

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'Aviation civile

Direction des Services de la Navigation aérienne
Direction des Opérations

Service de la Navigation Aérienne Sud-Ouest

Service Exploitation

Subdivision Etudes

COMPTE RENDU

Référence : DIV 011/12 SNA/SO – SE/ETU

Objet : Réunion Bergerac LNAV10 et R204 du 18/06/12

Rédacteur : Marie-Christine Ouillade poste 8344
marie-christine.ouillade@aviation-civile.gouv.fr

Mérignac, le 26 juin 2012

Présents :

AOPA
FPP
FFPLUM

FFVV
FFA
DSAC-SO
SNA-SO
Chef de service Exploitation
Chef sub Etudes
Ass Sub Contrôle
Ass sub Instruction
Concepteur de Procédure
Instructeur régional
Adjoint chef CA Bergerac

Pierre BERIA
Daniel GRAND
Charles HOMMET
Bernard ESNAULT
Jean Philippe COTTO
Bernard DUDON
Jérôme DORE

Christian GUERER
Marie Christine OUILLADE
Anne VINCENT
Gérard TAILLANDIER
Philippe RESZKA
Philippe SIMON
Christophe RAPENNE

Création procédure LNAV 10 à Bergerac

Présentation

Les services de la Navigation Aérienne souhaitent créer une procédure arrivée directe en piste 10 à Bergerac à l'aide moyen RNAV (GNSS)

Cette nouvelle procédure est créée suite à deux événements sécurité en 2011, parmi les conclusions de l'analyse des causes de ces événements, la commission de sécurité demande la mise en œuvre d'une procédure directe en piste 10.

De plus, la procédure actuelle de MVI piste 10 entraîne un survol de la ville, les riverains ont demandé à ce qu'une procédure évitant le survol du centre ville de Bergerac soit étudiée.

Présent
pour
l'avenir



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Cet hiver, diverses formes de procédures ont été étudiées. La procédure retenue par le SNA-SO est présentée dans le document de travail, c'est la moins impactante pour les usagers :

- il est proposé une extension de 3.8 Nm vers l'ouest de la TMA 8.1 (D)
- la CTR n'est pas modifiée,
- le statut de la TMA 3.2 (E) n'est pas modifié, ses limites horizontales sont contraintes par l'extension de la TMA 8.1

Discussion

Pour la FFA et en tant qu'utilisateur local de Ste Foy, B Dudon présente l'activité de la plateforme de Ste Foy la Grande qui le principal terrain impacté par cette extension. Ce terrain a une activité d'aéroclub, de vol à voile, d'ULM et d'aéromodélisme. Le club de vol à voile possède 10 planeurs dont 3 bi-places. Il compte 30 membres dont 3 instructeurs qui en 2011 ont réalisé 1000h de vol pour un total de 15000km parcourus et un CA de 30 000€.

Il confirme que les planeurs ne sont pas équipés de transpondeurs, (trop lourds et chers) mais de radio. Pour assurer la sécurité des planeurs le besoin est de pouvoir réaliser un longue finale à 2000ft.

A sa demande le SNA confirme que la piste 28 à Bergerac restera la piste préférentielle et que la piste 10 ne sera utilisée comme aujourd'hui qu'en cas de vent arrière en piste 28, la valeur de la composante « vent arrière » aujourd'hui de 10kt pourrait être ramenée à 5kt si la France décidait de mettre sa réglementation en conformité avec la recommandation OACI.

Pour la FFPLUM, C Hommet regrette que les documents de travail fournis ne soient pas de bonne qualité, peu lisible et peu détaillé.

Il souhaite connaître de façon précise le trafic réel en piste 10 ainsi que la part de trafic commercial et sa provenance pour vérifier le « juste besoin », de même il souhaite connaître les critères retenus par le SNA-SO pour construire la procédure (vitesse, pente ...) et demande de voir si on ne peut pas optimiser la trajectoire.

Le SNA fournira ces informations dans les meilleurs délais.

Il propose de classer cette extension d'espace en classe E uniquement. B Dudon est opposé à ce type d'espace qui n'assure pas correctement la sécurité des vols entre vélivole et IFR en procédure à l'arrivée. Le SNA SO fait remarquer que la classe E donne aux trafics IFR notamment une fausse impression de sécurité comme le montre l'accident de Montpellier. De plus, les vélivoles sans transpondeur ne sont pas détectés au TCAS. En conséquence sur les trajectoires utilisées régulièrement par les trafics commerciaux, le SNA souhaite mettre en place de l'espace de classe D.

