



FLASH SECURITE LFCL

N°7



15 fév 2016

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

Page 1/4

Auteurs : P.Dias, Chef de la Circulation Aérienne (CCA) - J.Loury, Référent Sécurité Terrain (RST)

Dans les espaces de classes G et E « transpondez 7000 +ALT », évoluez à bonne distance des espaces de classes D et C et écoutez la fréquence du secteur d'information de vol !

Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité, la DGAC/DSNA a organisé le 9 Février 2016 à Toulouse un **forum sur la problématique des intrusions VFR en espace aérien contrôlé**.

Parmi les intrusions citées pour exemple figurait celle des TMA Toulouse 1.2 classe D et Toulouse 2 classe C par un ULM partant de T.Lasbordes à destination de Revel.

Description de l'événement

C/R du contrôleur de Blagnac :

F-J... se « promène » en espace de classe C à 5000' entre ADIMO et TOE sans contact radio pendant un long moment.

LFCL l'a eu en contact mais ne l'a plus.

Cet appareil n'a jamais contacté Toulouse Info ni Toulouse APP.

On est en 32 et ce trafic est dangereux.

C/R du pilote de l'ULM :

Au départ de LFCL vers 15h UTC en direction de REVEL, j'ai effectivement gardé une pente ascendante pour pouvoir passer au-dessus de la couche et avoir une altitude de sécurité confortable à la verticale de la montagne noire que je souhaitais survoler.

Les conditions météo (légère brume) m'ont poussé à commencer trop tôt ma montée pour finalement effectuer un demi-tour verticale Revel et amorcer une descente progressive vers LF8154, en raison d'une visibilité peu satisfaisante. Mon GPS étant à l'arrêt, je n'ai pas pris garde à ma position à l'intérieur de la TMA de Toulouse.

Je n'ai d'autres explications que ma faute d'inattention et croyez que je suis vraiment désolé d'être à l'origine d'un tel incident.

Analyse

Le pilote étant préoccupé par la météo a occulté complètement le fait que LFCL est entouré d'espaces aériens contrôlés dont la fréquentation est soumise à une clairance préalable de l'organisme de la Circulation Aérienne compétent (5 min avant d'y entrer, selon la réglementation !).

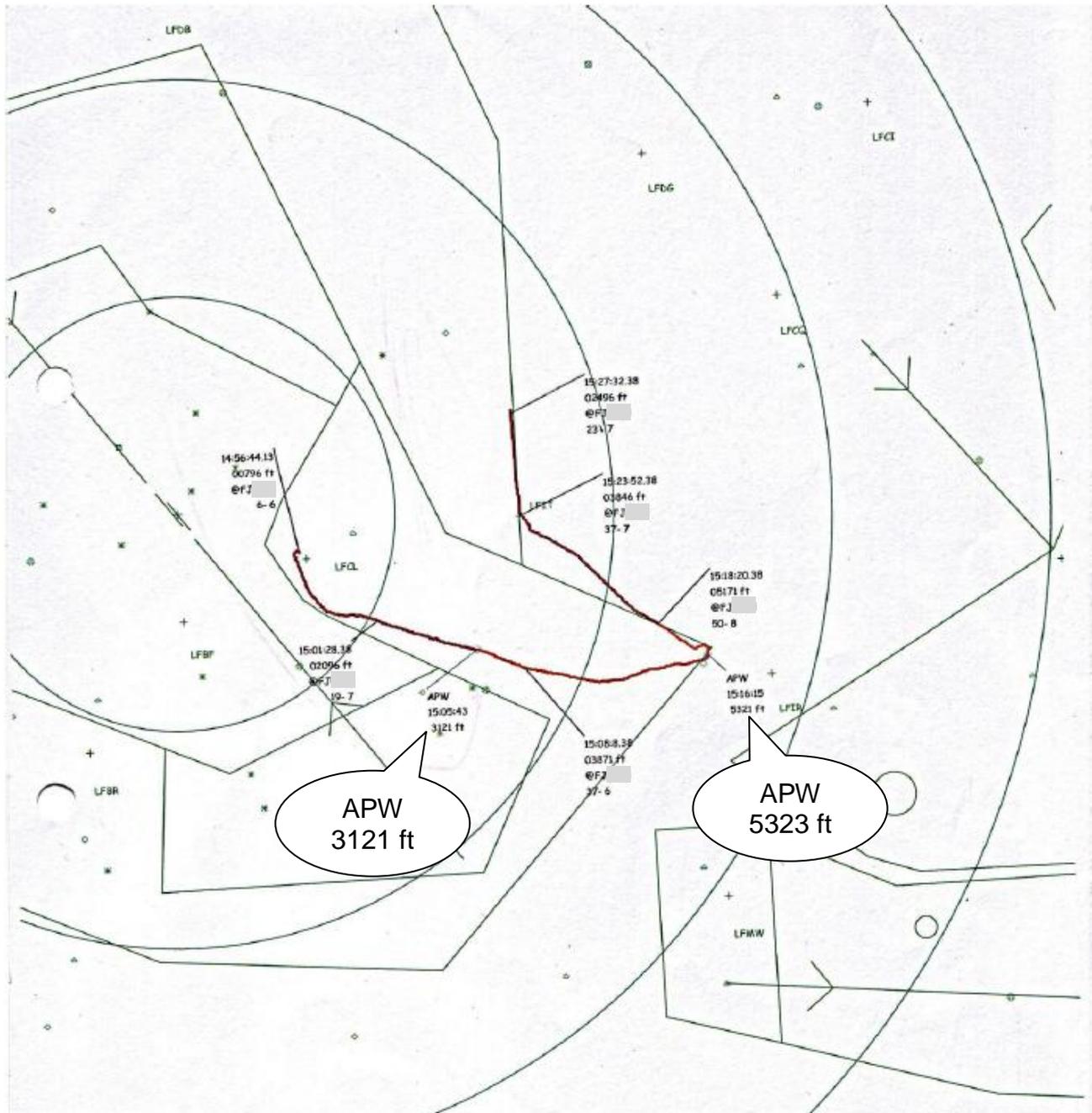
Sur la page suivante, la trajectographie de l'ULM (dont l'immatriculation a été masquée) montre les APW* déclenchés par son intrusion dans la TMA 1.2 Toulouse (Classe D 3000/4000ft AMSL) et la TMA 2 Toulouse (Classe C 4000ft AMSL/FL065).

