

Direction générale de l'aviation civile

Chavenay le 14 juin 2021

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/ AG/ICY/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 04 juin 2021 en distanciel

Etaient présents :

Monsieur Dominique DUMERVAL Président de l'AUDACE.

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

Monsieur Alain BERGEOT Chef Pilote ACB CAUDRON.

Monsieur Gabriel MARQUETTE Président ACB BERTIN.

Monsieur Patrick MERKLING Correspondant Sécurité ACB BERTIN.

Monsieur Pierre BENAT Président ACB CAMI.

Monsieur Bruno DIDIER Administrateur ACB CAMI

Monsieur François GIBELLI Responsable pédagogique ACB CAMI.

Monsieur Eddy COLOMBANI Vice-Président ACB DASSAULT.

Monsieur François SAUTET Instructeur ACB DASSAULT.

Monsieur Patrick FONTANA Président du Cercle Aérien PEUGEOT.

Monsieur Xavier ULLANA Chef Pilote CAP OUEST ULM.

Monsieur Franc BOUNIOL Chef Division Aviation Générale DSACN

Monsieur Laurent BERINGUIER Pilote Inspecteur DSACN.

Monsieur Marc LIMARE Chef du Service Aviation Générale.

Monsieur Olivier Baptiste GENIES Subdivision Etude du Service Aviation Générale.

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

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 2020, ne nous a pas permis de tenir une réunion Sécurité des vols en présentiel. Il est important de faire un point sur l'activité et les évènements qui se sont déroulés depuis la dernière réunion AREX de décembre 2020 cette réunion a eu lieu en distanciel.

Voici les sujets qui ont été abordés :

- 1 / Informations générales : Bilan trafic 2020 et évolutions sur les 20 dernières années, point sur les effectifs, évolutions techniques en cours, le réseau sécurité.
- 2 / Présentation des évènements significatifs survenus sur la plateforme depuis la dernière réunion AREX de décembre 2020.
- 3 / Intervention du service Aviation Générale SNA-RP-ORY-AG.
- 4 / Intervention DSAC N

1 // Informations générales :

➤ **Activité plateforme 2020 :**

Le trafic 2020, les journées d'auto information et les fermetures terrain :

- **59 415** Mouvements estimés, **74 479 Mvts** en 2019
- **101 jours** d'auto-information « dont **47 J Cause COVID** et **54 J cause sous-effectif** », **46 J** en 2019
- **39 jours** de fermetures plate-forme, **40 J** en 2019.

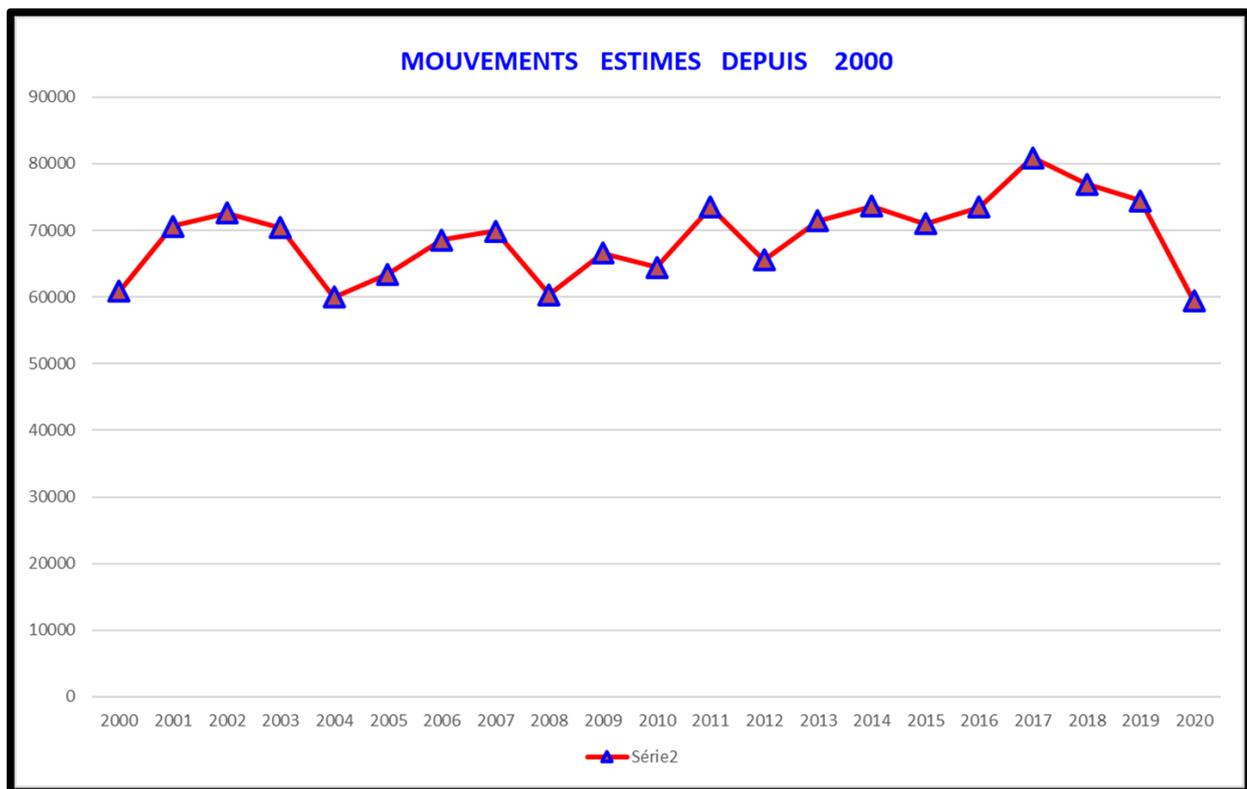
La baisse de trafic constatée en 2020 est beaucoup moins forte que les prévisions très pessimistes attendues compte tenu de la conjoncture sanitaire inédite de 2020 induisant 47 jours (mars avril mai) puis 29 jours (Oct Nov) soit 76 jours sans trafic cause COVID.

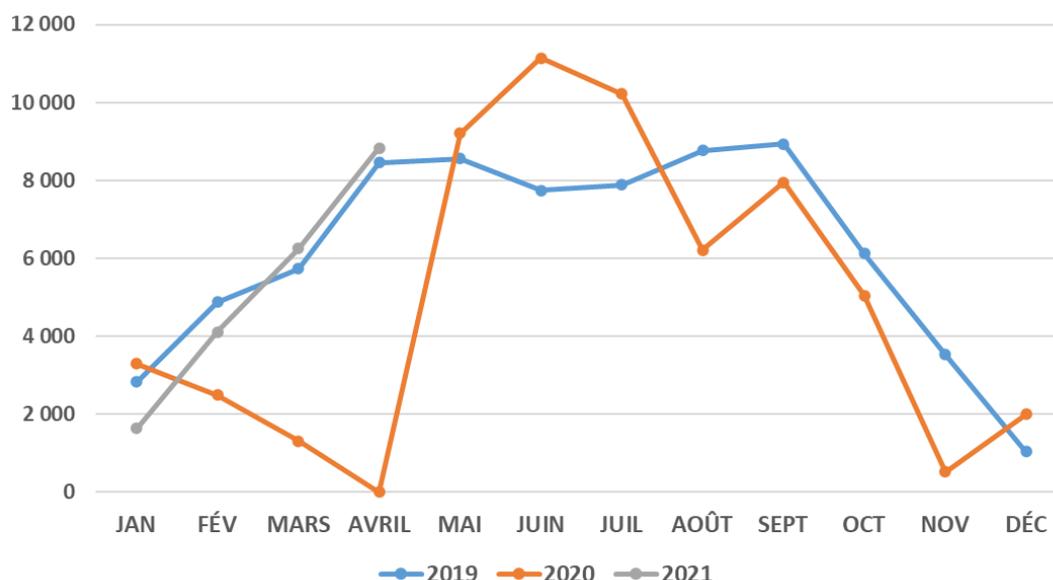
Il faut à ces 76 jours ne pas oublier d'ajouter les 39 jours de fermetures terrain par NOTAM cause pistes détrempées ce qui ramène à 115 jours sans trafic pour 2020.

Le trafic s'est donc concentré sur 250 jours soit une moyenne de 230 Mouvements jours avec de nombreuses journées notamment en mai et juin 2020 à plus de 450 Mouvements jours.

On peut donc dire qu'à Chavenay avec environ 1200 pilotes et 130 avions basés, le trafic reste globalement stable avec des variations annuelles possibles dues aux aléas du trafic VFR, MTO, et à nos pistes non revêtues souvent détrempées et boueuses sur la période hivernale.

Les variations constatées sont de l'ordre de 20 000 Mvts , comme le montre l'évolution du trafic sur les 20 dernières années, fluctuant de 60 000Mts les années avec beaucoup de contraintes à 80 000Mvts les meilleures années sans aucune contrainte.





➤ **Evolutions techniques prévues en 2021 :**

L'extension des locaux de la tour de contrôle prévue en 2021 avec la création d'une nouvelle salle technique permettant la mise en place d'un déport radar IRMA et le remplacement des émetteurs-récepteurs Radio par la génération 8,33 a pris malheureusement du retard compte tenu des contraintes budgétaires dues à la conjoncture actuelle.

Les travaux pourraient cependant commencer courant deuxième semestre 2021.

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

5 contrôleurs qualifiés et 3 contrôleurs toujours en formation, qualifications prévues courant deuxième semestre 2021. Le nombre de jours d'auto-information, 3 formations simultanées, et les contraintes MTO viennent bien malgré eux prolonger significativement leur temps de formation.

2 contrôleurs parmi les 5 qualifiés ont déposé des demandes de mutation, résultats courant été 2021.

➤ **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 et favoriser les échanges entre les différents acteurs de la sécurité sur notre aérodrome.



Réseau Sécurité des Vols

Aérodrome de CHAVENAY



2 // Événements significatifs depuis la réunion AREX du 04 décembre 2020 :

2 // 1 : ACCIDENT INCIDENT ou Problèmes Bord :

2 // 1 // 1 : ACCIDENTS : Pas d'accident ce semestre.

2 // 1 / 2 : INCIDENTS :

24 février 2021 11h33 :

La piste 23 est en service. Un ULM en vent arrière demande à se poser rapidement la sonde de température huile moteur indique une valeur anormalement élevée.

La priorité lui est donnée les appareils en finale remettent les gaz pour assurer la piste à l'ULM qui effectue un circuit adapté pour se poser le plus rapidement possible. L'ULM se pose et le pilote décide de rouler jusqu'au parking.

14 mars 2021 14h37 :

La piste 28 est en service.

L'appareil fait un complet puis dégage la piste hors bretelle entre B3 et B4. Il s'immobilise entre la piste et le taxiway une roue s'étant enfoncée dans un trou. L'activité est suspendue le temps que le pilote pousse l'appareil à la main après avoir coupé le moteur. Deux appareils alignés maintiennent position et les appareils en tour de piste effectuent des circuits blancs. Sept minutes plus tard l'appareil dégage les servitudes et le trafic reprend.

23 mars 2021 14h15:

L'attention des contrôleurs est attirée par un bruit inhabituel provenant de la station d'avitaillement.

Ils constatent alors que l'appareil qui était à l'avitaillement a fait un pylône. Les pompiers et la BGTA sont appelés immédiatement. Le pilote arrive à s'extraire de l'appareil et avec l'aide d'autres pilotes ils le remettent sur ses roues puis le pousse hors de la station d'avitaillement.

L'hélice est détruite et le pilote n'est pas blessé. La station a été réouverte après avoir retiré les nombreux débris qui jonchaient le sol.

