



# BULLETIN SÉCURITÉ



Avril 2012

Association des Usagers de l'Aérodrome  
de Toulouse-Balma-Lasbordes

Page 1/8

## Editorial

L'Association des Usagers de l'Aérodrome de Toulouse-Balma-Lasbordes (AUATBL) a été créée en 1988 dans le but « de promouvoir par tous les moyens à sa disposition, le développement de l'aérodrome de Toulouse – Balma – Lasbordes, de représenter les usagers adhérents auprès des Pouvoirs publics ou toutes autres instances, de développer toutes activités permettant de contribuer au fonctionnement de l'aérodrome, de mettre en commun les divers moyens permettant de créer et d'exercer les précédentes activités » : les fondateurs de l'AUATBL percevaient déjà l'importance de conjuguer leurs efforts pour pérenniser l'aérodrome.

Dans cet esprit, l'association a été active dans l'élaboration de la **CHARTRE DE QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME DE TOULOUSE-LASBORDES**, signée en 2004 entre les usagers, l'État - alors propriétaire du terrain mais aussi fournisseur des Services du Contrôle d'Aérodrome et bien sûr autorité de surveillance de l'activité aéronautique -, les maires des communes concernées et, *last but not least*, les associations de riverains. Malgré ses contraintes sur nos activités, cette charte a permis de « pacifier » les relations entre les parties intéressées.

Après le transfert de propriété de l'aérodrome au Grand Toulouse et le désengagement de l'État pour assurer les inspections de l'aire de mouvement dites inspections de piste, l'AUATBL les a réalisées en 2009 pendant certains week-ends puis chaque jour de mars 2010 à février 2011. A cette occasion des relations de travail confiantes et constructives ont été établies avec le Grand Toulouse.

Toutefois deux accidents mortels survenus sur une période de 2 ans ont à nouveau placé l'aérodrome sous les feux des media et révélé qu'il était encore en position de vulnérabilité. Face à cette situation il est apparu indispensable pour l'AUATBL de s'investir dans la sécurité de la plateforme, ceci en complément des actions menées par les usagers eux-mêmes.

Les divers articles de ce premier « Bulletin Sécurité LFCL » illustrent la volonté de l'AUATBL, partagée avec ses partenaires du Contrôle d'Aérodrome, de s'engager dans une démarche d'amélioration de la sécurité.

Je suis convaincu que ce bulletin recueillera tout votre intérêt et suscitera de votre part commentaires et propositions ainsi que votre engagement personnel.

Bonne lecture.

Alain Soucheleau, Président de l'AUATBL



## Un Plan d'Amélioration de la Sécurité pour l'Aérodrome de Toulouse-Lasbordes

La démarche d'amélioration de la sécurité est principalement basée d'une part sur l'observation du déroulement des vols effectués sur l'aérodrome en se référant aux bonnes pratiques et aux règles en vigueur et d'autre part sur l'identification et la réalisation d'actions correctives et préventives.

Ces actions sont définies en prenant en compte les résultats du recueil et de l'analyse des événements mettant en jeu la Sécurité sur la plateforme et le cas échéant la Qualité de l'Environnement et la Sûreté.

A ce jour la démarche d'amélioration de la sécurité s'articule autour de trois axes :

1. La prévention des collisions ;
2. Les comportements et les décisions des opérateurs ;
3. La gestion des situations d'urgence.

Le Plan d'Amélioration de la Sécurité est la concrétisation de l'engagement dans cette démarche : il est élaboré et mis en œuvre par le **Réseau des Référents Sécurité**.

Les priorités actuelles du Plan d'Amélioration de la Sécurité sont de parvenir à :

- une séparation plus nette entre les trajectoires de départ et d'arrivée et la définition de zones d'attente ;
- une fréquence « TWR » moins encombrée ;
- une sensibilisation accrue des nouveaux usagers (pilotes, instructeurs) aux particularités et contraintes d'utilisation de l'aérodrome.

Dans ce but, trois premières actions sont définies :

- mener une réflexion, avec le chef de la Circulation Aérienne et les contrôleurs, sur les diverses caractéristiques et contraintes d'utilisation de l'aérodrome, pour le cas échéant demander une modification des consignes particulières en vigueur ou émettre de nouvelles recommandations ;
- élaborer un « Guide pour la pratique des radiocommunications à LFCL » ;
- élaborer un « Livret d'accueil d'un nouvel usager de la plateforme ».

### Le Réseau des Référents Sécurité

Le Réseau des Référents Sécurité comprend le Référent Sécurité Terrain (RST), les Référents Sécurité des Vols (RSV) et divers représentants des autres parties intéressées [les ATS-LFCL, le propriétaire-exploitant de l'aérodrome (Grand Toulouse), les particuliers propriétaire(s) d'avion(s), les autres usagers].

– Le Référent Sécurité Terrain (RST) :

- Cette fonction s'exerce au sein de l'AUATBL ;
- La mission du RST est d'animer le « Réseau des Référents Sécurité », d'organiser l'élaboration du Plan d'Amélioration de la Sécurité et de piloter la réalisation des actions définies dans ce plan.

– Le Référent Sécurité des Vols (RSV) :

- Cette fonction s'exerce au sein des structures de la plateforme ayant des aéronefs basés et qui génèrent la plus grosse part du trafic (aéroclubs, centres de formation, associations de pilotes) ;
- La mission du RSV est de favoriser, chez les dirigeants, animateurs et pilotes de la structure, le développement d'une culture de Sécurité des Vols et de remonter vers le RST les événements relevés dans le cadre général de l'activité aérienne de la structure et qui sont significatifs vis à vis de la Sécurité sur la plateforme.

Jacques Loury, Référent Sécurité Terrain

## Madame IRMA met ses talents au service de la circulation d'aérodrome !

Une circulaire d'information aéronautique (AIC) est en préparation en vue d'informer les usagers sur les nouvelles dispositions résultant de la mise en service d'une visualisation radar sur l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes.

Cette visualisation est réalisée grâce au système IRMA (Indicateur Radar de Mouvements d'Aéronefs) qui utilise des données extraites de celles fournies par un RADAR Secondaire de Surveillance.

Cette circulaire devrait préciser qu'IRMA ne change pas la nature des services de contrôle de la circulation d'aérodrome, d'information de vol et d'alerte fournis par la Tour de Contrôle.

IRMA est une aide à la surveillance du trafic présent dans la circulation d'aérodrome ainsi qu'à la prévention des incursions dans les espaces aériens de classes D et C de LFBO.

Son utilisation permet au contrôleur d'aérodrome de mieux situer les aéronefs en vol « connus » (IFR et VFR avec transpondeur actif) en contact radio avec lui ou qui lui ont été signalés par les autres organismes de la circulation aérienne au titre de la coordination.

Lors du premier contact d'un aéronef VFR avec la Tour de Contrôle, le contrôleur d'aérodrome peut lui assigner un code transpondeur à utiliser dans les meilleurs délais.

Il convient de signaler qu'une latence de 15 secondes sur l'affichage des informations sur IRMA et le possible mélange des étiquettes d'aéronefs proches l'un de l'autre ne permettent pas au contrôleur d'aérodrome de connaître avec grande précision la position des aéronefs « connus ».

Le contrôleur d'aérodrome est autorisé à utiliser IRMA uniquement pour la « surveillance » du trafic mais en aucun cas pour les « guidages » d'où la nécessité de regarder dehors aussi bien pour lui que pour les pilotes.

L'aérodrome de Toulouse-Lasbordes étant en espace aérien de classe G, les responsabilités respectives pilotes/contrôleurs en matière de prévention des collisions restent inchangées, même si un code transpondeur a été assigné : la règle « voir et éviter » reste en vigueur et les aéronefs équipés d'un transpondeur doivent l'activer(\*), y compris lors des entraînements en tour de piste.

La formation des contrôleurs de Toulouse-Lasbordes s'est déroulée dans le courant du mois de Mars 2012. L'adaptation des procédures de contrôle de la circulation d'aérodrome est en cours et l'utilisation opérationnelle d'IRMA est prévue en juin 2012.

Philippe Dias, chef de la Circulation Aérienne à Toulouse-Lasbordes

(\*) RCA3 – chapitre 10.4.2.1.3 Activation du transpondeur

10.4.2.1.3.1 Dans les espaces aériens des services de la circulation aérienne où l'emport du transpondeur est prescrit, sauf dans les cas prévus en 10.4.1.1.1, le pilote affiche le code transpondeur assigné par l'organisme des services de la circulation aérienne.

10.4.2.1.3.2 Dans les espaces aériens des services de la circulation aérienne où l'emport du transpondeur n'est pas prescrit, sauf instruction contraire de l'organisme des services de la circulation aérienne ou dans les cas prévus en 10.4.1.1.1, le pilote d'un aéronef équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou mode S avec alticodeur, affiche, depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol :

a) dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine

- le code 2000 et active la fonction de report d'altitude, lorsque l'aéronef est en vol IFR.
- le code 7000 et active la fonction de report d'altitude, lorsque l'aéronef est en vol VFR ...



## Apprendre par le Retour d'Expérience !

« Je rejoins mon aéroclub pour un vol avant les vacances de Noël. Le matin même un ami revient de voler et me raconte son vol, avec des conditions très bonnes. Cependant une alerte au vent violent est prévue pour 17h et une tempête devrait toucher le département en fin de soirée. Les départements limitrophes au Nord sont en vigilance orange (seulement ?). Dans ces conditions j'arrive en sachant que ce ne sera pas un vol local mais au mieux des tours de piste. Avant de sortir l'avion, une dernière vérification de la météo signale un vent faible mais une dégradation à venir.

Conscient de cette dégradation, je demande au contrôleur un dernier vent. Celui-ci me signale 12kts en instantané mais indique que l'avion précédent eut un fort vent en finale, 30kts environ. Après réécoute des bandes et débriefing avec les instances du club, je me rends compte que je n'avais pas entendu cette dernière information (à noter que je n'utilisais pas de casque pour ce vol).

Autorisé « alignement décollage », le contrôleur me signale d'un ton sec que si je n'ai pas le plafond pour un tour de piste, ce sera un complet directement. Je m'apercevrai par la suite qu'il y avait largement le plafond nécessaire pour effectuer des tours de pistes. L'accélération et la rotation se passent normalement, très peu de dérive due au vent, mais passé 200 pieds sol, je ressens une forte turbulence. L'avion prend un taux de montée impressionnant et je m'assure de garder la vitesse nécessaire en montée. Je passe en lisse et en profite pour resserrer ma ceinture. Une fois en vent arrière, étant donné le vent, j'annonce au contrôleur que ce sera un complet.

En vent arrière, je remémore le bulletin météo et me rappelle que la perturbation arrive par l'ouest, nord-ouest. La partie Sud, Sud-Ouest semblant dégagée, je demande au contrôleur s'il connaît la météo des terrains situés plus au Sud. Ne pouvant avoir le renseignement je me reporte en base. Le contrôleur m'annonce un vent de 35kts. Une fois en finale, la Vi subit d'importantes variations. Je décide de maintenir 160 km/h en finale (lisse) et d'avoir un plan fort au début. La piste est humide, et le contrôleur m'indique un vent de 48kts. Etant données les conditions, je me dis qu'il faut que je réussisse mon premier atterrissage. Je prends un plan d'approche assez bas, afin de limiter l'effet du vent dans les basses couches. (Je me rappelle avoir senti les premières turbulences à plus de 300 pieds sol.)

Avec un plan assez faible, je me rends compte que l'effet du vent est beaucoup plus faible. L'atterrissage s'en trouve du coup facilité malgré le fort vent. Etant donné l'état humide de la piste ainsi que la vitesse élevée en approche, je décide de freiner le plus tard possible. Après avoir dégagé la piste, de retour vers le hangar du club, c'est là où je me rends compte du vent. Plein ralenti, je suis obligé de freiner afin de maîtriser la trajectoire de l'avion au sol.

Après entretien avec mon (sage) instructeur, il conclura son débriefing par ce dicton qu'il ne m'avait jamais dit (et pourtant !) : mieux vaut regretter d'être au sol plutôt que regretter d'être en l'air ! »

### Les METAR de ce jour-là :

LFBO 161500Z 29027KT 9999 -RA FEW018 BKN023 FEW033TCU BKN066 11/08 Q1006  
TEMPO 28030G50KT

LFBO 161400Z 29028G40KT 260V320 9999 -RA BKN020 BKN026 FEW033TCU 12/09  
Q1004 TEMPO 28030G50KT

LFBO 161300Z 29026G43KT 9999 -RA FEW023 FEW033TCU BKN060 16/09 Q1002  
TEMPO 28030G50KT

LFBO 161200Z 19003KT 140V220 9999 FEW046 SCT083 BKN110 11/05 Q0999 BECMG  
28020G35KT

LFBO 161100Z 17003KT 130V220 CAVOK 10/05 Q1001 NOSIG

LFBO 161000Z 17006KT CAVOK 09/04 Q1002 NOSIG

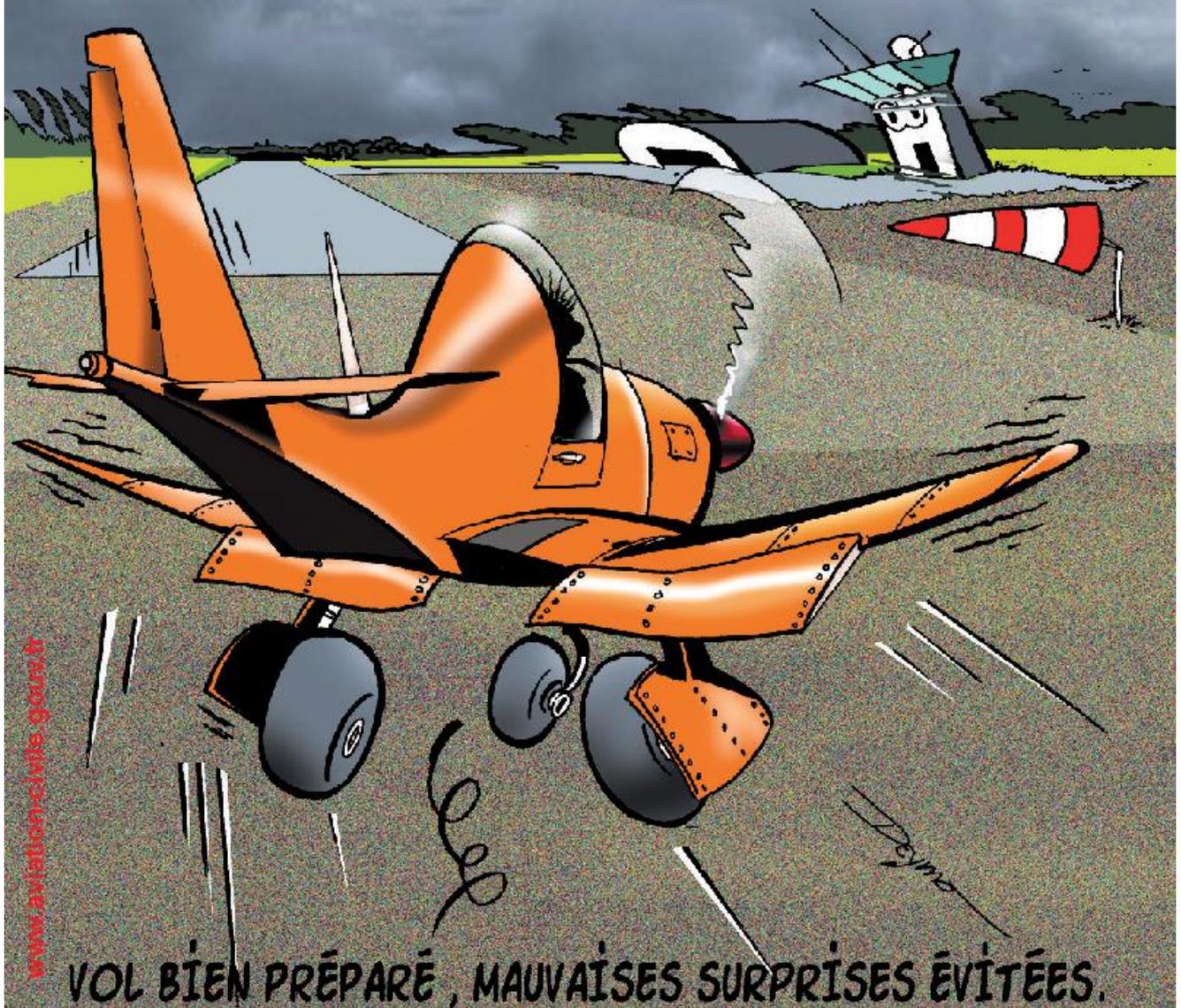
### Enseignements à retenir :

- ✓ *La sécurité dépend en grande partie de la préparation du vol mais aussi de la surveillance constante de l'évolution des conditions météorologiques ;*
- ✓ *Utiliser un casque en vol constitue non seulement un élément de confort, mais aussi un élément de sécurité ;*
- ✓ *Rester à l'écoute de son environnement permet de remettre en question son projet d'action quand cela se justifie.*



DSAC

# SÉCURITÉ AVIATION LÉGÈRE ET SPORTIVE



www.aviation-civile.gouv.fr

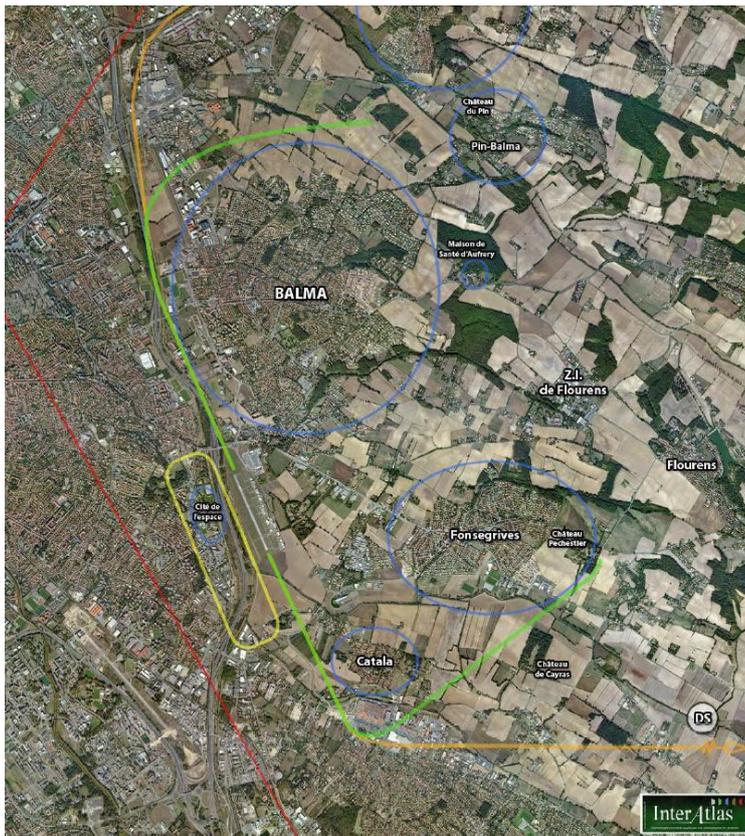


## Respectons la Charte de Qualité de l'Environnement

Au fil des ans l'urbanisation s'est intensifiée autour du terrain de Toulouse-Lasbordes et parallèlement le nombre de riverains « inquiets à l'idée qu'un avion tombe » ou « gênés par le bruit » s'est accru à l'instar du nombre de mouvements d'aéronefs !

La situation aurait pu devenir très tendue et critique si la **CHARTRE DE QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME DE TOULOUSE-LASBORDES** n'avait été signée en septembre 2004 (elle doit être renouvelée fin 2012). Cette charte a en effet permis un dialogue entre les usagers et les riverains et le développement d'un esprit de bon voisinage et de respect mutuel. Il y a aujourd'hui une impérieuse nécessité pour chaque pilote utilisant l'aérodrome d'y contribuer.

La *Mesure N°1 de la Charte* implique pour les pilotes de **maintenir l'altitude de 2000 ft en branche Vent arrière du circuit avion et de suivre au plus près les tracés de ses branches Vent traversier, Etape de base et Finale aux deux QFU et celui du circuit ULM ainsi que des itinéraires de départ et d'arrivée** : ceci réduira le risque de survoler les zones cerclées d'un trait bleu et de franchir les limites de la CTR-LFBO.



Ces tracés sont publiés sur la VAC aux feuillets APPROCHE A VUE et ATERRISSAGE A VUE. Ils sont illustrés par le PLAN DE SITUATION ci-dessus. Document téléchargeable sur : [http://www.interatlas.fr/Download/lasborde\\_plan\\_situation.zip](http://www.interatlas.fr/Download/lasborde_plan_situation.zip)

### Attention, nous sommes observés !

Non seulement par la Tour de Contrôle pour la surveillance du trafic présent dans la Circulation d'Aérodrome mais également par quelques riverains qui relèvent les passages d'appareils s'écartant des trajectoires publiées ou survolant des zones « sensibles » voire effectuant des entraînements en Tour de Piste en dehors des plages horaires spécifiées !



Que le Service du Contrôle de la Circulation d'Aérodrome (TWR) soit ouvert ou fermé, appliquons strictement les procédures et consignes particulières en vigueur.

Ces procédures et consignes sont publiées sur les feuillets AD2 LFCL TXT 01 et 02 de la VAC. Elles visent à réduire les nuisances sonores et définissent notamment les plages horaires où les entraînements en Tour de Piste sont autorisés.

**En complément, l'AUATBL recommande aux avions d'adopter la puissance d'attente ou d'approche lors des évolutions à proximité de la circulation d'aérodrome ainsi que dans la branche Vent arrière du circuit.**

Si en VFR tout aéronef peut décoller ou atterrir de LFCL entre LS-30 et CS+30 au départ ou à l'arrivée d'un voyage ou d'un vol sur la campagne (i.e. à l'extérieur de la circulation d'aérodrome), **aucun AERONEF (Charte -Mesure N°2) ne doit effectuer d'entraînement en Tour de Piste :**

- ✓ Avant 09H00 LT tous les jours ;
- ✓ Entre 12h00 et 15h00 LT le samedi et les jours fériés d'octobre à avril inclus ;
- ✓ Après 19H00 LT le samedi et les jours fériés d'octobre à avril inclus ;
- ✓ Après 12h00 le dimanche et les jours fériés de mai à septembre inclus ;
- ✓ Après 20H00 tous les autres jours.

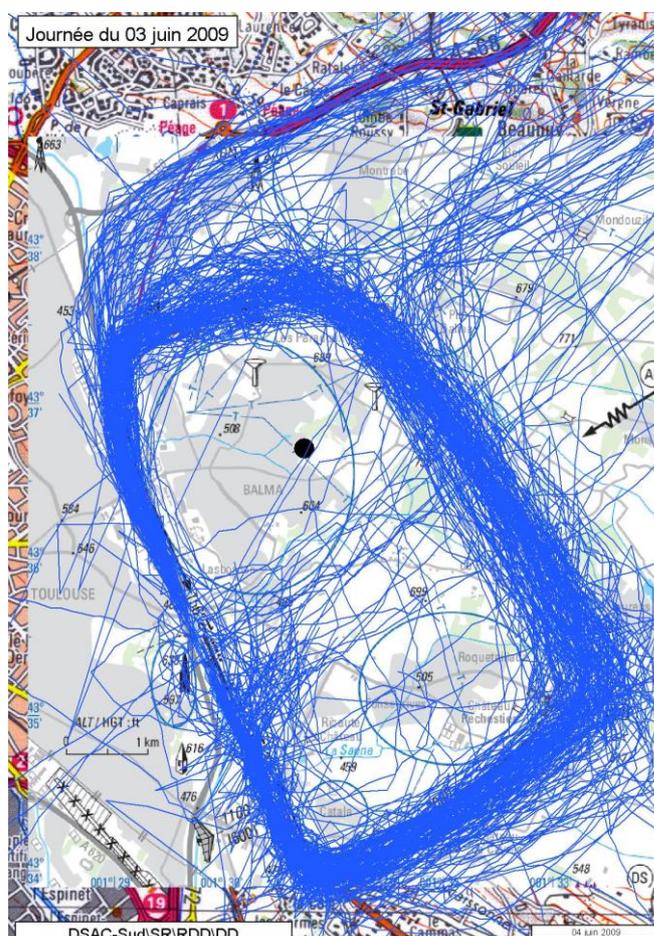
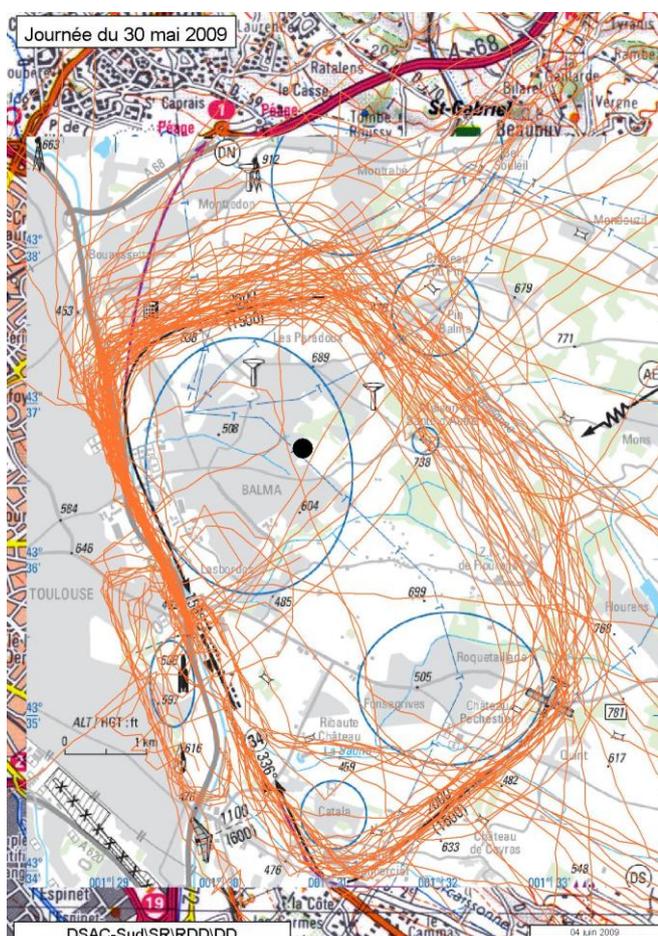
## Comment sommes-nous perçus aujourd'hui ?

Voici deux extraits d'un récent rapport sur le respect de l'actuelle **CHARTRE DE QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME DE TOULOUSE-LASBORDES** :

« Des habitants de quartiers proches du centre de BALMA ont réalisé durant l'été 2011 de nombreuses observations qui font l'objet d'un rapport circonstancié. Ils l'ont remis à la mairie qui l'a transmis à la CUGT le 12 octobre 2011. Ces riverains ont noté qu'il est assez fréquent que des avions survolent la ville, alors que Balma est une des six zones urbanisées "qui ne doivent pas être survolées" (mesure N°1 de la charte) ...

... De plus, lorsque le personnel de la SNA-S est absent de la tour de contrôle, en fin de journée, il apparaît que certains aéroclubs ont réalisé pendant l'été 2011, des tours de piste après les horaires autorisés par la charte (interdiction après 19 h d'avril à septembre, suivant la mesure N°2) ... »

Les « traces Radar » ci-dessous, enregistrées au début de l'été 2009, donnent une idée du fort trafic qui circulait ces jours-là autour de l'aérodrome et à son voisinage immédiat !



Ces extraits et ces enregistrements montrent que des efforts restent à faire par les pilotes utilisant la plateforme quant à l'application des consignes en vigueur, ceci afin de préserver auprès des riverains l'image d'une communauté d'utilisateurs respectueuse des engagements pris en signant la charte !

Thierry Pereira, Référent Sécurité des Vols à l'ACAT- Aéroclub CE Airbus-France Toulouse

**Sécurité des vols : sept recommandations aux aviateurs !**

1. Réviser ses connaissances ;
2. Lire attentivement la presse spécialisée ;
3. Consulter diverses publications sur le web :
  - ✓ Rapports du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile ([www.bea-fr.org](http://www.bea-fr.org)) ;
  - ✓ Bulletins Sécurité DSAC-Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile ([www.developpement-durable.gouv.fr/-Publications,3175-.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Publications,3175-.html)) ;
  - ✓ Articles d'IASA-Institut pour l'Amélioration de la Sécurité Aérienne ([www.iasa-france.com](http://www.iasa-france.com)) ;
4. S'entraîner régulièrement ;
5. Aiguiser son jugement ;
6. Enrichir le REX de tout incident ou situation pouvant intéresser la sécurité des vols ([contactrex@ff-aero.fr](mailto:contactrex@ff-aero.fr)) ;
7. Être conscient de ses propres limites et toujours se comporter en acteur responsable de ses décisions.

