

## **B.E.A.**

200, rue de Paris  
Aéroport du Bourget  
93352 LE BOURGET

PALAISEAU, Le 02 octobre 2009

### **RAPPORT DE RISQUE**

Référence : BEA 2009092900.doc  
Lettre A/R

Mesdames, Messieurs,

En tant qu'usager intensif de la plate-forme de TOUSSUS-LE-NOBLE (LFPN), je souhaite vous faire part de ma très grande inquiétude concernant notre avenir aéronautique locale.

L'initiative qui motive cette présente lettre, est personnelle quoique mon sentiment soit largement partagé par une multitude de pilotes et contrôleurs.

Jusqu' à présent et depuis 2002, nous volions sereinement et dans le respect de nos riverains. Malgré une densité importante du trafic, contrôleur et pilote s'adaptait afin d'assurer une sécurité optimum dans une opérationnalité fonctionnelle.

La mise en place de la Z.R.T., faite sans aucune justification, met les pilotes et les contrôleurs dans des situations que je qualifierais « d'accidentogène ».

Lors de son exposé, le 16 septembre 2009, les responsables de la circulation aérienne de TOUSSUS LE NOBLE, n'ont pu donner de réponses claires à nos questions concernant la sécurité.

En effet, je souhaite vous présenter les différents points abordés et restés sans réponses.

#### **1) Le déport d'un point de ralliement.**

L'ancien point d'entrée **(S)** provoquait quelques discussions à propos de la convergence d'une grande partie du trafic « entrant » se trouve maintenant reporté plus au sud sur le point **(SL)** (voir pièce jointe VAC-SUP AIP).

D'une part, cette opération ne fait que reporter ce phénomène de concentration avec en plus l'élargissement sur cône des trajectoires.

Initialement, les aéronefs convergents, dans un cône de 50° ne pouvait se faire face.

Après avoir édité le SUPAIP, les riverains à proximité de **(SL)** ont manifesté et les responsables de la mise en place de la ZRT ont donc décalé arbitrairement de nouveau le point à l'est.

En conséquence :

L'établissement du nouveau point **(S1)**, non seulement ne répond pas au problème de convergence, mais en plus, accroît les risques d'abordages car les aéronefs peuvent approcher ce point avec des trajectoires conflictuelles (180°).

Placé en classe G (hors contrôle), ce point, nous contraint sans nous protéger.

**2) La concentration d'aéronef sur un « semblant » de trajectoire**

Le report du point **(S)** vers le point **(S1)** implique une trajectoire continue entre ces deux points. La conséquence nous apparaît évidente :

La nouvelle Z.R.T. génère ainsi un axe unique sur lequel la quasi-totalité du trafic entrant se trouve concentré.

En conséquence :

En régime VFR et vol privé, la nouvelle ZRT impose un respect de tenue d'altitude contraignant, long, sans moyen réel d'assurer la séparation (le radar n'étant pas suffisamment précis et rapide pour effectuer un guidage : Les contrôleurs nous confirment qu'ils ne nous font qu'une information sans contrôle).

Lors de la réunion du 16/09/2009, les responsables n'ont pu que valider cette analyse.

**3) Le croisement de l'ensemble du trafic VFR sur un point reconnu.**

Afin de dégager l'axe IFR, les sorties VFR ont été déviées vers un seul point **(SW)** juste au nord du VOR RBT qui se trouve hors ZRT.

Je rappelle que ce VOR est la balise de ralliement pour tous les trafics VFR. La conséquence est de nouveau évidente et ce dernier weekend en a été une démonstration de cette nouvelle aberration.

En conséquence :

La quasi intégralité du trafic de l'aéroport le plus important en termes de mouvements, se croise par **une même zone**.

Les aéronefs entrants suivent la trajectoire RBT – S1 puis S à des altitudes variées.

Les aéronefs sortants **sont envoyés par le contrôle** (sans contrôle) vers le point **(S1)**, en plein travers du trafic entrant.

Nous craignons à tout moment les collisions en vol. Nous n'envisageons avec une certaine anxiété les vols de formation (sans parlé des lâchés solo) et en formation.

**4) L'accroissement des nuisances.**

Nous pourrions malgré tout espérer une amélioration des nuisances envers les riverains. Une fois de plus, la ZRT impose des trajectoires qui génèrent des nuisances de manière systématique :

- Point (S) maintenu

- Point (SL/S1) concentration près de **LIMOURS**
- (S1)-(S) verticale le village de **MOLIERES** à basse altitude
- Vers (SW) sortie sur **CERNAY LA VILLE**

Lors de nos formations nous sensibilisons nos élèves aux survols à éviter et maintenant nous devons appliquer l'inverse sans raison clairement déclarée.

