

Direction générale de l'aviation civile

Chavenay le 08 décembre 2020

Direction des services de la Navigation aérienne

Direction des opérations

Services de la Navigation aérienne région parisienne

Organisme Orly – Aviation générale

Service Aviation générale

Chef Circulation Aérienne Tour de contrôle Chavenay

COMPTE-RENDU REUNION AREX

Référence : SNA-RP/ORY/ AGICY/AREX/DEC 08

Affaire suivie par : Joseph MOLINER

Joseph.moliner@aviation-civile.gouv.fr

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

Objet : Réunion AREX du vendredi 06 décembre 2019

Etaient présents :

Monsieur Pierre BENAT Président ACB CAMI.

Monsieur Guy GERMAIN Chef Pilote ACB CAMI.

Monsieur François GIBELLI Responsable pédagogique ACB CAMI.

Monsieur Gabriel MARQUETTE Président ACB BERTIN.

Monsieur Patrick MERKLING Correspondant Sécurité ACB BERTIN.

Monsieur Aymeric ROGEVIN-BAVILLE Membre du comité directeur ACB RENAULT.

Monsieur Eddy COLOMBANI Vice-Président ACB DASSAULT.

Monsieur Patrick FONTANA Président du Cercle Aérien PEUGEOT.

Monsieur Alain BERGEOT Chef Pilote ACB CAUDRON.

Monsieur William CRUZ-MOREY Président ACB ARC.

Monsieur Patrick DE LA GRANGE Président CAP OUEST ULM.

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

Monsieur Laurent BERINGUIER Pilote Inspecteur DSACN.

Monsieur Stéphane ABAD Chef de la Subdivision Etude Qualité du Service Aviation Générale.

Monsieur Olivier Baptiste GENIES Subdivision Etude du Service Aviation Générale.

Monsieur Enguerrand VARYCATON Subdivision Etude du Service Aviation Générale.

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

Excusés :

Monsieur Dominique DUMERVAL Président de l'AUDACE.

Monsieur Vincent CALLU Président du CEVA.

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

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. Cette réunion AREX basée sur des retours d'expériences 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.

La crise sanitaire qui nous frappe depuis mars, ne nous a pas permis de tenir la réunion Sécurité des vols du mois de juin. Il nous semble important de faire un point en cette fin d'année sur l'activité et les évènements qui s'y sont déroulés, celle-ci s'est tenue en visioconférence.

Voici les sujets qui ont été abordés :

1 / Informations générales.

Bilan trafic 2020 et évolutions sur ces 20 dernières années, Point sur les effectifs Contrôleur, Evolutions techniques en cours, le réseau sécurité.

2 / Présentation des évènements significatifs survenus sur la plateforme depuis la dernière Réunion AREX de décembre 2019.

3 / Rappels :

Sensibilisation sur les évolutions de notre environnement aéronautique et nouvelles activités.

4 / Intervention du service Aviation Générale SNA-RP-ORY-AG.

5 / Intervention DSAC N

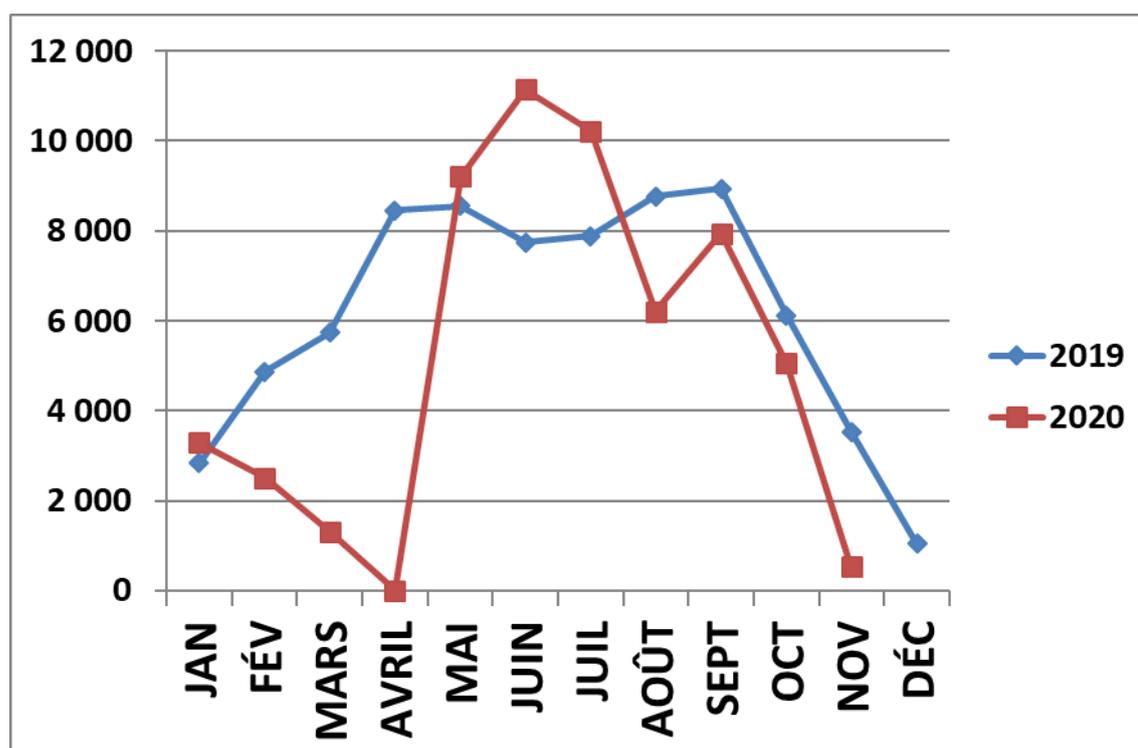


1 // Informations générales :

➤ Activité plateforme 2020 :

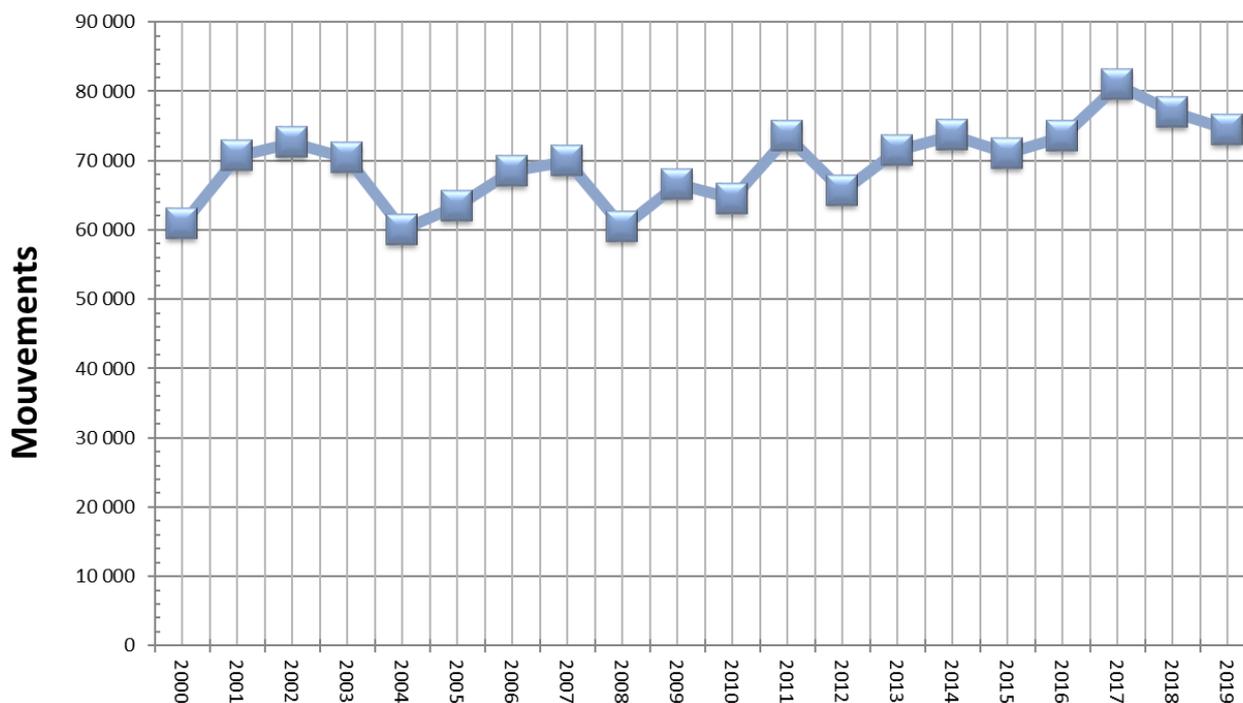
Le trafic 2020 sur 11 mois, auto information et fermeture terrain :

- 57 412 Mvts Mouvements estimés au 30 novembre 2020, 73 454 Mvts en 2019 fin novembre.
- 92 jours d'auto information dont 47 J Cause COVI au 30 novembre 2020, 43 j fin 2019.
- 76 jours de fermetures plate-forme dont 47 cause COVID au 30 novembre 2020, 47 J fin 2019.



| | 2019 | | | 2020 | | | VARIATION |
|-------|--------------------|----------|-------|--------------------|----------|--------|-----------|
| | Trafic plate-forme | Transits | TOTAL | Trafic plate-forme | Transits | TOTAL | |
| JAN | 2 776 | 57 | 2 834 | 3 203 | 89 | 3 292 | 16,2% |
| FÉV | 4 779 | 95 | 4 874 | 2 409 | 91 | 2 500 | -48,7% |
| MARS | 5 616 | 119 | 5 734 | 1 260 | 54 | 1 314 | -77,1% |
| AVRIL | 8 308 | 150 | 8 458 | 0 | 0 | 0 | -100,0% |
| MAI | 8 398 | 158 | 8 556 | 9 099 | 105 | 9 203 | 7,6% |
| JUIN | 7 560 | 180 | 7 740 | 11 007 | 135 | 11 142 | 43,9% |
| JUIL | 7 719 | 167 | 7 886 | 10 129 | 95 | 10 224 | 29,6% |
| AOÛT | 8 667 | 100 | 8 766 | 6 120 | 91 | 6 212 | -29,1% |
| SEPT | 8 802 | 139 | 8 940 | 7 821 | 127 | 7 948 | -11,1% |
| OCT | 6 008 | 110 | 6 118 | 4 970 | 81 | 5 052 | -17,4% |
| NOV | 3 458 | 69 | 3 528 | 479 | 46 | 526 | -85,1% |
| DÉC | 979 | 65 | 1 045 | | | | |

Mouvements Estimés depuis 2000



➤ **Evolutions prévues en 2021 :**

L'extension des locaux de la tour de contrôle est toujours prévue premier semestre 2021 avec la création d'une nouvelle salle technique, ce qui permettra la mise en place d'un déport radar IRMA courant 2021.

En espérant que les contraintes budgétaires dues à la conjoncture actuelle, ne viennent pas retarder significativement le début des travaux.

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

Départ de 3 contrôleurs (1 au mois de mai les deux autres en septembre 2020)

Un congés maternité retour février 2021.

Depuis septembre : 4 contrôleurs qualifiés.

2 contrôleurs en formation depuis juin un troisième débutera sa formation en février 2021.

Pas de retour à la normale avant le deuxième semestre 2021 malgré la réactivité de notre administration avec l'affectation de ces 3 nouveaux stagiaires en 2020.

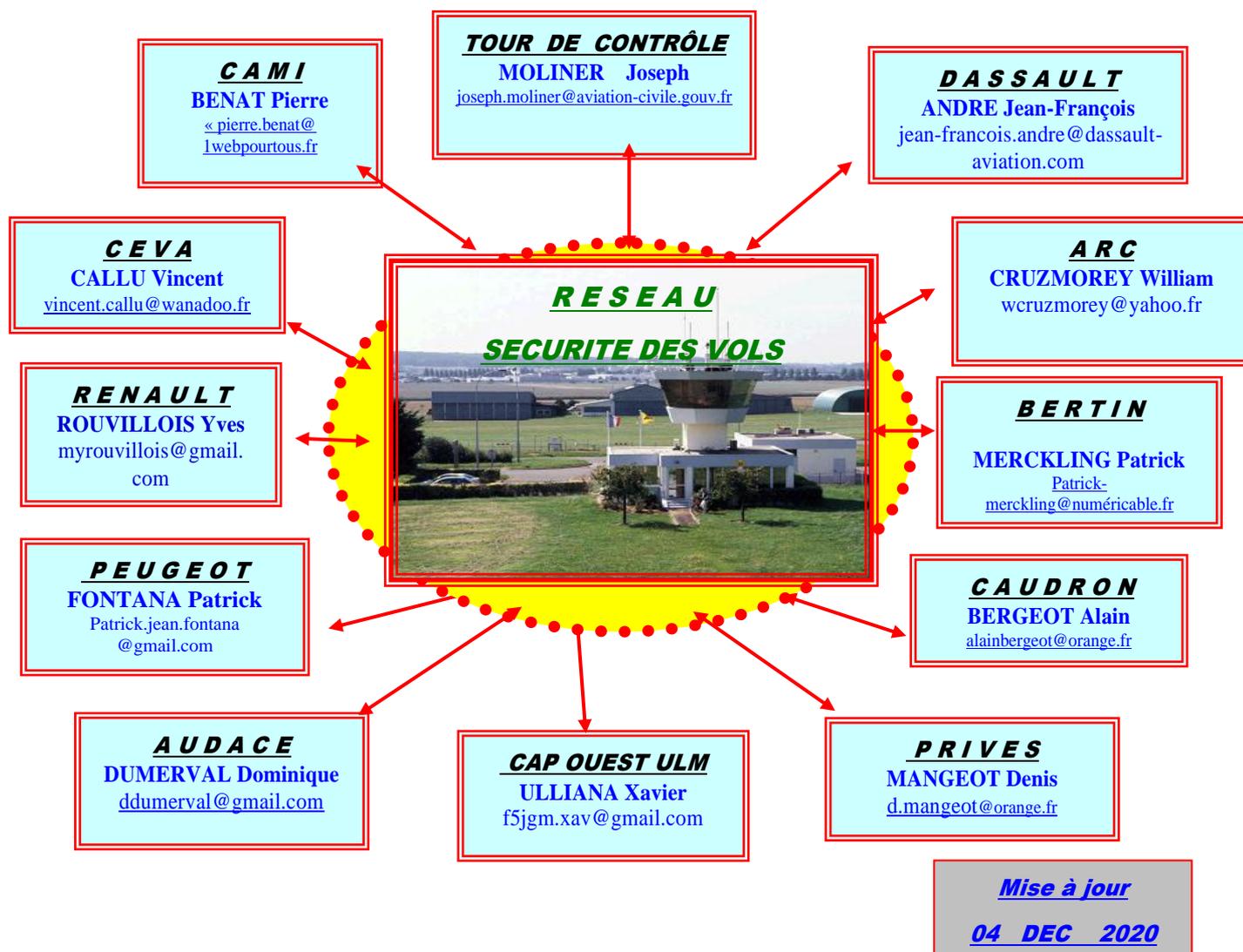
➤ **Mise à jour du réseau « sécurité des vols » de l'aérodrome de Chavenay :**

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



Réseau Sécurité des Vols

Aérodrome de CHAVENA



2 // Événements significatifs depuis la réunion AREX du 06 décembre 2019 :

2 // 1 : ACCIDENT INCIDENT ou Problèmes Bord :

2 // 1 // 1 : ACCIDENTS :

03 Juillet 2020 09h45 :

La piste 28 est en service. Le pilote d'un ULM seul à bord percute la clôture au seuil 28 lors de l'atterrissage. Le pilote blessé a été évacué par les pompiers. Les deux appareils dans le circuit se posent en piste 23 puis l'activité est suspendue.

Reprise de l'activité à 12h30.

22 Juillet 2020 12h00 :

Les contrôleurs pendant la pause repas sont informés par un usager au téléphone qu'un accident vient de se produire sur l'aérodrome. Les contrôleurs écourtent leur pause repas et en arrivant à la tour observent l'avion accidenté après la croisée sur la partie Ouest de la 05.

Pas de blessé mais l'avion est fortement endommagé, train détruit, hélice cassée, bord d'attaque perforé.

L'activité est suspendue en attendant une inspection de piste par ADP un EPI doit se déplacer.

Après inspection de la croisée l'activité reprend en piste 28 à 14h00.

L'épave sera évacuée après passage de l'EPI vers 15h45.

Poursuite de l'activité en piste 05.

2 // 1 / 2 : INCIDENTS :

12 Mai 2020 13h20 :

La piste 05 est en service. Un ULM se pose et lorsque celui-ci débute son roulage sur le taxiway A son train droit s'efface et l'appareil s'immobilise. Le trafic est momentanément suspendue le temps d'effectuer une inspection de piste. L'appareil est rapidement évacué par des membres de l'aéroclub. A 14h après l'inspection de piste réalisée le trafic reprend en 05.

La mécanique du Club pense qu'il s'agit d'une fragilité du train au niveau de l'aile.

07 Juillet 2020 17h04 :

La piste 28 est en service.

L'appareil arrive au point d'attente lorsque le train de celui s'efface, une aile posée au sol.

L'activité est suspendue quelques minutes puis reprise en piste 23 avec suspension des TDP en attendant un retour à la normale.