28 mars 2021 10h50 :

La piste 23 est en service. Un Globe Swift en direction de Toussus et en provenance de Pontoise nous contacte pour nous informer qu'il a des doutes sur la position de son train d'atterrissage il semble ne pas être bien rentré. Les contrôleurs lui proposent de faire un passage bas à vitesse lente sur la piste. Lors du passage les contrôleurs lui confirme que son train est mal rentré.

Le pilote effectue un passage en vent arrière pour effectuer une sortie de train et effectue un nouveau passage sur la piste pour vérification. Le train semble bien sorti et le pilote quitte le circuit en direction de Toussus qui est en auto-information.



2 // 2 : AVION PERDU :

18 mars 2021 15h04 :

La piste 05 est en service. Un appareil se signale perdu dans l'Ouest et demande assistance. Des QDM lui sont fournis et le contrôleur lui demande de brancher 4222 pour qu'il soit visible par ORLY qu'il contacte par téléphone afin de surveiller sa trajectoire et de vérifier s'il fait bien route sur Chavenay. Le commandant de bord expérimenté reste serein dans la conduite de son appareil et toujours en vue du sol. L'appareil faisant route sur Chavenay, Orly n'a pas eu besoin de le prendre en fréquence et nous demande de le rappeler lorsque l'appareil sera en vue du terrain. Le pilote en se rapprochant retrouve ses repères au sol, il reprend sa navigation en autonome jusqu'à l'intégration dans les circuits.

2 // 3 : PANNE RADIO BORD :

09 mars 2021 14h47 :

La piste 05 est en service. Un DR400 de retour de local passe son message initial. Le contrôleur lui demande de rappeler à 30 secondes mais pas de collationnement du pilote. Après plusieurs essais radio le contrôleur constate que l'appareil reçoit les messages mais qu'il ne peut émettre. Effectivement le contrôleur reçoit les coups d'alternats à sa demande. La procédure panne radio est correctement appliquée, la priorité lui est donnée, une remise des gaz est ordonnée à un appareil en finale pour assurer la piste à l'appareil en panne d'émission

18 mars 2021 16h10 :

La piste 05 est en service. Un pilote nous contacte par téléphone depuis son appareil un NC858 non basé et nous informe qu'il est à destination de Chavenay et qu'il est en panne radio la réception est très mauvaise même au téléphone. Finalement les contrôleurs aperçoivent un appareil dans le nord-ouest qui s'approche de Chavenay. Toujours au téléphone les contrôleurs lui demandent de s'intégrer en vent arrière et l'informe qu'il est seul dans le circuit. L'appareil se pose sans encombre.

14 avril 2021 11h50 :

La piste 05 est en service. Lors de la pause méridienne les contrôleurs de Toussus, le BTIV nous contactent pour signaler un appareil en panne radio en direction de Chavenay le pilote ayant branché 7600. Un hélicoptère de Villacoublay déclenché dans le cadre de l'assistance est venu jusqu'à la verticale des installations pour vérifier que l'appareil était bien posé.

07 mai 2021 08h00 :

La piste 28 est en service. Un appareil est en tour de piste, lors de l'attribution du numéro d'ordre en vent arrière les contrôleurs s'aperçoivent qu'ils ne reçoivent que la porteuse. Après plusieurs appel la panne radio se confirme. Le contrôleur continue à délivrer les instructions de contrôle et en finale autorise le pilote à se poser. L'appareil se pose sans problème et roule vers son parking après avoir marqué un arrêt piste dégagée.

2 // 4 : INCURSIONS PISTES :

Le 17 décembre 2020 09h33 :

La piste 23 est en service. L'appareil est autorisé à rouler depuis les parkings nord et à traverser la piste 10/28 à B4. Il poursuit son roulage sur N2 et traverse le taxiway A dans l'axe de N2 et se retrouve sur la piste en service. Un appareil arrive en fin de base début de finale 23, la piste étant occupée il lui est demandé de ne pas poursuivre son approche sur la 23 et de rappeler vertical la piste pour un nouveau tour de piste. Le contrôle propose à l'appareil sur la piste de remonter la piste et de libérer à A5.

Le 22 avril 2021 14h17 :

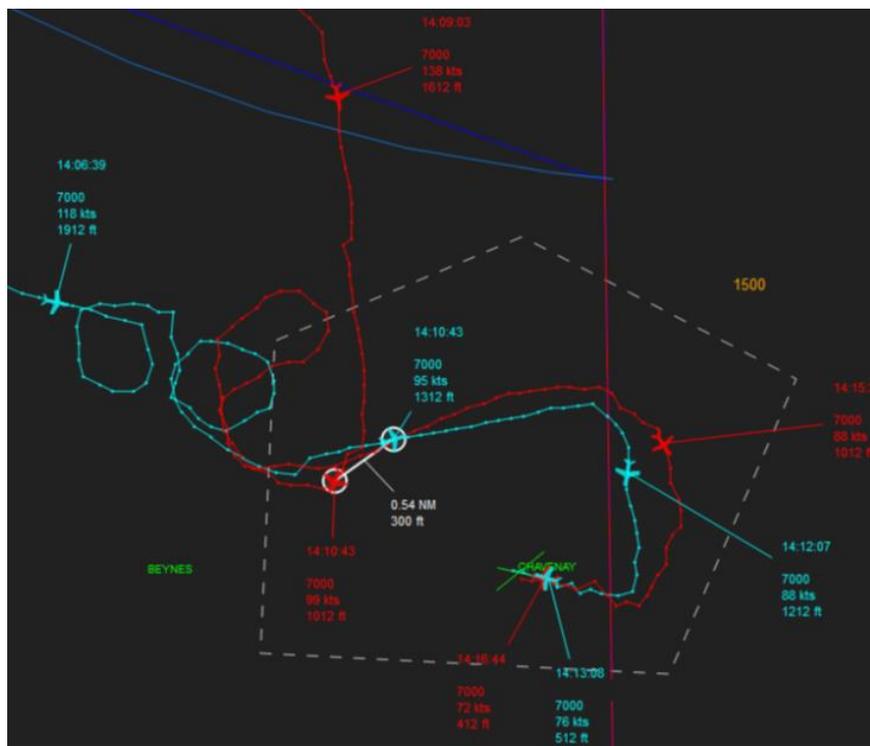
La piste 05 est en service. Un Procaer F15 A roule vers le point d'attente pour des tours de piste. Un autre avion est déjà au point d'attente. Le contrôleur autorise le premier appareil à s'aligner et à décoller. Quelques instants plus tard le contrôleur s'aperçoit que le F15 A est sur la piste et continue ses essais moteurs. Après questionnement le pilote répond qu'il est prêt au décollage sans s'apercevoir qu'il avait engagé la piste sans clairance.