*APW - Aera Warning Proximity : signal d'alarme (warning) à destination du contrôleur déclenché lorsqu'une intrusion dans l'espace aérien contrôlé est imminente ou effective.

Points d'attention :

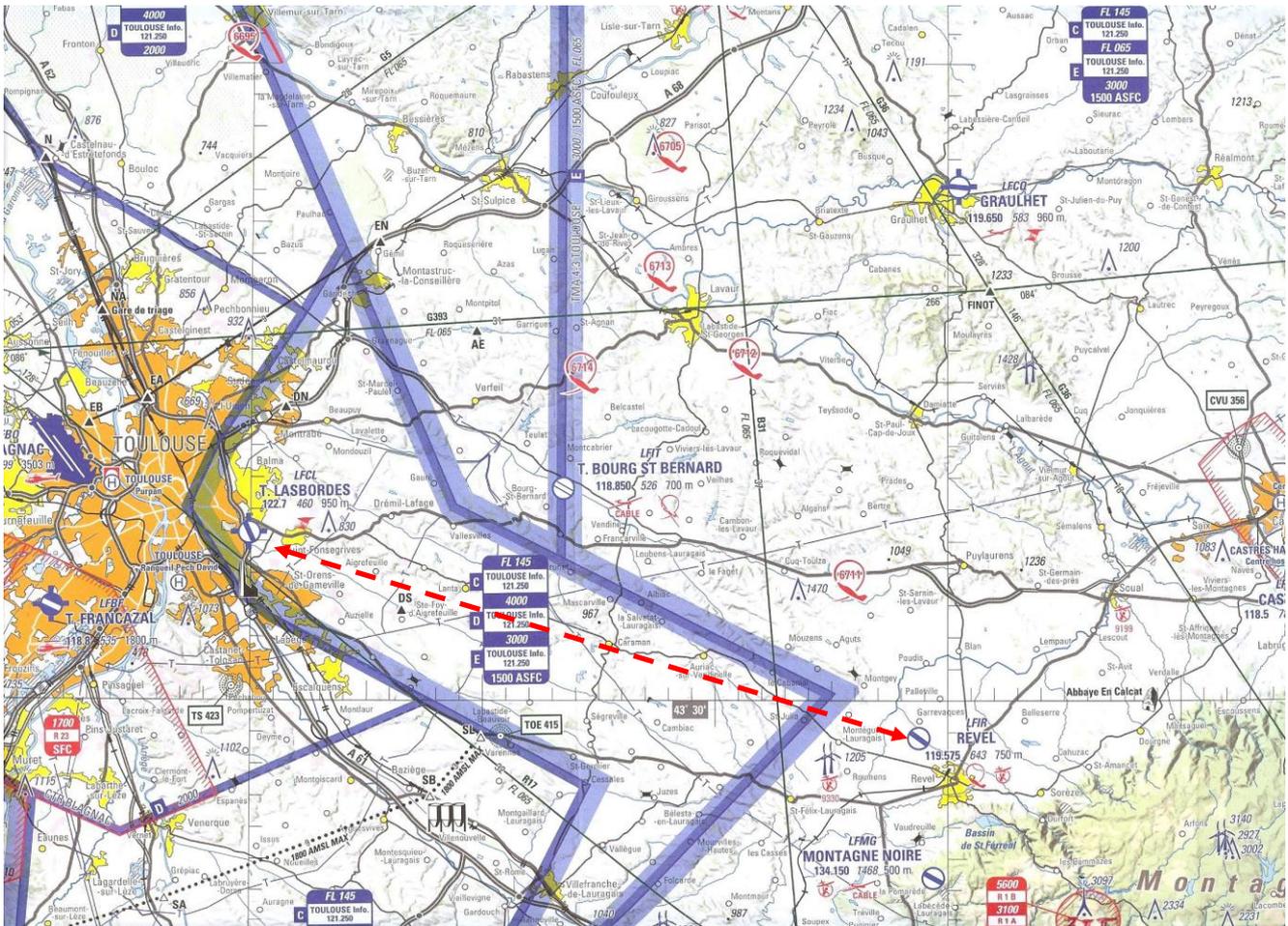
- Le code transpondeur attribué par le contrôleur à l'aéronef qui le contacte est défini selon l'espace ou la portion d'espace dans lequel ce dernier va évoluer ou évoluera ;
- Les seuils de déclenchement de l'APW sont liés à l'écart de position de l'aéronef par rapport aux limites de l'espace aérien contrôlé ;
- Les APW ne sont pas reportés sur l'image IRMA de LFCL : le contrôleur de T.Lasbordes ne les voit donc pas.

Les intrusions VFR désorganisent la circulation aérienne, augmentent la charge de travail des contrôleurs et des pilotes d'aéronefs en IFR, les risques de collision, de rapprochement dangereux et de perte de contrôle (turbulence de sillage).



Sur le trajet en direction de Revel, on peut dénombrer les espaces aériens contrôlés ci-après :

- la portion Nord-Est de la TMA Toulouse 1.2 classe D, qui s'étend verticalement de 3000 AMSL à 4000 AMSL et latéralement vers le sud-est, avec au-dessus de celle-ci la portion Sud de la TMA Toulouse 2 classe C (4000 AMSL - FL065) ;
- la portion Nord de cette TMA Toulouse 2 classe C qui se superpose à la TMA Toulouse 4.2 classe E (de 3000 à 4000 ASFC)
- la TMA Toulouse 3 classe C qui s'étend verticalement du FL065 jusqu'au FL145.



Point d'attention : les TMA Toulouse 2 classe C et 1.2 classe D ci-dessus contiennent les trajectoires IFR de descente initiale vers LFBO quand les pistes 32 sont en service. Leurs contours sont une « barrière de protection » vis-à-vis des vols VFR et à cet effet le plancher situé à 3000ft ASFC ainsi que les limites latérales ne doivent pas être franchis sans clearance.

Cette clearance doit être demandée par radio à l'organisme chargé de la fourniture du Service d'information de vol dans le Secteur d'Information de Vol SIV 1 TOULOUSE (fréquence : 121.250 ; indicatif d'appel : Toulouse-info).

Enseignements

Au forum, il a été mentionné qu'en VFR, lors d'évolutions en espaces aériens de classe E ou G situés au voisinage d'espaces aériens contrôlés soumis à clearance (classes D et C), la simple écoute de la fréquence du SIV et un transpondeur en fonctionnement sur ALT permettraient de réduire d'une part le nombre d'incursions involontaires et de rapprochements dangereux et d'autre part la saturation de la fréquence parfois engendrée par les échanges radio avec les aéronefs VFR qui contactent systématiquement pour demander à bénéficier de l'information de trafic !

Sans que cela le dispense d'appliquer la règle « voir et éviter », l'écoute des échanges radio entre le contrôleur et les autres aéronefs permet au pilote d'un aéronef VFR, évoluant en classe E ou G et n'ayant pas contacté le SIV, de recueillir l'information de vol délivrée aux autres aéronefs VFR et si nécessaire de se manifester pour indiquer qu'il a le contact visuel sur tel ou tel trafic signalé.

A ce titre un aéronef équipé d'un transpondeur mode S en fonctionnement sera **vu** par le contrôleur et **connu** (via l'immatriculation - cf. [Bulletin Sécurité LFCL d'Avril 2013](#)), ce qui donne à ce dernier la possibilité de contacter le pilote de cet aéronef dans l'éventualité d'un risque d'incursion ou de trajectoire conflictuelle (info de trafic).

**Tout en appliquant en permanence la règle « voir et éviter »,
si après avoir quitté la fréquence 122.70 vous ne contactez pas Toulouse-info,
écoutez systématiquement les échanges effectués sur la fréquence 121.250.**



DSAC

SÉCURITÉ AVIATION LÉGÈRE ET SPORTIVE



www.aviation-civile.gouv.fr

**POUR PARTAGER L'ESPACE AÉRIEN
IL FAUT LE CONNAÎTRE ET LE RESPECTER**

© ANAERIEVE WIKIMEDIA

