de sécurité.

Un échange radio aurait permis une information de trafic réciproque avec les appareils en contact avec Chavenay et d'éviter la pénétration en Classe A dans la TMA 2 ou le survol des agglomérations.

3^{ème} // Transits départs-arrivés de St Cyr par passage vertical Chavenay ou par la plaine de Versailles :

De nombreux évènements ont été notifiés par FNE suite à des rapprochements dangereux avec des appareils sans contact dans la circulation d'aérodrome en provenance ou à destination de St Cyr avec des manoeuvres d'évitement.

L'occurrence et la dangerosité de ces évènements ont conduit ces deux organismes à élaborer des consignes communes et à mettre en place une ligne téléphonique spécifique pour retransmettre les demandes des pilotes et obtenir ou pas les autorisations.

Aujourd'hui le passage vertical Chavenay en provenance ou à destination de St Cyr est soumis à autorisation de l'organisme de contrôle avec contact radio obligatoire.

Le passage vertical n'est pas autorisé lorsque l'un des deux organismes est en auto information. Lors des prochaines mises à jour des Cartes VAC ces informations y figureront pour chacun des aérodromes.

La création de la RMZ ne fera que confirmer l'esprit de ces consignes notamment en ce qui concerne la nécessité de contacter pour obtenir l'autorisation et des informations de trafic pour un meilleur niveau de sécurité.



4^{ème} // Transits Nord-Sud ou Sud-Nord à l'ouest de Chavenay :

De nombreux évènements ont été notifiés par FNE suite à des rapprochements dangereux avec des appareils sans contact en transit Nord-Sud ou Sud-Nord à l'Ouest de la plate-forme et remontant ou descendant la branche vent-arrière 05/23 ou l'étape de base - vent traversier 10/28.

Souvent des manoeuvres d'évitement ont été nécessaires pour éviter l'abordage.

Après analyse et comme pour les évènements précédents il s'agit de méconnaissance de l'environnement et la difficulté de trouver les bons repères n'arrivant pas à situer exactement Chavenay.

Au niveau des débriefings avec les pilotes ayant pénétré sans contact et donc sans autorisation , la sensibilisation est faite sur le fait de devoir contourner franchement à l'ouest si les pilotes ne désirent pas contacter la tour de contrôle en étant sûr de ne pas interférer avec la circulation d'aérodrome de Chavenay.

A l'inverse pour passer à proximité ou dans la circulation d'aérodrome de Chavenay le contact radio est obligatoire afin d'obtenir une autorisation et la meilleure information de trafic ou information de vol en fonction de la position exacte observée par le contrôleur.

5^{ème} // Transits hélicoptères Est-Ouest ou Ouest-Est à destination d'Issy les Moulineaux :

Ces transits pour la plupart utilisés par des professionnels, Sécurité Civile, Evasan, Samu, sont généralement effectués avec un contact radio préalable de la part de ces pilotes afin de s'assurer un passage vertical Chavenay en toute sécurité en ajustant si nécessaire l'altitude de transit à l'intérieur des circuits.

Malheureusement quelques pilotes privés ou étrangers par méconnaissance de l'environnement et focalisés par la recherche de repère au sol ne contactent pas et intègrent la circulation d'aérodrome ou la verticale terrain sans contact et donc sans clairance et pénètrent parfois en classe A une fois passée la verticale en direction de l'est.

Encore une fois certains pilotes sont confortés par le fait d'être en classe G sans que rien ne vienne attirer l'attention sur la nécessité d'un contact radio pour des raisons de sécurité.

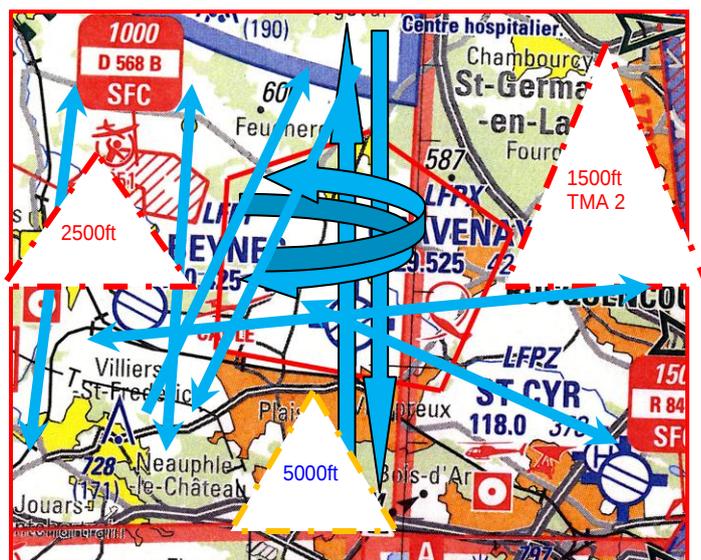
Synthèse argumentation limites verticales :

On constate un nombre important d'évènements sécurité avec des rapprochements dangereux ayant nécessité des manoeuvres d'évitement et ceci jusqu'à 2500ft .

