

Direction générale de l'aviation civile

Toussus-le-Noble, le 15 janvier 2010

Direction des services de la Navigation aérienne
Direction des opérations
Services de la Navigation aérienne région parisienne
Organisme Orly – Aviation générale

COMPTE RENDU GT CREATION ZRT 11 JANVIER 2010

Nos réf. : SNA-RP/ORLY/2009/Toussus-le-Noble/n°21
Affaire suivie par : Patrick GUERIN
Patrick.guerin@aviation-civile.gouv.fr

Usagers : Christine ASCIONE, Présidente Adate
André HENRY, usager privé
Edouard MAITRE, Héli-horizon
Gérard TAUNAY, Golf Tango
Jean-Pierre TRIMAILLE, Trimaille Aéro Formation
Michel TROALEN, Acop
Christophe WARNKE-DHERINES, Air et Compagnie
SNA-RP : Philippe PLOUHINEC, Instructeur régional
Patrick GUERIN, Chef CA Toussus
David LANDEZ, Adjoint chef CA Toussus
Jean-Baptiste BOUARD, Contrôleur aérodrome
Claire CHASLE, Contrôleur aérodrome
Olivier FUMAZ, Contrôleur aérodrome
Xavier MARIE, Contrôleur aérodrome
Frédéric ZABEE, Contrôleur aérodrome

Principe général :

Le chef CA rappelle le cadre dans lequel le groupe va travailler.

L'objectif est de définir un volume de remplacement aux ZRT 1 et 2 supprimées à compter du 14 janvier 2010. Cet espace doit permettre de protéger les trafics IFR des VFR.

Le calendrier initial prévoit une date de mise en vigueur le 20 mai 2010. Cet objectif dépend des résultats du GT qui devra remettre ses conclusions dès que possible.

Ainsi, deux autres réunions seront programmées d'ici la mi-février. A l'issue de cette phase, des délais seront nécessaires à la validation, à la publication et à la communication du projet, ainsi qu'à la formation des contrôleurs.

Approbation du compte-rendu de la réunion précédente :

Le chef CA rappelle les thèmes abordés.
Le compte-rendu est approuvé.

Analyse de la ZRT 2 :

Le chef CA explique les aires de protection des procédures IFR et les principes de mise en place de la ZRT 2.

Il apparaît notamment en arrivée 07 qu'un IFR peut descendre à 2040 ft AMSL avant le repère 5 NM TNO et, en fonction des imprécisions de pilotage d'un VFR et d'un IFR, que ces deux trafics se retrouvent conflictuels.

Le groupe évoque la modification de cette ZRT :

- remplacement par un espace classe A de 1500 à 2000 ft AMSL afin de garantir la protection IFR. Cette disposition est trop restrictive et inapplicable.
- Zone du sol à 2000 ft AMSL interdite aux transits, et donc réservée aux aéronefs arrivées et départs sans service rendu par Toussus. Cette solution restreint l'espace aérien inutilement quand on est en QFU 25.
- Zone du sol à 2000 ft AMSL activable uniquement en QFU 07. Cette disposition paraît difficile à réaliser au vu des risques inhérents aux changements de QFU dans la journée et, de fait, à la méconnaissance de la configuration pour les transits.
- Zone limitée de 1500 à 2000 ft AMSL, activable uniquement en QFU 07, permettant ainsi le transit sous les 1500 ft quelle que soit la configuration. Le changement de QFU reste un problème de gestion de ce dispositif qui n'est pas retenu.
- Création d'un repère de descente pour les IFR vers 6.5 NM afin de garantir que le trafic IFR ne descende pas trop tôt à 2040 ft. Cette solution permettrait la suppression de ce volume ZRT 2. En revanche, la panne du DME est évoquée. Il faut donc avoir un avis du bureau procédure pour étudier la faisabilité de ce repère, voir si l'on peut doubler l'information de distance DME par une distance au seuil correspondant à un temps de vol, et connaître les délais de mise en œuvre de cette disposition.

Le groupe évoque la suppression de ce volume ZRT 2 :

- l'API n'est pas protégée totalement en cas de non respect des pentes minimums (cas de panne moteur N-1 qui aurait une pente de 2.5% et franchirait la limite de ZRT 1 à environ 1400 ft). Deux configurations se présentent : IMC : pas de trafic VFR, donc pas de problème.
VMC : l'aéronef annulerait son vol IFR et effectuerait un circuit à vue en restant ainsi dans la circulation d'aérodrome.
- API pour entrainement en régime moteur N-1 : le pilote serait informé que sa trajectoire n'est pas entièrement protégée. Une préconisation de pente mini à définir pourrait être diffusée.
- Les départs sont traités et analysés de la même manière que les API.
- Les arrivées IFR 07 ne sont pas protégées de la proximité des trafics VFR dans le cas d'une arrivée avec un plan de descente plus fort, faisant atteindre les 2040 ft AMSL avant 5 NM TNO. Une information aux pilotes VFR et IFR est donc indispensable dans ce cas.