20 Août 2020 09h40 :

La piste 10 est en service. Un appareil de St Cyr en entrainement tour de piste est au toucher il effectue une embardée à gauche et le volet touche le sol. L'instructeur annonce qu'il fait un complet et vient inspecter l'aile au pied de la tour. Le volet gauche est cassé. L'appareil repartira le soir même après réparation par la mécanique du Club qui s'est déplacée.

20 Août 2020 15h17 :

La piste 23 est en service. Un appareil se pose et s'immobilise à la croisée annonçant un problème de frein. Le pilote n'arrive pas à dégager la piste. Le contrôleur fait remettre les gaz aux appareils qui arrivent en finale. Les roulages sont suspendus. Après inspection de l'appareil le pilote annonce que le pneu est crevé. L'appareil est tracté rapidement par le club une inspection effectuée et l'activité reprend à 15h32.

25 Août 2020 14h50 :

La piste 23 est en service. Le vent est particulièrement fort depuis le début de la journée. Un appareil débute le roulage vers l'avitaillement. Le pilote qui vient de passer la bretelle T annonce qu'il a un problème il vient de faire un cheval de bois. Après inspection le pilote indique que l'hélice est cassée. L'appareil est poussé jusqu'au hangar avec l'aide des pilotes du Club.

28 Août 2020 09h38 :

La piste 23 est en service. Un appareil au départ de Chavenay déjà en sortie de RMZ vers l'Ouest déclare sur la fréquence MAYDAY MAYDAY fumée à bord je tente d'atterrir d'urgence sur le terrain de Thoiry. Déclenchement des secours immédiatement BTIV et Pompiers, le Club est prévenu. A 09h45 la tour de contrôle reçoit un appel téléphonique du Club qui confirme que l'atterrissage à Thoiry s'est bien passé et que les pilotes sont indemnes aucun dégât apparent sur l'appareil.

BTIV et pompiers sont prévenus

Le bouchon d'huile mal refermé semble être à l'origine de cet évènement.

01 Septembre 2020 14h20 :

La piste 05 est en service. Un appareil parti en vol local annonce sur la fréquence PAN PAN verrière déverrouillée retour sur l'aérodrome. La priorité lui est donnée il se pose sans encombre.

07 Octobre 2020 07h45 :

La piste 23 est en service. Un appareil est au départ pour l'aérodrome de Montargis. Alors qu'il est sur le point de quitter la fréquence le pilote annonce qu'il a un problème de pression carburant puis annonce PANPANPAN. Le contrôleur lui confirme reçu et lui donne la priorité dans le circuit et pour l'atterrissage. Après lui avoir donné le vent le pilote confirme qu'il continue pour la 23. L'appareil se pose sans encombre.



2 // 2 : PANNE RADIO BORD :

05 Janvier 2020 10h55 :

La piste 23 est en service le contrôleur détecte une porteuse sur la fréquence Tour. Après plusieurs tentatives d'échanges radio le contrôleur fait confirmer la bonne réception des messages radio en demandant au pilote deux coups d'alternats ce qu'il fait et confirme ainsi qu'il a de la réception. Le pilote affiche 7600 ce qui permet au BTIV de nous confirmer sa position. Le pilote applique correctement la consigne locale panne radio en arrivant par le Nord face à la tour pour une verticale puis intégration dans le circuit l'ULM se pose sans encombre.

22 Juin 2020 14h31 :

La piste 05 est en service le BTIV nous informe d'un appareil en 7600 est sur le point d'arriver à Chavenay. Après plusieurs essais infructueux d'échanges radio le pilote arrive par la verticale et applique la procédure locale panne radio. Le BTIV nous informe qu'un Alerta est en cours pour cet appareil. L'appareil se pose sans encombre et rentre au parking. Le BTIV est prévenu et la phase d'urgence est clôturée. Le pilote confirme une fois au Club qu'il s'agissait bien d'une panne radio, qu'il avait parfois de la réception sans d'autre problème à bord.

15 Juillet 2020 10h38 :

La piste 28 est en service. L'instructeur en retour de navigation avec son élève nous appelle au téléphone et nous annonce qu'il est en panne radio et s'il est possible de prévenir Evreux avec lesquels il était en contact avant de perdre le contact radio. Evreux nous remercie et nous confirme la panne radio mais également la panne transpondeur.

Au téléphone la piste en service le QNH sont confirmés à l'instructeur et le contrôleur rappelle la procédure panne radio locale que l'instructeur connaît et qu'il applique correctement à l'arrivée.

La priorité lui est donnée à l'atterrissage qui se déroule sans encombre.

Une fois au club l'instructeur rappelle pour annoncer qu'il s'agissait d'une panne électrique totale.

09 Septembre 2020 16h30 :

La piste 28 est en service. L'activité est soutenue, en cherchant un appareil à la verticale qui a débuté un encadrement main gauche le contrôleur aperçoit un trafic aile haute dans le Sud-Ouest route vers la verticale. L'information est faite aux autres appareil dans le circuit. Le contrôleur essaye d'identifier aux jumelles l'appareil sans contact radio qui passe vertical et qui s'éloigne ensuite par le nord pour finalement revenir et s'intégrer toujours sans contact radio, début d'étape de base piste 28. Dans le doute la priorité lui est donné et l'appareil basé se pose sans encombre. Ce pilote ne connaissait pas la consigne locale panne radio.



Consigne locale applicable par les usagers basés à bord d'aéronefs basés sur l'aérodrome de Chavenay Villepreux en cas de panne de l'équipement de radiocommunication de bord pendant les horaires ATS.

La consigne locale ne se substitue pas à la réglementation en vigueur SERA FRA 8035 relative à la panne radio.

Elle vient compléter les consignes particulières publiées sur la carte VAC et les dispositions énoncées dans le nouvel arrêté du 12 juillet 2019 relatifs aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Ce dernier ne reprend pas les dispositions relatives à la panne radio qui étaient définies dans l'ancien arrêté du 17 juillet 1992 au Chapitre 4.4.1 Panne de l'équipement de radiocommunication Aérodrome contrôlé.

Compte tenu du nombre important d'aérodromes contrôlés en région Parisienne, des distances nécessaires pour accéder sur un aérodrome non contrôlé et sachant que la panne radio peut cacher une autre panne à bord beaucoup plus grave, les usagers basés à bord d'aéronefs basés en cas de panne radio peuvent s'intégrer dans la circulation d'aérodrome de l'aérodrome de Chavenay Villepreux sous réserve d'appliquer strictement les consignes suivantes durant les horaires ATS.

1 // Panne au départ :

1.1 // Avant le décollage :

- Le pilote commandant de bord n'est pas autorisé à décoller et retourne au parking pour faire dépanner sa radio.

1.2 // Après le décollage et avant d'avoir pu clôturer la fréquence en sortie :

- Si le pilote détecte rapidement la panne il est fortement conseillé de revenir pour se poser à Chavenay en effectuant la procédure panne radio définie ci-dessous, ce qui évitera tout déclenchement des phases d'urgences.
- Si la panne est détectée plus tard alors que le pilote est à destination d'une autre plateforme, il devra avertir le plus rapidement possible après son atterrissage les organismes de la circulation aérienne afin de stopper les phases d'urgences déclenchées par l'absence de contact en sortie de la circulation d'aérodrome.

2 // Panne à l'arrivée :

2.1 // Panne connue avant le décollage du vol retour :

- Si le pilote est dans l'incapacité de faire réparer sa radio sur l'aérodrome où il se trouve, le pilote commandant de bord prend contact par téléphone avec la tour de contrôle de Chavenay afin d'indiquer la nature de la panne de l'équipement radio (Emission, Réception ou totale). Il obtiendra ainsi une autorisation de principe pour son intégration sans contact pour son retour durant les horaires ATS, ce qui ne le décharge en rien de ses responsabilités de commandant de bord sur

l'ensemble du vol, notamment en ce qui concerne le contournement des espaces aériens où le contact radio est obligatoire.

- Un créneau d'arrivée à Chavenay sera déterminé entre la tour de contrôle et le pilote, dans certains cas un créneau pourra être imposé.
- Le contrôleur fournira au pilote toutes informations utiles connues au moment du contact téléphonique pour l'intégration, l'atterrissage, le roulage ainsi que les restrictions éventuelles en cours et l'état de la plateforme de Chavenay.
- A l'arrivée pour s'intégrer dans la circulation d'aérodrome de Chavenay le pilote commandant de bord utilise la procédure panne radio définie ci-dessous.

2.2 // Panne survient en cours de vol :

2.2.1 // Avant la délivrance de la clairance d'intégration dans la circulation d'aérodrome :

Le pilote commandant de bord :

- Affiche le code transpondeur 7600 dès qu'il s'aperçoit de la panne radio.
(Le BTIV et les organismes voisins équipés de déport RADAR seront en mesure si le code est affiché suffisamment tôt de nous prévenir d'une arrivée probable en panne radio. Ce préavis permettra de suspendre momentanément la voltige vertical l'aérodrome, l'exécution d'un encadrement et d'effectuer les informations nécessaires).
- Allume les phares si possibles et ce jusqu'à l'atterrissage.
- Effectue une arrivée par le nord à une altitude légèrement supérieure aux circuits d'aérodrome face à la tour de contrôle en battant des ailes, si possible afin de signaler au mieux sa présence aux contrôleurs et en surveillant la position des appareils dans le circuit d'aérodrome.
- Ne connaissant pas forcément la nature exacte de la panne radio (Emission, Réception, Totale) le pilote continue à émettre sur la fréquence les messages réglementaires notamment les comptes rendus de positions caractéristiques du circuit d'aérodrome.
- Ayant procédé à l'examen de la plateforme par cette arrivée par la verticale, observé la position des autres appareils dans le circuit et notamment ceux qui pourraient être aussi à la verticale, il détermine la piste en service.

(Le contrôleur prévient les appareils dans le circuit et en cas d'activité fait stopper la voltige verticale ou informe l'appareil en préparation d'un encadrement en demandant de rappeler visuel sur l'appareil qui arrive à la verticale en panne radio.

Le contrôleur continue à diffuser les messages réglementaires à l'attention de l'appareil sans radio, infos de trafic et instructions de contrôle dans le cas où le pilote aurait de la réception ainsi que pour les autres pilotes dans la circulation d'aérodrome.



Le contrôleur pourra demander au pilote de faire clignoter son phare et/ou de donner deux coups d'alternat à la radio afin de vérifier s'il a de la réception, ou de couper son transpondeur puis de le remettre sur ON)

- Se dirige en début de la branche vent arrière en descente vers l'altitude des circuits sous un angle permettant d'assurer la séparation et laissant la priorité aux aéronefs déjà engagés dans le circuit d'aérodrome.
- S'intègre en branche vent arrière et assure une séparation visuelle avec l'appareil qui le précède afin de s'assurer la piste libre pour un atterrissage complet.

(Le contrôleur donnera priorité à cet appareil dont la panne radio pourrait cacher d'autres problèmes plus sérieux. Pour cela si c'est nécessaire et dans la mesure du possible, il fera remettre les gaz à l'appareil qui le précède en finale afin que la piste soit libre pour lui permettre l'atterrissage en toute sécurité.

Il appartient au pilote de brancher 7700 si des problèmes à bords nécessitent une urgence absolue).

- Après avoir dégagé la piste le pilote observe les appareils au roulage puis se dirige vers son aire de stationnement. Dès que possible il téléphone ou il se rend à la tour de contrôle.

2.2.2 // Après la délivrance de la clairance d'intégration dans la circulation d'aérodrome :

- Le pilote commandant de bord ayant reçu la clairance d'intégration dans la circulation d'aérodrome poursuit son vol dans le circuit d'aérodrome en respectant le point d'entrée signifié dans la clairance et en tenant compte de la dernière information de trafic délivrée par le contrôleur.

Ne connaissant pas forcément la nature exacte de la panne radio (Emission, Réception, Totale) le pilote continue à émettre sur la fréquence les messages réglementaires notamment les comptes rendus de positions caractéristiques du circuit d'aérodrome, il branche 7600 au transpondeur.

- Le pilote assure une séparation visuelle avec les aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome et notamment avec l'appareil qui le précède afin de s'assurer la piste libre pour un atterrissage complet.

(Le contrôleur ne recevant plus de messages de la part du pilote, une fois intégré, après la délivrance du numéro d'ordre à l'atterrissage et en demandant de rappeler en finale, et peut être averti par les organismes voisins ayant un déport RADAR, il donnera priorité à cet appareil dont la panne radio pourrait cacher d'autres problèmes plus sérieux. Pour cela si c'est nécessaire il fera remettre les gaz à l'appareil qui le précède en finale afin que la piste soit libre pour lui assurer un atterrissage en toute sécurité.)

- Après avoir dégagé la piste le pilote observe les appareils au roulage puis se dirige vers son aire de stationnement. Dès que possible il téléphone ou il se rend à la tour de contrôle.

3 // Utilisation du téléphone portable par le pilote à bord de l'appareil en panne radio :

- L'utilisation du téléphone portable à bord de l'appareil a déjà été initiée par certains usagers et s'est avérée efficace dans cette configuration. Cela a permis à l'organisme de contrôle de rappeler au pilote la procédure panne radio à l'arrivée, de confirmer qu'il n'y avait pas d'autres problèmes à

bord, et de se préparer à l'intégration par la verticale de façon plus sereine à la fois pour le pilote et pour le contrôleur.

- Il appartient au pilote de brancher 7700 si des problèmes à bords nécessitent une urgence absolue.
- Cependant il est important de rappeler qu'en aucun cas ce moyen de communication téléphonique peut être utilisé pour assurer les services de la circulation aérienne au pilote en panne radio. Une fois les échanges importants effectués, la communication téléphonique sera interrompue.
- Effectivement l'utilisation à bord du téléphone portable ne doit pas détourner l'attention du pilote de sa conduite avion et ne pas s'effectuer au détriment de la vérification des paramètres de vol et de la surveillance du ciel.

2 // 3 : INCURSIONS PISTES :

Le 30 Juin 2020 14h29 :

La piste 23 est en service. Un ULM en entrainement TDP est autorisé au touché. Un DR400 au point d'attente s'annonce prêt au départ. Le contrôleur lui demande de maintenir le point d'attente ce qu'il collationne correctement. Alors que l'ULM arrive en courte finale le DR400 s'aligne.

Le contrôleur fait remettre les gaz immédiatement à l'ULM en très courte finale et demande au pilote du DR400 de maintenir position car un autre appareil est en finale tout en lui expliquant l'erreur qu'il vient de commettre.

Le contrôleur ordonne une remise de gaz à l'appareil en finale puis fait décoller le DR400 une fois la piste libérée.

Le 14 octobre 2020 13h58 :

La piste 05 est en service. Un appareil se pose et dégage la piste en A4. Le pilote poursuit le roulage sur le taxiway A sans clairance. Il traverse la piste 10/28 au niveau de N1 sans demander l'autorisation pour traverser la piste. Le contrôleur l'informe qu'il est impératif sur un aérodrome contrôlé de demander l'autorisation pour le roulage et qu'il est interdit de traverser une piste en service ou pas, sans autorisation comme l'indique les panneaux d'obligation blancs sur fond rouge, mis en place à gauche avant chaque point d'attente. Le pilote annonce sur la fréquence « Je n'ai pas vu le panneau » puis « je sais y faire ».



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

Le 18 Janvier 2020 14h45 :

Les faits :

La piste 23 est en service de nombreux appareils dans le circuit, 6 en fréquence.

Un appareil en provenance de St Cyr par le Nord avec instructeur à bord demande à rejoindre la verticale pour effectuer un encadrement. Alors que la fréquence est chargée il occupe maladroitement la fréquence en demandant des précisions sur les modalités d'exécution des encadrements.

Peu de temps avant un autre appareil basé, avec instructeur à bord, attendait à la verticale pour effectuer un encadrement. L'attente vertical estimée trop longue par l'instructeur ce dernier annule ses intentions et demande à s'intégrer début de vent arrière pour des nouveaux TDP ce qui lui est autorisé, le contrôleur lui demande de rappeler début de vent arrière.

La verticale se libérant l'appareil en provenance de St Cyr au nord de la RMZ est autorisé à rejoindre la verticale à 1500ft minimum et il lui est demandé de rappeler à une minute de la verticale. Rapidement le contrôleur qui aperçoit l'appareil en rapprochement à une altitude supérieure au circuit lui confirme l'autorisation pour la verticale pour une altitude supérieure à 1500 Ft et lui demande de rappeler prêt pour un encadrement.

L'activité est soutenue, une séance d'instruction est également en cours côté contrôle, cependant rien ne vient attirer l'attention des contrôleurs en position dans la gestion du trafic.

Une fois posé l'instructeur de l'appareil basé qui avait quitté la verticale sans pouvoir effectuer un encadrement annonce qu'il va déposer AIPROX estimant un croisement à 100ft face à face avec l'appareil de St Cyr.

Les premières investigations montrent que l'instructeur incriminé n'a pas vu l'appareil de l'instructeur plaignant et s'étonne que ce dernier ne signale pas directement sur la fréquence ce qu'il estime être un rapprochement dangereux. Un échange téléphonique infructueux a eu lieu entre les deux instructeurs.

Après écoute des messages radio et analyse des trajectographies il s'avère que lorsque les appareils se croisent en fin de vent arrière l'appareil plaignant est à 1192ft en montée l'autre en direction de la verticale passe 1591 Fts en montée.

Cet évènement met en évidence quatre points importants :

La nécessité de signaler rapidement tout rapprochement lorsqu'il est détecté par un pilote dans le circuit d'aérodrome afin que l'information puisse être utilisée et relayée si besoin aux autres pilotes dans le cadre de l'information de trafic.

Qu'il est parfois difficile mais cependant nécessaire, notamment par trafic soutenu avec un fort taux d'occupation de fréquence et en vol d'instruction, de maintenir l'écoute des

messages importants qui doivent permettre à tout pilote de se faire une représentation mentale précise de la position des autres appareils dans le circuit.

Même si le contrôle n'a jamais été mis en cause sur cet événement par les instructeurs on peut considérer qu'une nouvelle information de trafic réciproque cette fois aurait peut-être permis de détecter plus tôt l'appareil en direction de la verticale au-dessus de 1500Ft et éviter peut-être l'effet de surprise.

Enfin il est également important de rappeler que dans le cadre de la formation le comportement des instructeurs à bord et au sol, a valeur d'exemple aux yeux des élèves pilotes.

2 // 5 : RAPPROCHEMENT SIGNALE HORS RMZ / VOIR ET EVITER :

Le 15 Mars 2020 14h30 :

La piste 23 est en service. Le circuit d'aérodrome est chargé. Un appareil qui arrive à 1 minute pour une intégration n'est pas autorisé à pénétrer dans le circuit et le contrôleur lui demande de maintenir secteur local puis qu'il le rappelle pour s'intégrer.

Dès que le trafic le permet le contrôleur autorise cet appareil à revenir pour s'intégrer début de vent arrière piste 23.

Arrivé au Club le pilote téléphone et annonce qu'il veut déposer AIPROX car il a croisé un appareil 100 Ft plus bas sans contact radio en direction de l'ouest.

Un rappel a été fait au pilote qu'en dehors de la RMZ les appareils en transit, notamment ceux à destination ou au départ de St Cyr au Nord et les hélicoptères qui se dirigent vers Issy les Moulineaux ne sont pas tenus de contacter Chavenay et qu'en classe G voir et éviter s'applique.

Il est donc important tant que l'autorisation de pénétrer dans le circuit d'aérodrome n'est pas délivrée par les contrôleurs, de rester attentif aux appareils qui évoluent dans le secteur pour assurer sa propre séparation avec tous les appareils même ceux qui ne sont pas tenus de contacter la tour de contrôle de Chavenay étant en Classe G et hors RMZ.



2 // 6: TRANSITS SANS CONTACT dans la RMZ et Circulation d'aérodrome : 05 évènements

Le 05 Juillet 2020 09h 40 :

La piste 23 est en service, un appareil est détecté sans contact radio début de vent arrière piste 23 route à l'Est sa présence est signalé à un ULM en vent traversier qui assure la séparation. Une fois travers sud l'appareil se dirige vers Toussus où il est basé.

Le 15 Août 2020 15h 46 :

La piste 28 est en service. Un hélicoptère arrivant du nord route au sud pénètre la RMZ légèrement au-dessus de l'altitude des circuits survole le vent traversier la fin de la montée initiales 28. Après renseignement auprès de Toussus l'hélicoptère vient de les contacter pour un transit nord sud.

Le 20 Août 2020 13h13 :

La piste 23 est en service. Le contrôleur détecte un hélicoptère dans le sud-ouest route au nord en rapprochement à une altitude proche des circuits. L'information est faite aux appareils dans le circuit. Seul pontoise dispose d'un plot primaire mais l'appareil ne les contacte pas non plus.

Le 15 Septembre 2020 14h13 :

La piste 23 est en service. Le contrôleur observe un transit sans contact en provenance du Sud route à l'Ouest estimé à une altitude supérieure aux circuits qui pénètre dans la RMZ. Après investigation il s'agit d'un départ IFR de Toussus qui n'était plus en compte avec eux.

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

Le 02 juillet 2020 07h 20 :

La 28 est en service un appareil est observé en provenance du nord à une altitude estimée à 1500 Ft une fois à la verticale du seuil 28 il prend une route Est vers St Cyr. Le pilote n'est pas familier de la région Parisienne.



2 // 7 : ATERRISSAGE HORS PISTE : GÊNE SOLEIL.

Le 26 Octobre 2020 14h26 :

La piste 23 est en service. Depuis le début de la journée le vent est bien établi pour la 23 entre 20 et 25 Kts. Un appareil arrive en finale 23 et le contrôleur l'autorise à l'atterrissage.

Après le posé le contrôleur s'aperçoit que l'atterrissage a eu lieu entre les balises droites de la piste et la clôture de l'aérodrome, la décélération se passe normalement et lorsque la vitesse semble contrôlée le contrôleur demande au pilote comment s'est passé l'atterrissage. Celui-ci ne signale rien de particulier. L'appareil arrive avant la piste 10/28 proche de la croisée des pistes et s'immobilise enfin.

Le contrôleur vient de faire remettre les Gaz à un appareil arrivant en finale après un Basse Hauteur.

Le contrôleur signale au pilote qu'il vient de se poser à droite de la piste et l'autorise à rouler vers le parking et lui demande de faire vérifier son appareil au club.

Le pilote annonce qu'il a été gêné par le soleil en finale.

Malgré le vent la journée a été très nuageuse avec parfois quelques déchirures au niveau de la masse nuageuse laissant passer une forte luminosité. Lorsque l'appareil est arrivé en finale 23 le soleil est apparu brusquement dans l'horizon gênant considérablement le pilote. Celui-ci ne l'a pas signalé et a décidé de poursuivre sans voir réellement la piste.

Cet évènement met en évidence comme chaque année à l'approche de la période hivernale la gêne due au soleil en piste 23. Il est donc important d'en tenir compte côté pilote mais aussi côté contrôle.

Côté pilote il est important dès que la gêne est ressentie de l'annoncer sur la fréquence afin que les autres pilotes l'entendent et que les contrôleurs puissent intervenir.

Côté contrôle dès que la gêne semble évidente il est important d'informer les pilotes et demander leur intention tout en recherchant le meilleur compromis entre vent de travers et gêne du soleil. Proposer un changement de QFU ou des circuits blancs si le vent est trop fort au moment de la gêne et en dernier ressort s'il n'y pas d'autre solution, organiser des déroutements.

On retrouve ce problème d'éblouissement en période estivale le soir en piste 28.

Ce type d'évènement est récurrent à Chavenay, force est de constater que de nombreux pilotes n'osent pas dire à la fréquence qu'ils sont gênés par le soleil parce qu'il y a du monde dans le circuit.

Ce constat a conduit le BEA à analyser en 2018 un évènement qui aurait pu avoir des conséquences graves suite à un atterrissage sur le taxiway avec des appareils au point d'attente.

Le 18 Janvier 2019 14h34 :

La piste 23 est en service un ULM est autorisé à l'atterrissage. Le contrôleur constate que l'appareil se pose entre la piste et le taxiway un peu avant A4. Il heurte une balise jaune puis fait une embardée à gauche qui le ramène sur le taxiway A.

Carénage du train endommagé et balise jaune cassée. Le président du Club indique que le pilote lui a rendu compte de l'évènement et un CRESAG a été rédigé le soir même de l'évènement.



Le 18 février 2018 16h18 :

Cet évènement intervient après une période d'inactivité particulièrement longue, plus de 2 mois durant lesquels l'aérodrome a été fermé cause pistes impraticables, ce qui pourrait être ici un élément contributif supplémentaire.

Le BEA qui s'est déplacé a rédigé le rapport suivant :

« Alors qu'un DR400 se trouve seul dans le circuit d'aérodrome, trois avions s'annoncent en retour sur le terrain, avec des estimées du début de la vent arrière indiquant des trajectoires potentiellement conflictuelles.

Malgré les informations de trafic fournies par le contrôleur LOC, les pilotes de ces avions n'arrivent pas à se voir.

Lorsque le DR400 s'annonce en finale, le contrôleur LOC vérifie que la piste n'est pas occupée et lui donne la clairance d'atterrissage. À ce moment-là, l'avion lui semble aligné pour la piste 23. Il tourne ensuite son attention vers les trois aéronefs conflictuels.

Deux aéronefs étaient stationnés au niveau du point d'attente de la piste 23 pour effectuer les essais moteurs. Au vu de la largeur du taxiway, ils se situent à environ 40 mètres du bord de la piste 23.

Les pilotes des deux appareils indiquent qu'ils ont vu l'aéronef seulement au dernier moment, lorsque celui-ci s'est posé devant eux, en dehors de la piste et probablement sur le taxiway, à une distance estimée à environ une vingtaine de mètres devant eux. Ils ont alors averti le contrôleur.

Le pilote explique que pendant la finale, la visibilité était suffisamment bonne pour pouvoir atterrir et que son axe, son plan et sa vitesse étaient correctes. Ce n'est que lors de l'arrondi et au roulage qu'il a été complètement ébloui. Il indique qu'une fois au sol, il ne savait plus du tout où il était.

Il se souvient cependant avoir vu pendant son approche, les chevrons du seuil décalé ainsi que les deux aéronefs au point d'attente. Il pense avoir atterri sur la piste et avoir dévié ensuite vers la gauche sur le taxiway.

Il signale qu'à aucun moment il n'a envisagé de remettre les gaz.

L'instructeur de l'appareil qui était dans le circuit d'aérodrome derrière le DR400 a initié une remise de gaz lors de sa finale. Il indique que la visibilité était médiocre mais aurait permis selon lui d'atterrir.

Il a cependant préféré demander à son élève de remettre les gaz à titre pédagogique puis a atterri sur la piste 10.

Les contrôleurs indiquent qu'ils étaient conscients de la problématique d'éblouissement à cette heure de la journée mais qu'ils n'avaient reçu aucun signalement des pilotes jusqu'à l'incident.

Ils indiquent de plus qu'à cause des erreurs de parallaxe due à la situation de la tour par rapport à la piste 23, la visualisation du bon alignement d'un aéronef en courte finale est difficile.



L'utilisation de la piste 23 est tout de même préférée car elle est plus longue et mieux drainée que la piste 10/28. »

Enseignements, conclusion et bonnes pratiques à retenir :

« Ébloui par le soleil lors de son atterrissage, le pilote atterrit en dehors de la piste, soit sur le taxiway, soit entre celui-ci et la piste.

Cet incident grave est dû à la poursuite de l'atterrissage par le pilote alors que celui-ci ne voit plus la piste en courte finale. Le léger vent traversier ainsi que la faible expérience récente ont pu contribuer à l'incident.

De plus, il est également possible que le pilote ait confondu la piste avec le taxiway et la bande d'herbe située entre la piste et le taxiway ; la position reculée des deux aéronefs au point d'attente le confortant dans son ressenti d'être bien axé.

Lors d'un vol où les conditions d'ensoleillement peuvent être propices à un éblouissement, notamment à l'atterrissage, et d'autant plus sur une piste en herbe, le pilote doit être prêt à remettre les gaz pendant l'ensemble de l'approche et/ou demander au contrôle un changement de piste. Bien que non contributif dans cet évènement, le port de lunettes de soleil, même en hiver, et le nettoyage de la verrière permettent de minimiser la perte de visibilité.

Enfin, les contrôleurs aériens peuvent apporter une aide appréciable aux pilotes en les informant des risques d'éblouissement.

Le report à la fréquence par les pilotes de toute gêne liée à l'éblouissement aidera le contrôle aérien à prendre en compte ce risque et d'éventuellement opérer un changement de piste. »

3 // RAPPELS :

• ACTIVITE TREUILLAGE THOIRY

| | | |
|-----------------------|-------------|---------------------------------------|
| 889 treuillage THOIRY | 2200ft AMSL | Week-end and public HOL : SR-SS. |
| | | Treuillage Vol Libre. |
| | | Treuillage de parapentes. |
| | | Treuil équipé d'un feu à éclat. |
| | | Free flying winch launch. |
| | | Paragliders winch launch. |
| | | Winch equipped with a flashing light. |

Demande d'activité quotidienne en cours d'analyse DSAC Nord.

• **ACTIVITE PARACHUTAGE BEYNES : SFC / FL 100 PAR NOTAM**

Type de NOTAM publié.

L'activité sera annoncée sur l'ATIS de Chavenay pendant les horaires ATS.

1/CARACTERISTIQUES ACTIVITE PARACHUTAGE :

-RDL 327°/1.2NM ARP LFPF
-RDL 287°/3.6NM ARP LFPX
-PSN : 485137N 0015333E
-LIMITES VERTICALES : SFC/FL100
-ACTIVITE REELLE CONNUE DE :
ORLY APP : 123.875MHZ/124.450MHZ
CHAVENAY TWR: 129.525MHZ
PARIS INFO: 125.700MHZ

2/CARACTERISTIQUES ZRT :

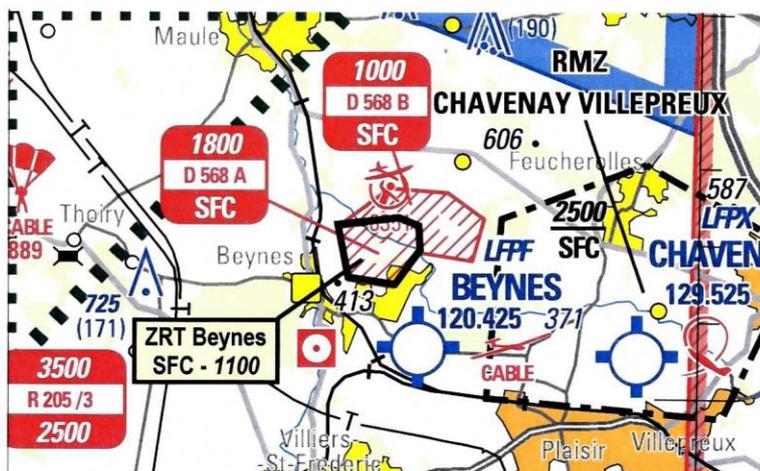
-LIMITES LATERALES : CERCLE DE 1NM DE RAYON CENTRE SUR PSN
-LIMITES VERTICALES : 2500FT AMSL/FL100
-STATUT :
ZONE REGLEMENTEE TEMPORAIRE (ZRT) QUI LORSQU'ELLE EST ACTIVE SE SUBSTITUE AUX PARTIES
D'ESPACE AERIENS CONTROLES AVEC LESQUELS ELLE INTERFERE.
- SERVICES RENDUS:
INFORMATION DE VOL ET ALERTE
-CONDITIONS DE PENETRATION:
CAG/CAM: CONTOURNEMENT OBLIGATOIRE DURANT L'ACTIVATION SAUF POUR LES
ACFT SUIVANTS ET APRES AUTORISATION D'ORLY APP :
•ACFT LARGUEUR ;
•ACFT CAG/IFR AUTORISES PAR ORLY APP ;
•ACFT ASSURANT MISSIONS D'ASSISTANCE, DE SAUVETAGE OU DE SECURITE PUBLIQUE
LORSQUE LEUR MISSION NE PERMET PAS LE CONTOURNEMENT DE LA ZRT.
-DISPOSITIONS PARTICULIERES:
LORSQUE LA ZRT EST ACTIVE:
•LES ZONES LF-R3100 A, J ET LA ZRT BEYNES (REF SUPAIP 091/20) NE SONT PAS ACTIVEES,
-ACTIVITE REELLE CONNUE DE :
ORLY APP : 123.875MHZ/124.450MHZ
DE GAULLE APP : 119.850MHZ
F)SFC
G)FL100)

• **ACTIVITE DRONE / AEROCORDAGE / TIR : ZRT BEYNES**

| | | |
|---|--|--|
|  Service de l'Information Aéronautique D S N A |  <small>Liberté • Egalité • Fraternité</small> <small>RÉPUBLIQUE FRANÇAISE</small> Tél : 05 57 92 57 97 ou 57 95 e-mail : sia.supaip@aviation-civile.gouv.fr Internet : www.sia.aviation-civile.gouv.fr | <p align="center">SUP AIP 091/20</p> <p align="center">Date de publication : 28 MAY</p> |
|---|--|--|

Objet : Création d'une zone réglementée temporaire (ZRT) "Beynes" et modification du gestionnaire des zones LF-D 568 A et B "Frileuse (FIR : Paris LFFF)

En vigueur : Du 11 juin 2020 au 21 avril 2021



Extrait carte SIA « Région Parisienne » au 1 : 250 000 édition 2020

| |
|---|
| ACTIVITÉ |
| <ul style="list-style-type: none"> ◆ Activités hélicoptères d'aérocordage et d'héliportage ; ◆ Tir air/sol et sol/sol ; ◆ Évolutions d'aéronefs d'Etat télé-pilotés non habités. |

| |
|-----------------------------------|
| DATES ET HEURES D'ACTIVITÉ |
| Activable H 24 |

| |
|---|
| INFORMATION DES USAGERS |
| Activité réelle connue de : Service de permanence du camp de Beynes, Tél : 01 34 91 21 64 |

| |
|--|
| GESTIONNAIRE |
| ZRT Beynes et zones LF-D 568 A et B : Groupement de sécurité et d'appui de Beynes (Gendarmerie) |

| |
|---|
| STATUT |
| Zone réglementée temporaire (ZRT) qui lorsqu'elle est active se substitue aux parties d'espaces avec lesquelles elle interfère. |

| |
|--------------------------------------|
| CONDITIONS DE PENETRATION |
| CAG/CAM : contournement obligatoire. |

| |
|------------------------|
| SERVICES RENDUS |
| NIL |

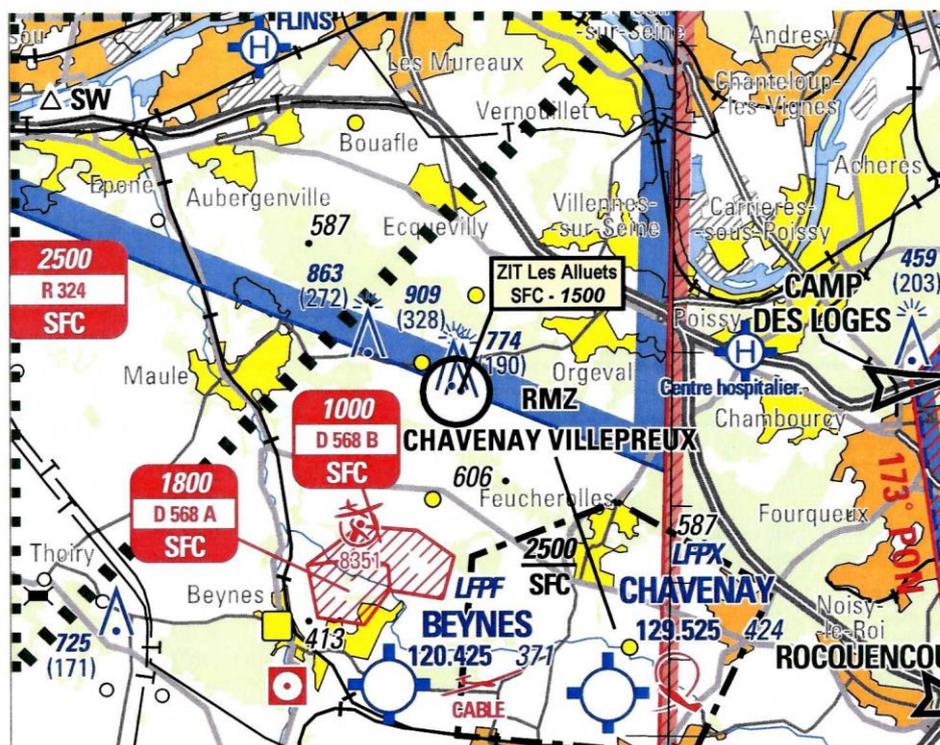
| |
|--|
| LIMITES LATÉRALES ET VERTICALES |
| <u>Limites latérales</u> Identiques à celles de la zone LF-D 568 A (Réf AIP France ENR 5.1) |
| <u>Limites verticales</u> SFC / 1100 ft AMSL |

| |
|--|
| ORGANISME A CONTACTER |
| Service de permanence du camp de Beynes – Tél : 01 34 91 21 64 |

• **ZONE INTERDITE TEMPORAIRE : ZIT LES ALLUETS**

| | | | |
|---|---|---|---|
|  | Service de l'Information Aéronautique |  | SUP AIP 129/20 Date de publication : 16 JUL |
| D S N A | Tél : 05 57 92 57 97 ou 57 95 e-mail : sia.qualite@aviation-civile.gouv.fr Internet : www.sia.aviation-civile.gouv.fr | | |

Objet : Création d'une zone interdite temporaire (ZIT) Les Alluets (FIR : Paris LFFF)
En vigueur : Du 30 juillet 2020 au 21 avril 2021



Extrait carte SIA au 1 / 250 000 Région Parisienne édition 2020

| ACTIVITÉ |
|---|
| Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques. |

| DATES ET HEURES D'ACTIVITÉ |
|----------------------------|
| H24 |

| STATUT |
|--|
| Zone interdite temporaire (ZIT) qui se substitue aux parties des espaces aériens avec lesquelles elle interfère. |

| CONDITIONS DE PENETRATION |
|---|
| CAG/CAM : pénétration interdite H24, y compris les aéronefs circulant sans personne à bord, à l'exception : |
| <ul style="list-style-type: none"> ◆ des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions ; ◆ des aéronefs autorisés par le responsable des installations (aéronefs de la Défense, aéronefs d'État télépilotes circulant sans personne à bord). |

| SERVICES RENDUS |
|-------------------------------|
| Information de vol et alerte. |

| LIMITES LATÉRALES ET VERTICALES |
|---|
| Limites latérales Cercle de 800 mètres de rayon centré sur : 48°54'29.88"N – 001°55'48.97"E |
| Limites verticales SFC - 1500 ft AMSL |

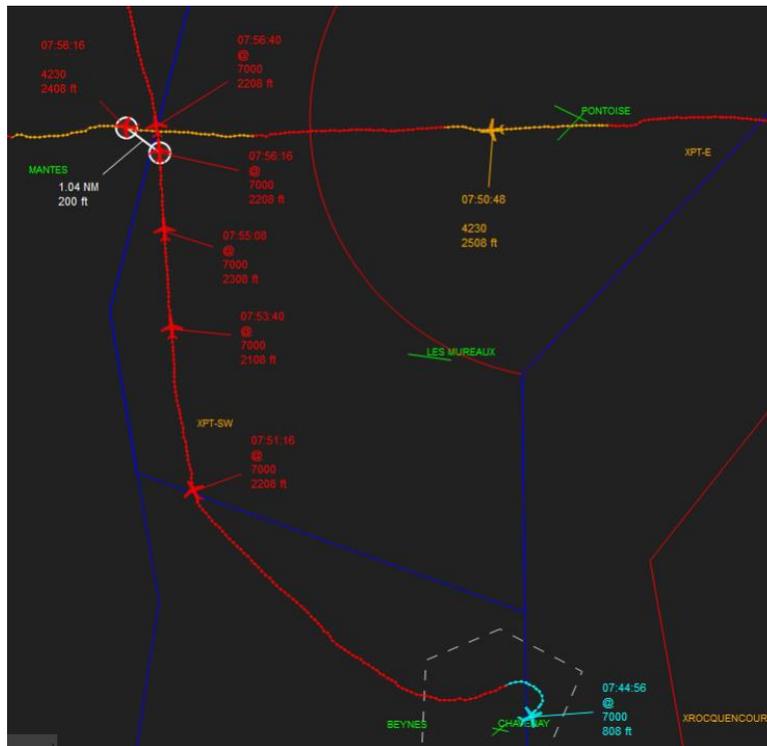
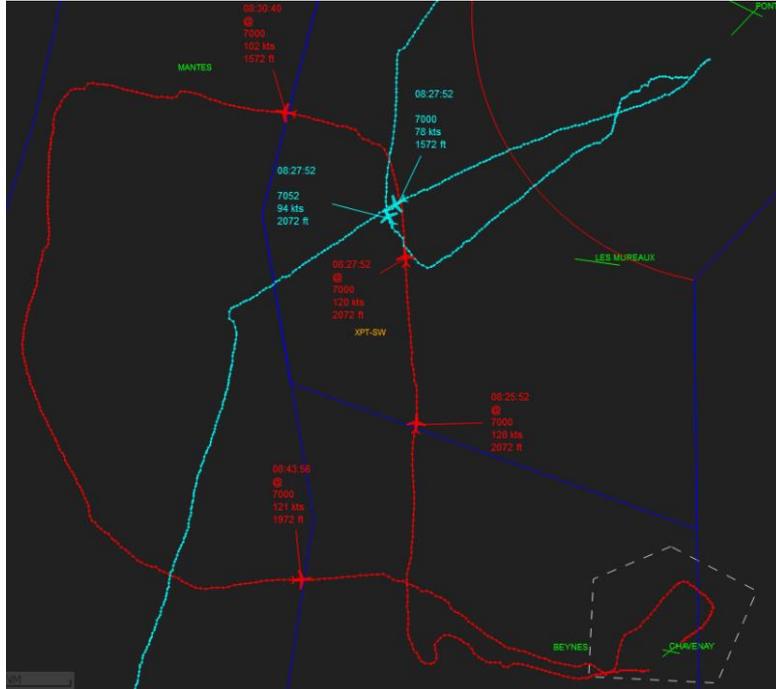
| ORGANISMES A CONTACTER |
|---|
| Chef de centre des Alluets : Tél : 01 84 70 44 70 - 01 87 22 00 07 |