Pour la FFVV, JP COTTO demande à étudier une extension de TMA avec une gestion flexible, activable uniquement en piste 10, à l'image de la TMA 9 Aquitaine.

Le SNA-SO répond que ce type de gestion flexible n'avait pas été envisagé. Il réalisera une étude et la proposera aux contrôleurs. Le risque de ce type d'organisation est au moment de changement de QFU, l'espace est en classe G et devient sur changement de QFU un espace de classe D avec contact radio et transpondeur obligatoires. Le contrôleur ne peut s'assurer que le trafic est correctement informé du changement de QFU.

Pour la FFA, B Dudon demande à modifier l'extension TMA pour la partie Sud, dans cet espace peu de trafic commercial transite et c'est un point de sortie important pour Ste Foy. Il demande de plus que la limite sud de la TMA soit réétudiée pour se limiter au juste besoin.

Le SNA-SO réalisera l'étude pour la prochaine réunion, sachant que les arrivées SAU et RUMEL doivent rester en EAC.

Présent
pour
l'avenir



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

En conclusion

Pour la prochaine réunion, le SNA-SO :

- vérifiera que l'étude proposée est bien minimale en fonction du type de trafic de la plateforme
- fournira l'étude détaillée de la construction de la procédure
- étudiera la possibilité d'une gestion flexible de la TMA
- présentera les critères qui ont conduit à la création de la limite sud de la TMA 7.

Création d'une zone R204T5 – demande FFVV

Présentation

Le SNA-SO présente les zones actuelles et la gestion protocolaire de ces zones. (voir en annexe).

Ces zones ont été créées pour permettre une activité véli-vole en TMA de classe C. Elles sont de deux types, des zones L (locales) activables sur de grandes tranches horaires pour permettre l'activité locale autour de Saucats, et des zones T (Transit) activables pour une durée limitée, généralement 30 minutes pour permettre un transit dans la TMA de classe C.

La demande de la FFVV est de créer une zone supplémentaire R204T5 3000ft/5000 ft pour faciliter le transit vers le terrain de Ste Foy. (voir en annexe)

Après étude le SNA-SO refuse en l'état cette zone qui est interférente avec la protection de l'attente de LIBRU et propose de la limiter à une tranche 3000ft/4000ft en dehors de la protection du stack de LIBRU.

Elle est de plus incompatible avec une activité en piste 29

Après discussion, la FFVV fera une proposition de création de zone 3000ft/4000ft sous l'attente, bornée dans le plan horizontal au nord par la voie de chemin de fer et non activable en piste 29.

Ces zones devraient être prises en compte dans le cadre du GT « simplification des espaces ». Ce type de réunion, vu qu'il réunit la majorité des intervenants de cette partie d'espace pourrait faire des propositions finalisées au GT « simplification ».

La FFVV propose une simplification des appellations de ces zones pour faciliter la lecture de la carte. Le SNA demande à la FFVV de prendre en compte dans son étude un besoin de limiter géographiquement la zone 204 T1 dans sa partie nord ouest pour conserver notamment en piste 29, un espace de régulation. De plus, le protocole entre le SNA et la FFVV est à reprendre car il comporte quelques erreurs et imprécisions, la redéfinition des zones pourrait être le moment de revoir celui-ci.

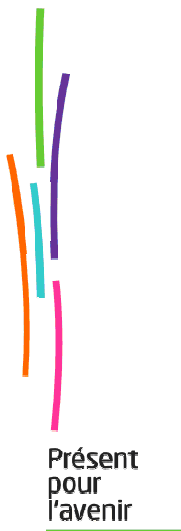
En conclusion :

La FFVV propose une nouvelle demande pour la R204 T5 et formalise la restructuration de ses zones R204 en fonction des demandes du SNA-SO

Prochaine réunion

La prochaine réunion est prévue le mercredi 26 septembre à 9h30 en salle de conférence « Les Hourtiquets » du SNA-SO.

Au vu du calendrier, il ne sera pas possible de présenter un dossier pour le CRG d'automne.



Présent
pour
l'avenir

