



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Direction générale de l'aviation civile

Toussus-le-Noble, le 08 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 17 DECEMBRE 2009

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

Usagers : Cédric GIBOULOT, chef pilote Air et Compagnie
André HENRY, usager
Jean-Pierre TRIMAILLE, président Trimaille Aéro Formation
SNA-RP : Cyrille MICHAL, chef service aviation générale
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

En préambule, Mme ASCIONE a demandé le retrait de la ZRT afin de travailler dans ce groupe de travail sans pression et en toute sérénité.

L'administration n'étant pas mandatée sur le sujet, Mme ASCIONE ainsi que Mr TAUNAY et Mr TROALEN ont quitté la salle.

Voici le compte-rendu des échanges qui ont suivi.

Principe général :

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

L'objectif est clairement de définir un volume de remplacement à la ZRT actuelle. Ce volume devra permettre de conserver les aspects positifs de la ZRT en supprimant ses aspects négatifs.

Points positifs :

- le changement de fréquence automatique de la tour vers le sol
- le changement de fréquence des IFR à 1000 ft
- la modification des départs IFR et des VFR en piste 25
- l'attribution des codes transpondeurs au départ
- le point S1 permet de réguler le trafic à l'arrivée et d'éviter de retrouver des avions contactant la Tour au point S (non respect des 3 minutes). Il sépare les flux arrivée/départ.

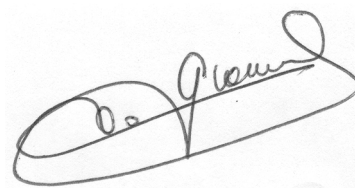
Points négatifs :

- l'occupation de la fréquence Tour a augmenté
- le grand volume à gérer par le contrôleur disperse son attention et nécessiterait une fréquence supplémentaire pour rendre les services hors circulation d'aérodrome avec une zone qui pourrait être encore plus grande
- le secteur S1 / RBT / SW chargé en trafic arrivée/départ/transit/militaires
- des clairances délivrées parfois trop tôt par le contrôleur pour lui permettre de gérer un autre trafic dans le volume de la ZRT
- le changement de transpondeur en sortie à SW quand le pilote doit regarder dehors
- les restrictions imposées aux VFR de nuit
- la vent arrière unique est trop petite pour certains aéronefs
- la vent arrière unique oblige deux aéronefs en tour de piste ou au départ des deux pistes nord et sud à rejoindre leurs trajectoires au début de la vent arrière
- la trajectoire entre S1 et S peut être effectuée par l'est ou l'ouest des Molières et les aéronefs se retrouvent parfois convergents à S en étant surpris par la présence de l'autre aéronef malgré l'information de trafic du contrôleur à S1
- l'imprécision du radar entraine de nombreuses informations de trafic erronées (annonce d'un croisement imminent, qui est en fait déjà effectué)

Commentaires :

- Le groupe a débattu du point S1. Sa suppression poserait le problème de la « régulation » des arrivées par le point S. Ainsi, le contrôleur dispose de moins de temps pour anticiper la gestion de ses trafics à l'arrivée, contrairement au préavis actuel de trois minutes avant S1.
De plus, il faudrait que les pilotes respectent le préavis de trois minutes avant le point S, ce qui n'était pas toujours le cas avant la mise en place de la ZRT.
Enfin, le déplacement vers l'est ne parait pas réalisable car il a déjà fait l'objet d'un changement lié à l'environnement (SL pour Limours).
- Les usagers estiment que le départ VFR en piste 07 par le sud Dampierre n'a pas fait évoluer la sécurité vis-à-vis des arrivées IFR. Le groupe souligne que la mise en place de la procédure GNSS le 14 janvier permettra d'éloigner vers le nord les trajectoires des arrivées IFR. En revanche, le taux d'équipement des aéronefs ne permet pas de penser que la majorité des vols IFR effectuera une procédure GNSS 07.
- Il serait souhaitable de porter sur la carte ATT du supplément la trajectoire à suivre après Chevreuse. En effet, un pilote peut être tenté de suivre la RM 252 jusqu'à Dampierre, le conduisant ainsi avec les imprécisions liées à la navigation à rentrer dans l'aire de protection des arrivées IFR.

Chef circulation aérienne Lognes
Patrick GUERIN



Copie : Adjoint au chef circulation aérienne Toussus
Adjoint au chef du service aviation générale
Chef de subdivision instruction
Chef de subdivision Qualité de Service



Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr