

Direction générale de l'aviation civile

Chavenay le 05 décembre 2023

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/2008

Affaire suivie par : Joseph MOLINER
Joseph.moliner@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : 01 30 56 28 71

Objet : Réunion AREX du vendredi 01 décembre 2023
en présentiel

Étaient présents :

Monsieur Dominique DUMERVAL président de l'AUDACE
Monsieur Antoine DRIEU président de l'ARC
Monsieur Dominique responsable pédagogique ARC
Monsieur Daniel GORBATY Président ACB CAUDRON
Monsieur Jacques RAMBERT Instructeur ACB CAUDRON
Monsieur Denis MANGEOT Pilote privé, représentant des pilotes privés.
Monsieur Patrick MERKLING Correspondant Sécurité ACB BERTIN.
Monsieur Jean Paul MATHIEN Instructeur ACB BERTIN.
Monsieur Guy GERMAIN Président de l'ACB CAMI
Monsieur François SUZANNE correspondant prévention sécurité de l'ACB CAMI
Monsieur Eric NEVEUX Instructeur ULM CAMI et CAP OUEST
Monsieur Patrick FONTANA Président du Cercle Aérien PEUGEOT.
Monsieur Michel GELY Président CAP OUEST
Monsieur Bruno GALDEANO Pilote CAP OUEST Gestionnaire Mécanique
Monsieur Thierry GEORGES Instructeur AC RENAULT
Monsieur Christian DOCAO responsable pédagogique de CAP OUEST et du CEVA.
Monsieur François SAUTET Responsable Pédagogique ACB DASSAUL
Monsieur Jean Michel BETOULLE Instructeur ACB DASSAULT
Monsieur Franc BOUNIOL Chef Division Aviation Générale Délégué Ile de France DSACN

Madame Véronique CHITI Pilote Inspectrice DSACN

Monsieur Thomas BEAUMARD Pilote Inspecteur DSACN.

Mademoiselle Marine DEHARVENGT Subdivision Etude du Service Aviation Générale.

Monsieur Alessandro GUIDI contrôleur d'aérodrome en formation

Monsieur Pierre BERTHET contrôleur d'aérodrome en formation

Madame Caroline SAUSSEREAU Contrôleuse d'aérodrome.

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.

Que ce soit à la tour de contrôle ou dans vos aéroclubs le cycle des départs et des arrivés s'accélère donnant une nouvelle physionomie à l'aérodrome. Le retour des réunions en présentiel était unanimement souhaité. La qualité et le nombre de participants présents à la réunion, témoignent de l'intérêt que vous portez à la sécurité des vols.

Voici les sujets qui ont été abordés ce vendredi 1 décembre :

- 1 / Informations générales : Bilan Trafic et comparaison 2021, 2022, 2023 et évolutions sur les 20 dernières années, point sur l'effectif des contrôleurs, évolutions techniques en cours, le réseau sécurité.
- 2 / Thèmes abordés au Forum VFR du 09 juin 2023 à Farman
- 3 / Présentation des évènements significatifs survenus sur la plateforme depuis la dernière réunion AREX de décembre 2022.
- 4 / Intervention du service Aviation Générale SNA-RP-ORY-AG.
- 5 / Intervention DSAC N

1 // Informations générales :

➤ Activité plateforme :



Bilan trafic 2021 / 2022 /2023 jusqu'à fin Nov 23 Auto-information et Fermetures plateforme

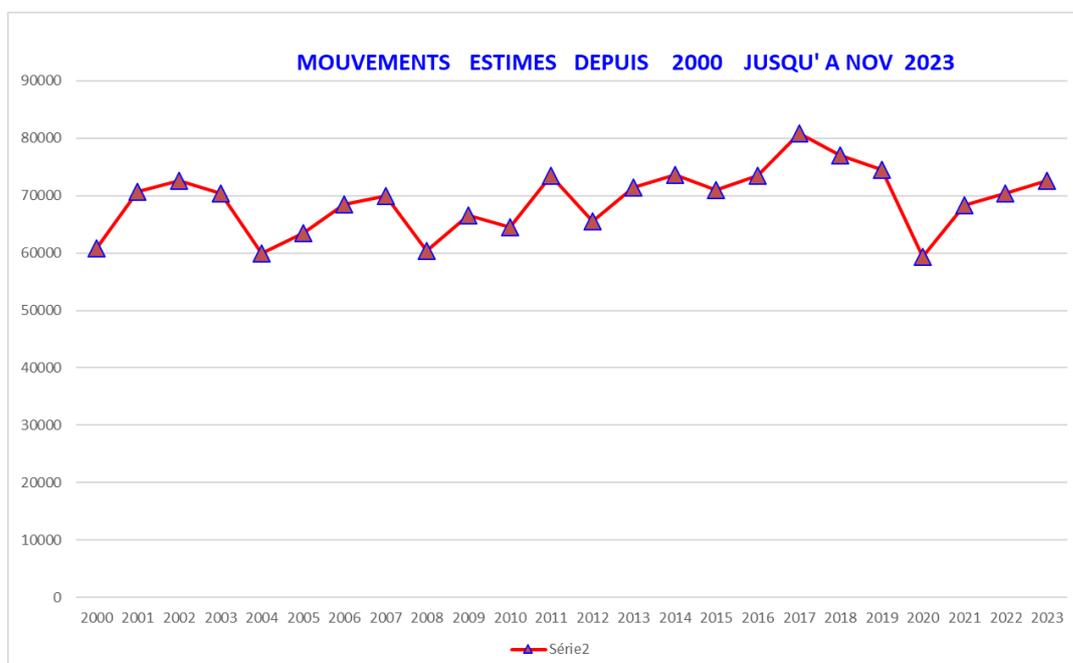
➤ **En 2021** 68 276 Mouvements estimés -- **114 J** d'auto-information -- **28 J** de fermetures plateforme

➤ **En 2022** 70 455 Mouvements estimés -- **44 J** d'auto-information -- **15 J** de fermetures plateforme

➤ **En 2023** 72 537 Mouvements estimés -- **49 J** d'auto-information -- **21 J** de fermetures plateforme

Comme le montre la courbe du trafic ci-dessous le trafic 2022 et le trafic 2023 sont au-dessus de la moyenne des 23 dernières années.

Avec environ 1200 pilotes et 130 Avions/ULM basés, le trafic à Chavenay reste globalement stable avec des variations annuelles possibles dues aux aléas du trafic VFR, MTO, Etat des pistes non revêtues, événements d'ordre conjoncturels.



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

- 5 Contrôleurs qualifiés,
- 2 Contrôleurs en formation dont un en fin de formation.
- 1 Poste ouvert pour une éventuelle demande de mutation à Chavenay.

➤ **Evolutions Techniques et Infrastructures :**

La mise en service d'IRMA a eu lieu le 14 février 2023.

Cette visualisation qui provient d'ORLY permet aux contrôleurs d'avoir une meilleure connaissance de la position des appareils VFR entrant en contact avec l'organisme de Chavenay.

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

Cependant des coupures de transmission sont susceptibles d'intervenir sans préavis comme ça a été le cas plusieurs fois depuis sa mise en service. Il s'agit bien souvent d'interventions techniques sur la ligne par le Service Technique d'ORLY.

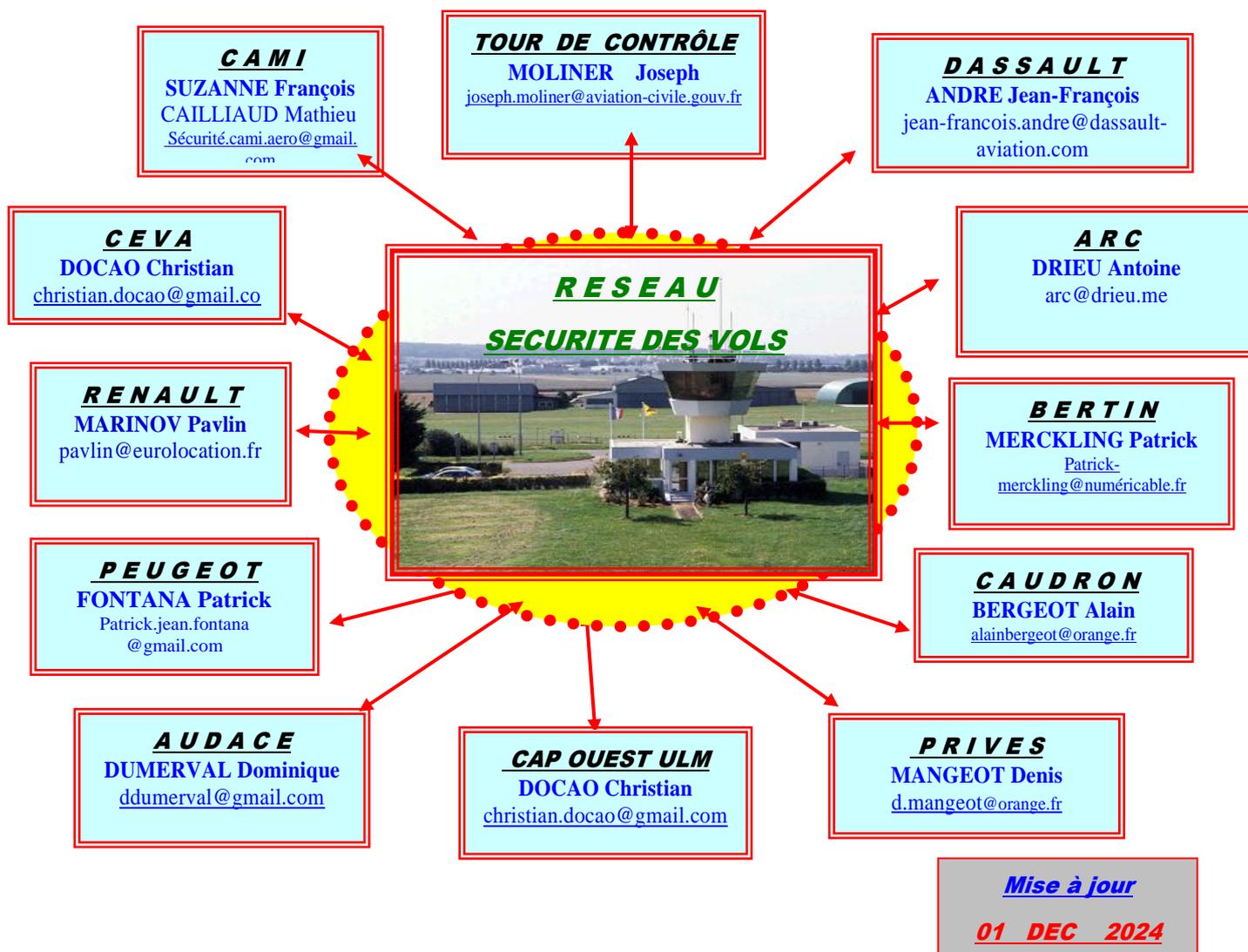
Il est important de rappeler que la mise à disposition de cette visualisation ne modifie en aucun cas la nature de service rendu au titre du contrôle d'aérodrome, que les contrôleurs n'assurent pas de séparations basées sur un système de surveillance et que la fonction guidage n'est pas mise en œuvre.

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

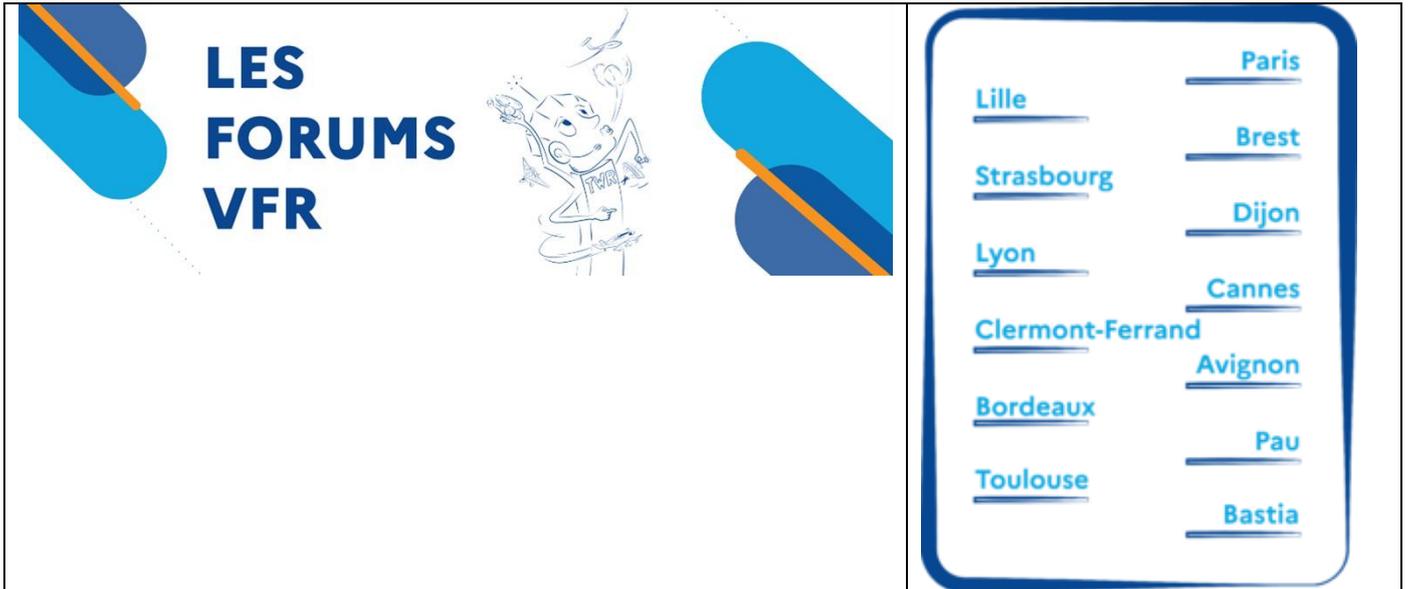
➤ **Mise à jour du réseau « sécurité des vols » de l'aérodrome de Chavenay :**

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 notamment entre responsables pédagogiques des différents clubs ou instructeurs afin de promouvoir la sécurité, le retour d'expérience et le respect de l'environnement.

Réseau Sécurité des Vols Aéroport de CHAVENAY



2 // Forum VFR du 09 juin 2023 à Farman



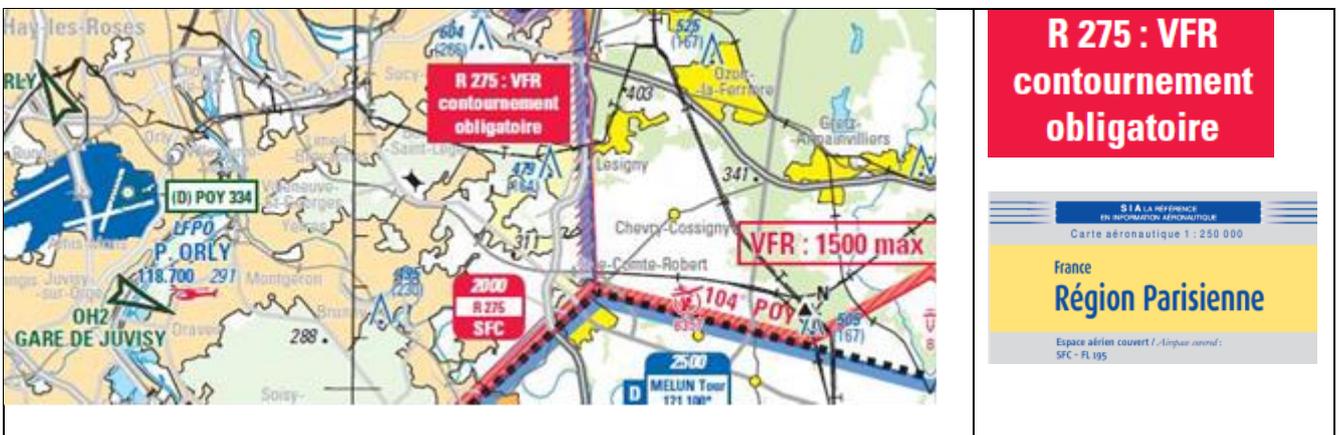
En 2023, la DSNA avec la participation de la DSAC relance les Forums VFR dans un format inédit : une date unique sur une douzaine de sites géographiques simultanément, abordant à la fois des thèmes nationaux et locaux. Après une première session le 9 juin 2023, les Forums reviendront à un rythme biannuel.

La sécurité des vols est au cœur des métiers des professionnels de l'aéronautique. Le haut niveau de sécurité de la navigation aérienne en France est le résultat d'un ensemble de mesures éprouvées en termes d'organisation, de concepts et de bonnes pratiques.

Voici quelques ITEM abordés en présentation nationales du suivi de la sécurité :

- **Respect contraintes classes d'espace**

- ✓ Respect des contraintes attachées aux classes d'espace
- ✓ classe A : contournement obligatoire





- **Préparation du Vol**

- ✓ Dispositifs CA temporaires, manifestations aériennes



- ❖ Mais aussi en cas de restriction d'utilisation de l'aérodrome
- ❖ A venir des restrictions dues à la sûreté des Jeux Olympiques 2024

**Avant le vol, je consulte
les SUP AIP et les NOTAM**

- **Incursion sur piste, définition :**

«toute situation se produisant sur un aérodrome qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs.»

- ✓ Plus d'une incursion sur piste se produit chaque jour en Europe.
- ✓ 205 cas ont été notifiés en France en 2022
- ✓ Événement redouté : la collision à haute énergie (dommage important, blessures graves, morts)



Consultez le site du ministère pour avoir l'ensemble des informations délivrées lors du FORUM de juin 2023 : <https://www.ecologie.gouv.fr/forums-vfr>

3 // Événements significatifs depuis la réunion AREX de DEC 2022 :



Bilan des événements Bilan sur l'année 2023

Catégorie	Occurrence sur la période
Accident	1
Incidents	7
Panne radio	1
Incursion sur piste	3
Intrusion reportée par LFPX	25

3 // 1 : ACCIDENT INCIDENT ou Problèmes Bord :

3 // 1 // 1 : ACCIDENTS :

Le 21 avril 2023 13h58:

La piste 28 est en service. Un P2002 effectue un encadrement et annonce que ce sera pour un complet. L'appareil arrive en finale avec une vitesse qui paraît rapide depuis la Tour de contrôle, il rebondit plusieurs fois avant de débiter la décélération après la croisée, franchit le bout de piste après le seuil 10 passe en pylône puis retombe sur son train principal. Après s'être assuré que tout allait bien pour l'équipage instructeur et élève et que la piste 05 23 n'était pas impactée l'activité a repris en 05/23. L'appareil sera remorqué vers le club après autorisation de la BGTA et de l'EPI et après inspection de piste assurée par ADP la piste 10/28 sera opérationnelle.

3 // 1 / 2 : INCIDENTS :

Le 29 mai 2023 07h45:

La piste 05 est en service. L'appareil un APM 20 roule vers l'avitaillement, le contrôleur lui autorise la bretelle T. Arrivé sur T l'équipage annonce sur la fréquence avoir un problème et coupe le moteur. Le pilote confirme un problème sur la jambe de train gauche. L'appareil sera déplacé vers le Club à 09h19 et la bretelle réouverte après inspection par ADP.

Le 15 juin 2023 13h18:

La piste 05 est en service. L'appareil un DR221 effectue un toucher le contrôleur voit un oiseau tomber au premier tier de la piste et l'annonce immédiatement au pilote et lui propose un atterrissage en piste 28. L'atterrissage s'effectue sans difficulté et le trafic se poursuit en 28 en attendant l'inspection de piste pour enlever l'oiseau mort. Aucun dégât sur l'appareil est constaté, il retourne en vol 30 minutes plus tard.

Le 30 juin 2023 16h48:

La piste 23 est en service. Un ULM depuis les hangars nord demande à rouler vers le point d'attente 28. Lorsque le trafic sur la 23 le permet, le décollage piste 28 est autorisé à l'ULM qui effectue un vol local. En montée initiale l'ULM annonce qu'il doit se poser la porte de son appareil vient de se décrocher. Le contrôleur lui propose un BH 28 ce qu'il accepte puis ordonne une remise des gaz à l'appareil en finale 23. L'appareil se pose la porte toujours en place tenue par un des pilotes.

Le 02 juillet 2023 15h30:

La piste 28 est en service. Un appareil qui vient de décoller demande à réintégrer le début de vent arrière en raison de l'ouverture de sa trappe d'huile. La priorité lui est donnée et il se posera en piste 23 sans problème. L'intégration dans le circuit d'un autre appareil a été retardée à cette occasion.

Le 17 juillet 2023 08 h45 :

La piste 28 est en service. Un appareil en retour terrain annonce des problèmes moteurs. Le contrôleur lui donne la priorité, demande à un appareil en étape de base de ne pas effectuer l'approche de maintenir 1300 ft et d'effectuer un circuit blanc soit un nouveau tour de piste depuis la verticale. L'appareil avec des problèmes moteur effectue une verticale puis un encadrement main droite piste 28 et se pose sans problème.

Le 10 septembre 2023 09H19 :

La piste 10 est en service. Un appareil type DR400 revient d'un vol local pour des tours de piste. L'appareil arrive en finale il est autorisé au toucher et repart pour un tour de piste. Peu de temps après le toucher l'assistant remarque des FOD (**Foreign Object Debris**) sur la piste et après vérification aux jumelles il constate qu'il s'agit vraisemblablement de débris de carénage de roue. Le contrôleur LOC ordonne à l'appareil en finale au complet de remettre les gaz cause objet sur la piste.

L'exploitant n'étant pas sur place les Week-end et Jours fériés les contrôleurs décident donc d'aller voir sur place avec le véhicule piste (encore en dotation à la tour de contrôle). Sur place l'assistant confirme la présence de débris de carénage et d'un lièvre mort qu'il récupère pour rendre la piste opérationnelle. Le contrôleur LOC demande au pilote du DR400 qui vient de faire un toucher s'il a remarqué quelque chose et lui propose de faire une vérification du train en effectuant un passage sur la piste à basse altitude.

Le pilote effectue un passage bas sur la piste et les contrôleurs observent que le carénage de la roulette de nez est manquant en partie. Ne sachant pas si l'impact au niveau de la roulette de nez pourrait avoir des conséquences à l'atterrissage les contrôleurs appellent les secours à 09H25 et préviennent le pilote qu'il est préférable d'attendre les Pompiers pour l'atterrissage. Le pilote effectue des circuits blancs entre 1300 et 1500 ft en attendant l'arrivée des secours.

L'activité sur l'aérodrome est suspendue. L'ARCC (Aeronautical Rescue Coordination Center) à Lyon Mont Verdun nous contacte pour proposer l'assistance d'un hélicoptère et nous demande de faire brancher 7700 au pilote.

Le pilote accepte l'intervention de l'hélicoptère.

Les Pompiers arrivent sur l'aérodrome à 09h40 et se prépositionnent en bordure de piste.

L'hélicoptère Fennec en provenance de Villacoublay arrive sur les lieux et intercepte le DR400 09H55 dans le circuit d'aérodrome et vérifie si le train est endommagé. L'inspection détaillée confirme des dégâts sur le carénage mais constate que la roue tourne.

Le pilote décide donc de se poser et demande de faire un dernier TDP pour vérifier sa Check List « vitesse minimum pour l'atterrissage de précaution »

Le DR400 se pose sans encombre à 10H10 toujours escorté par l'hélicoptère.

Il est à noter le comportement exemplaire du Pilote et sa bonne gestion du stress.

Le REX réalisé par celui-ci en collaboration avec le Club est d'une grande qualité et mérite d'être partagé par le plus grand nombre. Il relate parfaitement les faits, le ressenti pilote à bord, la préparation du vol avec son passager, ses prises de décision, notamment le partage des tâches, autonomie, séparation avec l'hélicoptère, lecture Check List et mise en confiance du passager voire son implication.

Le REX sera joint à l'envoi de ce compte rendu après autorisation du président du Club .

Le 07 octobre 2023 07H46 :

La piste 28 est en service. Un appareil en retour terrain annonce « des ratés moteurs ». Le contrôleur lui donne la priorité et l'intègre pour une longue finale 10. Un appareil en fin de base 28 se voit ordonner une remise des gaz pour un report vertical 1500ft pour un nouveau tour de piste. L'appareil se pose en 10 sans encombre et roule au parking.

3 // 1 // 3 : AVION PERDU :

Aucun évènement notifié

3 // 1 // 4 : PANNE RADIO BORD :

Le 05 juillet 2023 14h32 :

La piste 28 est en service Un appareil arrive par le nord avec 7600 branché et se dirige face à la tour vertical terrain. L'appareil effectue correctement la procédure locale de panne radio en s'intégrant depuis la verticale début de vent arrière. La priorité lui est donnée à l'atterrissage, il se pose sans d'autre problème.

La panne radio est insidieuse, elle peut cacher d'autres pannes plus importantes, les contrôleurs ont pour consigne de donner la priorité à l'atterrissage pour toute panne à bord annoncée par le pilote et notamment en cas de panne radio.

3 // 2 : INCURSIONS PISTES :

Le 18 février 2023 13h02 :

La piste 28 est en service. **Un sanglier** pénètre l'aire de mouvement au niveau de la manche à vent sud et se dirige vers la piste. Un appareil vient de décoller. Le sanglier traverse la piste et sort de l'aérodrome par la clôture après le seuil 10. L'état de la clôture est en cause l'exploitant a reçu la FNE.

Le 01 avril 2023 15h40 :

La piste 28 est en service **Un Chien** pénètre l'aire de mouvement et se dirige vers la piste par B3. Il ressortira de l'aérodrome après avoir traversé la piste au nord-ouest pour rejoindre son maître hors de l'aérodrome. Encore l'état de la clôture qui est mis en cause l'exploitant a reçu la FNE.

Le 06 avril 2023 15h50 :

Un chien passe la clôture au nord des installations, traverse la piste 28 derrière son extrémité et ressort par la clôture proche de la manche à air sud. La clôture présente toujours de nombreux trous.

Le 20 avril 2023 07h31 :

La piste 05 est en service. Un DR 400 arrive au point d'attente, le contrôleur constate qu'il ne s'arrête pas et pénètre la piste sans autorisation. Au même moment un APM 20 arrive en finale, le contrôleur lui ordonne une remise des gaz.

Le 02 mai 2023 10h46 :

La piste 05 est en service. Les contrôleurs observent **un chien** qui pénètre l'aire de manœuvre et se met à courir derrière les lapins sur les voies de circulation et sur la piste. Le chien finit par trouver un trou dans la clôture et sort de l'enceinte de l'aérodrome. . L'état de la clôture est en cause l'exploitant a reçu la FNE.

Le 27 juin 2023 13h35 :

La piste 05 est en service. Plusieurs appareils au point d'attente un autre en étape de base et une arrivée pour intégration. Un appareil s'annonce prêt au point d'attente. Le contrôleur lui demande de maintenir avant point d'attente un appareil en Base. Le contrôleur entend « maintient 05 » le collationnement est en partie coupé par l'appareil qui arrive pour l'intégration, le contrôleur ne relève pas le mauvais collationnement du pilote. Le contrôleur aperçoit l'appareil au point d'attente qui s'aligne sans autorisation. Le collationnement du pilote était «... aligne et maintient 05 »

L'appareil qui arrive en finale remettra les gaz sur piste occupée.

Un rappel a été fait sur la fréquence de ne pas couper les messages et notamment les collationnements.

Le 01 août 2023 16h26 :

La piste 23 est en service. Un DR400 roule vers le point d'attente 23 arrivant à B3 le contrôleur l'autorise à traverser la piste 10/28 et lui demande de rappeler prêt au point d'attente 23. Le pilote collationne correctement. Passant B3 le pilote vire par la gauche et remonte la piste 10 en occupant la croisée des pistes. Le contrôleur lui demande de maintenir position et lui demande s'il sait où il se trouve. Le pilote annonce qu'il pense être perdu. Le contrôleur fait remettre les gaz à l'appareil qui vient de s'annoncer en finale. Le contrôleur demande au pilote perdu s'il voit bien la tour de contrôle et de poursuivre le roulage jusqu'au pied de la tour. Une fois au pied de la tour le contrôleur lui demande s'il a bien retrouvé ses repères au sol pour rouler vers le point d'attente 23. Dans le doute le contrôleur fait remettre les gaz à un autre appareil qui s'annonce en finale et fait poursuivre le roulage au pilote qui traverse la 10/28 et se dirige sans problème vers le point d'attente 23.

3 // 3 : INTRUSION CIRCULATION D'AERODROME, RMZ, PROBLEMES D'INTEGRATION :

2 // 3 // 1 : A l'arrivée intégration dans le circuit d'aérodrome sans autorisation :

Aucun évènement notifié.

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'acquérir 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 par trafic soutenu.

3 // 3 // 2 : Transit dans la RMZ sans contact radio et dans la Circulation d'aérodrome sans autorisation :

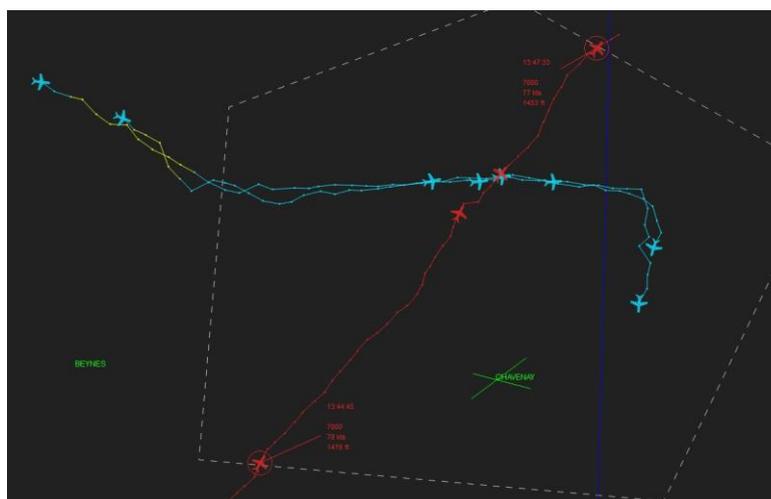
Le 08 février 2023 10h40 :

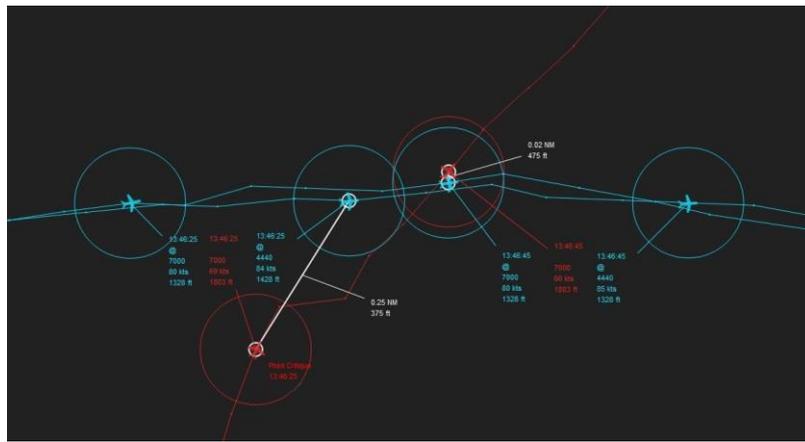
La piste 05 est en service. Le contrôleur en poste aperçoit un appareil qui pénètre la RMZ par le nord au niveau des serres et se dirige vers le terrain sans contact. St Cyr nous confirme avoir l'appareil en contact et vient de lui donner un QDM pour revenir à St Cyr qui est en panne IRMA. Le pilote annonce ensuite avoir confondu les serres il pensait se diriger vers St CYR.



Le 10 février 2023 13h46 :

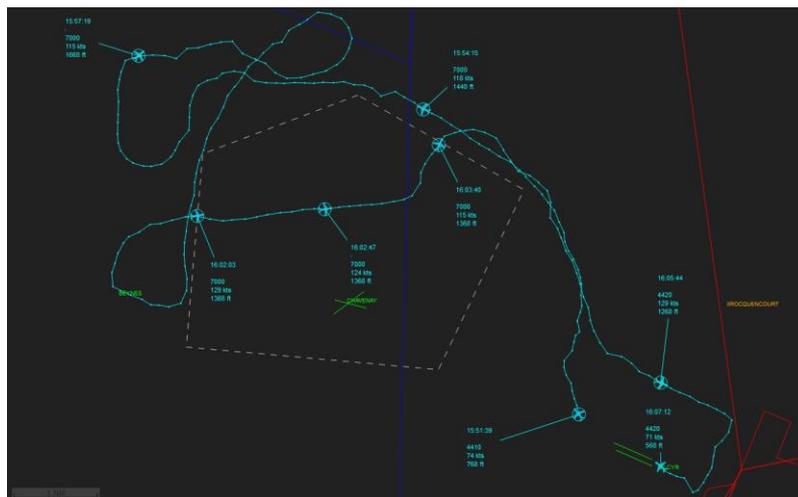
La piste 28 est en service. Lors de l'intégration début de vent arrière de deux DR400 le contrôleur aperçoit un autogire qui transite dans la RMZ du Sud vers le Nord à 1500 ft , l'information est faite aux deux appareils en Vent arrière qui acquièrent le visuel de l'autogire. L'appareil a pénétré la RMZ sans contact radio et la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé sans autorisation.





Le 01 mai 2023 16h02 :

La piste 28 est en service. Le contrôleur observe sur IRMA la présence d'un appareil dans l'ouest qui se dirige vers l'Est, pénètre la RMZ suit le tracé de la branche vent arrière 28 toujours sans contact radio puis vire au nord pour ressortir de la RMZ et se dirige vers St Cyr. Au débriefing le pilote indique qu'il était un peu perdu. L'appareil a pénétré la RMZ sans contact radio et la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé sans autorisation.



Le 19 mai 2023 14h36 :

La piste 05 est en service. Le contrôleur en poste aperçoit sur l'écran IRMA un appareil pénétrer la RMZ par le nord et suivre le vent arrière 05, le contrôleur s'aperçoit qu'il s'agit d'une patrouille de deux appareils qui sortent ensuite de la RMZ par le sud-ouest. Les appareils ont pénétré la RMZ sans contact radio et la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé sans autorisation.

Le 25 mai 2023 08h54 :

La piste 05 est en service. Le contrôleur en poste aperçoit sur l'écran IRMA un appareil pénétrer la RMZ par le Nord , poursuivre sur la branche vent arrière 05 et sort de la RMZ au sud. Il branche le transpondeur de Chevreuse. L'appareil a pénétré la RMZ sans contact radio et la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé sans autorisation.

Le 09 juin 2023 08h58 :

La piste 10 est en service. Le contrôleur en poste aperçoit sur l'écran IRMA un appareil pénétrer la RMZ du nord vers le sud. L'appareil a pénétré la RMZ sans contact radio et la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé sans autorisation.

Le 10 juin 2023 09h27 :

La piste 10 est en service. Le contrôleur en poste aperçoit sur l'écran IRMA un appareil pénétrer la RMZ du sud vers le nord. L'appareil avait contacté Chevreuse quelques minutes plus tôt. L'appareil a pénétré la RMZ sans contact radio et la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé sans autorisation.

Le 13 juin 2023 16h15 : IFR

La piste 05 est en service. Le contrôleur en poste aperçoit sur l'écran IRMA un appareil au sud-est route au nord-ouest stable à 2000ft qui débute sa montée à la verticale libère la RMZ à 2200 ft en montée. IFR au départ de Toussus qui monte trop tardivement. En fonction des configurations région Parisienne peut être en contact avec Villacoublay ou Orly.

Le 17 juin 2023 15h59 :

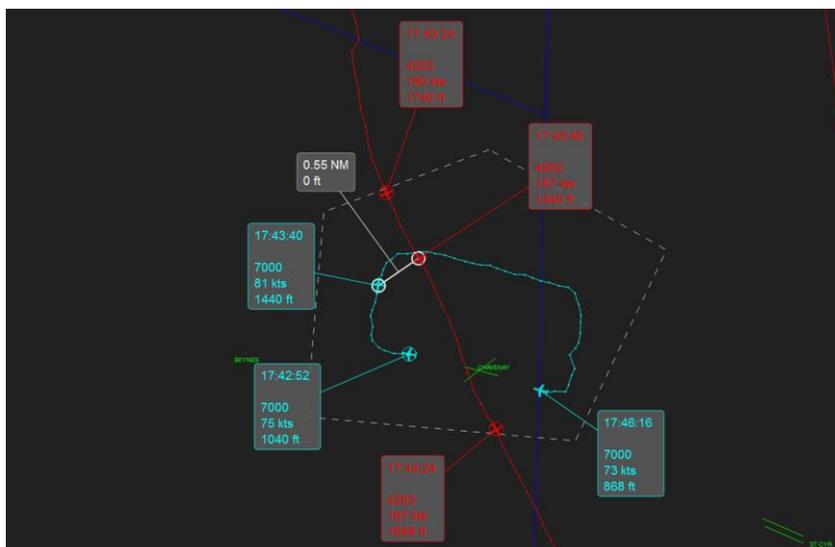
La piste 23 est en service. Le contrôleur en poste aperçoit un appareil aile haute à la verticale qui se dirige vers le nord. Pas de plot radar sur IRMA. L'appareil se dirige vers St Cyr que nous prévenons rapidement. Le pilote à destination de leur terrain et en provenance de Pontoise vient de les contacter à l'instant. Au débriefing le pilote annonce avoir eu un problème de transpondeur au décollage de Pontoise, que sa radio s'est dégradée en vol et qu'une alarme low fuel s'est affichée créant une montée de stress. La verticale de Chavenay lui a permis de se recalier.

Le 21 juin 2023 15h29 :

La piste 28 est en service. Le contrôleur en poste aperçoit un hélicoptère en provenance de Rocquencourt qui pénètre la RMZ et sort travers Ouest à 1600ft.

Le 04 août 2023 17h45 :

La piste 28 est en service. Problèmes de liaison IRMA toute la journée. L'appareil en entrainement tour de piste signale au contrôleur un appareil faisant route vers la verticale depuis le nord-ouest. Le pilote se dirige vers Toussus, était en contact avec le **SIV du Bourget** qui lui a demandé de nous contacter ce que le pilote n'a pas fait. L'appareil a pénétré la RMZ sans contact radio et la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé sans autorisation.



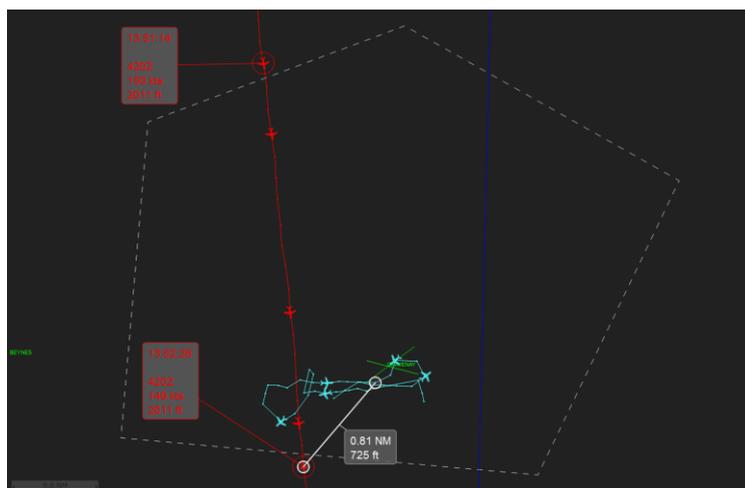
Le 09 août 2023 08h36 :

La piste 28 est en service. Encore des problèmes de liaison IRMA. Le contrôleur aperçoit un appareil arrivant du Nord qui pénètre la RMZ route vers l'incinérateur et interfère avec un appareil en exercice d'encadrement en retour vers la verticale. Les appareils se croisent même altitude. L'appareil qui était en contact avec **Paris info** ne répondait plus à la fréquence.