Le groupe retient donc les dispositions suivantes :

- suppression de la ZRT 2
- recommandation pour les API et les départs
- information pour les arrivées
- création de repère de descente intermédiaire limitant la descente trop tôt

Une étude de sécurité sera nécessaire pour démontrer les risques acceptables au vu de la proportion de trafic IFR (10%) et de l'expérience de l'aérodrome avant et pendant l'expérimentation de la ZRT.

Analyse de la ZRT 1 :

Le chef CA s'engage à ce que le dispositif qui sera retenu n'engendre pas les restrictions de trafic de nuit que l'on a connu dans l'expérimentation.

Cette nouvelle zone aura ainsi sa propre réglementation qui, dans la mesure où elle déroge à la réglementation en vigueur, nécessitera une étude de sécurité dans le même temps que sa validation.

Les aires de protection des trajectoires IFR sont analysées.



Limite ouest :

Le conflit potentiel entre un aéronef VFR et un IFR à 1500 ft AMSL se situe à environ 3.4 NM en théorie et l'on pourrait ainsi réduire la zone à cette distance.

Or, en pratique le trafic IFR peut descendre sur un plan plus fort et atteindre les 1500 ft AMSL vers 4 NM. De plus, le radial RBT en limite de CTR 1 permet facilement au pilote VFR de s'assurer de la limite de la zone. Il est donc inutile de réduire la zone pour à peine un nautique.

Le GT décide donc que la limite actuelle est satisfaisante.

Limite sud :

Les contrôleurs expliquent tout l'intérêt qu'ils ont ressenti dans l'expérimentation : le point S1 a servi de limite qui n'a jamais été franchie sans clairance. La notion de régulation du trafic à cet endroit consiste à connaître suffisamment tôt la nature du trafic afin que le contrôleur puisse anticiper la gestion de son trafic.

En revanche, le système précédent de trois minutes avant le point S n'a pas permis d'éviter que des aéronefs se présentent au point S et forcent la main au contrôleur pour s'intégrer dans la circulation d'aérodrome. En effet, le pilote n'a pas de repère concret pour respecter ce délai de trois minutes et, la fréquence pouvant être chargée, poursuit son vol dans l'espoir et l'attente de pouvoir enfin contacter la tour.

Les usagers rappellent que la présence du point S1 a concentré le trafic au détriment de la sécurité et de l'environnement. Ils ne souhaitent pas reconduire ce point qui a, de plus, engendré un axe S1/S dangereux pour la sécurité des vols dû au contournement par l'est et l'ouest de la commune des Molières, et nuisible pour l'environnement. Ils sont en revanche favorables à pouvoir procéder sur l'axe RBT/S.

Le chef CA convient de ces notions exprimées depuis le début de la mise en place de l'expérimentation mais insiste sur la nécessité de trouver un moyen de s'assurer que les trafics VFR à l'arrivée ne poursuivent pas leur vol jusqu'au point S sans clairance.

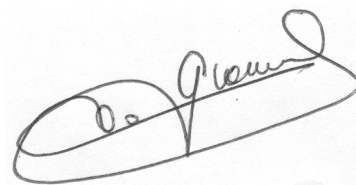
Le chef CA présente la suppression du carré sud-ouest de la zone de SW au sud Dampierre et en présente les avantages :

- plus de sortie proche de RBT
- sortie libre après le passage Dampierre
- charge de travail du contrôle réduite : zone plus petite et absence de gestion du triangle SW/S1/RBT
- liberté d'intégration en appelant trois minutes avant le point S avec présence d'une limite de zone concrète

Le chef CA propose également de diminuer la zone au sud en traçant une limite du sud de Dampierre vers un point du sud-est de la zone actuelle à préciser.

Après trois heures de travail, le GT décide de poursuivre ses travaux lors d'une prochaine réunion qui est fixée le jeudi 04 décembre 2010. Les mêmes participants seuls y sont conviés pour la continuité du travail.

Chef circulation aérienne Toussus
Patrick GUERIN



Copie : Usagers de l'aérodrome
Chef service aviation générale
Contrôleurs classeur « quoi de neuf »



Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr