

Rédacteurs : J.Loury, M.Perié, M.Postal

Contexte

Lors de la préparation de son intervention au [13^{ème} Séminaire du Pilote Privé avion-ULM du 02 février 2019 à l'ENAC](#) portant sur la prévention des intrusions en espace aérien contrôlé et zone R, Mme Isabelle Laporte-Wullens, chef de la subdivision Qualité de Service/Sécurité du SNA-Sud (Service de la Navigation Aérienne) avait proposé d'organiser des visites à la tour de contrôle pour rencontrer les contrôleurs de Toulouse-info.

Le 25 avril 2019, quelques FI et élèves de l'ACAT ont effectué une visite de la salle d'approche (sise à l'avant-dernier étage de l'édifice) et de la vigie avec pour guide Mr. Bastien Boyer, contrôleur détaché à la subdivision Instruction du SNA-Sud.

Les principaux points abordés tout au long de cette visite avec notre guide et la personne présente à la « position SIV-Toulouse » sont résumés ci-après.

Rappels à propos de l'organisation des services de la circulation aérienne

SNA-Sud gère les activités liées au service d'alerte, au service d'information de vol et au service du contrôle de la circulation aérienne dans le SIV Toulouse jusqu'au FL145.

Les services d'alerte et d'information de vol sont rendus aux aéronefs évoluant dans l'espace aérien quelle qu'en soit la classe.

Le service du contrôle de la circulation aérienne se subdivise en trois : le contrôle d'aérodrome, le contrôle d'approche et le contrôle régional.

Le **contrôle d'aérodrome** est réalisé par l'organisme dénommé **TWR** au profit des aéronefs de la circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés dotés d'une CTR (classe D) [LFBA, LFBO, LFMK] ou situés en espace classe G [LFBR, LFCL].

Le **contrôle d'approche** est réalisé par l'organisme dénommé **APP** au profit des aéronefs évoluant en régime IFR dans les TMA Toulouse (classes C, D, E) et ayant pour destination ou point de départ les aérodromes dotés d'une CTR [cf. ci-dessus] ainsi que les aérodromes avec AFIS [LFCL, LFCK, LFDH, LFDJ] ou avec TWR en classe G [cf. ci-dessus].

Le **contrôle régional** est réalisé par les organismes dénommés **ACC** au profit des aéronefs évoluant en régime IFR dans l'espace aérien contrôlé situé au-dessus des TMA Toulouse [organismes non gérés par SNA-Sud].

En salle d'approche

Les éléments édités sur l'un des pupitres de la position « Approche » sont présentés en détail.

Deux personnes voire trois sont sur cette position alors qu'une seule est à la « position SIV-Toulouse ».

Cette personne, qui doit rendre les services d'alerte et d'information de vol aux aéronefs circulant en régime VFR dans tout le SIV, peut rapidement « saturer ».

En effet le trafic y est parfois très dense, notamment quand la météo est bonne ou durant les week-ends, avec des pilotes dont la phraséologie radio est parfois approximative.

De plus et contrairement aux aéronefs ayant déposé un Plan de vol IFR ou VFR et donc « attendus », les "strips" (fiches de suivi de vol) des VFR sans Plan de vol déposé mais en contact radio, ne sont pas créés automatiquement mais manuellement, d'où des réponses fréquemment entendues du genre *F-H... je vous rappelle*.

Ce type de réponse peut également avoir pour origine la nécessaire coordination entre Toulouse-info et Blagnac-Tour associée à une demande de transit VFR dans la CTR ou d'atterrissage à LFBO, dont l'enchaînement est le suivant :

1. En restant hors des limites de la CTR, le pilote contacte Toulouse-info pour décrire ses intentions, au moins 5 minutes avant le survol des points d'entrée (cf. VAC AD 2 LFBO TXT 01) ;
2. Toulouse-info relaye ces intentions (transit ou atterrissage) à Blagnac-Tour ;
3. Blagnac-Tour, en fonction de divers critères (intensité du trafic IFR, visibilité, hauteur de la couche nuageuse, etc.), délivre ou non la clairance d'entrée et en avise Toulouse-info ;
4. Toulouse-info relaye au pilote la réponse de Blagnac-Tour ;
5. En absence de clairance, le pilote applique son plan B (contournement, déroutement).

Conclusion

Bien que brève, cette visite a permis de dialoguer en vis-à-vis avec des personnes dont habituellement seule la voix nous parvient sur la fréquence et d'apprécier leur professionnalisme.