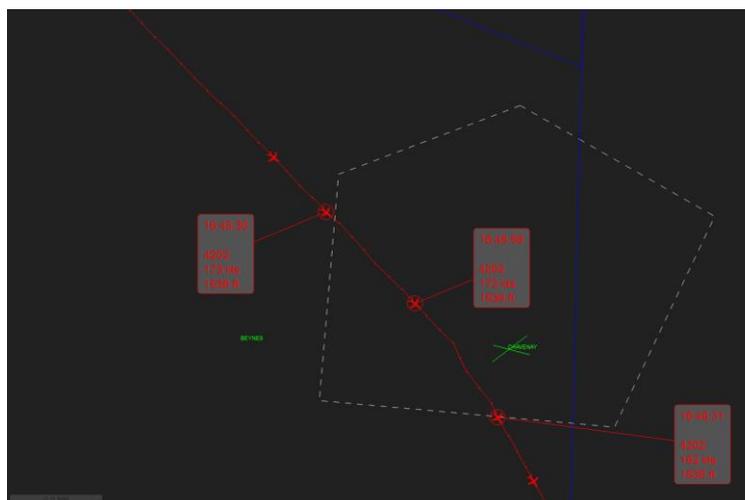
Le 30 septembre 2023 13H51 :

La piste 10 est en service. Les contrôleurs observent sur IRMA un appareil qui arrive du nord vers la verticale son transpondeur indique qu'il est en contact **avec le SIV du Bourget**. La verticale est occupée par la voltige. Les contrôleurs demandent à la voltige de stopper ses évolutions et de maintenir 2500 ft cause trafic sans contact vers la verticale à 2000Ft dans la RMZ. Les contrôleurs contactent le Bourget pour leur indiquer que nous venons de stopper la voltige et qu'il est important de rappeler aux pilotes qui sont en contact avec eux de confirmer la présence de la RMZ de Chavenay et qu'il est nécessaire soit de la contourner soit de contacter Chavenay avant d'y pénétrer.



Le 30 septembre 2023 16H45 :

La piste 10 est en service. Les contrôleurs observent sur IRMA un appareil qui arrive du Nord Ouest son transpondeur indique qu'il est en contact **avec le SIV du Bourget**. Alors qu'il va pénétrer la RMZ son transpondeur passe en 7000 vient interférer avec nos appareils dans le circuit d'aérodrome poursuit sa route vers le sud . Il est maintenant en contact avec Chevreuse. L'appareil a pénétré la RMZ sans contact radio et la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé sans autorisation, il aurait dû s'écarter plus à l'ouest pour ne pas pénétrer la RMZ.



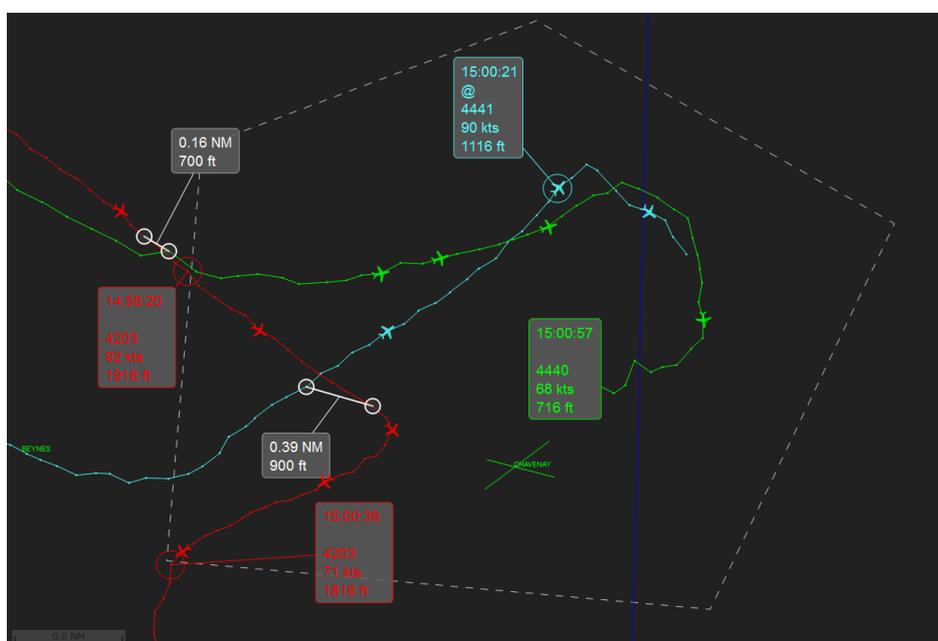
Le 01 octobre 2023 10H24 :

La piste 23 est en service. Les contrôleurs observent sur IRMA un appareil type hélicoptère qui vient de l'Est pénètre la RMZ proche de la base 23 légèrement au-dessus il poursuit sa route vers l'Ouest. L'appareil a pénétré la RMZ sans contact radio et la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé sans autorisation.

Le 11 novembre 2023 10H24 :

La piste 23 est en service. Les contrôleurs observent sur IRMA un appareil sans contact en provenance du Nord Ouest qui se dirige vers la RMZ. L'info de trafic est faite aux appareils en retour qui entrent dans le circuit . L'appareil sans contact poursuit vers la verticale avant de virer vers le sud Ouest. Une séance de voltige était sur le point de rouler pour la verticale entre 1500ft et 3500Ft. L'appareil était en contact avec le SIV du Bourget.

Le pilote de l'hélicoptère une fois posé à Toussus rappelle la tour pour expliquer son erreur de trajectoire. Il rédige un CRESAG. L'appareil a pénétré la RMZ sans contact radio et la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé sans autorisation.



3 // 4 : ATERRISSAGE HORS PISTE :

Pas d'évènement

4 // DIVERS :

4 // 1 Expérimentation d'altération de cap au décollage piste 23 à PONTOISE Du 02 novembre 2023 au 31 octobre 2024

Cette expérimentation consiste en une altération de cap au décollage des vols à vue piste 23 à PONTOISE pour éviter le survol du village de Courcelles-Sur-Viosne.

Il est demandé aux pilotes VFR au décollage de la piste 23 d'effectuer un virage de 24° à gauche au passage de la verticale du bosquet du « Bois de Chante-Coq ».

Le volet ATT01 de la carte VAC LFPT est modifié comme suit :

« Au décollage piste 23, continuer dans l'axe de piste jusqu'à atteindre le bosquet du « bois de Chante-Coq ». Au bosquet, prendre une RM 200°.

Au travers gauche de l'entrepôt logistique, virer à droite pour rejoindre le circuit publié.

En vol de nuit : au décollage piste 23, prendre une RM 200° 0.5 NM après avoir franchi l'extrémité de la piste. Au travers gauche de route départementale D14, virer à droite pour rejoindre le circuit publié. »

SUP AIP N° 204/23

Zoom extrait de la carte SIA VAC AD 2 LFPT ATT 01

DATES ET HEURES D'ACTIVITÉ
Cette expérimentation est valable H24 et 7J/7 pendant toute la validité du SUP AIP.

INFORMATION DES USAGERS
PONTOISE TWR : 121.200 MHz.

GESTIONNAIRE
Service de la Navigation Aérienne en Région Parisienne (SNA-RP).

SERVICES RENDUS
Les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte sont rendus par PONTOISE TWR pendant les horaires ATS.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES
Prendre en compte la modification du paragraphe « Circuits » des procédures et consignes particulières de la VAC LFPT TXT 01 comme suit : « Circuits » Circuits basse hauteur : vols d'entraînement avec instructeur uniquement. - Piste 05/23 : sens identique aux circuits publiés. - Piste 12/30 : sens à l'opposé du circuit publié. Circuit 05/23 1000 ft (700 ft AAL) : - Sur clearance ATC. - En l'absence des services ATS : utilisable si VIS < 5 km ou plafond < 1500 ft. Compte tenu de l'environnement, respecter les circuits publiés dans la mesure du possible.
Au décollage piste 23, continuer dans l'axe de piste jusqu'à atteindre le bosquet du « bois de Chante-Coq ». Au bosquet, prendre une RM 200°. Au travers gauche de l'entrepôt logistique, virer à droite pour rejoindre le circuit publié. En vol de nuit : au décollage piste 23, prendre une RM 200° 0.5 NM après avoir franchi l'extrémité de la piste. Au travers gauche de route départementale D14, virer à droite pour rejoindre le circuit publié. »

ORGANISME A CONTACTER
Organisme de contrôle d'aérodrome de PONTOISE.

Page 2/2

FR
© SIA

4 // 2 Rappel sécurité :



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.

4 // 3 Mixité trafic : Avion ULM // Hélicoptère :

Sauf clairance contraire, un hélicoptère utilisant un aérodrome qui est le siège d'une activité avion doit se conformer aux procédures générales et consignes particulières applicables aux avions.

Dans ce cas il faut tenir compte de la spécificité de la turbulence de sillage hélicoptère qui est, suivant les recommandations du BEA, dix fois supérieure à celle d'un avion de masse équivalente.

Aucun atterrissage ou décollage ne s'effectue en dehors des pistes. L'approche finale et la montée initiale s'effectuent dans les axes de piste afin que les trajectoires hélicoptères soient protégées par les trouées de décollage et d'atterrissage

Deux contraintes sont à prendre en compte sur un aérodrome, la turbulence de sillage de l'hélicoptère en vol mais aussi l'effet de souffle au sol qui en fonction de la classe de performance de l'hélicoptère (classe 1 bi turbines ou classe de performance 2 et 3 mono turbine) peut nécessiter une ségrégation de trafic afin d'éviter de retourner un avion léger type DR400 notamment si l'hélicoptère est en translation ce qui augmente dangereusement l'effet de souffle. Pour les hélicoptères équipés d'un train d'atterrissage la contrainte d'effet de souffle est fortement réduite lors de son roulage.

A Chavenay le trafic hélicoptère est très occasionnel, il est cependant important que les pilotes soient sensibilisés et prennent en compte ces contraintes lorsque le cas se présente sur la plateforme mais aussi sur d'autres terrains.

Réglementairement, dans le circuit d'aérodrome les contrôleurs doivent informer les pilotes Avions ULM de la position et du type d'hélicoptère qui les précède et sur la mise en garde contre la turbulence de sillage. Il n'est pas possible de gérer une séparation en temps entre l'avion dans le circuit et l'hélicoptère qui le précède, c'est au pilote compte tenu de cette information de trafic de prendre les dispositions nécessaires quant à la poursuite de son vol et d'en informer le contrôleur.

Localement il a été décidé afin de ne pas rencontrer les problèmes de turbulence de sillage et l'effet de souffle en finale, courte finale et sur la piste, que tout avion/ULM se trouvant derrière un hélicoptère CP1 qui se pose ou décolle de Chavenay, sera invité à interrompre son approche pour un nouveau tour de

piste, dès le début de l'étape de base voire fin de vent arrière en fonction du QFU en service, Pour les CP 2 ou 3 . *dès le début de finale voire milieu d'étape de base* en fonction du QFU en service, pour un nouveau tour de piste.

Au sol pour les décollages Avions/ULM derrière un décollage hélicoptère une séparation de 2 minutes sera appliquée derrière les CP 2 ou 3 et de 3 minutes derrière un hélicoptère de classe de performance CP1 Bi Turbines.

Il arrive parfois que des pilotes d'hélicoptère de la défense ou de la sécurité civile demandent à faire un passage sur la piste en service. Si l'alignement est possible n'ayant pas d'effet de souffle au sol, le décollage lui sera retardé afin de ne pas rencontrer de turbulence de sillage en montée initiale.

Le pilote Avion ULM pourra demander à prolonger s'il le souhaite le temps d'attente avant décollage notamment sur certains ULM particulièrement sensibles aux turbulences.

5 // INTERVENTION DSACN :

Sécurité des vols : l'espace en région parisienne est contraint avec un trafic important. Pour appliquer la règle « voir et éviter », il est primordial de regarder dehors même dans les circuits de piste des aérodromes. Lorsque la route de la navigation amène à passer à proximité d'un aérodrome, ne pas hésiter à contacter pour signaler votre passage surtout sur les terrains sans ATS.

Toussus Le Noble : en hiver, le trafic VFR se concentre sur des plages horaires restreintes. Tout le trafic de la partie ouest de l'IDF ne peut se concentrer sur cette plateforme.

Environnement : rappel de la charte de l'aérodrome qui doit être connue et appliquée par l'ensemble des pilotes. Elle n'est pas actuellement indiquée sur la carte VAC de l'aérodrome mais un lien vers cette charte figurera dans la prochaine maj de la carte VAC.

Une attention particulière est à porter au respect du circuit de piste ainsi qu'à l'évitement des cercles bleus, notamment lors des manœuvres d'intégration ou de départ. Des débordements sont notamment constatés sur la partie sud de Feucherolles et sur Chavenay.

SAVE THE DATE : Réunion annuelle DSAC Nord usagers les 2 et 3 février.

Joseph MOLINER

Chef Circulation Aérienne

Destinataires :

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