

Direction générale de l'aviation civile

Chavenay le 09 décembre 2019

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/ORLY/AGICY/AREX/DEC 08

Affaire suivie par : Joseph MOLINER

Joseph.moliner@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 01 30 56 28 71 – Fax : 01 30 56 07 98

Objet : Réunion AREX du vendredi 06 décembre 2019

Etaient présents :

Monsieur Dominique DUMERVAL Président de l'AUDACE GEPAS.

Monsieur Patrick GILLIERION Président ACB RENAULT.

Monsieur Vincent CALLU Président du CEVA

Monsieur Dominique ROLLAND Instructeur ARC

Monsieur Jean-Jacques BOUTARD FI ACB RENAULT.

Monsieur Hervé ROSTAN Pilote Cercle Aérien Peugeot

Monsieur Patrick FONTANA Vice-Président Cercle Aérien Peugeot

Monsieur Emmanuel NOGUES élève pilote Cercle Aérien Peugeot

Monsieur Laurent TAUZY Pilote

Monsieur Philippe DE CASANOVE Pilote privé ULM

Monsieur Alexandre GRUNBERG Pilote Privé propriétaire hangar.

Monsieur Alain BERGEOT Chef Pilote ACB CAUDRON.

Monsieur Eric NEUVEU Pilote privé ULM CAUDRON

Monsieur Thomas LAURENTIN Pilote privé ULM CAUDRON

Monsieur Arnaud STAIB Pilote privé

Monsieur Jean Paul MATHIEN Instructeur ACB J BERTIN.

Monsieur Xavier ULLIANA Instructeur ULM ACB ACB BERTIN.



Monsieur Pierre BENAT Président ACB CAMI

Monsieur Guy GERMAIN Chef Pilote ACB CAMI

Monsieur François GIBELLI Responsable pédagogique ACB CAMI

Monsieur Bruno DIDIER Pilote CAMI.

Monsieur Denis MAGEOT Pilote privé, représentant des pilotes privés AUDACE.

Monsieur Mike GREENE Pilote Privé.

Monsieur Eddy COLOMBANI Vice-président ACB DASSAULT.

Monsieur Daniel FREMONT Pilote .

Mademoiselle Caroline SAUSSEREAU Contrôleuse d'aérodrome

Mademoiselle Mélanie DIRACCA Contrôleuse d'aérodrome

Mademoiselle Camille CARRERE Subdivision Etude Qualité du Service Aviation Générale.

Monsieur Stéphane MAUVE Pilote Inspecteur DSACN

Monsieur Joseph MOLINER Chef Circulation Aérienne SNA-RP-ORY-AG.

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 QS

Les Aéroclubs, Présidents, Chefs Pilotes, Instructeurs, Pilotes

Les contrôleurs.



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

« Avant de débiter la réunion, je tiens à formuler le sentiment de tristesse et la douleur toujours présente au sein de l'équipe de contrôle depuis le 22 octobre où deux pilotes de l'aérodrome Pascal Schermesser Instructeur ULM et Vincent Barrère élève pilote ont perdu la vie lors d'un accident aérien.

Quelques jours plus tard, le 12 novembre nous apprenions le décès de Stéphane Dubost Chef Pilote de l'aéroclub Bertin.

En témoignage de notre affection, une pensée émue et notre soutien moral vont aux familles et à leurs proches. »

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, Pilotes, Mécaniciens, et Contrôleurs.

Dans mon courrier du 21 mai 2019 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.
(Point sur les effectifs de la Tour, Bilan trafic 2019 à ce jour, Evolutions techniques en cours, le réseau sécurité,).
- 2 / Présentation des événements significatifs survenus sur la plateforme depuis la dernière Réunion AREX de juin 2019.
- 3 / Rappel sur l'exploitation des ULM sur la plateforme suite aux dérives constatées.
- 4 / Intervention du service Aviation Générale SNA-RP-ORY-AG.
- 5 / Questions diverses inscrites à l'ordre du jour par les usagers
- 6 / Quelles sont vos remarques sur les prestations rendues par l'organisme de contrôle et de son Management et quel est le niveau de satisfaction.



1 // Informations générales :

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 n'est pas encore possible dans nos locaux.

Je rappelle que cette réunion AREX basée sur des retours d'expériences 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 vécues par d'autres, permet d'accroître sa propre culture sécurité.

➤ **Activité plateforme 2019 :**

Le trafic 2019 sur 11 mois : au 30 novembre 2019

- 73434 Mvts Estimés 74 610 en 2018
- 43 jours d'auto information 15 j en 2018
- 21 jours de fermetures plate-forme 60 J en 2018

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

- 7 contrôleurs qualifiés 1 contrôleur en formation
- 3 demandes de départ en cours prévision des départs en sept 2020



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

L'objectif de ce réseau sécurité mis en place depuis plusieurs années, est de faciliter la communication entre les différents acteurs de la sécurité sur notre aérodrome afin de pouvoir prendre rapidement et en toute connaissance de cause les actions préventives ou correctives.

Réseau Sécurité des Vols

Aérodrome de CHAVENAY



Mise à jour

06 DEC 2019



2 // Evénements significatifs depuis la réunion AREX du 07 juin 2019 :

2 // 1 : ACCIDENT INCIDENT ou Problèmes Bord :

2 // 1 // 1 : ACCIDENT :

22 octobre 2019 14h08 :

La piste 05 est en service, un ULM s'annonce en finale pour un toucher. Le contrôleur l'autorise au toucher. Peu de temps après alors que l'appareil est toujours assez haut en finale le contrôleur observe que l'appareil décroche et s'écrase dans le champ avant le seuil de piste. L'activité est immédiatement suspendue. L'enquête est en cours.

2 // 1 / 2 : INCIDENTS :

27 Juillet 2019 15h05 :

La piste 28 est en service. Un DR 221 se pose et s'immobilise après la croisée, le pilote suspecte une crevaison. L'activité se poursuit en piste 05 avec des régulations compte tenu de la proximité de l'appareil. L'appareil est dégagé à 16h reprise de l'activité en piste 28.

2 // 2 : ATERRISSAGE SUR PISTE NON EN SERVICE :

07 Août 2019 17h18 :

La piste 23 est en service. Un DR 221 de St Cyr en entrainement TDP effectue des BH. En montée initiale la contrôleur l'informe de la position d'un DR 400 début d'étape de base et lui demande s'il va pouvoir passer devant sans le gêner.

Le pilote confirme que oui et qu'il va faire au plus court. La contrôleur lui confirme de faire au plus court et l'autorise au toucher piste 23 et lui demande de rappeler travers tour. Le pilote collationne autorisé toucher piste 23 je rappelle travers tour main gauche.

Un DR400 est au roulage vers le point d'attente 23 la contrôleur l'autorise à traverser la piste 10/28 par B3.

Soudain l'assistant avertit le contrôleur à poste que le DR221 est en très très courte en piste 28. La contrôleur vérifie la position du DR400 qu'elle vient d'autoriser à traverser fort heureusement il n'est pas encore à B3, l'autre DR400 est assez loin en finale 23.

Le DR221 touche en 28 et alors qu'il est en montée initiale la contrôleur lui demande s'il s'est aperçu qu'il vient de toucher en 28, l'instructeur répond qu'il vient de s'en apercevoir.



2 // 3 : INCURSIONS PISTES :

Le 20 novembre 2019 14h23 : Incursion évitée

Un appareil en zone sud demande le roulage pour un vol à destination de Toussus et retour.
Le contrôleur lui délivre l'autorisation de roulage pour le point d'attente 10 et lui demande de maintenir A2.

Le pilote collationne correctement. S'approchant de A2 le contrôleur l'autorise à traverser la piste 05/23 et lui demande de rappeler prêt au point d'attente 10.

Pas de collationnement du pilote. Le contrôleur rappelle le pilote et lui confirme de traverser via A2 qui est sur sa gauche. Toujours pas de réponse de la part du pilote qui poursuit le roulage vers la croisée des taxiways.

Le contrôleur rappelle le pilote pour clarifier la situation et lever le doute qui s'installe lorsque celui-ci annonce sur la fréquence qu'il tourne à gauche sur la piste 10.

Le contrôleur réagit immédiatement et lui confirme de ne pas aller sur la piste 10 et lui demande de traverser la piste 05/23 via A3.

Face à l'hésitation et la désorientation que constate le contrôleur il ordonne au pilote de maintenir position. Un appareil en finale vient d'être autorisé à l'atterrissage piste 10.

Le contrôleur pour clarifier une nouvelle fois la situation demande au pilote ses intentions.

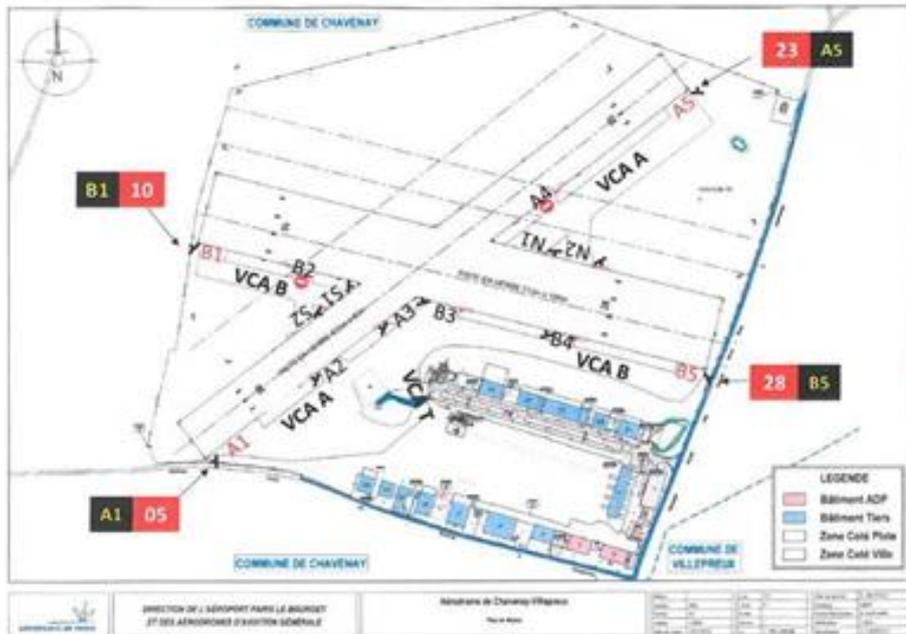
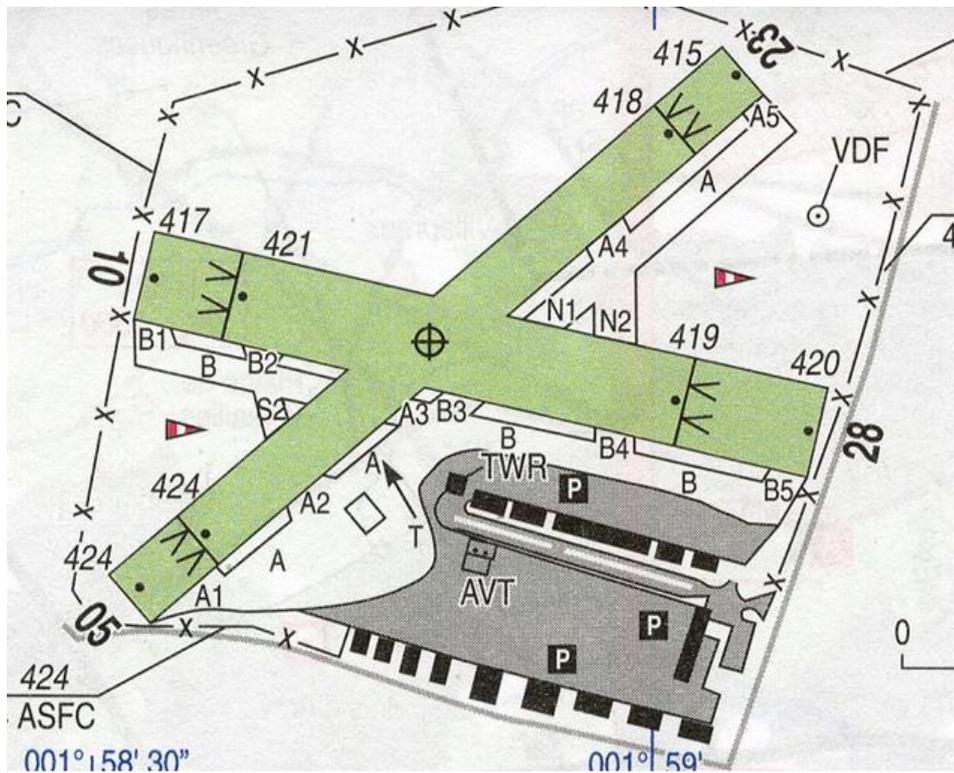
Le pilote annonce avoir raté A3 et être sur B3 et demande à retourner sur A3 tout en commençant à rouler vers la piste 10/28.

Le contrôleur lui ordonne de maintenir position et ordonne à l'appareil en courte finale de remettre les gaz, redoutant une incursion sur piste occupée.

Les contrôleurs lui demandent de venir au pied de la tour pour faire un point et expliquer le cheminement sur l'aérodrome et la signalisation en vigueur. Après le débriefing le pilote retourne au Club où un CRESAG a été rédigé.

Il est important que chaque Club fasse un rappel à leurs pilotes sur la signalisation existante sur l'aérodrome avec la spécificité des pistes croisées et l'importance de respecter les panneaux d'obligations.





- A1-A5-B1-B5: Point d'arrêt
- A2-A3-B3-B4-S1-S2-N1-N2: Point d'arrêt servant uniquement pour les traversées de pistes. Implanté (Symbole: X) à gauche de la VCA:
- B3 10-28
-  Interdiction de pénétrer la piste. Dégagement de piste autorisé.



2 // 4 : RAPPROCHEMENT DANS LE CIRCUIT D'AERODROME :

Le 13 Octobre 2019 09h10 : Un dimanche

Les faits :

La piste 23 est en service. Séance de formation à la tour de contrôle, l'élève et l'instructeur gèrent le trafic sur la fréquence Tour. La fréquence Sol est active le roulage est assuré par le contrôleur Sol. Un troisième contrôleur occupe la position d'assistant.

La séance en cours est chargée, 5 appareils en TDP, 4 arrivées qui se succèdent pour intégration, un départ pour TDP et 2 transits d'hélicoptères.