2 // 5 : INTRUSION CIRCULATION D'AERODROME, RMZ, PROBLEMES D'INTEGRATION :

Le 08 janvier 2021 14h 11 :

La piste 28 est en service. Un PA 28 se rapproche du début de vent arrière alors que 3 autres appareils sont dans le circuit. Le contrôleur informe le DR400 qui vient de s'établir en début de vent arrière. Celui-ci annonce visuel de l'appareil sans contact sur son travers gauche assez proche. Pénétration sans clairance !

L'appareil sans contact sort des circuits par la droite et contacte la tour de contrôle un peu plus tard pour s'intégrer.



Le 18 janvier 2021 13h 47 :

La piste 23 est en service. Un DR400 de retour de local secteur Nord-Ouest reçoit l'instruction de « rappeler à 30 secondes de la base main droite de la piste 23 » Le pilote collationne correctement. Observant qu'il se rapproche rapidement de la base le contrôleur l'informe de la position d'un ULM en fin de vent arrière, lui demande de rappeler en vue et de maintenir hors des circuits. Lorsque le pilote collationne le DR400 est déjà en fin de base et poursuit sur la finale. « Intégration sans clairance ! »

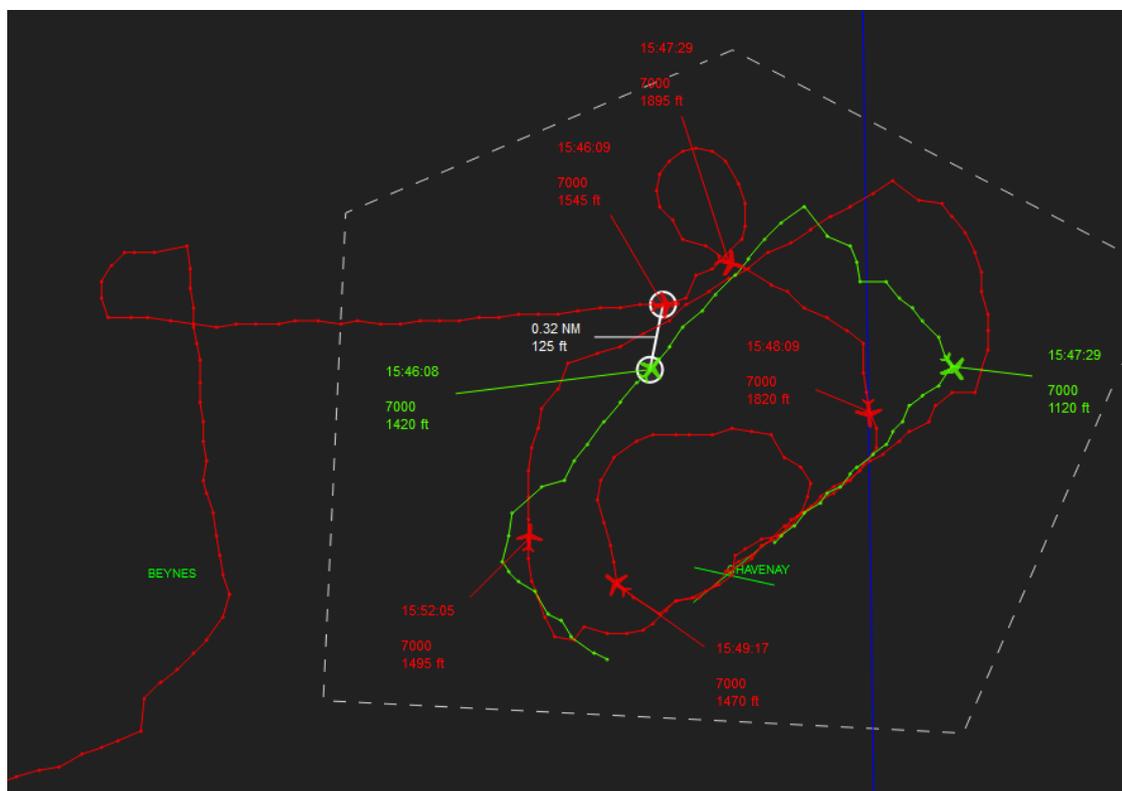
Le 02 mars 2021 15h 55 :

La piste 23 est en service. Un ULM de retour de Local est autorisé à intégrer début de vent arrière. Les manœuvres entreprises par le pilote dès la branche vent arrière sont incohérentes et conflictuelles avec les autres appareils.

Après plusieurs tentatives le pilote finit par se poser. Un premier débriefing a eu lieu avec le pilote à la tour de contrôle.

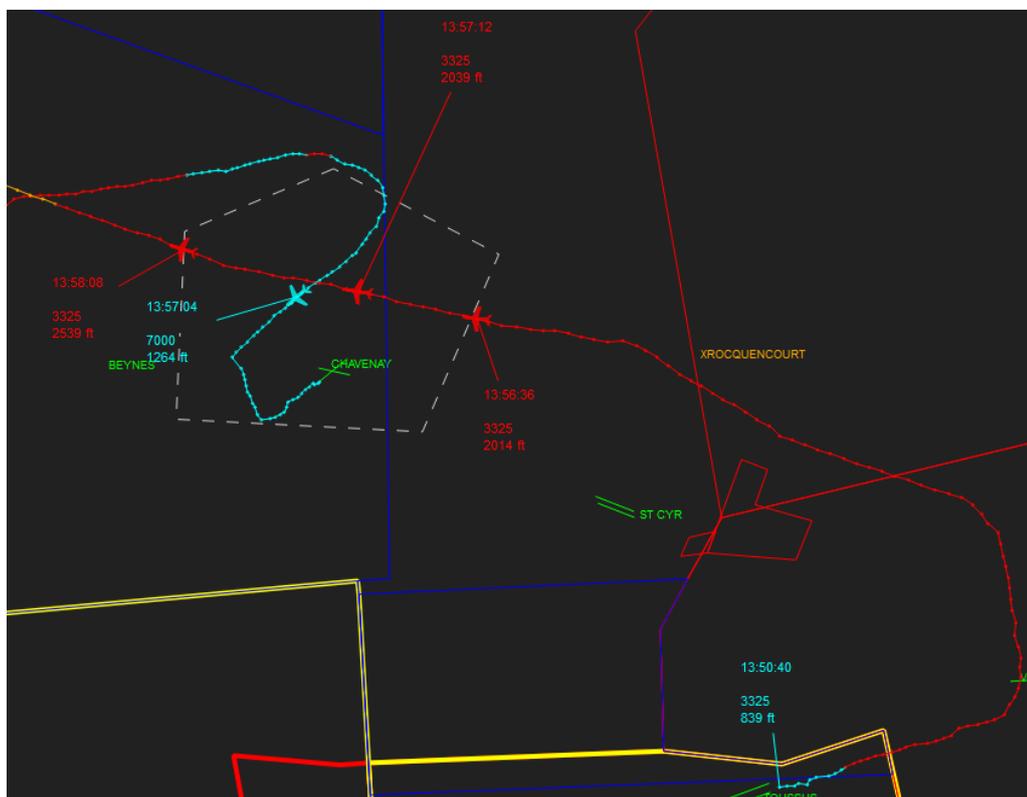
Sur demande du chef pilote une réunion sécurité s'est tenue en distanciel avec l'ensemble des pilotes du Club, le contrôleur en poste le jour de l'évènement et le Chef CA.

Un rappel a été fait sur les points importants et sécuritaires, respect des trajectoires, rigueur à la radio, collationnement, les secteurs d'arrivés possibles ou demandés, comment attendre si pas d'autorisation pour intégrer le circuit d'aérodrome, importance du message initial, position, altitudes, intentions.



Le 05 mars 2021 13h 56 :

La piste 05 est en service. Les contrôleurs observent un appareil arrivant de l'EST passant par la verticale sans contact. L'information de trafic est faite à un Lionceau en début de vent arrière. Il s'agit après analyse de l'évènement avec Roissy, d'un IFR au départ de Toussus dont la clairance de montée n'a pas été suffisamment anticipée par le contrôleur de Roissy. De plus le pilote n'a pas collationné dès la première instruction.



Le 14 avril 2021 12h 52 :

La piste 05 est en service. Un DR400 en retour de navigation par le Sud-Ouest est attendu pour une intégration étape de base.

Au contact initial de contrôleur lui demande de « rappeler à 30 secondes du début de base main gauche piste 05 »

Le pilote collationne « on rappelle début de base 05 » le contrôleur corrige immédiatement et confirme « négatif rappelez à 30 secondes du début de base main gauche 05 ».

Le pilote collationne « on rappelle début de base 05 » le contrôleur corrige encore et confirme « négatif rappelez à 30 secondes du début de base main gauche 05 »

Finalement le pilote notifie correctement « je rappelle à 30 secondes »

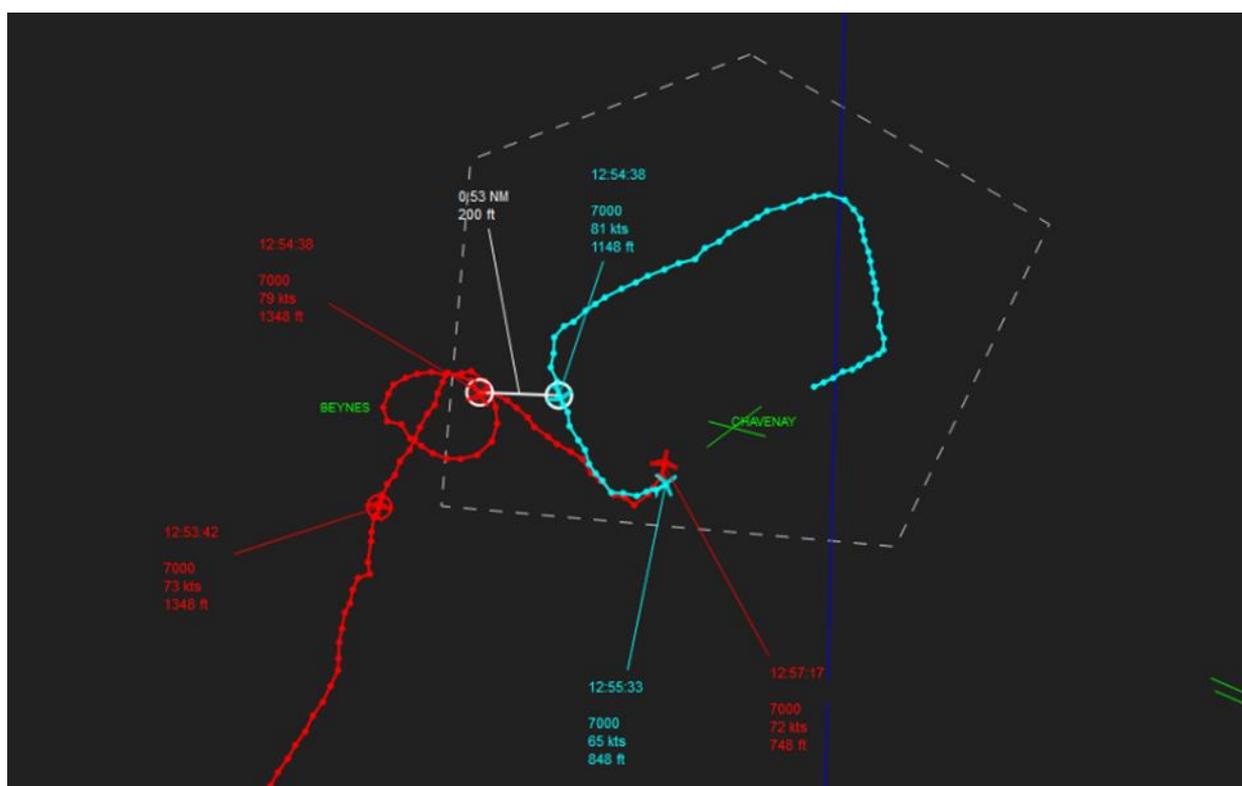
Lorsque le pilote rappelle à 30 secondes le contrôleur lui fait l'information de trafic sur un ULM début de base et un DV20 fin de vent arrière et lui demande de rappeler visuel de l'appareil en vent arrière. Le pilote annonce ne pas avoir visuel et débute son intégration sans clairance et coupe la trajectoire du Katana. Le contrôleur lui demande immédiatement de ressortir des circuits et fait l'info de trafic au Katana.

Rappel ! Intégration dans le circuit d'aérodrome.

Lorsque les contrôleurs demandent aux pilotes de rappeler à 30 secondes, ce n'est pas une clairance d'intégration, cela doit permettre au contrôleur d'acquérir le visuel sur l'appareil juste avant la limite de la RMZ pour donner à ce moment précis l'autorisation de pénétrer ou pas dans le circuit d'aérodrome, en faisant l'information de trafic adaptée à la situation.

Lorsque le contrôleur demande de rappeler visuel de tel avion en branche vent arrière par exemple, c'est pour lui permettre ensuite de délivrer ou pas la clairance d'intégration derrière cet appareil.

Il est important de rester concentré sur les messages des contrôleurs et sur la rigueur des collationnements, surtout dans ces phases d'intégrations qui sont souvent délicates.



2 // 6 : ATERRISSAGE HORS PISTE :

Le 13 décembre 2020 12h50 :

La piste 23 est en service. L'appareil un DR400 est autorisé au toucher. Le contrôleur constate qu'il effectue son toucher sur le taxiway A parallèle à la piste. Heureusement pas d'autres appareil sur le taxiway.

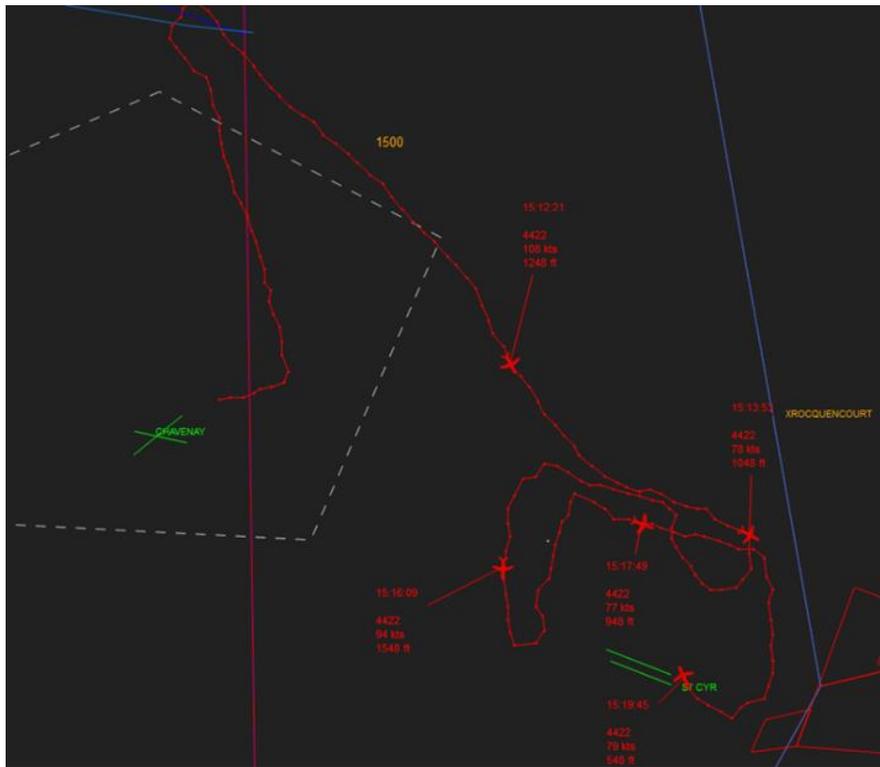
En montée initiale le pilote est informé de l'évènement sur la fréquence, il annonce ne rien avoir remarqué d'anormal. Ce jour-là aucune gêne possible du soleil.

3 // INTERVENTION DU SERVICE Aviation Générale :

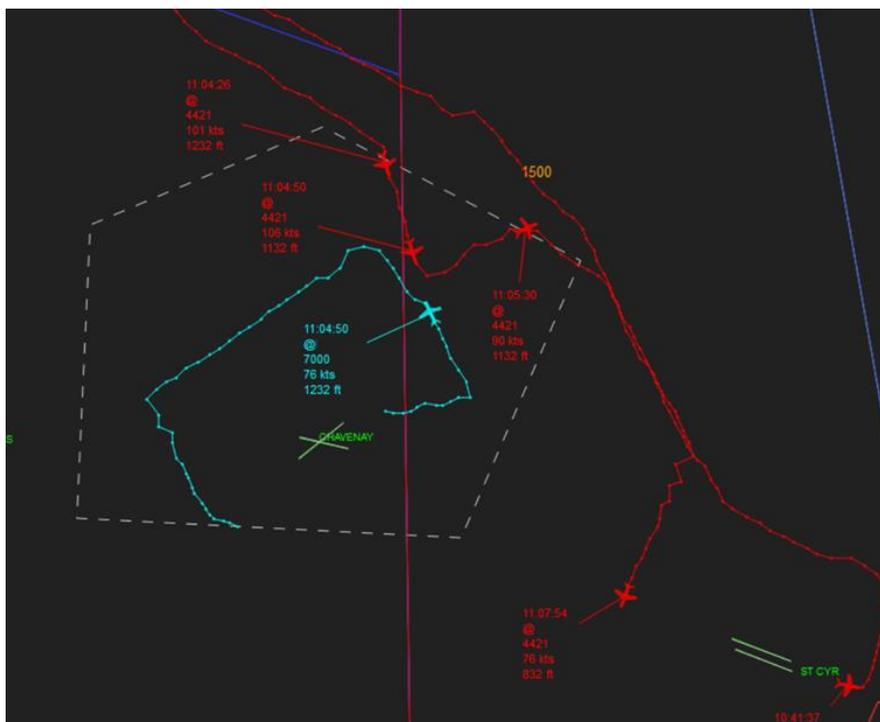
3 // 1 Intrusion dans les espaces de Pontoise

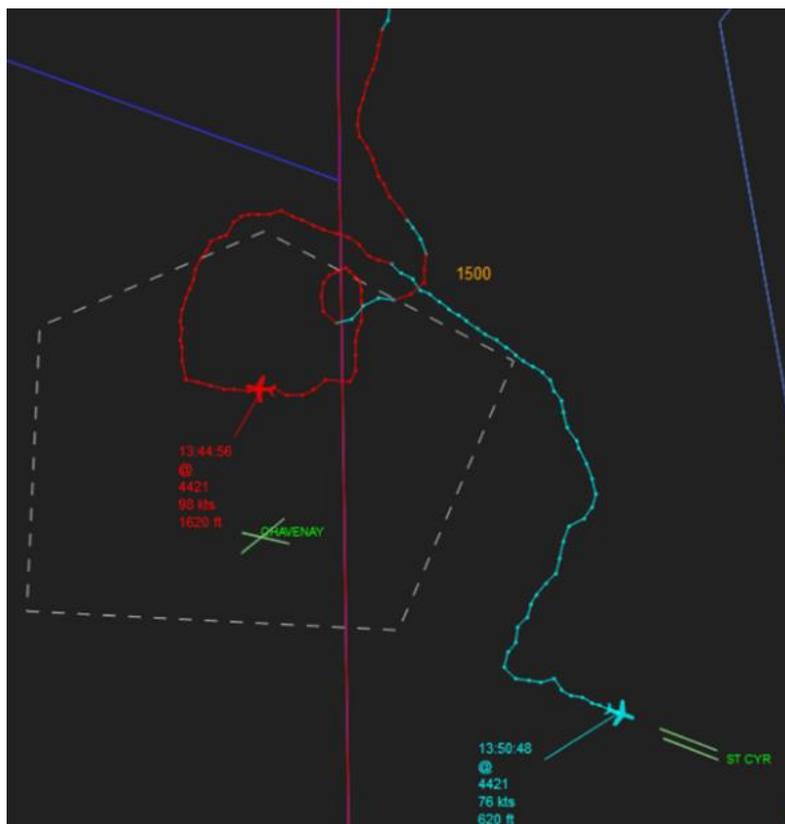


3 // 2 Intrusion Conflictuelle à St Cyr :



3 // 3 Deux Intrusions de la RMZ Chavenay par un basé de St Cyr :





A retenir



- 1) Je reste **vigilant** avec le **trafic** qui m'entoure même sur un terrain contrôlé.
- 2) Je **visualise** mentalement mon cheminement au sol, avant d'entreprendre mon **roulage**.
- 3) L'alignement ou la traversée d'une piste est **soumis à clairance** du contrôle.
- 4) En cas de **lâcher solo** il peut être recommandé de le **préciser** au contrôle.

3 // 4 Divers :

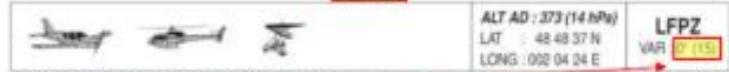


Carte VAC Saint-Cyr

APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

SAINT CYR L'ECOLE
AD 2 LFPZ APP 01



ATIS/V : 131.025 (FR seulement/only) 01 30 85 00 88

APP - NB

VDF

TWR : 118.000 GND (SOL) : 121.950. Absence ATS : A/A 118.000 (FR seulement/only)

➤ Ajout des cercles bleus sur la carte VAC de LFPZ (mise en vigueur août 2021)