La spécificité et la complexité des espaces qui entourent la plaine de Versailles sont des éléments contributeurs. Comme par exemple la marche entre les deux TMA sans repère au sol remarquable, la zone d'agglomérations au sud de l'aérodrome dont les règles de survol et le plancher des TMA interdisent le passage par la verticale pour un transit Nord-Sud, et enfin au nord la présence de la TMA de Pontoise de classe D dont le plancher est à 1500Ft.

L'utilisation de cette portion d'espace vertical la plaine de Versailles sous forme d'entonnoir qui converge vers la CTR Paris sous la TMA 2 et 3 nécessite le besoin d'attirer l'attention des pilotes sur le fait qu'il est impératif d'établir un contact radio avec Chavenay.





5- Conclusions :

Laisser une petite portion d'espace qui ne va nulle part et qui peut laisser croire que le passage est possible sans contact radio montre tous les jours ses limites. Le risque d'abordage est à ce jour important.

La très grande majorité des utilisateurs de cette tranche d'espace entre le sol et 2500ft , puis 1500ft vers l'est sont les usagers de Chavenay, de St Cyr et d'Issy les Moulineaux.

L'ensemble des constats et argumentations montre que pour améliorer la sécurité vertical l'aérodrome de Chavenay il est nécessaire d'exiger le contact radio à tous les appareils qui évoluent autour et au dessus des circuits de Chavenay sous la TMA 2 et la TMA 3. La création de la RMZ à Chavenay avec les dimensions définies dans cette étude, répond à cette problématique.

Pour les pilotes basés il est important de rappeler que les procédures d'exploitation de l'aérodrome restent identiques, avec un gain de sécurité puisque les risques d'abordage seront considérablement réduits avec la création de la RMZ.

La création de la RMZ telle que définie dans cette étude apporte donc de nombreux avantages :

- L'augmentation du niveau de sécurité pour les basés et les appareils en transit.
- Aucune modification pour les basés quant aux procédures d'exploitation de la plate forme.
- Confirmation que pour passer dans la RMZ de Chavenay il faut contacter et obtenir l'autorisation, ou choisir de s'écarter à l'ouest afin de ne pas interférer avec la circulation d'aérodrome.
- Une Zone de responsabilité clairement définie pour les contrôleurs et les pilotes.
- Un filtre supplémentaire pour éviter les intrusions en Classe A.



Après la présentation la majorité des participants semble convaincue par le gain de sécurité. Quelques-uns se demandent si cela ne va pas augmenter les régulations, les contrôleurs ne vont-ils pas être surchargés, cela ne va-t-il pas rajouter de la complexité, pourquoi uniquement pendant les horaires ATS ?

J'ai confirmé que ce nouvel outil réglementaire vient d'être mis à notre disposition depuis novembre 2016 en France et qu'en qualité de prestataire de service de la navigation aérienne compte tenu des évènements sécurité que nous constatons régulièrement avec des rapprochements dangereux et le risque d'abordage qui menace, il était de notre devoir d'effectuer cette étude afin d'augmenter le niveau de sécurité vertical l'aérodrome de Chavenay et de monter le dossier vers les instances décisionnaires.

Il me semble normal que les usagers de l'aérodrome soient les premiers informés, une nouvelle réunion d'information et de concertation avec les fédérations membres du CCAGALS Comité Consultatif régional de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive aura lieu vendredi 16 juin. Après ces deux réunions d'information les dossiers d'étude de Chavenay, Etampes Lognes et Meaux seront centralisés au service aviation Générale qui fera suivre vers la DSACN pour avis en vue du CCAGALS de septembre 2017.

Le président de l'AUDACE a donné sa position par écrit me demandant de l'insérer dans ce compte rendu.



Association des Usagers De l'Aérodrome de Chavenay et de son Environnement

Chavenay le 2 juin 2017

Objet : RMZ Chavenay

Position de l'AUDACE sur la création d'une RMZ attachée à l'aérodrome de Chavenay-Villepreux LFPX - Réunion AREX du 2 juin 2017

- o La création, modification ou suppression, à titre permanent d'une zone aéronautique répond à l'obligation légale de consultations préalables pour émettre un avis sur le projet du Comité consultatif représentant l'aviation générale et l'aviation légère et sportive (CCAGALS), de la DSAC de la zone géographique considérée. **Arrêté du 1er décembre 2005** - article 1.
- o La décision finale de création, modification ou suppression, à titre permanent d'une zone aéronautique incombe à l'administration qui en assure seule la responsabilité.

De ces deux points il résulte que l'AUDACE (association représentative des usagers de l'aérodrome) n'a pas compétence pour donner un avis sur la création d'une zone aéronautique (pas plus qu'aucun des pilotes présents à la réunion AREX).

De ce fait nous demandons qu'aucun des avis demandés nominativement aux participants par le représentant de l'administration soit porté au compte rendu de la réunion AREX.

En aucun cas leur avis n'est susceptible d'engager leur responsabilité.

En aucun cas cette consultation pour donner un avis, à l'occasion d'une réunion AREX, ne conditionne la suite que l'administration donnera à son projet.



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

Deux témoignages de satisfaction ont été délivrés par des instructeurs participants à la réunion.

Je remercie tout particulièrement 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