Il ressort de ce dialogue qu'en VFR, le recours à de « bonnes pratiques » (cf. page suivante) éviterait la saturation de la « position SIV-Toulouse » ou tout au moins contribuerait à sa réduction ainsi qu'à celle du stress induit à la fois chez les contrôleurs et les pilotes.

Il convient également de retenir que :

Toulouse-info alerte et informe mais **ne délivre pas de clairance !**

Au moindre doute ou si l'information délivrée est ambiguë, demander à confirmer ou à clarifier.
En cas de délai de réponse à une demande pour une clairance, adapter la trajectoire (plan B).

Nota : des travaux de rénovation de la vigie débuteront en septembre 2019 et pour un an environ. Pendant cette période les contrôleurs ne disposeront plus de cette vision panoramique à 360° qui facilite leur contact visuel des aéronefs, ce qui pourrait motiver des refus de transit VFR en CTR.



Quelques liens pour mettre à jour ou approfondir ses connaissances

Forum sur la problématique des intrusions de trafics VFR dans les espaces aériens contrôlés soumis à clairance et dans les zones réglementées ou interdites (Blagnac 09 Février 2016) : [synthèse](#)

Séminaires du pilote privé Avion et ULM :

- 02/02/19 [Prévention des intrusions en espaces aériens contrôlés et zones réglementées](#)
- 16/02/13 [Les services du contrôle aérien en espaces de classe E et G](#)

Conseils Sécurité ACAT :

- 01/2013 [Pour votre sécurité et celle des autres ...transpondez !](#)
- 10/2011 [Voir et être vu !](#)

Documents Sécurité Terrain LFCL :

- Bulletin Sécurité LFCL [Avril 2013](#) (pages 5 à 8) § N'en demandons pas trop à Madame IRMA !
- Guide des bonnes pratiques LFCL [Livre 2 : Radiocommunications](#)

Les « bonnes pratiques » dans le SIV Toulouse en VFR

Avant tout :

- préparer minutieusement son vol en recueillant et en analysant la météo et les informations aéronautiques pertinentes (types d'espaces et de zones, fréquences, Notam, AZBA, Sup AIP, activités des autres zones R - D, de voltige, de parachutisme, etc.) ainsi qu'en prévoyant des routes alternatives [le(s) fameux plan(s) « B »] ;
- activer systématiquement le transpondeur avec report d'altitude ALT dès le départ, pendant toute la durée du vol et jusqu'à l'arrivée sur l'aire de trafic ;
- être audible, efficace et concis dans les radiocommunications établies avec le SIV ;
- contacter le SIV seulement en cas d'urgence ou de détresse, d'un besoin d'assistance (si égarement), de confirmation d'une activité ou de clearance d'entrée en espace classe D ou C ;
- éviter de contacter le SIV pour demander des informations qui auraient dû être recueillies avant le départ ou bien des autorisations du type « pour monter..., pour descendre..., pour prendre le cap... » alors que le vol s'effectue en espace classe G ou E.

En espace G ou E :

- **Veiller** la fréquence 121.250 lors d'évolutions en local ou entre deux aérodromes proches (par exemple, entre T.Lasbordes et Gaillac ou Albi), en restant attentif aux messages échangés voire à la réception d'un appel éventuel de Toulouse-info lorsque l'aéronef est identifiable grâce à son transpondeur mode S ;
- **Contact** Toulouse-info uniquement lors d'évolutions prévues dans les limites d'une classe C-D ou en route pour obtenir une clearance d'entrée en CTR LFBO ou en TMA Toulouse (classe C-D) **avec une anticipation suffisante** compte tenu de l'avancée de l'avion et de l'éventualité d'une attente ou d'un refus !

Enfin, se souvenir que :

- la règle « voir et éviter » s'applique quel que soit le régime de vol et dans tout l'espace aérien ;
 - **en régime VFR, en espace G ou E :**
 - o l'**information de trafic** n'est délivrée par le SIV que « **dans la mesure du possible** », car le contrôleur n'a pas connaissance de tous les aéronefs présents dans ces espaces ni toujours les moyens ou la disponibilité pour l'élaborer ou peut devoir traiter des priorités ;
 - o à moins d'avoir reçu l'instruction de *rappeler pour tout changement*, le commandant de bord est libre de choisir les routes, altitudes ou niveaux de vol qui lui conviennent sous réserve du respect des règles de l'air et de circulation aérienne (hauteurs minimum de survol, VMC, etc.).
-