

Direction générale de l'aviation civile

Chavenay le 06 décembre 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 03 décembre 2021 en
distanciel

Etaient présents :

Monsieur Antoine DRIEU président de l'ARC

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

Monsieur Daniel GORBATY Président ACB CAUDRON.

Monsieur Gabriel MARQUETTE Président ACB BERTIN.

Monsieur Patrick MERKLING Correspondant Sécurité ACB BERTIN.

Monsieur Bruno DIDIER Administrateur ACB CAMI

Monsieur François SAUTET Responsable pédagogique ACB DASSAULT.

Monsieur Patrick FONTANA Président du Cercle Aérien PEUGEOT.

Monsieur Christian DOCAO Chef Pilote CAP OUEST et responsable pédagogique du CEVA.

Monsieur Xavier ULLANA CAP OUEST ULM .

Monsieur James WATERHOUSE Responsable pédagogique ACB RENAULT

Monsieur Franc BOUNIOL Chef Division Aviation Générale DSACN

Monsieur Laurent BERINGUIER Pilote Inspecteur DSACN.

Monsieur Marc LIMARE Chef du Service Aviation Générale.

Monsieur Enguéran VARRY-CATON 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 toujours pas permis de tenir une réunion Sécurité des vols en présentiel. Cette nouvelle réunion a donc pour but de faire un point sur l'activité et les évènements qui se sont déroulés depuis la dernière réunion AREX de juin 2021 qui avait eu lieu également en distanciel.

Voici les sujets qui ont été abordés :

- 1 / Informations générales : Tendances trafic 2021 f 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 juin 2021.
- 3 / Intervention du service Aviation Générale SNA-RP-ORY-AG.
- 4 / Intervention DSAC N

1 // Informations générales :

➤ Activité plateforme 2021 :

Le trafic 2021 sur 11 mois , les journées d'auto information et les fermetures terrain :

- 66 237 Mouvements estimés fin Nov 2021, **59 415 Mvts en 2020 74 479 Mvts en 2019**
- 116 J d'auto-information en 2021, **101 jours en 2020, 46 J en 2019**
- 18 J de fermetures plate-forme fin novembre 2021, **39 J en 2020, 40 J en 2019.**

Fin novembre le trafic 2021 est dans la moyenne du trafic des 20 dernières années, le mois de décembre avec ses contraintes météorologiques et fermetures pistes fixera si le trafic 2021 est sur une moyenne basse ou sur une moyenne haute.

Cette année le trafic a été mieux réparti avec pour l'instant seulement 18 jours de fermetures terrain causes pistes détrempées en début d'année.

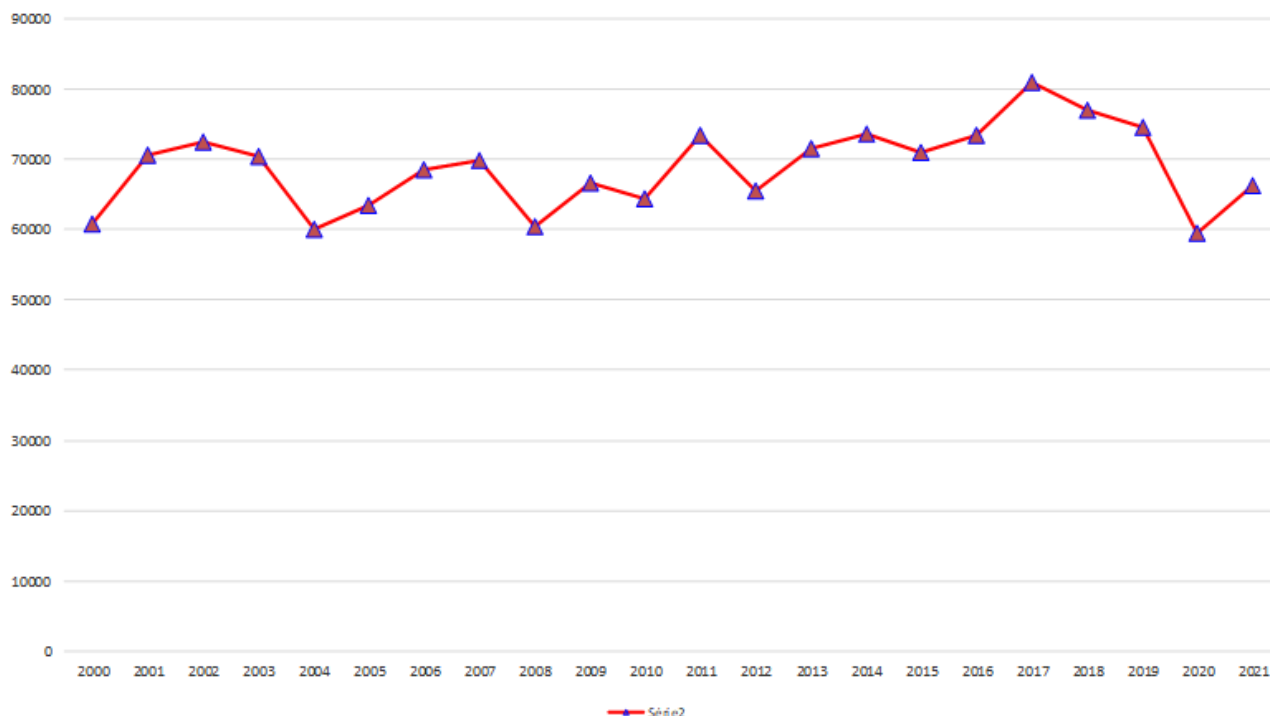
L'année précédente avec ses nombreuses fermetures et inactivité COVID 76 jours et 39 jours de fermetures cause pistes détrempées, soit 115 jours sans trafic, a connu de très grandes concentrations de trafic journalières avec plus de 450 mouvements jours, notamment au mois de mai, juin et juillet 2020.

Le constat est le même que les années précédentes, avec environ 1200 pilotes et 130 avions basés, le trafic à Chavenay reste globalement stable avec des variations annuelles possibles dues aux aléas du trafic VFR, MTO, état des pistes non revêtues, évènements d'ordre conjoncturels.

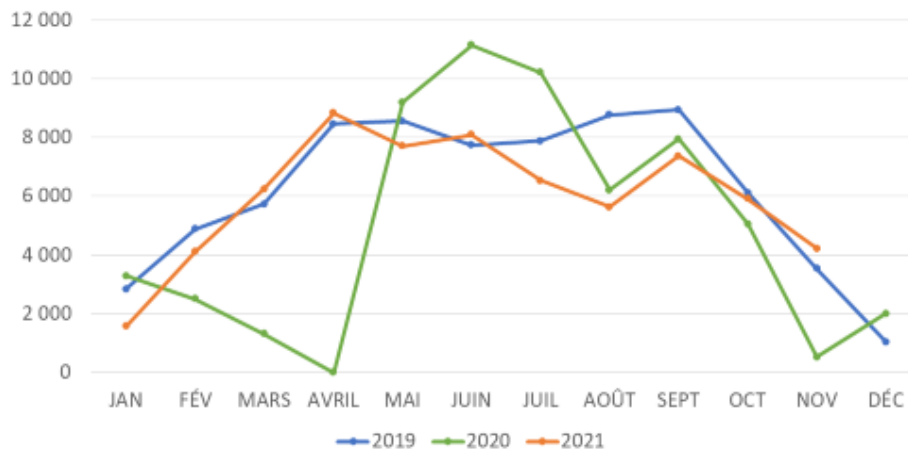
Effectivement après chaque période d'interruption de trafic, la reprise est toujours très chargée venant rééquilibrer en partie les statistiques, mais créant par la même des difficultés en matière de gestion de trafic et des tensions environnementales.

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

MOUVEMENTS ESTIMES DEPUIS 2000 /// 2021 sur 11 mois



Statistiques de trafic période Janv-Nov 2021 Evolution du trafic total



➤ Evolution techniques et infrastructures fin 2021 début 2022 :

Les travaux de rénovation et d'extension des locaux de la tour de contrôle ont débuté en novembre avec l'installation d'une nouvelle salle technique qui va permettre la mise en place d'un déport radar IRMA et le remplacement des émetteurs-récepteurs Radio par la génération 8,33.

La mise en service d'une visualisation sur l'aérodrome de Chavenay devrait être effective fin janvier ou début février 2022.

Concernant La future utilisation de la visualisation Radar, l'attention des usagers est attirée sur les points suivants :

La mise à disposition de cette visualisation ne modifie en aucun cas la nature de service rendu au titre du contrôle d'aérodrome.

Elle permet de mettre en œuvre les fonctions de surveillance de la trajectoire de vol et d'assistance à la navigation au titre du service du contrôle d'aérodrome d'information de vol et d'alerte.

En particulier il est important de noter que les contrôleurs n'assureront pas de séparations basées sur un système de surveillance et que la fonction guidage n'est pas mise en œuvre.

Je rappelle : Un contrôleur d'aérodrome n'assure la séparation entre appareils au titre du service du contrôle d'aérodrome uniquement sur la piste.

La visualisation permettra aux contrôleurs de disposer d'une meilleure connaissance de la position des appareils VFR entrant en contact avec l'organisme. Elle constitue une aide à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Lors du premier contact avec l'organisme de contrôle, les vols VFR sont susceptibles de se voir assigner un code transpondeur qu'ils veilleront à afficher dans les meilleurs délais.

Les responsabilités respectives pilotes/contrôleurs en matière de prévention de collision restent inchangées même si un code transpondeur spécifique a été alloué.

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

6 contrôleurs qualifiés, 1 contrôleur en formation, 1 arrêt formation.