En conséquence :

Dans ce cas encore, la sécurité des vols est entachée par une tension entre riverains et pilotes qui ne fait de s'accroître.

#### **5) Réduction du trafic par saturation radio**

La contrainte d'assurer une information trafic dans l'espace étendue de la ZRT surcharge de manière dommageable à la qualité de celle-ci. La seule réponse à cette dégradation est la réduction du trafic et celle-ci se fera par force et encore sans raison avouée.

En conséquence :

Il est encore une fois évident que, les attentes au sol, les impossibilités de vol, les attentes hors ZRT vont générer des tensions qui irons à l'encontre de toutes les règles de sécurité.

#### **6) Incompatibilité des vols VFR et IFR en vol de nuit et en condition de VFR spécial**

Ce point n'avait semble t il pas été abordé à l'établissement de cette ZRT.

En effet, la période hivernale commençant, notre activité d'école en vol de nuit s'accroît. La question fut posée: que se passera t il en cas d'arrivée d'un aéronef en régime IFR alors que des aéronefs en VFR de nuit sont en tour de piste ou en local dans la ZRT.

La réponse fut simple : Nous verrons, au pire l'aéronef IFR effectuera une remise de gaz, au mieux nous bloquerons TOUSSUS LE NOBLE en amont de cette arrivée.

A ce jour, les arrivées en régime IFR cohabitent avec les vols de nuit, pour quelle raisons nous dirigeons nous vers une dégradation du système ?

Que fera un élève en tour de piste en régime VFR de nuit lorsqu'un contrôleur lui imposera un dégagement de la zone ?

Trop d'aléas, trop de situation sans réponse.

#### **7) L'impossibilité d'utiliser les moyens d'alerte en classe G**

L'aspect mixte (pas de contrôle, Classe G, Trajectoire obligatoire, contrôle sur tour de piste) d'une telle zone permet une interprétation permanente et donc une absence de déterminisme du système. Cette situation ne fait qu'ajouter une réduction des marges de sécurité.

#### **Conclusions partielles**

Une telle accumulation d'aberrations dans une évolution qui se voudrait positive nous semble à la limite du raisonnable. Que ce soit dans notre activité de pilote ou d'instructeur, il devient évident que nous devons concentrer toute notre attention « **Vu et être vu** » jusqu'à la sortie effective de la zone dangereuse.

Cette nouvelle zone regroupe tant de points à risque que nous ne pouvons fermer les yeux sur cet environnement « accidentogène ».

### **Requêtes**

La nouvelle ZRT est une expérimentation afin d'évoluer vers une CTR. Je sollicite des personnes ayant une action dans la sécurité aéronautique d'analyser cette situation afin d'aboutir la sa suspension d'urgence de la ZRT avant de constater ses effets néfastes.

### **Responsabilités partagées**

Afin de permettre une action adaptée et rapide, je diffuse donc la présente aux organismes qui me semblent personnellement concernés.

Je reste à votre disposition pour plus amples informations. Mon téléphone mobile personnel est le suivant : 06 12 71 84 72 : Gérard TAUNAY – Pilote Instructeur - Gérant de la société GOLF TANGO.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos meilleures salutations.

Gérard TAUNAY

### **Copie A/R:**

**B.E.A.** – 200, rue de Paris Aéroport du Bourget 93352 LE BOURGET  
**DGAC, Monsieur GANDIL**, Orly sud 103 – 94396 ORLY  
**DGAC/DSNA Monsieur MICHAL**, Bat 651, Orly sud 103 – 94396 ORLY

### **Copie en lettre simple :**

**AVIATION INTERNATIONAL** 2121, Chemin ST Bernard Sophia ANTIPOLIS 06225 VALAURIS Cedex  
**F.F.A.** 155, avenue de Wagram 75017 PARIS  
**F.F.G.** Aérodrome de Lognes Emerainville 77185 LOGNES  
**G.F.H.** 61, rue Henry Farman 75015 PARIS

### **Copie internet (e-mail/site)**

ACOP [christine@acop.net](mailto:christine@acop.net)

**Pièce jointe** : SUPAIP – NOTAM – Carte VAC