



FLASH SECURITE LFCL



20 Septembre 2012

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

Page 1/2

Auteur : Jacques Loury, Référent Sécurité Terrain (RST)

En auto information, la rigueur, la discipline et la vigilance s'imposent !

A partir du dimanche 23 septembre le NOTAM ci-après sera en vigueur :

LFFA-D3591/12

A)		LFCL		TOULOUSE		LASBORDES
B)	2012	Sep	23	00:00	C)	2012 Dec 31 23:59
E)	CONTROLE D'AERODROME NON ASSURE DIMANCHES ET JOURS FERIES					

Le Chef de la Circulation Aérienne (CCA) à Toulouse-Lasbordes a précisé à l'AUATBL que cette notification vise à pallier un sous-effectif momentané du personnel assurant le Service du Contrôle d'Aérodrome, situation susceptible de se prolonger jusqu'au 31 mars 2013.

Ce **FLASH SECURITE LFCL** est motivé par le constat suivant, maintes fois évoqué lors des réunions mensuelles entre le CCA et le RST ou d'échanges avec divers Référents Sécurité des Vols (RSV), instructeurs ou pilotes de la plateforme :

- lorsque LFCL est en "auto information", quelques commandants de bord agissent comme s'ils étaient seuls au monde, par exemple en omettant d'indiquer leur position et leurs intentions, ou en faisant fi de la réglementation en vigueur ou de diverses recommandations relatives à l'utilisation de l'aérodrome.
- Il en résulte de fréquentes plaintes des riverains et, aux heures d'affluence, une certaine pagaille dans le circuit, générant du stress et un risque élevé de collision entre aéronefs.

- ✓ *Durant l'été le survol des zones cerclées a fait l'objet de nombreux appels de riverains, en particulier 13 réclamations pour le seul survol de Catala !*
- ✓ *Des avions vont chercher leur étape de base très loin, obligeant ceux qui suivent à emprunter le même chemin pour éviter des rapprochements dangereux : par exemple, en circuit sur la 16, au lieu de virer sur la ferme de Sironis, certains vont presque jusqu'à l'autoroute d'Albi ou très près du centre commercial Gramont, soit un kilomètre trop loin, ce qui fait perdre du temps à tout le monde. En circuit sur la 34 au lieu de survoler la ligne à haute tension balisée, certains longent la limite Nord de la ville de St Orens !*
- ✓ *Deux avions séparés à moins d'une minute entrent dans le circuit par l'étape de base !*
- ✓ *Après 20h00 en semaine un ULM effectue des tours de piste en utilisant le circuit avion !*

L'AUATBL sollicite le sens des responsabilités de chacun et rappelle¹ à tous les commandants de bord que même en "auto Information" ils doivent respecter les [règles de l'air](#) et de la [circulation aérienne](#) ainsi que les conditions générales d'utilisation de l'aérodrome et ses consignes particulières mentionnées sur la VAC et participer activement à la prévention des collisions. L'AUATBL invite également chacun à faire preuve de civisme et de courtoisie afin de faciliter l'écoulement du trafic et l'échange des messages radio entre aéronefs.

¹ cf. page 6 du BULLETIN SECURITE LFCL d'Avril 2012

Dans l'intérêt de tous, il est impératif, en auto information :

- de « réguler sa vitesse » pour assurer la séparation avec l'aéronef qui précède ;
- lorsqu'un dépassement dans le circuit est inéluctable, informer le commandant de bord de l'aéronef dépassé et l'effectuer côté extérieur au circuit ;
- d'appliquer les dispositions relatives aux radiocommunications, notamment :
 - écouter avant de transmettre un message ;
 - être bref mais précis et audible ;
 - ne pas interrompre un message en cours ;
 - **transmettre des comptes rendus de position** ;
 - indiquer ses intentions et toutes modifications ultérieures.

☞ Les comptes rendus de position doivent être transmis :

- **au départ :**

- sur l'aire de trafic, avant de se déplacer,
- au(x) point(s) d'arrêt, avant de pénétrer sur une piste,
- une fois aligné avant de décoller,
- au moment de quitter la circulation d'aérodrome.

- **à l'arrivée :**

- avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome,
- en vent arrière,
- en base,
- en finale,
- lorsque la piste est dégagée,
- sur l'aire de trafic.

- de ne pas s'aligner lorsqu'un aéronef est en fin de base ou en finale ;
- de ne pas décoller si un aéronef venant d'atterrir n'a pas libéré la piste ou si un aéronef décollant n'a pas encore survolé l'extrémité de la piste ;
- après décollage, de rester sur l'axe de la montée initiale ;
- **de s'intégrer dans le circuit, uniquement en début de la branche vent arrière et à la hauteur prescrite :**
 - après avoir pris connaissance des paramètres auprès des aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ou examiné l'aérodrome lors d'un survol effectué à une altitude supérieure à celle du tour de piste ;
 - après avoir observé la position des autres aéronefs, en assurant une séparation visuelle avec eux et en leur laissant la priorité de passage ;
- de maintenir en branche Vent arrière du circuit avion l'altitude de 2000 ft et de suivre au plus près les tracés de ses branches Vent traversier, Etape de base et Finale aux deux QFU ainsi que celui du circuit ULM et des itinéraires de départ et d'arrivée ;
- de garder le transpondeur actif sur 7000 avec le codage d'altitude (cf. *RCA3 – chapitre 10.4.2.1.3*), afin de permettre ultérieurement la restitution des trajectoires.

En cas de « Rapprochement estimé dangereux », ne pas hésiter à recourir à la [procédure Airprox](#) en transmettant par radio le « message initial Airprox ».

Ce message est normalement adressé à l'organisme de la CA avec lequel le commandant de bord est en contact. En auto info, ce contact n'est évidemment pas établi, mais les messages échangés sur la fréquence 122.70 étant enregistrés, y compris lorsque les services ATS ne sont pas assurés, il convient de transmettre le message initial Airprox sur cette fréquence afin que l'autre aéronef en cause en soit informé puis de prévenir dès que possible le Chef de la Circulation Aérienne de Toulouse-Lasbordes et le cas échéant « Toulouse info ».

Ne pas hésiter non plus à enrichir le REX de tout incident ou situation pouvant intéresser la sécurité des vols à Toulouse –Lasbordes (contactrex@ff-aero.fr) ou à s'adresser au Référent Sécurité des Vols de la structure d'appartenance.