



Bulletin de Sécurité des Vols n°18

Avril 2013

Rappel des consignes d'aérodrome

Une réunion d'échange d'information en présence d'une équipe de contrôleurs et de représentants du Club (Mr BLANC, JP SPREUZE) s'est tenue le 15 avril sur l'initiative de Yvon Chalayer, Chef de la circulation Aérienne.

Voici le résumé des points abordés qu'il nous faudra respecter.

1 – les contacts radios :

Le passage de la fréquence sol à la fréquence tour et vice versa correspond aux limites de sécurité de piste définies par la ligne stop. :

Le pilote doit automatiquement passer, à ce point précis et lorsque prêt à s'aligner, sur la fréquence Tour si au cours du premier contact, le contrôleur a spécifié de « rappeler prêt sur la fréquence tour ». A l'arrivée, une fois la piste dégagée, demander les instructions de roulage après le passage du stop sur la fréquence tour ;

De mauvaises habitudes ont été constatées, appliquons simplement la réglementation.

2- Vols solo élèves :

Comme sur la plupart des terrains importants, il est convenu de préciser au cours du premier contact (départ intégration sur un terrain ou transit dans une TMA), qu'il s'agit d'un vol élève solo.

Dorénavant, sans être une obligation réglementaire, au premier contact l'élève devra indiquer dans sa phraséologie ce mot

Ex : Le Versoud sol de F-GAYO « solo » bonjour.

Merci de mettre cette consigne en application. Cela permettra au contrôleur d'apporter éventuellement une attention particulière dans la gestion du vol identifié.

3 – Gestion du trafic :

Rappel : le commandant de bord a la responsabilité d'assurer sa séparation.

Ainsi il arrive que le contrôleur, pour des besoins d'écoulement du trafic, invite le pilote à prolonger la branche vent arrière pour assurer la séparation entre les avions. Il nous a bien été rappelé qu'au regard de la réglementation le contrôleur sépare les avions sur la piste mais qu'il ne doit que l'information de trafic en circuit d'aérodrome et qu'il est du ressort du pilote d'assurer sa séparation afin de s'éviter une remise de gaz en finale en cas de piste occupée.

C'est au pilote de décider par exemple le moment qu'il juge opportun de prolonger la branche vent arrière pour assurer son espacement et de le mentionner auprès du contrôleur.

Attention aux arrivées directes :

C'est au pilote de demander au contrôle l'autorisation de procéder à une arrivée directe, par le vent arrière, semi-directe ou par la verticale. Néanmoins pour gérer les problèmes de nuisances ou de fluidité de trafic, le contrôleur peut proposer une trajectoire d'arrivée que le pilote est libre d'accepter ou non.

- Attention également de bien s'annoncer en « longue finale » au bon moment. La longue finale se situe au plus tard à l'altitude du tour de piste (1700 pieds soit 3.2nm du seuil ou 6km). Ne pas s'annoncer en longue finale lorsqu'on est encore verticale Eybens pour gagner une place !

4 – décollages des planeurs à contre QFU en service :

Un débat a eu lieu sur l'opportunité de faire décoller ou atterrir les planeurs à contre QFU. Il nous a été dit que pour ne pas avoir à déplacer toute l'organisation planeur d'un QFU à l'autre, si le vent permet aux planeurs de décoller avec vent arrière cette pratique est souvent appliquée. Cela demande une vigilance particulière du contrôleur et des pilotes afin de maintenir le niveau de sécurité requis.

Le chef CA indique que le contrôle a la consigne dans son manuel d'exploitation de ne pas faire décoller d'attelage en présence d'un appareil engagé dans le vent arrière du QFU en service.