Affectation depuis le 1^{er} oct 2021 d'un nouveau stagiaire ENAC, actuellement en stage anglais et pilotage. Arrivée prévue début février 2022 pour l'élaboration d'un mémoire dans le cadre de sa titularisation puis début de la formation théorique et pratique.

Départ d'un contrôleur prévu juin 2022.

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

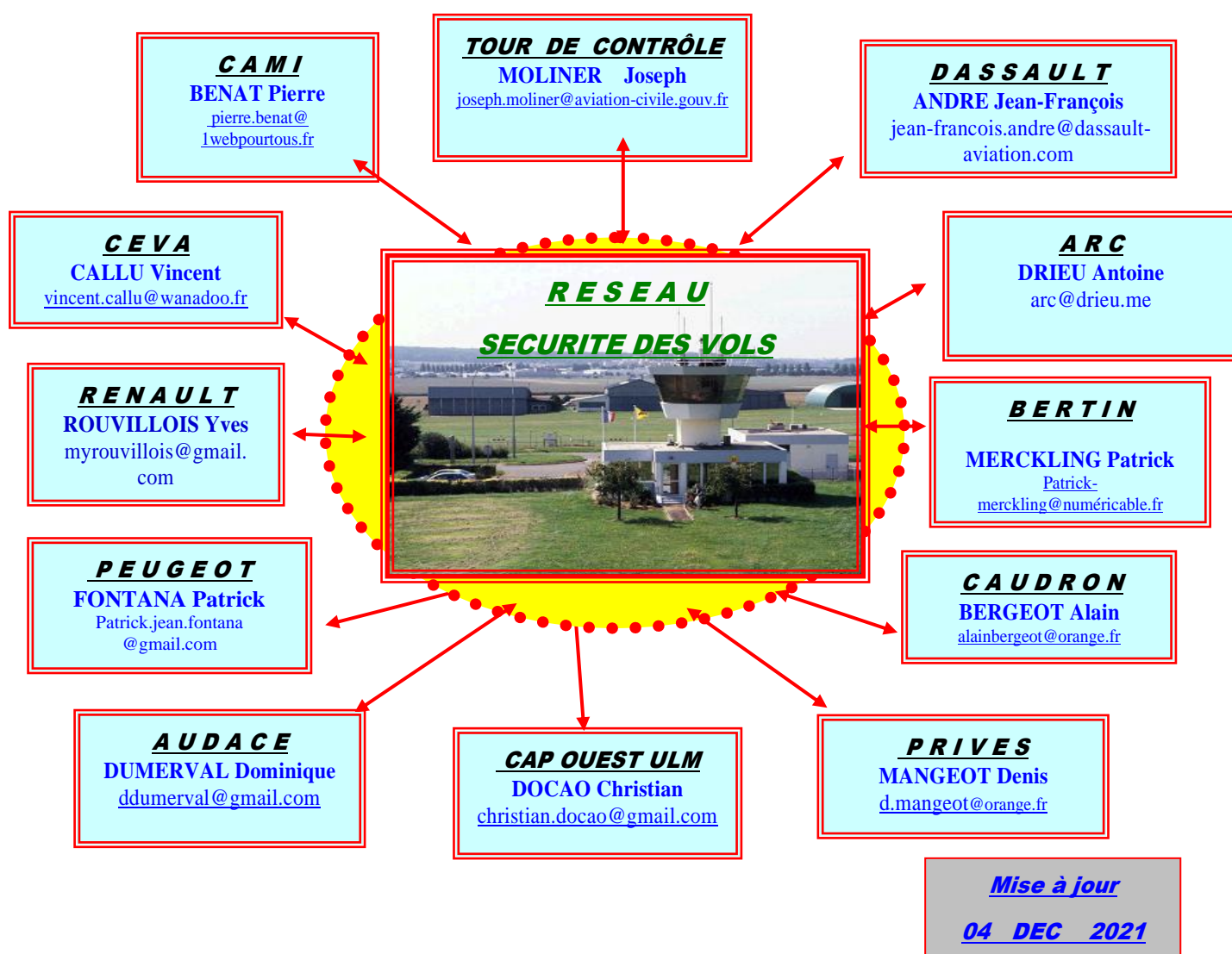
Ce réseau sécurité mis en place depuis plusieurs années, doit faciliter la communication et favoriser les échanges entre les différents acteurs de la sécurité sur notre aérodrome.

Ce point a été soulevé lors des très nombreux échanges lors de la réunion sur des évènements sécurités observés par des pilotes et ou instructeurs, notamment en auto-information. Ce réseau doit permettre d'échanger entre responsables pédagogiques et instructeurs dans un but d'amélioration de la sécurité, du retour d'expérience et du respect de l'environnement.



Réseau Sécurité des Vols

Aérodrome de CHAVENAY



2 // Événements significatifs depuis la réunion ARES du 04 juin 2021 :

2 // 1 : ACCIDENT INCIDENT ou Problèmes Bord :

2 // 1 // 1 : ACCIDENTS :

11 août 2021 10h30:

La piste 28 en service. Le contrôleur observe la mise en route d'un ULM sur le parking. Celui-ci vire brusquement et percute le hangar. Que des dégâts matériels.

2 // 1 / 2 : INCIDENTS :

06 juin 2021 09h31 :

La piste 28 est en service. Un appareil au décollage perd son capot moteur. Le pilote effectue un BH et se repose en 28. L'activité est suspendue le temps de faire une inspection de piste détaillée.

21 juillet 2021 15h40 :

La piste 05 est en service.

Un ULM est au toucher et juste après avoir décollé l'instructeur annonce une collision volatile. Une basse hauteur lui est accordée, les alignements au point d'attente sont retardés. L'atterrissage se fait sans encombre et lorsque le pilote dégage en A3 les contrôleurs observent un oiseau tomber de dessous la gouverne de profondeur. Une inspection de piste est effectuée, l'activité reprend à 15h47.

05 septembre 2021 16h46 :

La piste 10 est en service. Un hélicoptère type R44 en transit vers Persan Beaumont s'annonce avec un voyant huile allumé et demande à se poser pour vérifier ses problèmes. L'appareil se pose et restera au pied de la tour jusqu'au lendemain pour intervention d'un mécano et plusieurs essais. Après vérifications l'hélicoptère décolle pour Persan.

12 septembre 2021 16h35 :

La piste 28 est en service. Un appareil basé, de retour de local nous appelle secteur sud-ouest ayant passé Rambouillet et signale un problème de température d'huile. Les contrôleurs lui font brancher 5677 et appellent St Cyr qui dispose d'une visualisation RADAR pour connaître sa position exacte.

La priorité lui est donnée, une arrivée directe sur la 05 est choisie par le pilote qui décide de rester haut sur le plan, le conduisant à effectuer une remise de gaz en courte finale et à se poser en piste 28 après un virage par la droite. Une fois au sol la radio ne fonctionne plus à bord le pilote roule sans contact au parking.

2 // 2 : AVION PERDU :

Aucun

2 // 3 : PANNE RADIO BORD :

Aucun

2 // 4 : INCURSIONS PISTES :

Le 10 août 2021 07h42 :

La piste 23 est en service. Un ULM non basé roule vers B3. La clairance de traversée de piste lui est donnée « Via B3 traversez la piste 10/28 rappelez prêt point d'attente 23 ». Le pilote collationne « je traverse m'aligne et rappelle prêt » le contrôleur lui rappelle la clairance le guide le voyant hésitant et risquant de pénétrer la piste 23.

Deux minutes après, le contrôleur constate que l'appareil est aligné sur la piste sans aucun message de sa part. Heureusement pas de trafic à ce moment-là.

Le 10 septembre 2021 13h58 :

La piste 23 est en service. Plusieurs appareils en entrainement tour de piste, un appareil autorisé à l'alignement. En vérifiant que la piste est bien libre avant d'autoriser le décollage l'instructrice à la vigie observe un individu au seuil 05 entre la piste et la clôture.

La BGTA est prévenue, intervention du véhicule piste qui accompagne la personne vers le premier portail de sortie de la zone côté piste où se trouvait son véhicule. La personne semblait très perturbée en pleur et désolée du dérangement qu'elle venait d'occasionner, n'ayant pas pris conscience du caractère interdit et dangereux de son comportement. La BGTA a auditionné la personne.

Le 24 octobre 09h24 :

La piste 10 est en service. Un ULM sur la fréquence sol s'annonce prêt au décollage au point d'attente. Le contrôleur lui annonce qu'il est numéro 1 pour le départ, de veiller la fréquence Tour et d'attendre l'appel. Le pilote ne collationne pas correctement il annonce qu'il s'aligne qu'il écoute la fréquence tour et qu'il attend l'appel. Le contrôleur Sol ne relève pas le mauvais collationnement, et le pilote s'aligne sans clairance. Le contrôleur LOC qui s'aperçoit de l'incursion de piste ordonne immédiatement une remise de gaz à l'appareil en finale 10 qu'il venait d'autoriser à l'atterrissage. Le pilote annonce sur la fréquence Tour qu'il avait la clairance pour s'aligner.

Evènements de sécurité
Incursions sur piste

MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

- La clairance d'alignement ou de traversée de piste doit être clairement verbalisée par le contrôle et collationnée par le pilote.
- Se méfier des collationnements automatiques.
- Connaître le cheminement au sol.
- En cas de doute, de piste occupée ou d'absence d'autorisation : remettre les gaz.

direction générale de l'Aviation civile

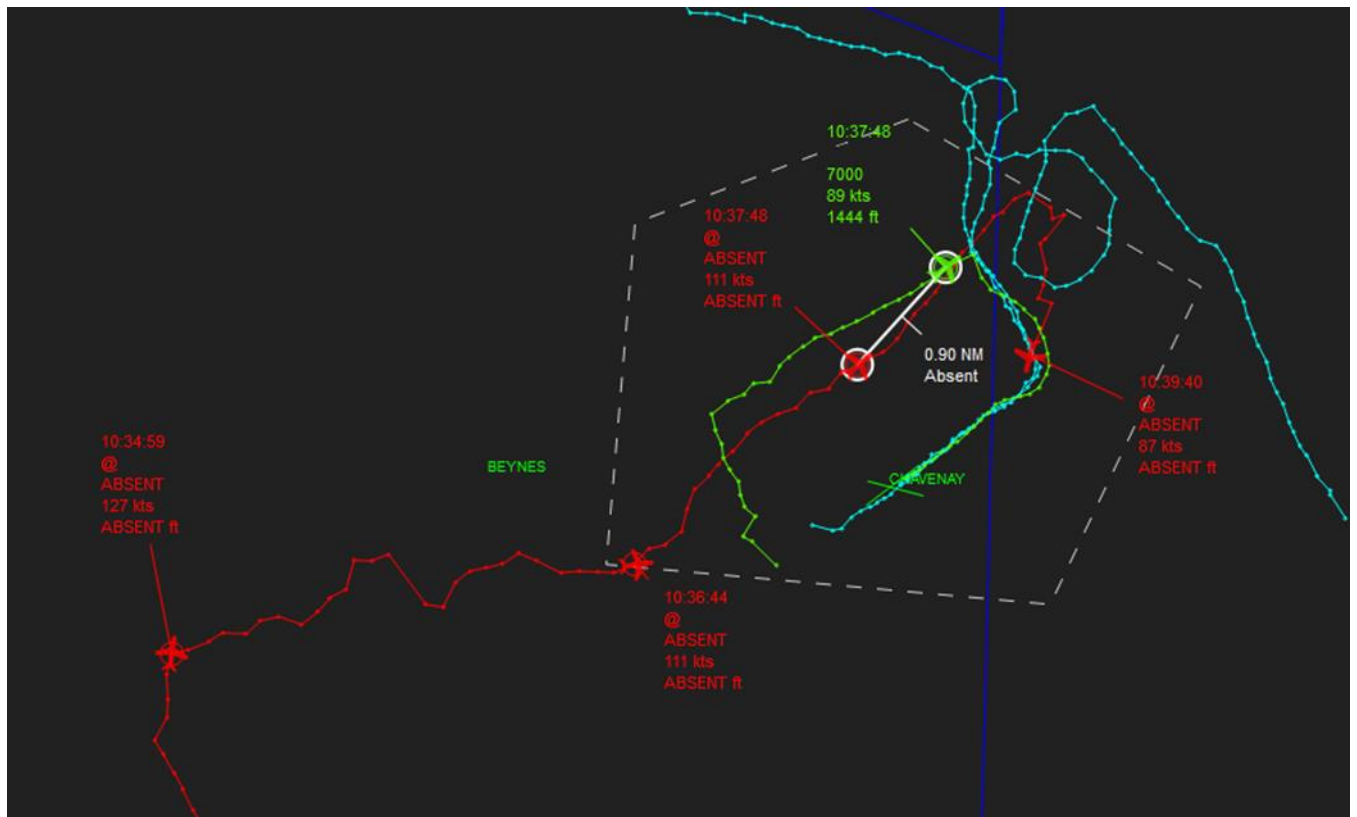
18 04/06/2021

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

2 // 5 // 1 : Intégration dans le circuit d'aérodrome sans autorisation :

Le 17 juin 2021 10h35 :

La piste 23 est en service. Un appareil en retour via le Sud-Ouest reçoit l'instruction de rappeler à 30 secondes du début de vent arrière. Le pilote collationne correctement mais après quelques minutes le contrôleur constate que l'appareil est entré dans le circuit sans clairance alors que le trafic est dense et la fréquence chargée. Débriefing entre le pilote et le chef CA, rappel des règles d'intégration dans le circuit d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé.



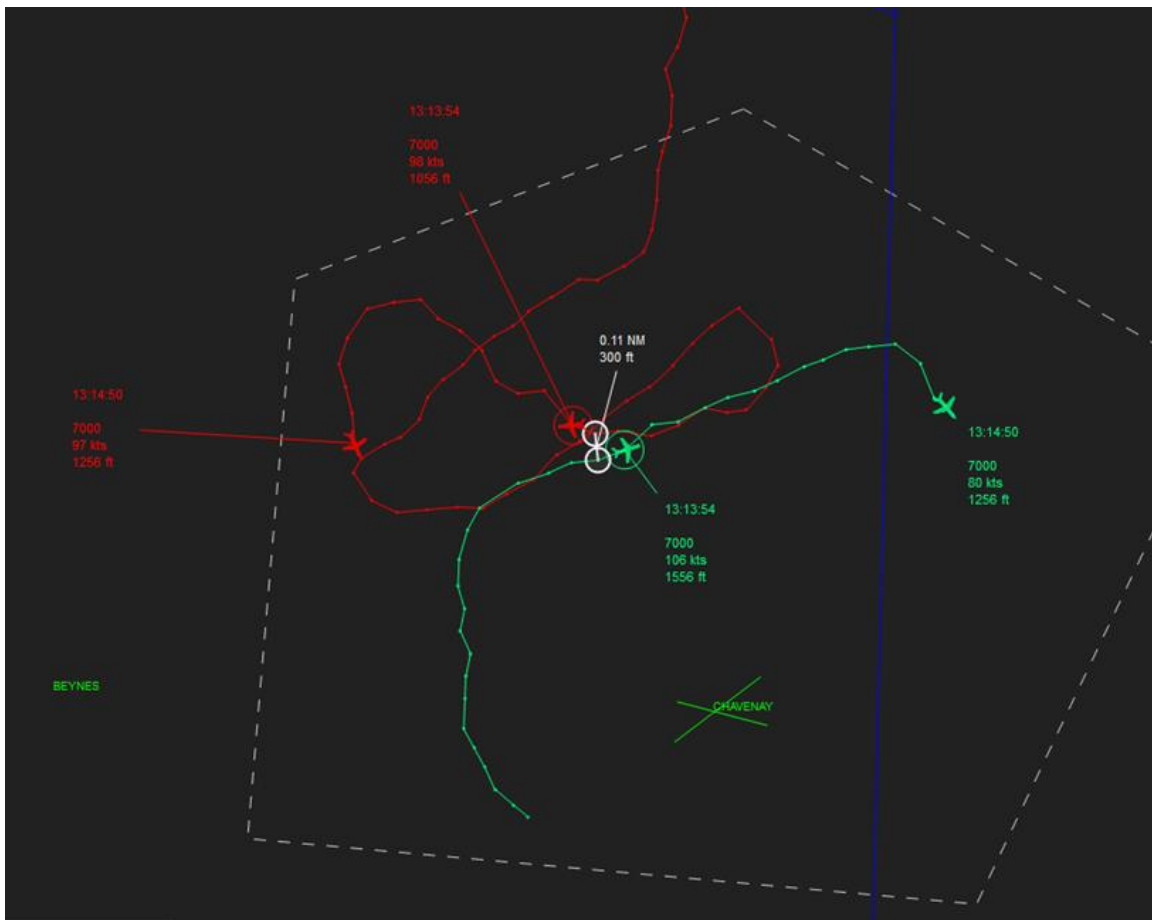
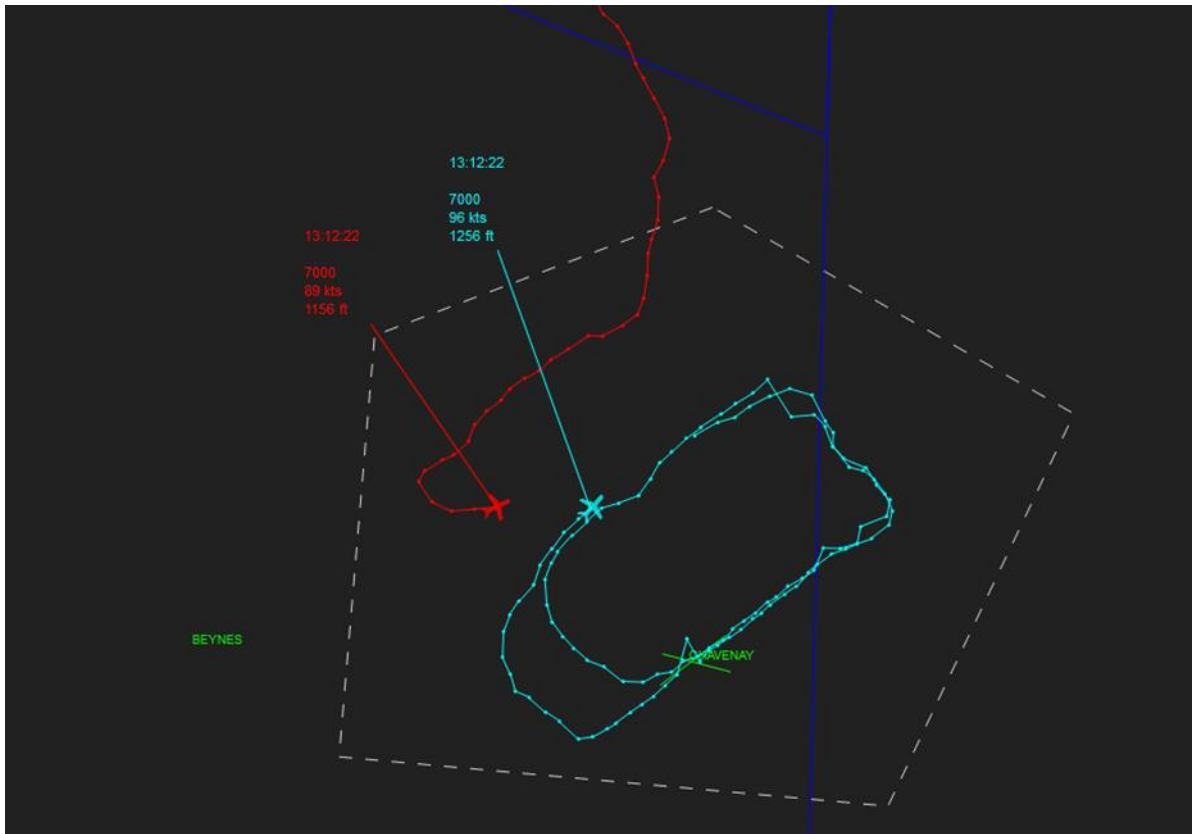
Le 29 juillet 2021 13H07 :

La piste 23 est en service. Un appareil nous contacte vertical Feucherolles pour une intégration, les contrôleurs lui demandent de contourner le village et de rappeler à 30 secondes du début de vent arrière 23. Réponse du pilote « merci pour la balade ».

Il demande ensuite un milieu de vent arrière qui lui est refusé car conflictuel avec un autre trafic. Le pilote collationne mais s'intègre tout de même en milieu de vent arrière sans clairance. Finalement trop proche du trafic établi en vent arrière il décide toujours sans prévenir de faire demi-tour en fin de vent arrière et se retrouve conflictuel avec un troisième appareil en VA.

Les contrôleurs lui ordonnent de sortir des circuits par l'ouest et de rappeler à 30 secondes du début de vent arrière 23.

Les responsables du Club ont été avisés de cet évènement.



Le 10 août 2021 13h 05 :

La piste 23 est en service. Le contrôleur observe un appareil en fin de vent arrière, St Cyr nous informe qu'il est à 1200ft. L'appareil se présente en finale et se pose en piste 23.

Pas de trafic dans le circuit un appareil au point d'attente. Le club est appelé pour que le pilote nous confirme ses problèmes.

Le pilote pensait que le terrain était en auto-information.

Pas de message d'auto-information reçu par les contrôleurs.

Finalement le pilote rappelle et confirme qu'il était resté sur la fréquence du terrain de départ.

N'ayant pas d'avion dans le circuit le pilote n'a pas été surpris de ne pas entendre d'autre message radio dans le circuit.

Le 04 septembre 2021 14h 19 :

La piste 10 est en service. Séance chargée de 14h17 à 14h28 deux trois appareils en entrainement TDP et une succession d'arrivées de secteurs différents, sud-ouest, ouest et nord. La fréquence est chargée quelques chevauchements de messages. A la Tour séance d'instruction avec un contrôleur en fin de formation.

Dans cette séquence la non-détection d'un appareil en milieu de vent arrière par un appareil arrivant à 30 secondes a imposé au contrôleur de le faire sortir du circuit pour une nouvelle intégration alimentant une concentration de trafic dans le nord-ouest. L'arrivée par le nord d'un autre appareil qui s'annonce à 5 minutes d'une éventuelle base 10 arrive finalement à moins d'une minute et constate qu'il y a deux autres appareils dans le secteur dont celui qui vient de ressortir des circuits. Il propose de se reporter vers le début de vent arrière ce qui est confirmé par le contrôleur qui lui demande de rappeler à 30 secondes du début de vent arrière 10. Le pilote ne notifie pas l'instruction de contrôle, poursuit vers un début d'étape de base main gauche 10 et se met en conflit avec deux autres appareils. Celui qui vient d'être autorisé à intégrer début d'étape de base signale la présence d'un DR 400 très proche juste devant lui. Le contrôleur comprend qu'il s'agit de l'appareil qui devait aller en début de vent arrière 10 et lui demande de ressortir des circuits et de rappeler à 30 secondes du début de vent arrière piste 10.

La stratégie adoptée par le contrôle mais aussi demandée par beaucoup d'instructeurs ou pilotes qui consiste à intégrer de façon systématique les appareils vers un début d'étape de base main gauche piste 10 comporte des avantages sur le plan gestion et écoulement du trafic mais montre ses limites lorsque le trafic s'intensifie.

La piste 10 est difficile à la fois pour les pilotes et les contrôleurs car les repères du circuit d'aérodrome notamment pour des arrivées sur étape de base, sont moins marquants que pour les autres QFU.

Depuis la Tour même aux jumelles la position des appareils s'approchant des 30 secondes du début de l'étape de base main gauche ne permet pas de déterminer avec précision qui est devant qui. Ce sont les retours des pilotes, après les informations de trafic formulées par les contrôleurs qui aident à la décision d'autoriser ou pas l'intégration dans le circuit.

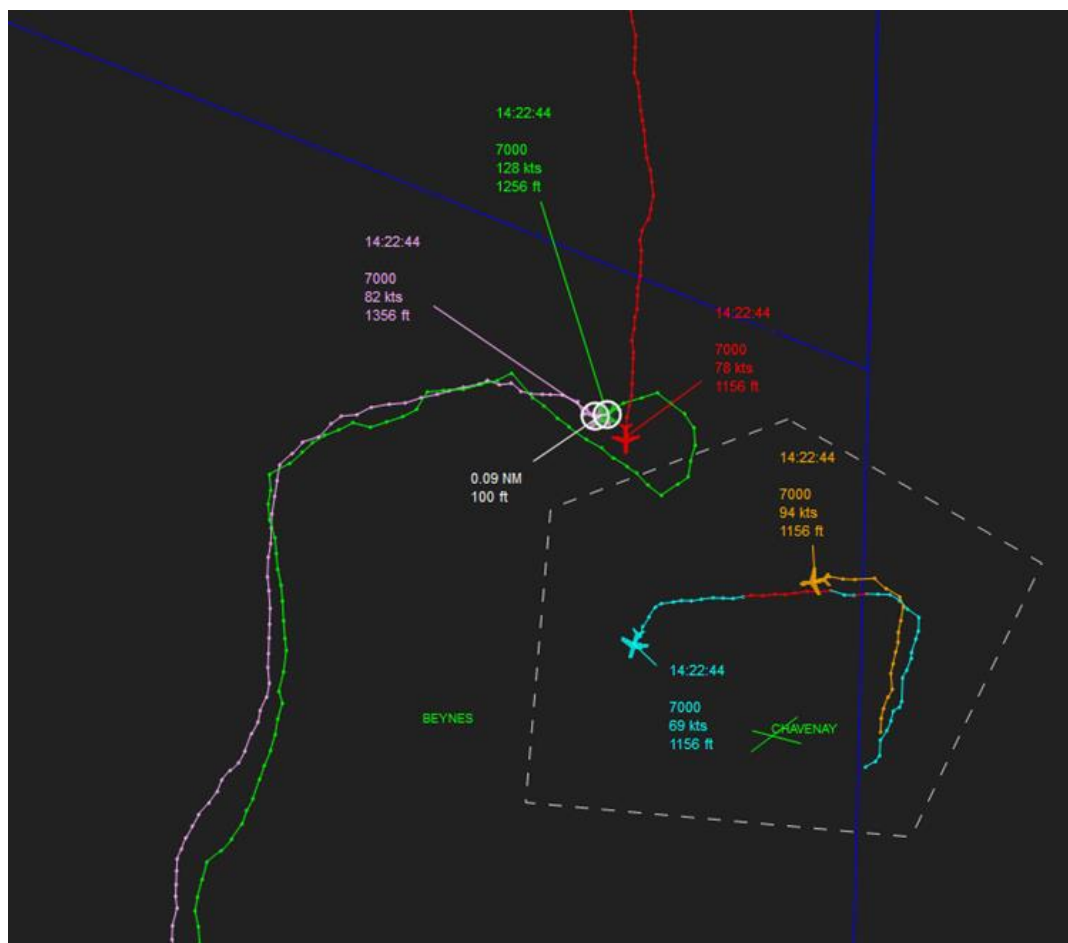
Si le pilote ne voit pas l'appareil annoncé par le contrôleur ce dernier fait maintenir local pour éviter des rapprochements dangereux dans le circuit d'aérodrome. Le pilote doit s'y préparer

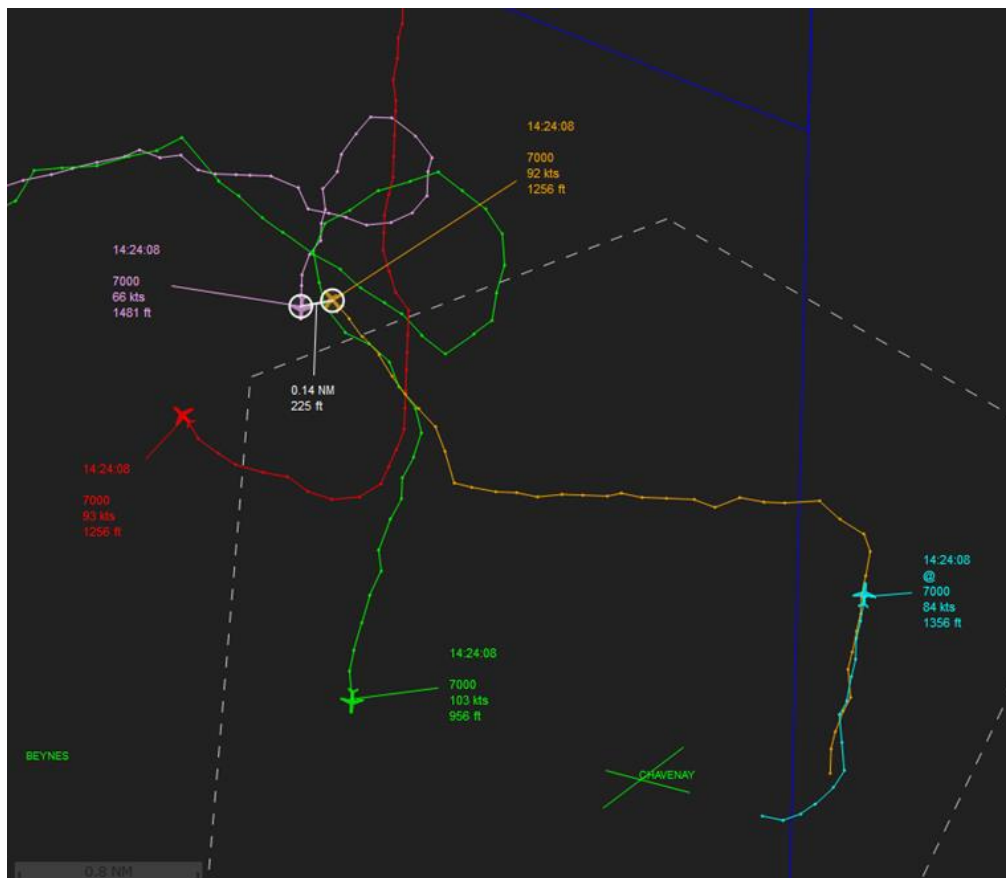
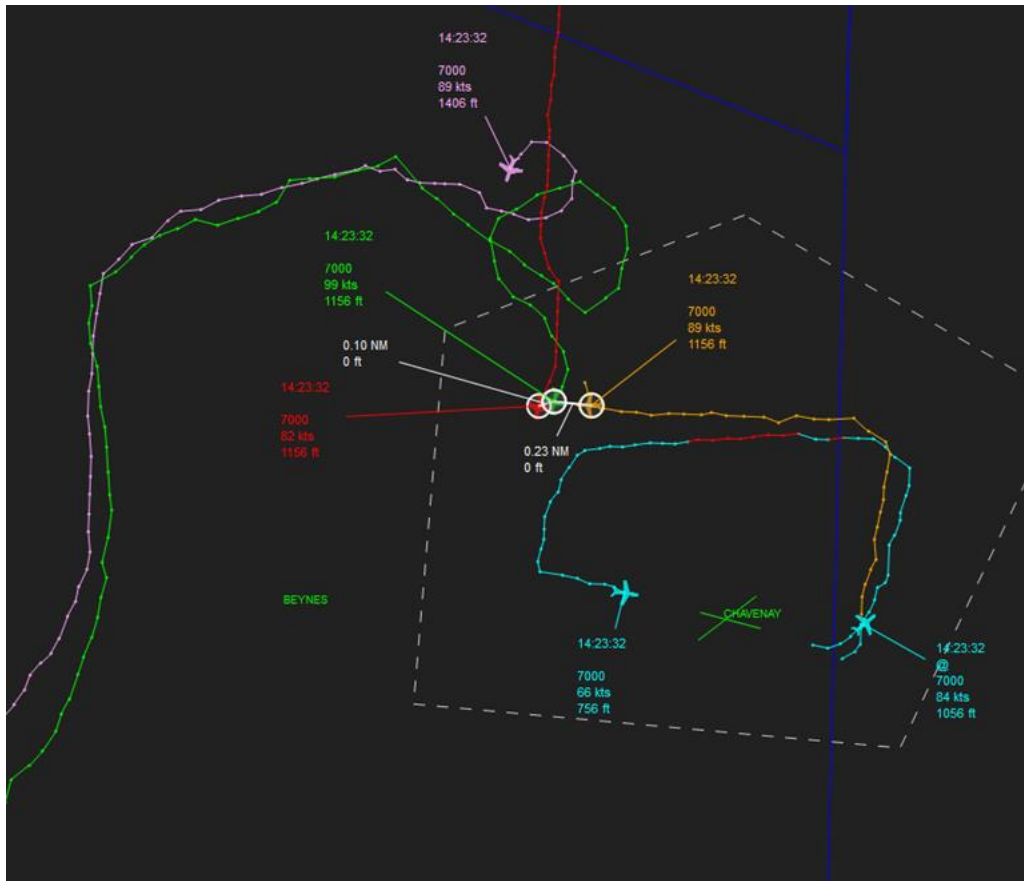
car c'est une forte possibilité lorsque le trafic est chargé où s'il a du mal à visualiser l'appareil annoncé.

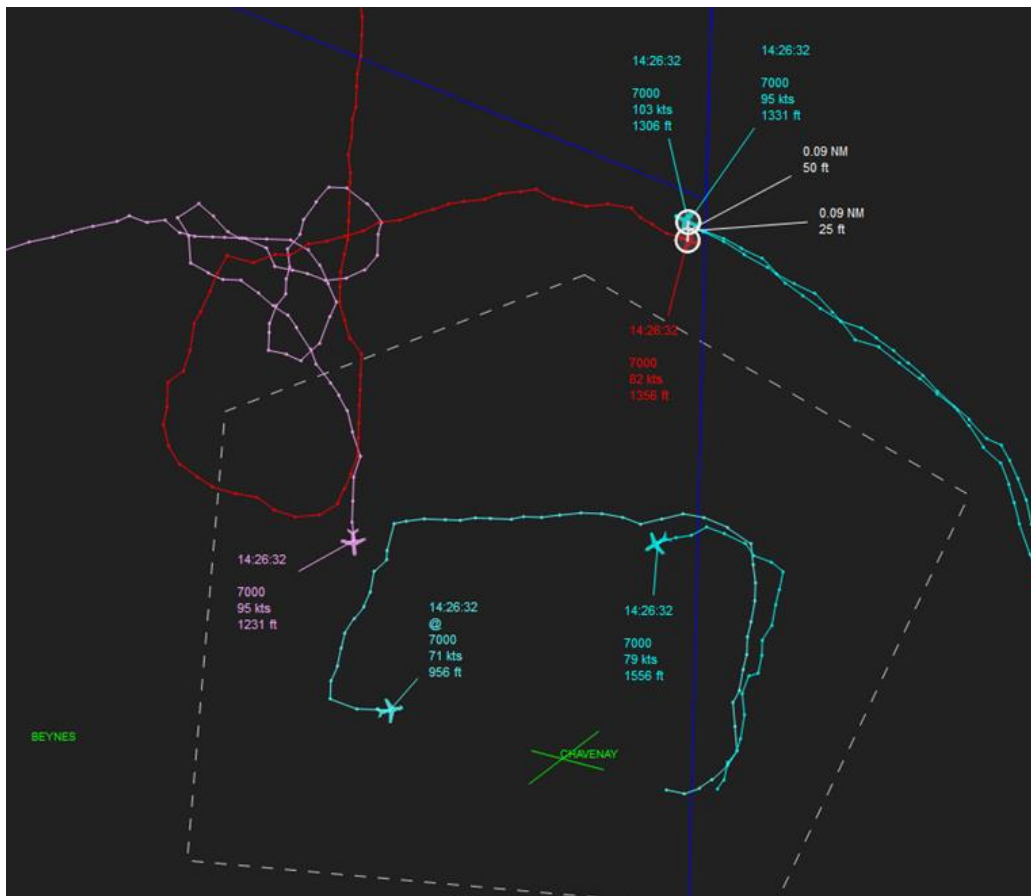
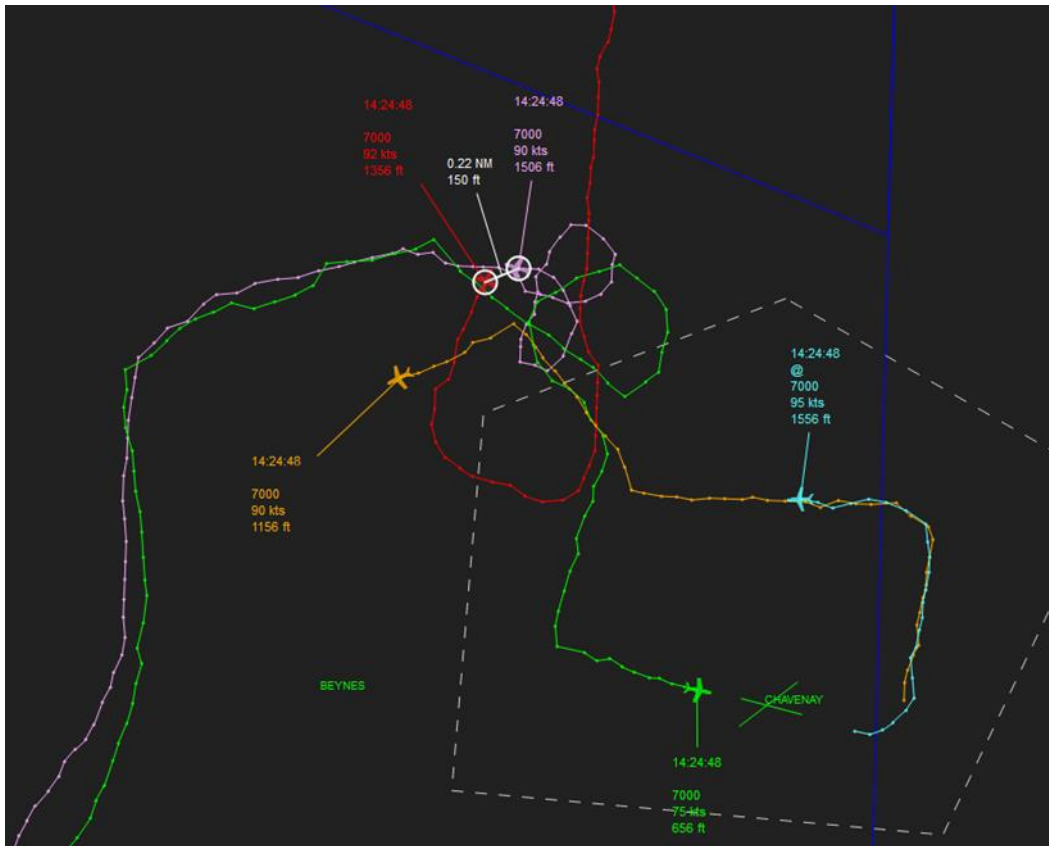
Sur cet évènement la visualisation radar aurait permis de mieux connaître la position des appareils et d'assurer vraisemblablement une meilleure anticipation des trajectoires pour déterminer l'ordre d'arrivée dans le circuit d'aérodrome, de déterminer efficacement les points d'entrées dans le circuit et enfin de déterminer qui doit rester en local et dans quel secteur.

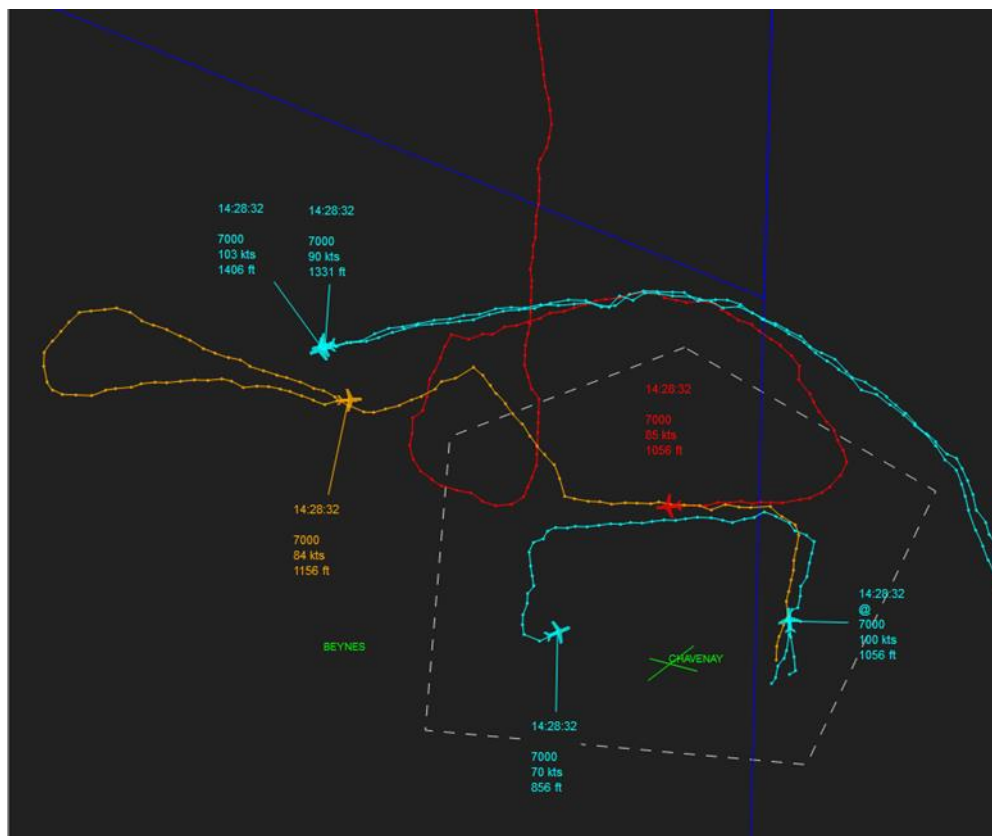
Attention, même si la visualisation radar permettra de délivrer des informations de trafic plus précises, il sera toujours de la responsabilité du pilote d'annoncer s'il a visuel ou pas et d'assurer l'anticollision avec les autres appareils grâce à l'information de trafic délivrée par les contrôleurs.

Ci-dessous 6 photos à un instant précis sur l'enchaînement de l'évènement, chacune d'elles montre uniquement le trafic qui est conflictuel.









Rappel !

Intégration dans le circuit d'aérodrome :

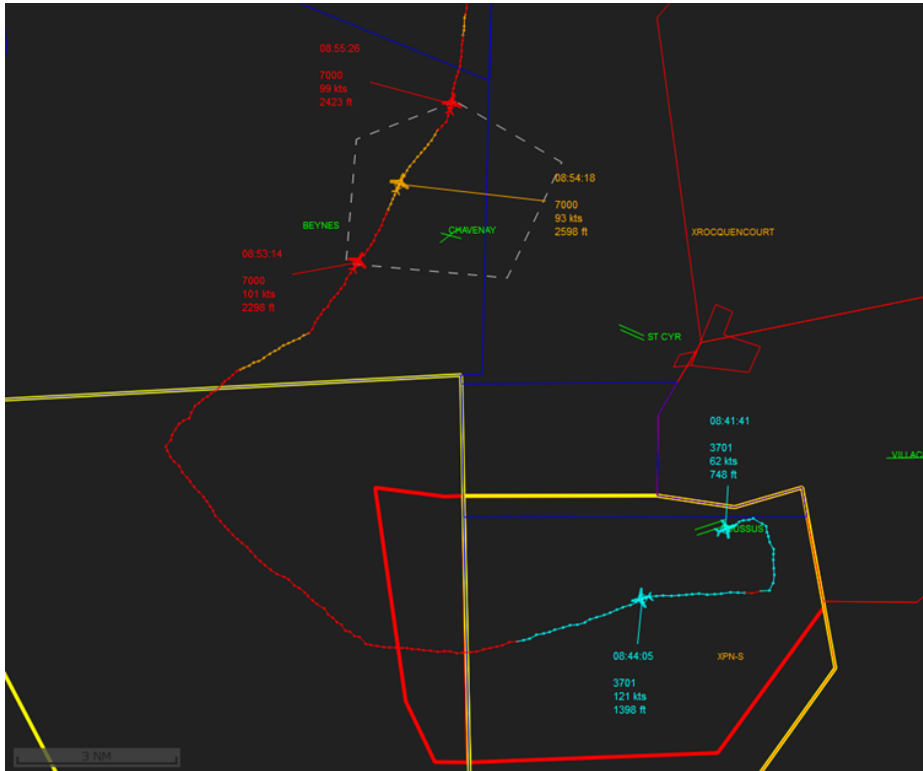
Lorsque les contrôleurs demandent aux pilotes de rappeler à 30 secondes du début de vent arrière ou d'étape de base, ce n'est pas une clairance d'intégration, cela doit permettre au contrôleur d'acquiescer le visuel sur l'appareil juste avant de pénétrer dans la RMZ pour donner à ce moment précis l'autorisation 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.

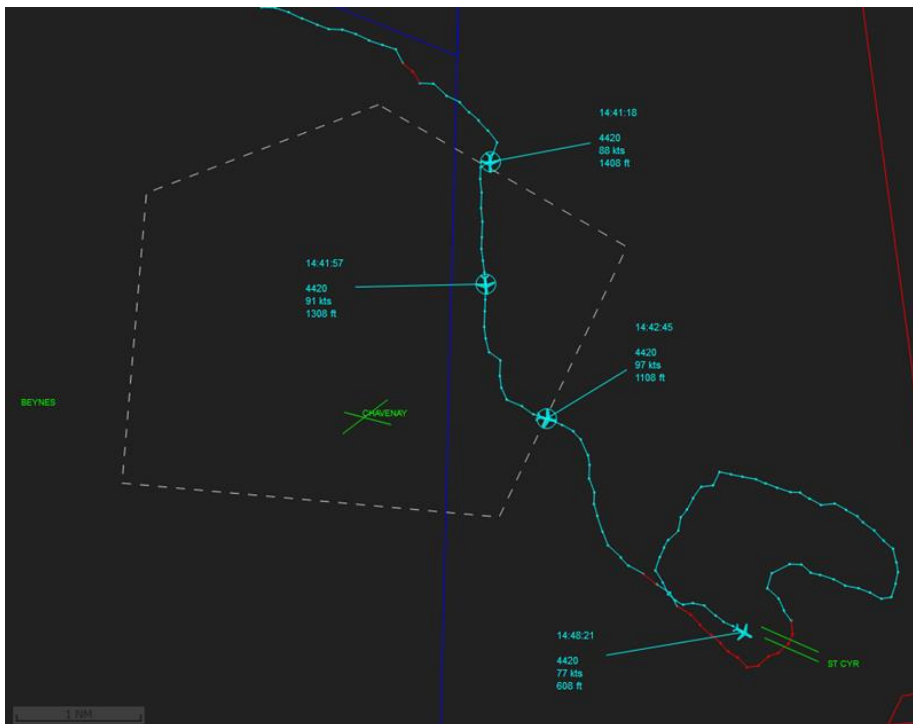
Il est important de rester concentré sur les messages des contrôleurs et sur la rigueur des collationnements, surtout dans ces phases d'intégrations qui sont souvent délicates.

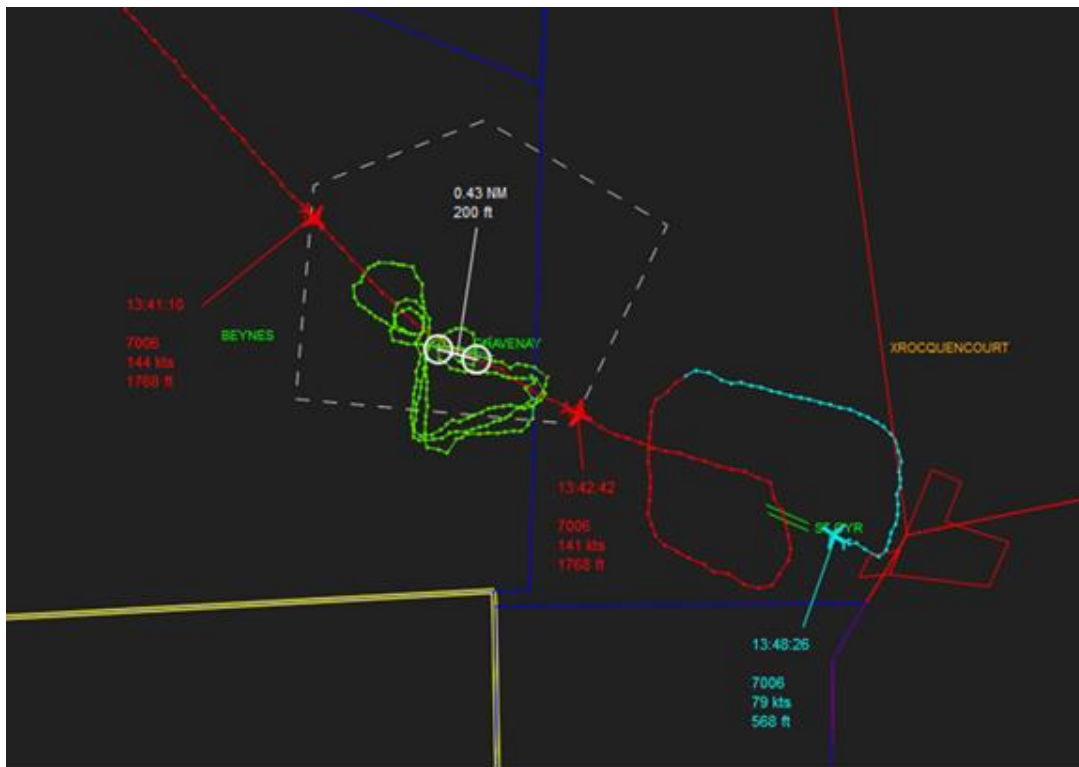
2 // 5 // 2 : Transit dans la RMZ sans autorisation :

Intrusion par un basé de TSU



Deux Intrusions RMZ Chavenay par des basés de St Cyr :





Intrusions RMZ par un basé de Chavenay qui se dirige vers st Cyr :



2 // 6 : PRESENCE DE DRONE NON AUTORISE DANS LES CIRCUITS OU AUX ABORDS IMMEDIAT DE LA PLATE FORME :

Le 12 septembre 2021 13h50 :

La piste 28 est en service. La présence d'un drone est détectée par un appareil à environ 100 ft sous la base. Le permanent opérationnel ORLY et la BGTA sont prévenus, l'information est diffusée aux autres appareils qui ne détectent pas le drone. La BGTA qui arrive sur place n'a rien constaté. Retour à la normale.

Le 19 octobre 2021 15h40 :

La piste 23 est en service. Un usager qui se rend sur l'aérodrome observe un drone juste en sortie de Chavenay. Il contacte les contrôleurs par téléphone et interpelle l'opérateur du drone en lui indiquant que cette activité privée est dangereuse et interdite aux abords d'un aérodrome.

Les contrôleurs constatent aux jumelles la présence du drone et informent les appareils dans le circuit d'aérodrome.

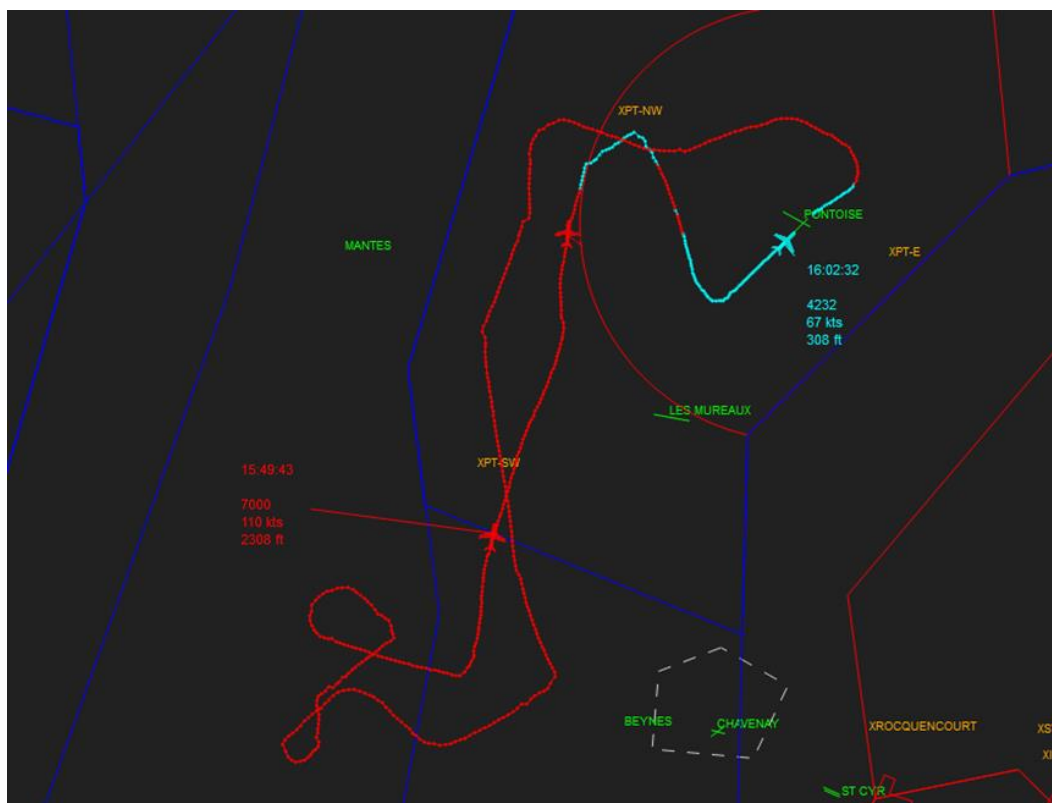
Le permanent opérationnel ORLY et la BGTA sont prévenus. La BGTA se rend sur place mais l'opérateur du drone n'est plus sur place.

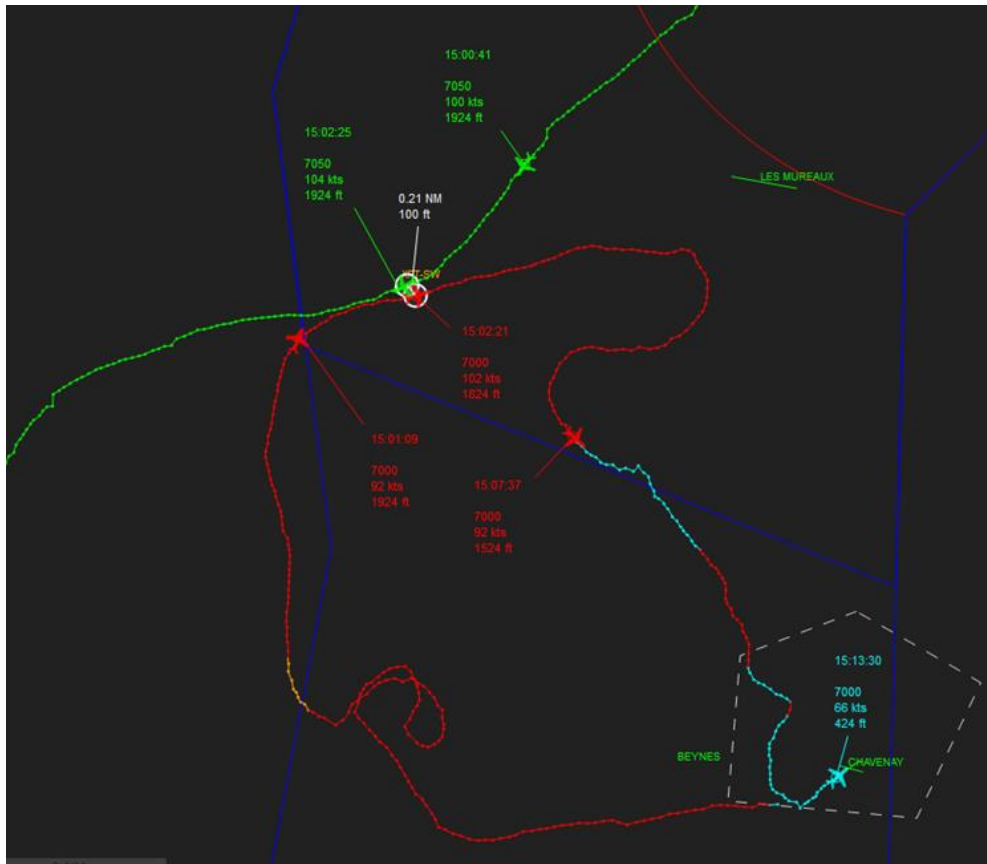
2 // 7 : ATERRISSAGE HORS PISTE :

Aucun

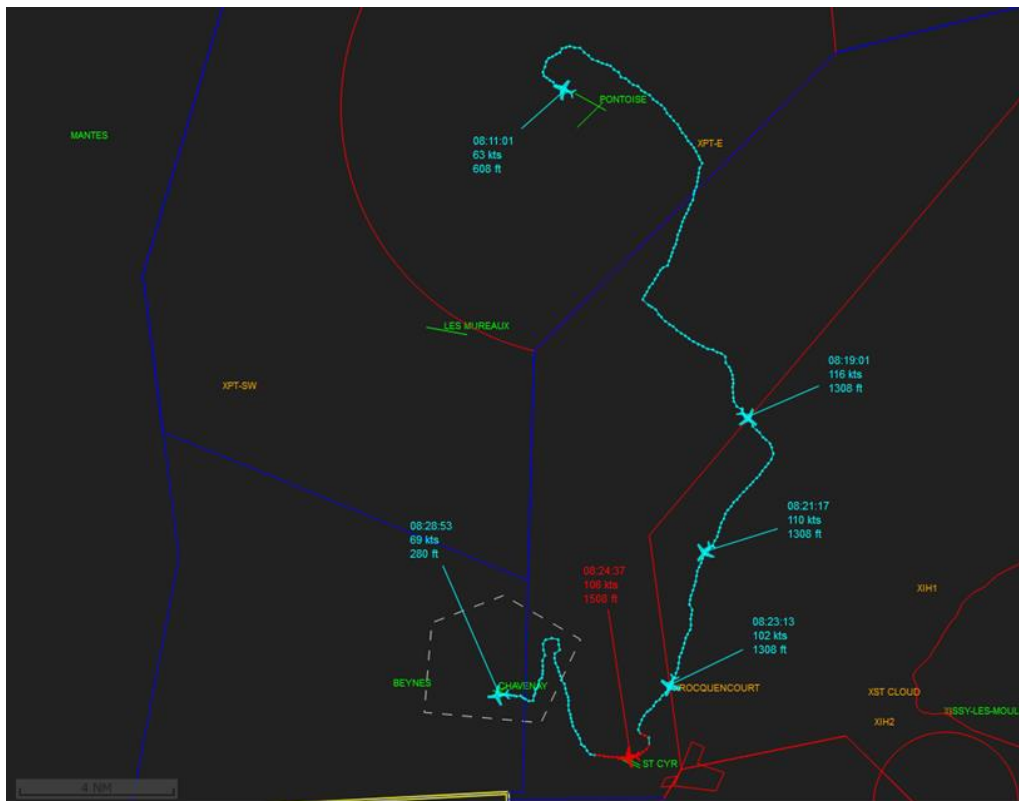
3 // INTERVENTION DU SERVICE AVIATION GENERALE :

3 // 1 Intrusion dans les espaces de Pontoise





Intrusions d'un basé dans la CTR Paris



3 // 5 Divers :

Evènements de sécurité

Départ en météo dégradée / Arrivée en nuit aéronautique

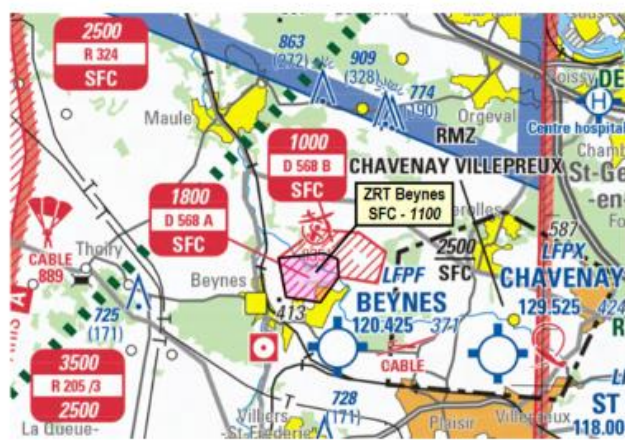
L'hiver arrivant, il est important de rester vigilant au deux problématiques suivantes :

- Météo hivernale : nappes de brouillard, plafond bas, etc...;
- Nuit aéronautique.

ZIT Les Alluets - SUP AIP 66/21



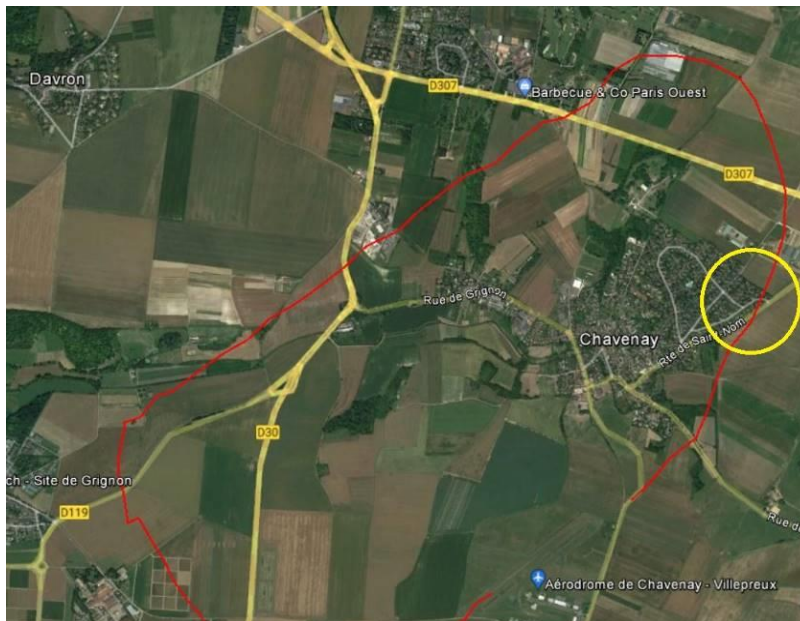
Zone de Frileuse - SUP AIP 67/21



4 // INTERVENTION DSACN :

Depuis quelques années, les attentes de nos concitoyens ont évolué et l'acceptabilité sociale de l'aviation n'a jamais été aussi faible. En 2019, la DSAC Nord avait reçu 240 signalements sur l'ensemble de l'Ile de France concernant les terrains d'aviation générale. En 2021 à la date de l'AREX début décembre, nous sommes à environ 2800 signalements. Il est important que l'ensemble des pilotes et instructeurs prennent en compte cette évolution dans leurs pratiques ainsi que dans la formation des nouveaux pilotes. Outre la réalisation en sécurité des vols, le suivi précis des circuits de piste et l'absence de survol à basse hauteur des agglomérations doivent être en permanence des préoccupations constantes des pilotes.

Concernant Chavenay : les plaintes concernent principalement le coté nord-est du circuit et les communes de Chavenay, Saint-Nom La Breteche et Feucherolles. Les trajectoires optimisées (pièce 1) peuvent amener à tangenter les communes voir à les survoler franchement (pièce 2).



Concernant Toussus Le Noble : la situation environnementale très compliquée de cet aérodrome a conduit l'Etat à proposer un plan de mesures à même de garantir la pérennité de cet aérodrome. Parmi ces mesures deux sont susceptibles, si elles ne sont pas respectées d'avoir des conséquences négatives :

- Respect des cercles bleus : les cercles bleus à Toussus sont des zones dont le survol est interdit **sauf raison de sécurité ou instructions de contrôle**. Un suivi précis du circuit de piste, qui n'a pas changé est donc nécessaire et ce point doit avoir été étudié en détail lors de la préparation du vol. En revanche, si le Cdb estime que l'évitement d'un cercle amène un risque de sécurité, il doit privilégier la sécurité du vol.
- Les week-ends et JF d'avril à septembre, les tours de piste à Toussus sont interdits aux avions non classés ou classés D selon CALIPSO. Le non-respect de cette limitation entraîne l'instruction d'un manquement ACNUSA passible de sanctions financières pouvant atteindre 1500€ **par tour de piste**.

Concernant Etampes : Cet aérodrome ne dispose plus de service ATS depuis le 15 juillet. Il est par ailleurs peu visible lors de l'arrivée depuis le nord. L'arrivée et l'intégration dans le circuit de piste doivent donc avoir été étudiées afin d'être réalisées en toute sécurité.

Trois autres points ont été abordés sur le plan réglementaire :

1°) BASIC IR.

Depuis le 8 septembre dernier, mise en œuvre du Basic IR (BIR).

Cette qualification IR, conforme aux dispositions du FCL 835, est une qualification acquise au terme d'une formation par les compétences.

Cette qualification est une qualification strictement européenne qui n'est pas conforme aux standards OACI.

Elle permet à son titulaire de voler en IFR sur avion SEP ou MEP non HPA.

Les principales caractéristiques de ce cursus sont :

- Trois modules principaux de formation : VSV, Procédures de départ, d'arrivée aux instruments, procédures IFR en Route et un module optionnel sur MEP si le privilège multimoteur est recherché.
- Pas de crédit d'heures minimal (Formation par les compétences à 100%).
- Validité du théorique sans limite sous réserve que le titulaire du certificat d'aptitude théorique soit engagé dans le cursus de formation pratique.

Le BIR au terme d'une période de transition conduira à la disparition de l'EIR (FCL 825).

Les pilotes titulaires d'EIR devront réaliser le module correspondant aux procédures de départ et d'arrivée aux instruments pour se voir délivrer un BIR.

Après ce complément de formation, le cursus sera sanctionné par un test de délivrance.

Depuis le 8 septembre, les pilotes titulaires d'un FN-IR voient leur qualification IFR transformée en BIR.

Le maintien de la qualification IFR sera conditionné à la détention d'une aptitude à la langue anglaise conforme au FCL 55 D.

2°) ARRÊTE DU 12 JUILLET 2019

Une attention particulière doit être apportée aux dispositions de l'arrêté du 12 juillet 2019 qui cadre les conditions d'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Une part significative des pilotes a une connaissance fragmentaire des éléments de l'arrêté induisant des comportements inadaptés en circulation d'aérodrome.

3°) VOLS A BASSE HAUTEUR

Le nombre de vols correspondants à des évolutions à faible hauteur dans l'ouest de Chavenay est en augmentation.

Au-delà de l'aspect non réglementaire de ce type d'évolutions il convient de prendre en compte l'exaspération des populations survolées qui se trouvent exposées dans le secteur qui concentre l'essentiel des vols locaux de St Cyr, Les Mureaux et Chavenay.

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.

