



FLASH SECURITE LFCL n°2



03 Février 2013

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

Page 1/2

Auteur : Jacques Loury, Référent Sécurité Terrain (RST)

Document de référence : Flash Sécurité LFCL n°1 du 20 septembre 2012

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

Le Chef de la Circulation Aérienne (CCA) à Toulouse-Lasbordes a communiqué le message suivant à l'AUATBL :

"... du 04 fév jusqu'au 15 fév inclus, le service ATS ne sera pas fourni à cause de travaux en vigie. Voici le Notam :

LFCA-D0074/13

A) LFCL TOULOUSE LASBORDES

B) 2013 Feb 04 00:00 C) 2013 Feb 15 23:59

E) CONTROLE D'AERODROME NON ASSURE

Je vous demanderais, vue la durée exceptionnelle de fermeture du service ATS, d'être extrêmement vigilant et respectueux des règles de l'air ainsi que des consignes de la carte VAC.

Si un pb devait se produire sur la piste, je vous rappelle, à toutes fins utiles, les numéros suivants:

GTA : 05 62 77 91 70

BRIA: 05 67 22 92 70

Le Chef de la circulation aérienne de LFCL sera présent sur le site en semaine pendant les horaires de bureau et joignable au 06 21 67 19 10 ..."

Ce **FLASH SECURITE LFCL n°2** reprend les éléments du **FLASH SECURITE LFCL n°1** publié le 20 septembre 2012, le constat ayant motivé sa publication étant malheureusement toujours là :

- *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.*

L'AUATBL sollicite donc à nouveau le sens des responsabilités de chacun pour faciliter l'écoulement du trafic, l'échange des messages radio entre aéronefs et pour participer activement à la prévention des collisions.

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 de transmission ;
 - **transmettre des comptes rendus de position** ;
 - indiquer ses intentions et toutes modifications ultérieures.
- ☞ Les comptes rendus de position doivent être transmis :

<ul style="list-style-type: none"> • au départ : <ul style="list-style-type: none"> – 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • à l'arrivée : <ul style="list-style-type: none"> – 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.