Durant la séquence deux appareils en entraînement TDP avec instructeur dans chaque avion se rapprochent en milieu d'étape de base. L'équipage de l'appareil le plus éloigné observe qu'il y a un appareil à l'intérieur et l'annonce sur la fréquence mais il y a chevauchement de messages radio. Un peu avant de virer en finale, l'équipage de l'appareil qui est à l'intérieur voit arriver l'appareil extérieur qui s'établit en finale et prend la décision de virer plus tôt pour s'établir à droite de l'axe de piste.

Lorsque l'appareil extérieur arrive en milieu de finale le contrôleur l'autorise au toucher piste 23 car son strip figure dans l'ordre établi sur son tableau de contrôle, l'instructeur et l'élève contrôleur ne se sont pas aperçu qu'il y avait eu dépassement en étape de base et rapprochement en finale. L'instructeur annonce qu'il n'est pas descendu ne sachant pas les intentions de l'appareil non annoncé qui se trouve sur sa droite en finale.

Commentaires et analyse :

Les pilotes ont appelé la tour une fois au sol pour débriefer et dire comment ils avaient vécu l'évènement. Des échanges ont également eu lieu entre les deux équipages. Le chef CA dès la semaine suivante a demandé des comptes rendus afin de préparer une analyse de l'évènement. La participation de la subdivision QS du service aviation générale a permis d'extraire les traces radars sur plusieurs TDP et de juxtaposer la bande sonore ce qui a été une aide précieuse pour rester factuel et comprendre comment l'évènement a pu être possible et quels ont été les éléments déclencheurs et contributeurs.

L'écoute des échanges radio révèle, comme bien souvent à Chavenay, que la fréquence est saturée, qu'il y a de nombreux chevauchements de messages radio avec des informations importantes qui restent inaudibles, des indicatifs pouvant prêter à confusion PY, XY, BJ, QJ, et un manque de rigueur dans l'utilisation de la radio avec des interventions inappropriées qui prètent à confusion et contribuent à saturer la fréquence.

De toute évidence il y a perte de visuel de l'appareil précédent en branche vent arrière.

Pourquoi ?

Force est de constater que le circuit publié est respecté par la grande majorité des pilotes mais que parfois certains modifient légèrement le tracé au sol élargissant certaines branches du circuit d'autres les raccourcissant.



Il suffit d'un seul pour que le phénomène s'amplifie notamment lorsque le trafic est chargé. Chacun respecte son numéro d'ordre ou garde la distance nécessaire avec l'appareil précédent pour l'atterrissage et adapte sa trajectoire afin de maintenir une séparation suffisante.

Dans certains cas la position de l'appareil précédent est tellement éloignée de la position attendue qu'il peut y avoir perte de visuel et erreur sur l'appareil précédent.

Combien d'évènements déjà présentés en réunion AREX ont mis en lumière ce problème en situation chargée.

De plus, à force de rappels voire d'infractions déposées par la BGTA bon nombre de pilotes et d'instructeurs ont pris l'habitude de respecter les circuits publiés et cherchent les appareils précédents sur le tracé publié ou à proximité immédiate.

Dans le cas qui nous intéresse l'appareil qui est perdu de vue comme le montre le chevelu ci-dessous, étend le circuit jusqu'en limite de la RMZ, il amplifie le débordement déjà initié par l'appareil devant lui en assurant une séparation confortable pour s'assurer un toucher quel que soit les intentions du précédent.

La limite de la RMZ au nord permet aux appareils de st Cyr de transiter nord de Feucherolles et de Saint Nom sans contacter Chavenay. Il reste parfois difficile et on le remarque souvent à la tour, d'identifier à vue les appareils qui sont à l'intérieur ou à l'extérieur de la RMZ compte tenu des nombreux vols de st Cyr passant par le Nord.

La saturation de la fréquence ne permet pas de lever le doute notamment si le numéro d'ordre n'est pas donné en branche vent arrière et surtout si l'appareil ne rappelle pas en vent arrière, nombreux chevauchements de messages.

Les contrôleurs sont sollicités par de nombreux appareils à l'arrivée, focalisant leur attention dans des secteurs différents de l'étape de base ou de la finale 23, afin d'assurer les meilleures intégrations possibles ou en les retardant. Ils ne détectent donc pas le conflit qui se prépare en fin d'étape de base début de finale 23.

Lorsque l'intégration n'est pas possible et que les contrôleurs demandent de maintenir local, nombreux sont ceux qui restent en bordure de la RMZ à l'Ouest ou au nord-ouest du terrain en effectuant des attentes, créant ainsi une gêne et des erreurs d'identification possibles au vu du nombre d'appareils. IL est donc important de s'éloigner suffisamment afin de ne pas être confondu avec des appareils dans le circuit et demander ensuite une nouvelle intégration en écoutant la fréquence au préalable afin de ne pas l'encombrer inutilement.

Peut-on éviter une telle densité de trafic et surtout une telle saturation de fréquence ?

La caractéristique du trafic VFR c'est qu'il n'est pas planifié et que localement sur notre aérodrome nous avons 130 avions basés et 1300 pilotes sans coordination aucune entre les vols.

L'organisme de contrôle découvre le trafic à la mise en route avec les intentions, à l'arrivée en retour de vol, et constatent l'appel des appareils qui transitent sans aucun préavis.



La rigueur dans l'utilisation de la radio et l'utilisation d'une bonne phraséologie est un premier point sur lequel il est important de travailler.

Le nombre d'appareils dans le circuit est aussi un élément révélateur qui permet d'éveiller l'attention des contrôleurs sachant qu'à partir de 5 appareils dans le circuit il y a déjà saturation de fréquence si tous les messages sont clairement diffusés, explicites, avec les informations de trafic réciproques et surtout l'utilisation des collationnements qui évitent de faire répéter les messages.

Souvent avec 5 avions dans le circuit la fréquence n'est pas saturée mais parfois avec 3 ou 4 avions en fonction des situations, les séquences sont complexes à gérer avec de mauvais collationnements et de nombreux chevauchements de fréquence.

Il est également important de respecter les circuits car la moindre extension peut être rapidement amplifiée et par conséquent anticipé par les contrôleurs où les autres pilotes dans le circuit.

Au retour avant l'appel initial, l'écoute de la fréquence permet de s'apercevoir de la densité de trafic et ainsi si besoin, de pouvoir retarder son arrivée.

Côté contrôle, il est important de laisser une marge suffisante pour pouvoir réagir en cas de problème, d'incident voire d'accident qui contribuent à une charge de travail importante et donc à de nombreux échanges radio.

Si la fréquence est déjà encombrée la situation risque d'être particulièrement délicate à gérer.

Pour cela il est nécessaire d'anticiper régulièrement avec des alarmes comme le nombre d'avions au roulage, le nombre d'avions en vol local, le nombre d'avions en TDP et de ne pas hésiter dès que la fréquence commence à se charger ou qu'il y a des chevauchements de messages de mettre en place des régulations. Dès la mise en route, sur le nombre d'appareil en TDP en limitant à 4, voire 3 simultanément notamment par mauvaise visibilité, en retardant les entrées dans le circuit et en demandant de maintenir local et de ne plus accepter d'exercices particuliers.