direction générale de l'Aviation civile

28

04/06/2021



Retrait définitif des services ATS de la DSNA à Etampes (LFOX) au 15/07/21

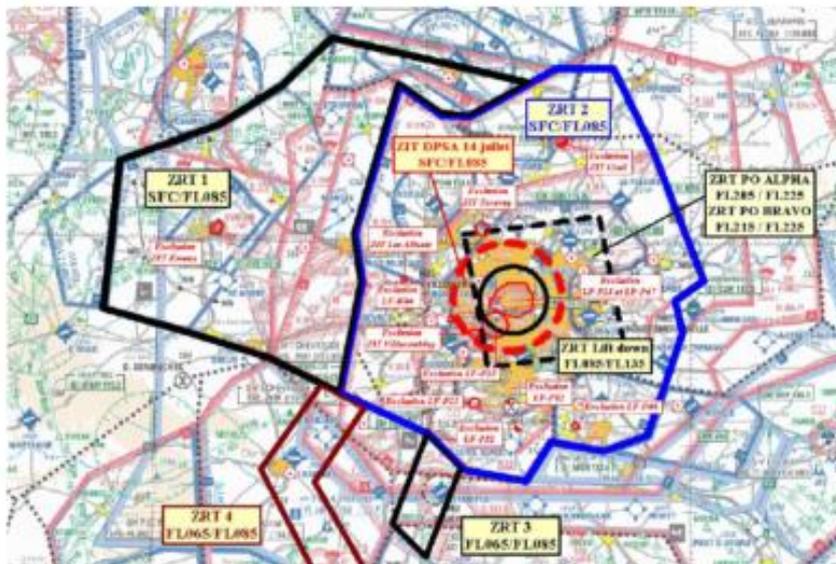
Echanges en cours avec la DSAC/N sur adaptation des consignes particulières de la carte VAC dans ce nouveau contexte

Publication par la voie aéronautique sous la forme d'un SUP AIP envisagé, publication courant juin et date de mise en vigueur au 15/07/2021 (c.f site SIA)

direction générale de l'Aviation civile

29

04/06/2021



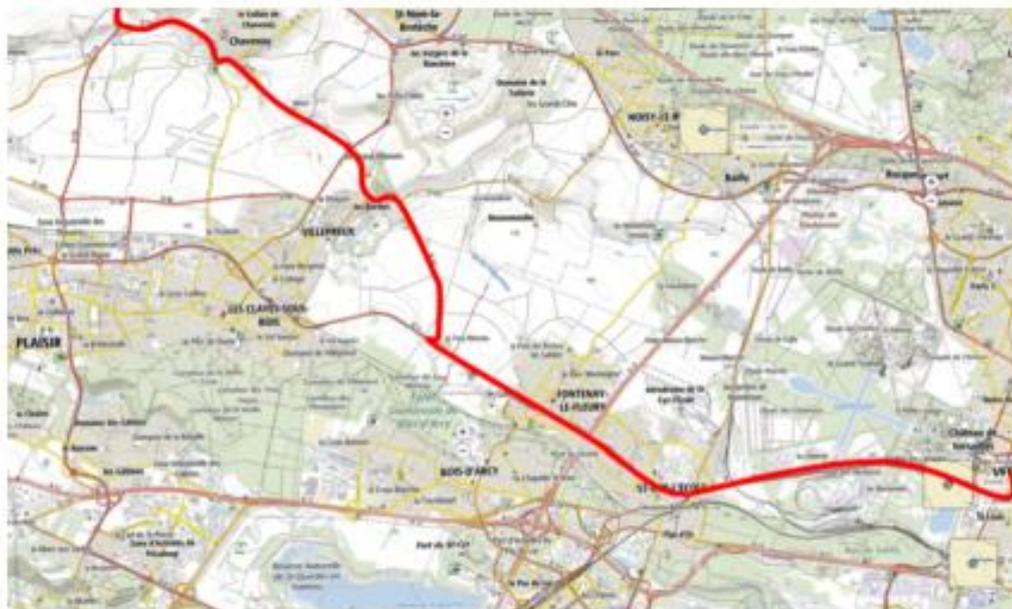
L'activité de l'aérodrome de Chavenay sera suspendue pour les répétitions du défilé aérien ou validation des mesures sûreté et pour le défilé du 14 juillet :

- Le **jeudi 08 juillet de 11h30 à 15h30 UTC** avec des reports programmés en fonction des prévisions MTO ou des problèmes techniques :
Reports possibles : **les vendredi 09 ; lundi 12 et mardi 13 juillet** mêmes horaires.
- **Le mercredi 14 juillet de 06h à 12h30 UTC** activité suspendue.

Les dates d'activation des ZRT pour les répétitions étant fixées dans le SUP AIP, **un ou plusieurs jours pourront être annulés par NOTAM.**



Tour de France



Tour de France

Parcours suivi par des hélicoptères pour des prises de vues.
18 juillet Chatou-Paris

Activité suspendue 14h40 UTC à 15h10 UTC :
pas de décollage et d'atterrissage, ni d'appareils dans la CAD
à l'arrivée : attente à l'ouest des installations

Information disponible sur l'ATIS dès la veille.

4 // INTERVENTION DSACN :

Rappel sur l'utilisation de la piste préférentielle 10/28 sauf

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

Plaintes environnementales en forte augmentation :

Attention à la branche VA 05/23 souvent trop à l'intérieur.

Attention les départs pour un encadrement éviter les survols des agglomérations.

Recherche de repère au sol identifiables en cours entre l'ADNAC et l'AUDACE

Cas particulier de Toussus : Evolutions des consignes particulières sur la nouvelle Carte VAC deux grandes catégories de mesures :

- Mise en place de zones d'interdiction de survol avec l'apparition de ronds bleus sur la carte VA
- Limitation du nombre d'entraînement en Tour de piste en semaine et les weekend et JF.

Activité des stagiaires en vols solo : La DSAC a mis à disposition un guide des bonnes pratiques pour la gestion des vols solo.

Le document est disponible sur le site du ministère (La supervision des vols solo édition du 15 avril 2021).

Activité des pilotes détenant une qualification IR : Depuis le 25 avril dernier la détention du privilège PBN est obligatoire pour continuer à exercer le privilège IR.

Tout pilote qui ne détient pas le privilège PBN doit effectuer une formation dédiée en ATO à l'issue de laquelle un test de prorogation doit être réalisé avec un examinateur au cours duquel les aspects PBN devront être couverts.

Évolution réglementaire : La mise en œuvre du Basic IR (BIR) interviendra à compter du 8 septembre prochain.

Cette qualification additionnelle (FCL 835) a été introduite par le règlement modificatif de l'Aircrew UE 2020/359 du 4 mars 2020.

La mise en place de cette nouvelle qualification entraînera à terme la disparition de l'EIR (FCL 825).

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.