



FLASH SECURITE LFCL

N°8



29 avril 2018

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

Page 1/1

Auteurs : B.Boudou, CPS - J.Loury, Référent Sécurité Terrain (RST)

Rapprochement dangereux en finale à LFCL : gardez le contact visuel sur l'aéronef qui vous précède !

Le QFU 155° est utilisé, la piste ULM est fermée et TWR est actif. Un ULM P92 et un DR400 s'annoncent à AE et sont autorisés à rejoindre l'étape de base du circuit Avion avec un rappel à une minute de celle-ci.

Le DR400 étant légèrement derrière l'ULM mais plus rapide, il le dépasse avec l'accord de TWR. Les deux aéronefs sont en contact visuel réciproque pendant le dépassement.

Arrivé à une minute de la base, l'avion est autorisé à poursuivre en N° 1 avec un rappel en finale. Peu après, l'ULM s'annonce à une minute de la base en contact visuel du DR400. Il est autorisé à poursuivre en N° 2 vers la finale de la piste 15 revêtue et garde une vitesse élevée dans l'idée de ne pas retarder un autre avion derrière lui en N°3 à qui TWR a demandé de prolonger sa Vent Arrière.

L'avion s'établit en étape de base puis en finale, à 135 km/h en raison d'un fort vent de face : il est alors autorisé à atterrir sur la piste 15 revêtue.

Le dernier virage de l'ULM est sensiblement décalé à gauche de la trajectoire publiée. En finale, l'ULM annonce avoir perdu le contact visuel du DR400. La réponse de TWR lui laisse penser que l'avion est nettement devant. Il poursuit son approche finale sur un plan assez fort (pratique fréquente pour les ULM) tandis que le DR suit le plan du PAPI.

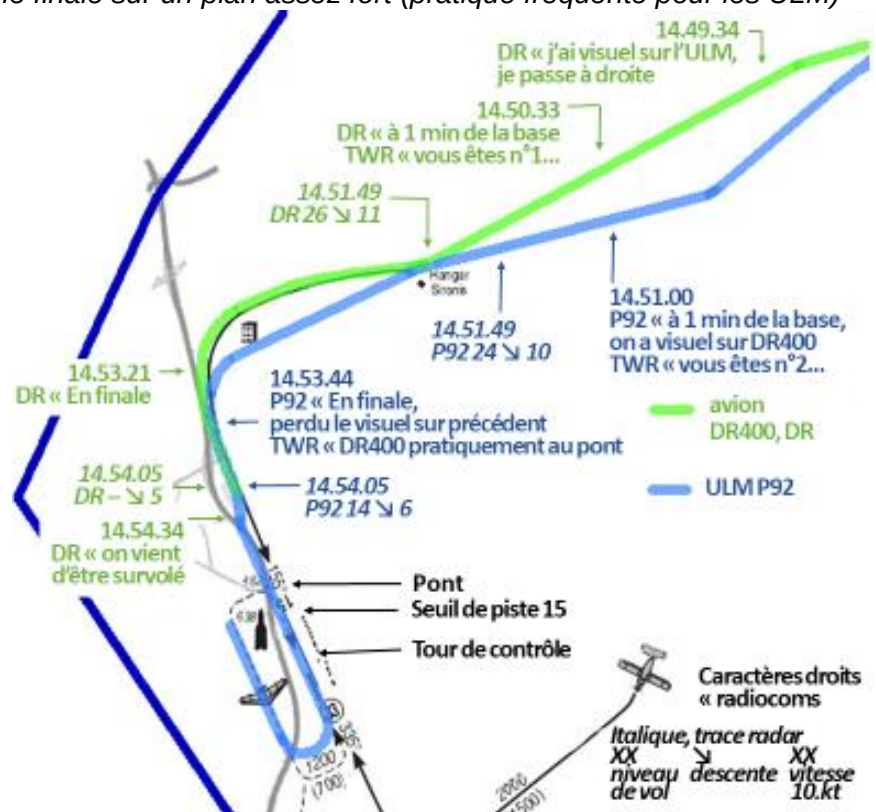
Cinquante secondes plus tard, le DR400 annonce qu'il vient d'être survolé par l'ULM à environ 10 mètres de distance verticale !

TWR ordonne à l'ULM de dégager à droite pour rejoindre le circuit ULM, ce qu'il exécute immédiatement.

Le DR400 poursuit et atterrit.

L'ULM s'annonce en Vent Arrière ULM puis atterrit un peu plus tard sur la piste 15 revêtue.

Des extraits de l'enregistrement des données SSR et des échanges radio ont permis de reconstituer les éléments ci-contre :



Que retenir de l'événement ?

- Le contrôleur a observé l'étagement des aéronefs en finale mais pouvait difficilement évaluer les distances ;
- Dans un circuit, il est impératif de garder son numéro d'ordre [en « régulant » la vitesse¹] ainsi que le contact visuel sur l'aéronef qui précède ;
- En finale, la perte du contact visuel de l'aéronef qui précède doit laisser supposer qu'il est plus bas : dans ce cas, interrompre l'approche ;
- Afin d'éviter une charge de travail trop importante pour chacun des acteurs, les ULM doivent utiliser de préférence le corridor² et le circuit qui leur sont propres.

VISUEL PERDU = DANGER !

¹ Guide des bonnes pratiques LFCL-LIVRE1 page 10/34 –Priorité et séparation dans le circuit en vol

² Guide des bonnes pratiques LFCL-LIVRE1 page 12/34 et 13/34 §5 Répartition du trafic