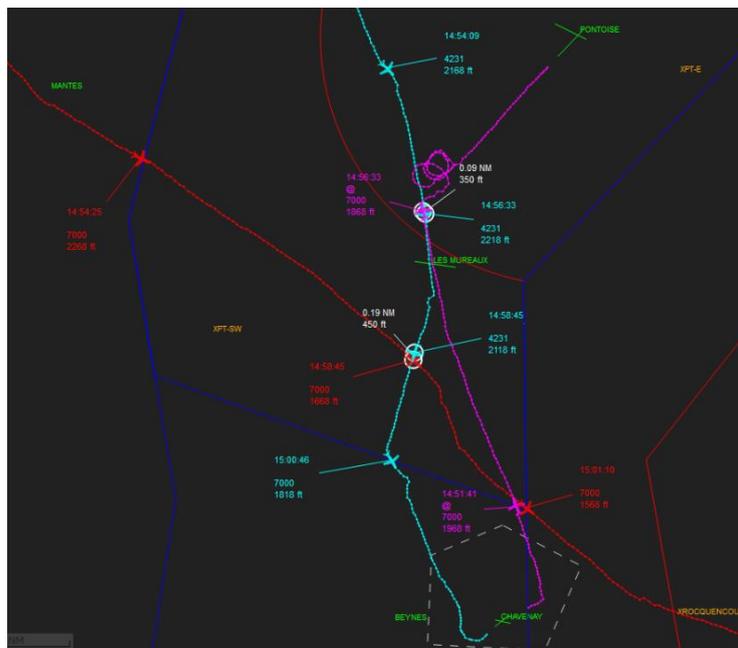
4 // INTERVENTION DU SERVICE AG :

Intrusions dans les espaces de Pontoise

9 intrusions en 2020 d' A/C basés à Chavenay:

- 5 sans conséquence sur le trafic
- 4 conflictuelles





- 1) Rester **vigilant** avec le **trafic** environnant, même sur un terrain contrôlé.
- 2) L'**intégration** dans un circuit d'aérodrome **contrôlé** est soumis à **clairance** du contrôle.
- 3) Le **contact bilatéral** est obligatoire avant la pénétration d'un espace de classe D et d'une RMZ.
- 4) La **sécurité du vol** passe par sa bonne **préparation** et la connaissance de son **environnement** direct.

Publication des cartes VAC :

La mise à jour des cartes VAC s'effectue en coordination avec l'exploitant d'aérodrome, le prestataire de service de la navigation aérienne et la DSAC N qui rédige ensuite une nouvelle décision relative aux « consignes particulières de circulation aérienne d'utilisation de l'aérodrome ».

Celle-ci permet au SIA responsable des publications, d'effectuer les modifications et d'assurer la diffusion selon un cycle préétabli.

Nouvelle carte VAC pour Chavenay, publication prévue fin janvier 2021.



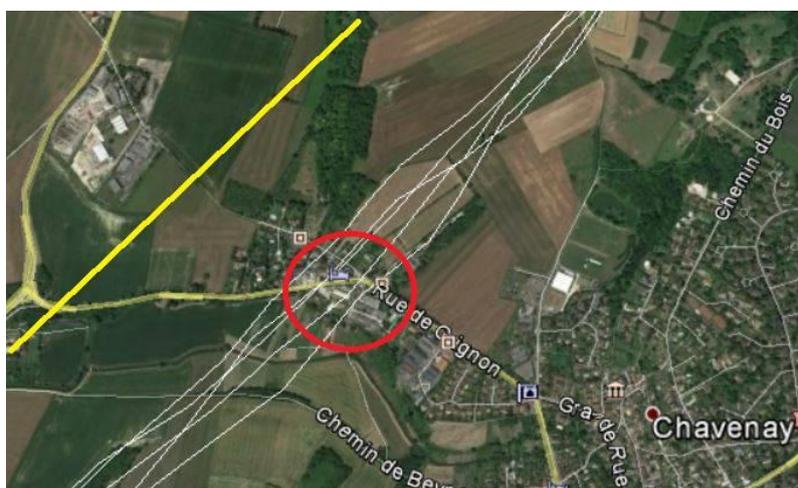
5 // INTERVENTION DSACN :

Forte augmentation du nombre de plaintes en 2020

| AD | OBJET DE PDI | DATE DE L'EVENEMENT | DATE DE RECEPTION | CANAL D'ARRIVEE | PDI APPELANT UNE ACTION (OUI/NON) | DATE ET NATURE DE LA REPOSE | ACTIONS ENTREPRISES |
|------|--|---------------------------------------|--------------------|---------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|
| LFPX | 4 survols | 19/05/20 | 19/05/20 | mail | non | mail le 7/07/2020 | |
| LFPX | nuisances sonores, environnementale | 24-25-26/05/2020 | 26/05/20 | mail via mission env DSNA | oui | mail le 10/07/2020 | rappel en AREX |
| LFPX | nuisances sonores | 17-21/05/2020 | 26/05/20 | mail via mission env DSNA | oui | mail le 10/07/2020 | rappel en AREX |
| LFPX | nuisances sonores | 26/05/20 | 26/05/20 | mail via mission env DSNA | oui | mail le 09/07/2020 | rappel en AREX |
| LFPX | respect couloirs, nuisances sonores | depuis le 11/05 | 26/05/20 | mail via mission env DSNA | oui | mail le 9/07/2020 | rappel en AREX |
| LFPX | nuisances sonores et proposition traj... | continu | 27/05/20 | mail via mission env DSNA | oui | mail le 9/07/2020 | rappel en AREX |
| LFPX | nuisances sonores et respect traj | continu (notamment 16/05) | 28/05/20 | mail via mission env DSNA | oui | mail le 9/07/2020 | rappel en AREX |
| LFPX | nuisances voltige et basses hauteurs | continu et 28/06/2020) | 29/06/2020 | mail via Pref 78 | oui | mail le 24/08/2020 | PVI pour 6 survols à faire (pas réelement reliés à la plainte) |
| LFPX | 1 survol | 17/07/2020 | 18/07/2020 | mail | oui | mail le 12/10/2020 | courrier rappel |
| LFPX | 3 survols | 20/07/2020 | 21/07/2020 | mail | oui | mail le 26/10/2020 | courrier AUDACE |
| LFPX | survols F-PYQJ | 11-13/08/2020 | 13/08/2020 | mail | oui | mail le 3/11/2020 | rappel en AREX |
| LFPX | survols | 15-16-17-18/08/2020 | 18/08/2020 | mail | oui | mail le 3/11/2020 | rappel en AREX |
| LFPX | survols multiples | 13-14-15/09/20 | 16/09/2020 | mail et mail via ADP | | mail le 25/09/2020 à ADP | Courrier DDE explications pour 5 aéronefs |
| LFPX | survols Chavenay ouest | 15-16-17-18-26-27-28/08 et 18/09/2020 | 18/09/2020 | mail | oui | mail le 3/11/2020 | rappel en AREX |
| LFPX | survol | 20-22-29/09 | 29/09/2020 | mail | oui | mail le 3/11/2020 | rappel en AREX |
| LFPX | dmd de traces radars | week-end 13,14,15 / 09 | 25/09, 04,11,20/10 | mail | | mail le 21/10/2020 | |

A EVITER !!!!





Utilisation de la piste préférentielle 10/28 sauf :

- Composante vent de travers supérieure à 5 Kts
- Demande du pilote

Remarques des participants à la réunion concernant l'application de cette consigne :

Pas de remarques particulières, cependant il est constaté que les circuits ne sont pas trop bien respectés et que souvent la vitesse en courte finale est trop élevée.



Quelques Rappels

Quelle que soit la nature du vol projeté, le niveau de préparation du vol reste le même. Les textes prévoient qu'à aucun moment le vol ne doit être préparé ou conduit de manière négligente ou dangereuse. L'absence de préparation ou la préparation incomplète du vol constitue une négligence qui sera considérée comme une faute inexcusable le moment venu.

Il convient de noter que la majorité des pilotes qui sont convoqués devant les commissions de discipline pour des pénétrations involontaires dans des espaces soumis à clairance le sont à l'issue d'un « petit vol » sans préparation.

Autre point règlementaire, il est nécessaire de respecter de manière rigoureuse les conditions d'intégration dans le circuit des aérodromes non contrôlés. La réalisation d'un exercice de panne au départ de la première verticale qui conduit le pilote à intégrer le TDP sans passer par le début de la vent arrière à la hauteur du circuit n'est pas autorisée.

Concernant les conditions d'utilisation des avions et performances à l'atterrissage :

Un effort d'information à destination des élèves et des pilotes brevetés doit être fait pour mettre en évidence les conditions dans lesquelles les performances du chapitre 5 du manuel de vol ont été obtenues (Pilote d'essai + avion neuf + Vitesse 1,3VS0 + réduction de puissance totale au passage du seuil + freinage optimum). Ces conditions n'étant pas celles mises en œuvre par la majorité des pilotes, une approche prudente des valeurs brutes obtenues dans les manuels de vol devraient être enseignée (marge ?).

Dernier point, la mise en œuvre de la formation Advanced UPRT (FCL 745A) par les ATO professionnels induit une utilisation accrue des axes de voltige disponibles. C'est en particulier le cas de l'axe de Poisvilliers le long de la RN 154 entre Chartres et Dreux.

Il convient à la préparation des vols de prendre en compte ce qui peut constituer une menace lors des navigations qui passent à proximité des axes publiés hors aérodrome.