Le point d'attente est la dernière position où il est possible de retenir les appareils et d'éviter de surcharger le circuit, il faut donc utiliser cette possibilité tant que la fréquence est trop saturée.

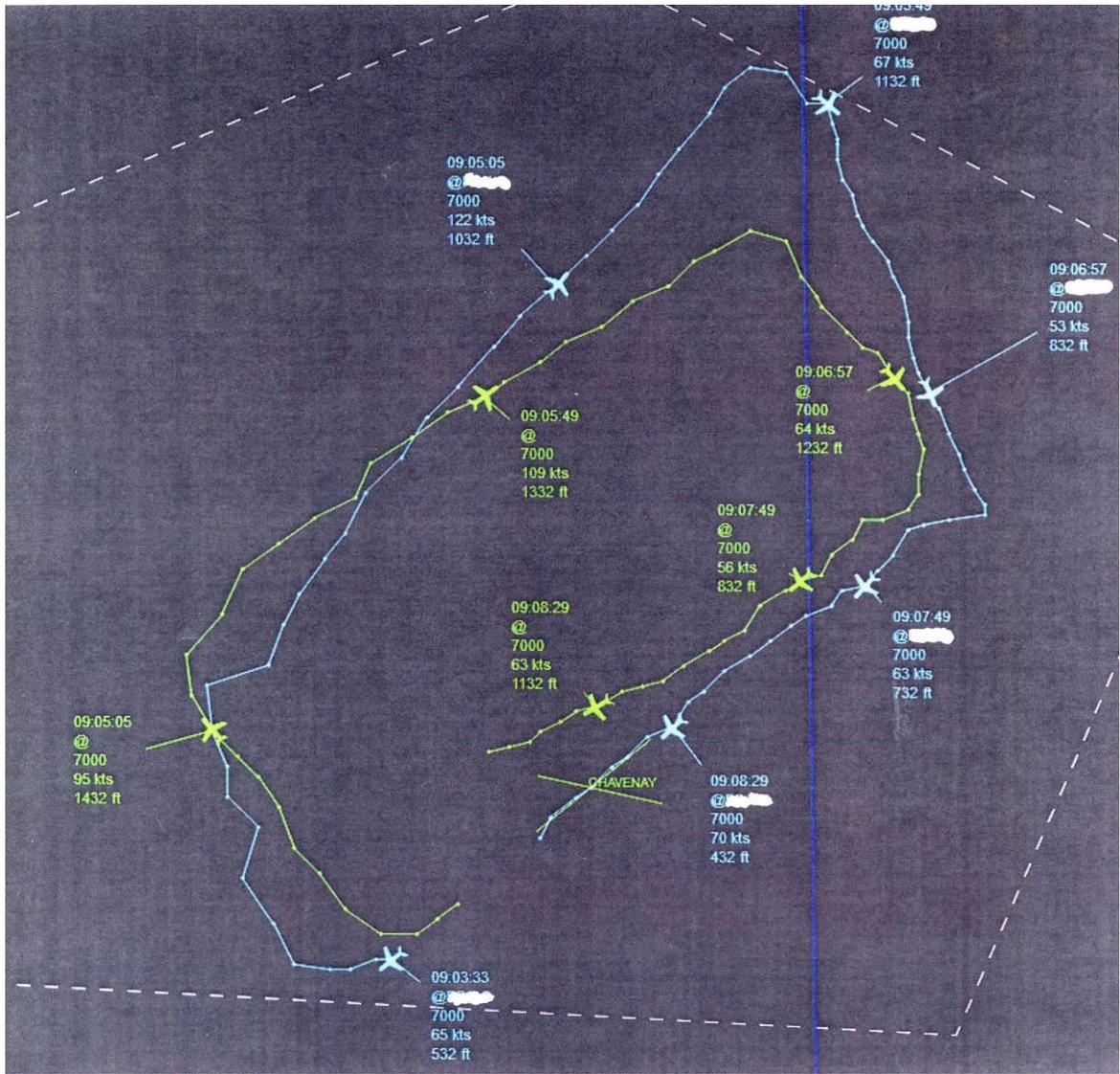
La mise en route sur autorisation du contrôle, la suspension des exercices particuliers, un seul type d'intégration, autant de solutions qu'il faut accepter de mettre en place par anticipation afin de ne pas subir des situations qui dégénèrent trop rapidement.

Lors de cet évènement il est à noter la bonne réaction des deux instructeurs prenant à leur compte la séparation en attendant que la fréquence se libère pour tenter d'expliquer la situation.

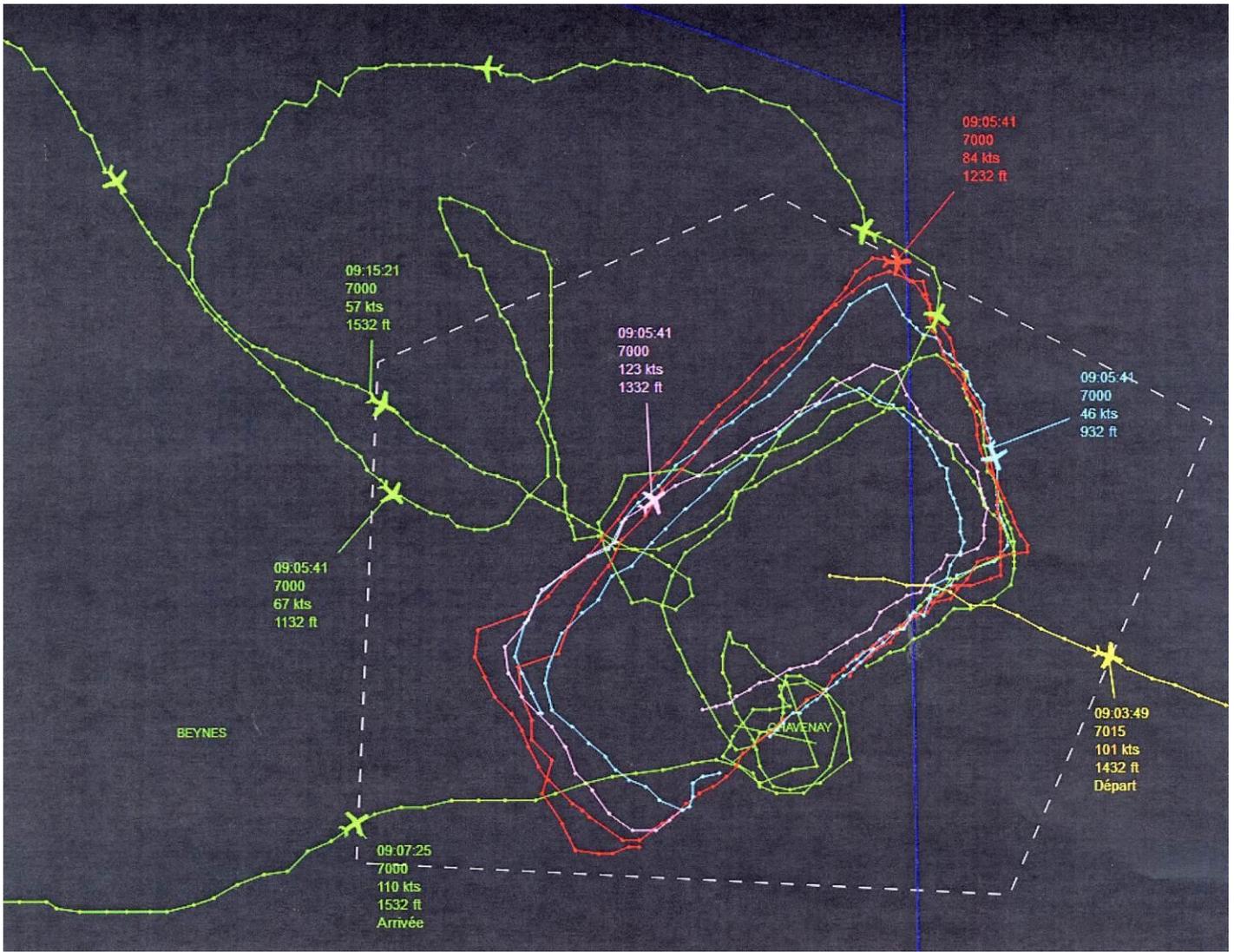
Les contrôleurs concentrés sur les intégrations ne se sont pas aperçus du conflit, découvrant les deux appareils en finale sans comprendre réellement pourquoi.



Le 13 Octobre 2019 09h10 :



Le 13 Octobre 2019 09h10 :



2 // 5 : TRANSITS SANS CONTACT dans la RMZ et Circulation d'aérodrome : 04 évènements

Le 16 juin 2019 14h 25 :

La 23 est en service un ULM est signalé en provenance du Nord-Ouest en route vers la verticale par un appareil en vent arrière. Cet ULM aile haute se dirige ensuite vers St Cyr toujours sans contact puis revient par St Nom route vers le Nord-Ouest. Pontoise est également informé de ce transit sans contact.

Le 14 Septembre 2019 13h 33 :

La piste 05 est en service, un appareil est signalé par les contrôleurs de St Cyr entre nos deux aérodromes qui se dirige vers la verticale de Chavenay. L'appareil type DR400 passe finalement au sud des installations entre 2000 et 2500 ft l'information est faite à un ULM à la verticale en attente pour débiter un encadrement à 2000ft. Le DR400 sans contact s'éloigne ensuite par le Sud-Ouest.

Le 15 Septembre 2019 17h 32 :

La piste 05 est en service. A 16h50 une montgolfière apparait au nord derrière Feucherolles. Celle-ci se rapproche petit à petit pénètre le circuit d'aérodrome pour finalement se poser dans le champ au nord des pistes prêt de la zone d'aéromodélisme de Chavenay. Malgré la présence d'un poste radio portable à bord le pilote de l'aérostat n'a pas contacté la tour de contrôle pour annoncer sa présence.

Le 17 Septembre 2019 16h 21 :

La piste 05 est en service. 4 appareils sont en TDP le contrôleur observe un hélicoptère sans contact, secteur Feucherolles route à l'Est à une altitude estimée à celle des appareils dans le circuit. L'information est faite à tous les appareils dans le circuit. L'hélicoptère se dirige vers Rocquencourt toujours sans contact.

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

Pas de conflit ce semestre

2 // 6 : INTEGRATIONS SANS AUTORISATION DANS LA CIRCULATION D'AERODROME :

Pas d'évènement ce semestre



2//7 : MAUVAISE INTEGRATION DANS LE CIRCUIT D'AERODROME :

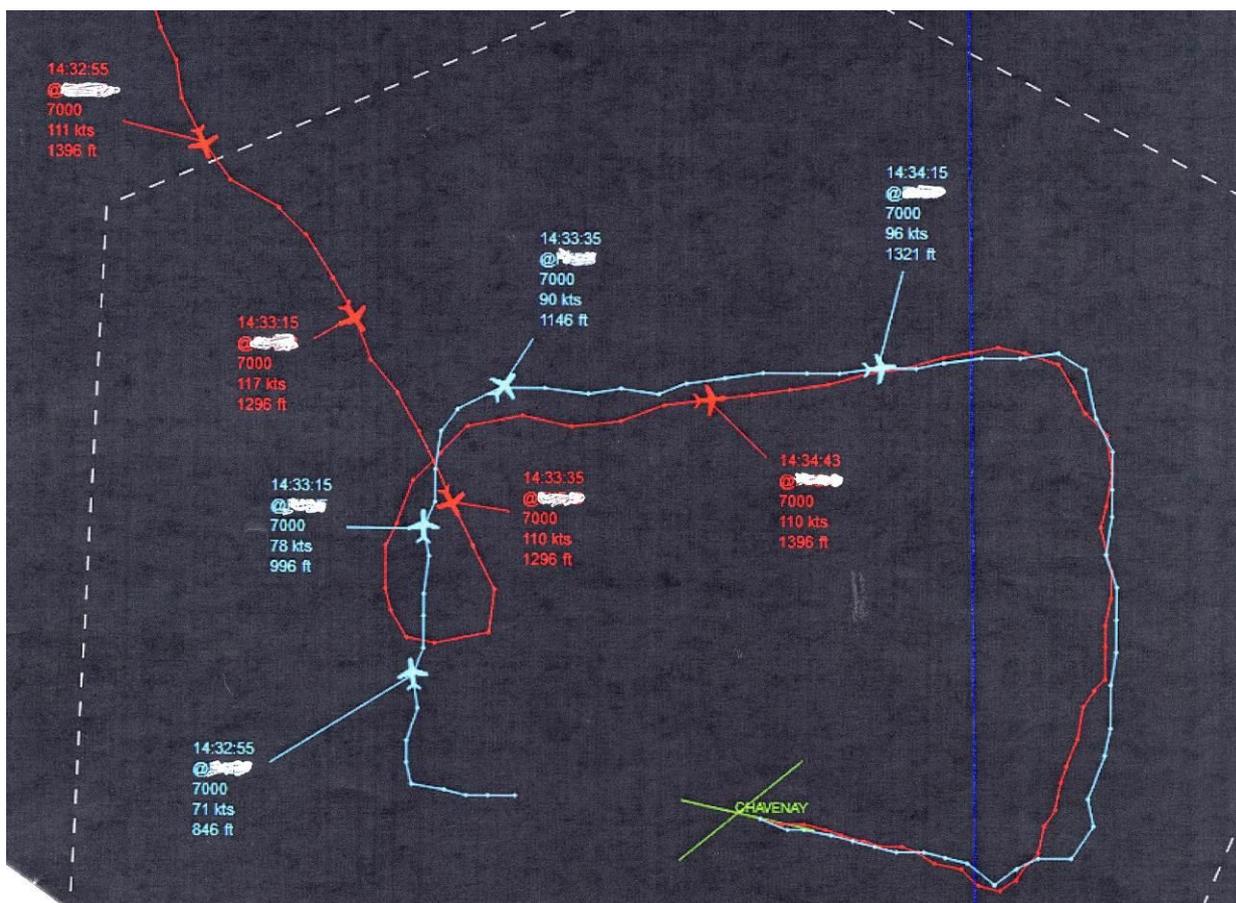
Le 13 Août 2019 14h31 UTC :

La piste 28 est en service Un appareil s'annonce à 30 secondes du début de vent arrière. La contrôleuse lui demande de rappeler visuel d'un DR400 en vent traversier pour s'intégrer derrière. Le pilote dit qu'il surveille mais qu'il n'a pas visuel pour le moment.

La contrôleuse informe le pilote du DR400 qu'un appareil qui arrive du Nord-Ouest va s'intégrer début de vent arrière derrière lui. Le pilote annonce visuel.

Le pilote qui arrive du nord confirme qu'il n'a pas visuel. Le pilote du DR400 annonce que l'appareil lui passe au-dessus et qu'il va trop vite. L'appareil qui intègre la circulation d'aérodrome entre à l'intérieur des circuits et entame un 360° par la droite pour revenir en début de vent arrière 28.

Le responsable sécurité du Club a été prévenu pour faire un rappel à ce pilote sur l'intégration dans le circuit, ITEM très largement abordé lors de la dernière AREX de juin 2019.



2 // 8 : PANNES RADIO A BORD OU MAUVAISE UTILISATION DE LA RADIO :

NIL

2 // 9 : RAPPROCHEMENT ENTRE IFR et VFR VERTICAL L'AERODROME :

Le 14 Octobre 2019 10h23 UTC :

La 23 est en service un DR 400 est en BH alors qu'il annonce travers tour main gauche le contrôleur aperçoit un appareil du sud-est route au nord-ouest estimé vers 1800Ft. Après appel à Pontoise il s'avère qu'il s'agit d'un POGO en IFR coordonné entre Roissy et Pontoise qui devait passer à 3000ft.

La Subdivision QS de Roissy est en cours d'analyse de cet évènement débutant dans un premier temps par une sensibilisation des contrôleurs de Roissy sur la présence de la Classe G jusqu' à 2500 ft dans ce secteur.

Des contraintes de trafic avec Le Bourget semblent à l'origine de ce maintien à 2000ft pour séparation entre IFR.

2 // 10 : ESSAIS ROULAGE SUR L'AIRE DE TRAFIC SUD :

Le 19 septembre 2019 09h22 UTC :

Un appareil demande à faire des essais roulage et freinage.

Alors que ce dernier prend de la vitesse il oblique brusquement vers la station d'avitaillement ou un DR400 est stationné en cours d'avitaillement. L'appareil s'arrête à proximité immédiate de la station.

Il est important lors d'essais au roulage après une maintenance ou autre de ne pas prendre de vitesse excessive afin de ne pas risquer d'embarquées dangereuses à proximité d'autres appareils.

Ce type de manœuvre doit s'effectuer de préférence sur piste afin de prendre la vitesse nécessaire pour effectuer les tests dans de bonnes conditions de sécurité.



3 /// MANOEUVRABILITE ULM et COMPATIBILITE AVEC LA FLOTTE DES AVIONS BASES :

Voici une recommandation importante en matière d'utilisation des ULM dans la circulation d'aérodrome de Chavenay. Elle s'inscrit dans le cadre de la compatibilité et de la bonne intégration avec la grande majorité de la flotte de l'aérodrome essentiellement composée d'avions.

En effet la manœuvrabilité et les performances des ULM en général ne doit pas faire oublier à leurs pilotes la problématique de compatibilité avec le reste de la flotte de l'aérodrome notamment par trafic soutenu et lors des atterrissages et des décollages.

Les atterrissages et décollages **"" grande pente ""** sont à proscrire pour des raisons de sécurité des vols à Chavenay.

Au vu du grand nombre d'appareils évoluant simultanément dans nos circuits il est important et c'est un critère essentiel de la sécurité des vols, que chaque pilote puisse maintenir visuel des autres appareils dans la circulation d'aérodrome et pour cela tous les appareils doivent se trouver sur une 'position attendue', en finale ou en montée initiale, mais aussi dans les positions caractéristiques des circuits en respectant les tracés comme publiés sur la carte VAC.

Cependant en cas de besoin et si le trafic le permet toute manœuvre inhabituelle comme par exemple (décollage ou atterrissage grande pente), doit faire l'objet d'une demande auprès de l'organisme de contrôle sur la fréquence, qui sera en mesure d'autoriser ou pas en fonction de la situation en cours.

Un préavis raisonnable devra donc être respecté afin de pouvoir espérer avoir une autorisation. L'organisme de contrôle pourra dans ce cas effectuer une information de trafic adaptée aux autres appareils sur la fréquence.

Le non-respect de cette recommandation fera l'objet d'une FNE renseignée par l'organisme de contrôle et pourrait entraîner la suspension de l'autorisation d'exploiter l'aérodrome délivré au pilote ULM et à l'appareil par le Chef CA avec copie à la DSACN et à l'exploitant d'aérodrome.



04 // INTERVENTION DU SERVICE AVIATION GENERALE :

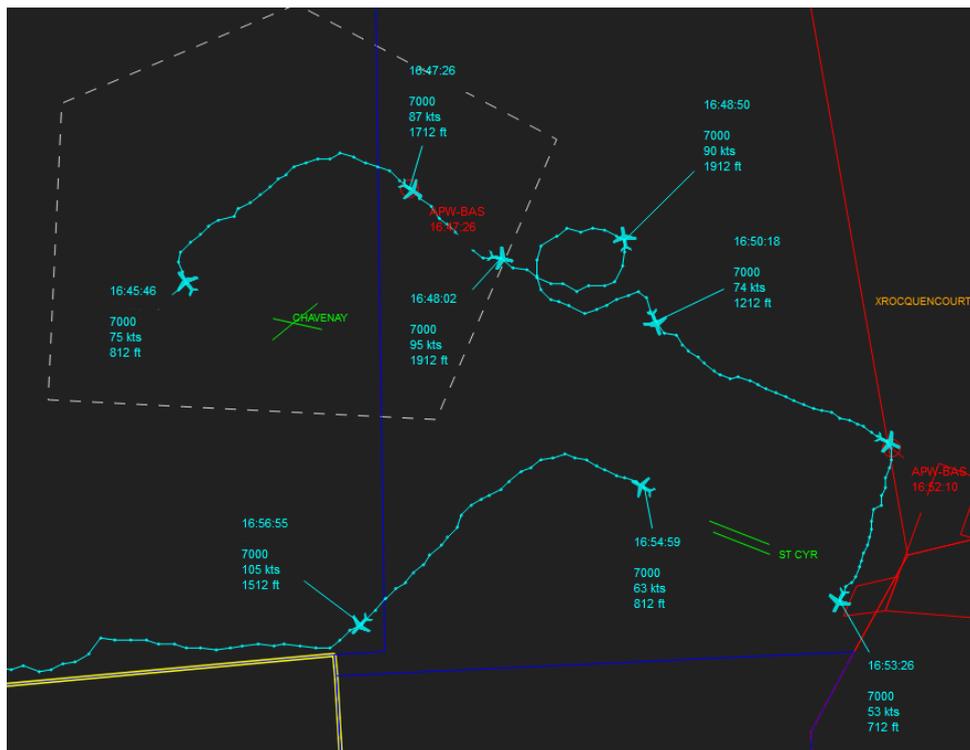
Les basés de LFPX sur les autres terrains d'Aviation Générale

A LFPZ :

Sur IRMA le contrôleur aperçoit l'aéronef quitter la RMZ de LFPX au sud de St Nom la Bretèche.

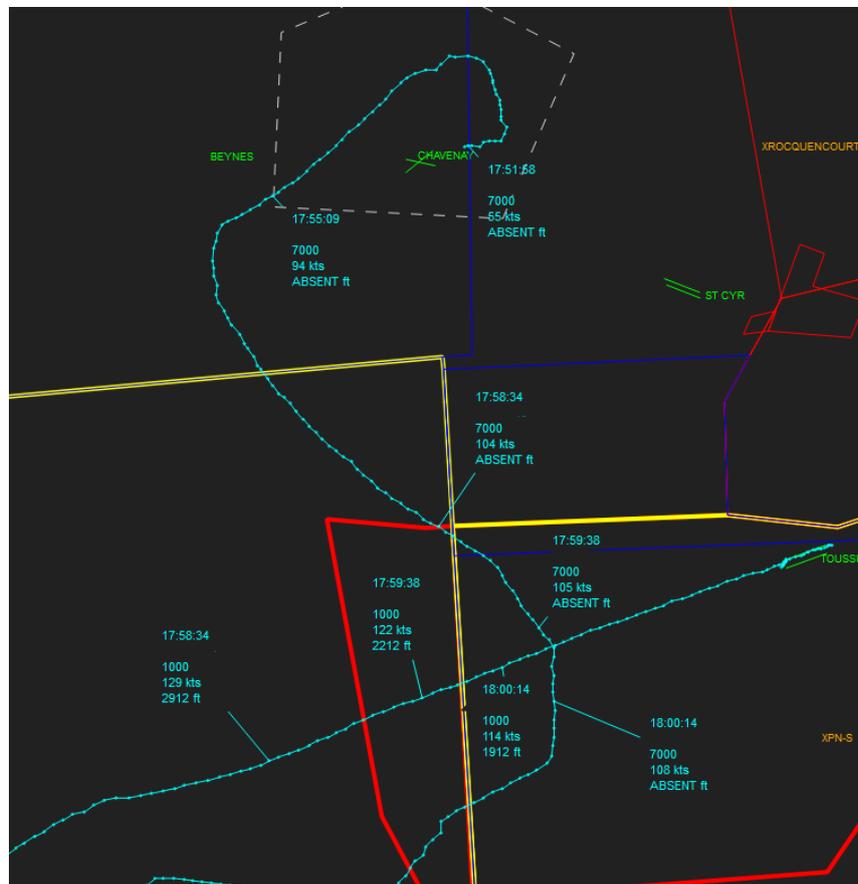
Il le reçoit à 1800' sur IRMA, sans contact.

Il approche des serres, à ce moment-là un ULM arrive également aux serres pour l'intégration en vent arrière. Info de trafic faite, l'ULM à visuel. Le contrôleur essaie de contacter l'aéronef qui finit par répondre et annonce vouloir faire un toucher à LFPZ. Le contrôleur lui signale qu'il est dans la classe A. Il s'intègre ensuite en vent arrière derrière l'ULM, fait un toucher puis repart vers l'ouest pour aller à Chartres. Il prendra la N12 plutôt que la forêt de bois d'Arcy. L'appareil avait annoncé au contrôleur de Chavenay qu'il ferait une sortie Nord



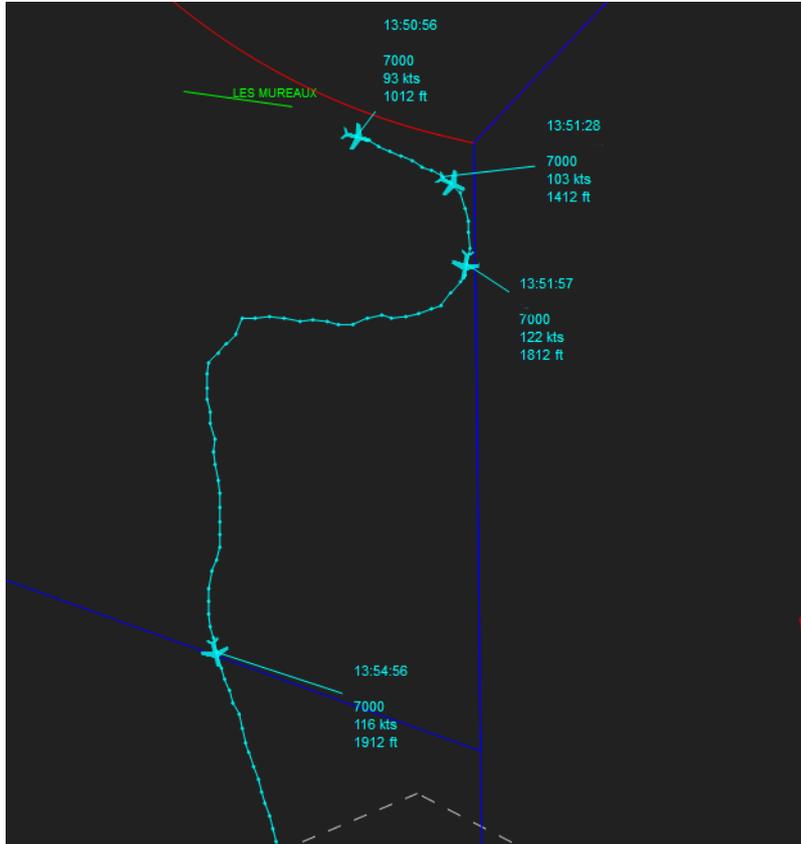
A LFPN :

Le DR400 contact le SIV Chevreuse pour un transit, celui-ci arrive dans la R35A de Toussus par le Nord, route au sud et sans clairance. Il croisera les finales 07 devant un appareil en IFR à l'approche, malgré les multiples suggestions de manœuvres. Il finira par s'annoncer au sud des axes, à 1700ft (dans la TMA de classe A), manifestement un peu perdu et sans conscience de la gravité de ses actes.

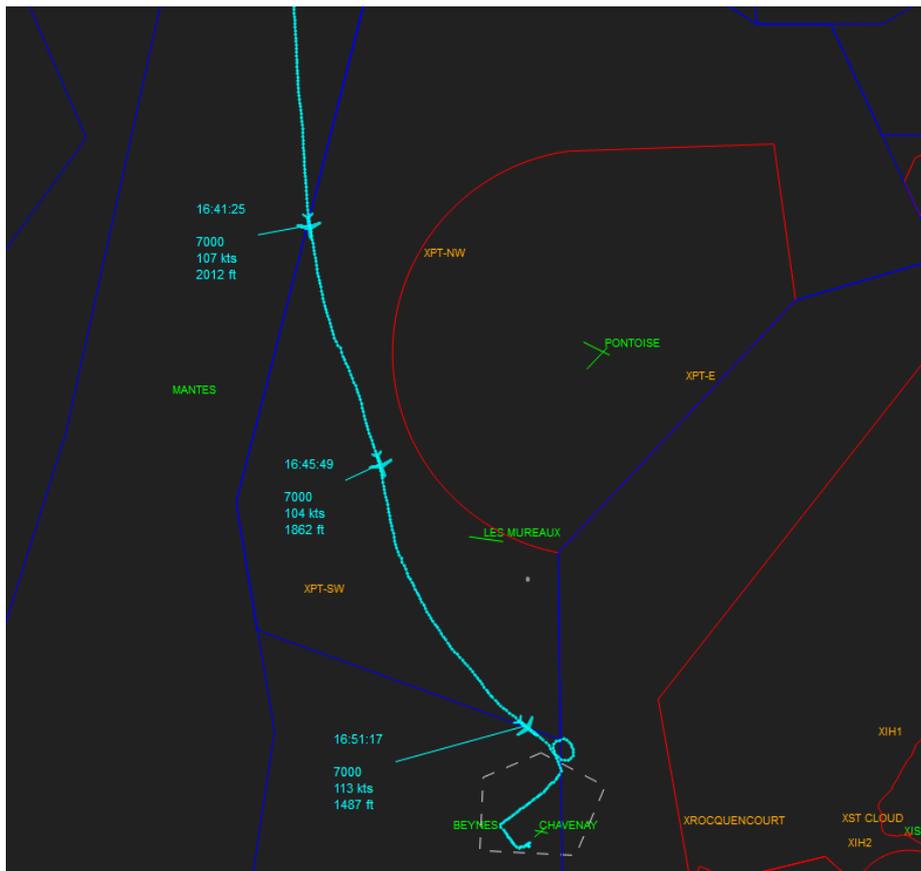


A LFPT :

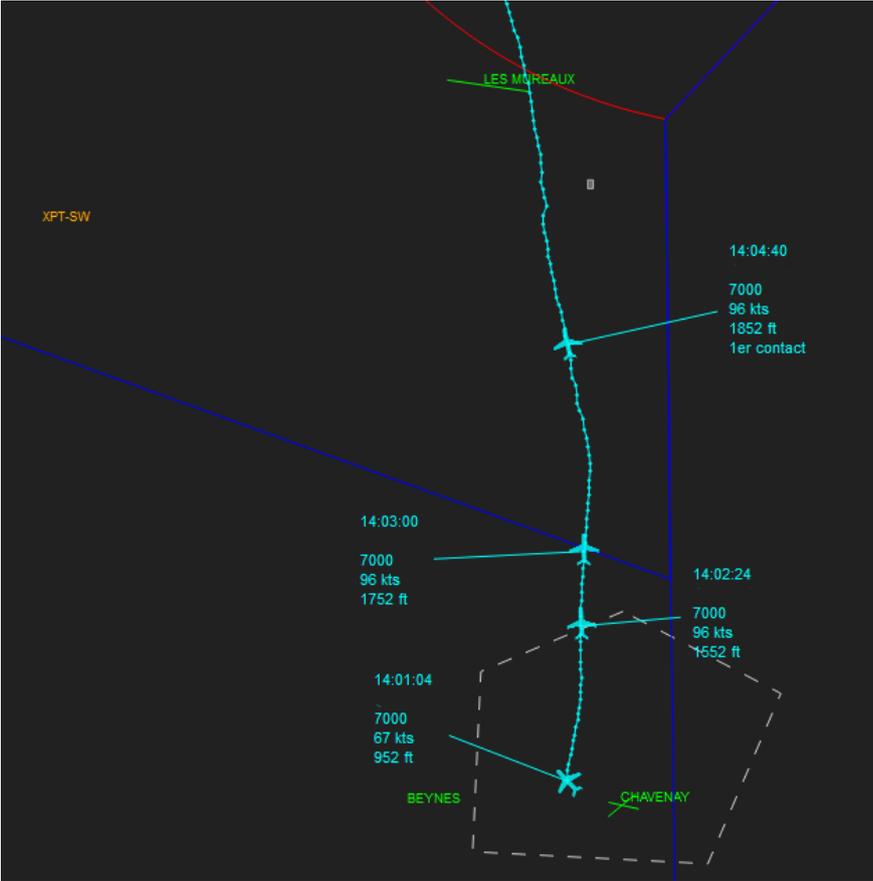
L'aéronef transite sans clairance à 2100ft de LFXU à LFPX à 13h52 UTC



L'aéronef a transité de 2000ft à 1700ft dans la TMA de Pontoise (Depuis le point Magny en Vexin, puis au cap 150 jusqu'à la limite sud de la TMA en direction de LFPX) sans jamais contacter l'organisme de contrôle. Finalement, le pilote s'est posé à l'aérodrome de LFPX. CRESAG reçu le lendemain, le pilote a pris conscience de son erreur après le vol.



L'aéronef pénètre sans clairance à 1700 ft la TMA de LFPT, il contacte et obtient une clairance de transit 2 nm au sud de LFXU. Le pilote confirme l'altitude donnée par le radar à 1700 ft à la radio et s'excuse.



5 // QUESTIONS INSCRITES A L'ORDRE DU JOUR A LA DEMANDE DES USAGERS :

Pas de question reçue par écrit.

Lors de la réunion des échanges ont eu lieu notamment sur des évènements qui se sont déroulés sur d'autres plateformes en région Parisienne. Ces évènements ayant fait l'objet de FNE il a été mis en exergue la difficulté pour certains pilotes de la plateforme qui n'ayant pas eu connaissance du dépôt de la FNE, de se rappeler avec précision plusieurs mois après l'évènement.

Il en est ressorti que toute procédure est perfectible mais que celle mise en place sur des bases réglementaires Européennes, donne satisfaction pour le plus grand nombre et pour la sécurité des vols.

Les échanges entre la subdivision QS du service AG qui analyse les évènements dans le but d'améliorer la prestation « contrôle » dans les évènements ATM et la DSACN qui a une vision globale des évènements et qui peut demander aux pilotes des explications afin de comprendre et identifier des problèmes récurrents côté pilote, peut prendre du temps.

Effectivement en fonction du nombre d'évènements en cours et notamment si côté pilote il n'y a pas eu de CRESAG il y a souvent des demandes d'explications de la part de la DSACN. Cependant la subdivision QS du service AG en écoutant les enregistrements radio avec les organismes de contrôle constate que souvent l'évènement est signalé parfois sous forme de recommandation au pilote sur la fréquence par le contrôleur.

L'organisme de contrôle qui a obligation de notifier tout évènement à des fins d'amélioration de la sécurité n'est pas tenu ou n'a pas le temps d'en informer le pilote ou tout simplement pour éviter en fonction de la culture sécurité de chacun de stresser le pilote alors qu'il est en vol. Souvent il est demandé au pilote de rappeler au téléphone l'organisme de contrôle une fois posé.

Il est important que chaque pilote qui a le moindre doute sur le déroulé de son vol et en fonction des échanges radio qu'il a eu avec les organismes de contrôle qu'il a contacté, effectue un CRESAG et ou se renseigne auprès de ces organismes.

Bien sûr si le pilote n'était pas en contact avec l'organisme et qu'il traverse un espace aérien contrôlé sans s'en apercevoir, il y a de grande chance qu'une demande de renseignement lui soit demandée peut être plusieurs mois après notamment s'il n'y pas eu de rapprochement dangereux avec un IFR.



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

Pas de remarque particulière, un sentiment général de satisfaction est témoigné par la majorité des pilotes présents à cette réunion.

Je vous remercie tout particulièrement pour le grand nombre de participants ainsi que pour la qualité et la richesse des échanges tenus lors de cette réunion.

Le chef circulation aérienne
Joseph MOLINER

