



FLASH SECURITE LFCL N°9



18 juin 2021

Association des Usagers de l'Aérodrome de Toulouse-Lasbordes

Page 1/2

Auteur : J.Loury, Référent Sécurité Terrain (RST)

Quasi collision au Nord-Est de SL entre un avion arrivant de LFMW et se dirigeant vers LFCL et un avion partant de LFCL à destination de LFMK

Contexte

Les deux avions sont basés à LFCL. Leur transpondeur Mode S est fonctionnel. Ils n'ont pas d'équipement embarqué d'évitement de collision (TCAS).

Les commandants de bord sont expérimentés et volent régulièrement à LFCL et aux environs. Ils connaissent le contenu des Livres 1 et 2 du Guide des bonnes pratiques LFCL et de la fiche ICARUS ainsi que la récente Recommandation AUATBL de proscrire toute sortie du circuit AVIONS en fin de vent arrière pour limiter les nuisances sonores sur le quartier Vidaihan et ainsi se conformer à l'esprit de la Mesure N°1 de la Charte de Qualité de l'Environnement de l'aérodrome.

Samedi 5 juin, jour de l'événement, le Service de Contrôle de la Circulation d'Aérodrome est actif, la piste 33 est en service, avec un trafic soutenu et de nombreux messages radio sur la fréquence.

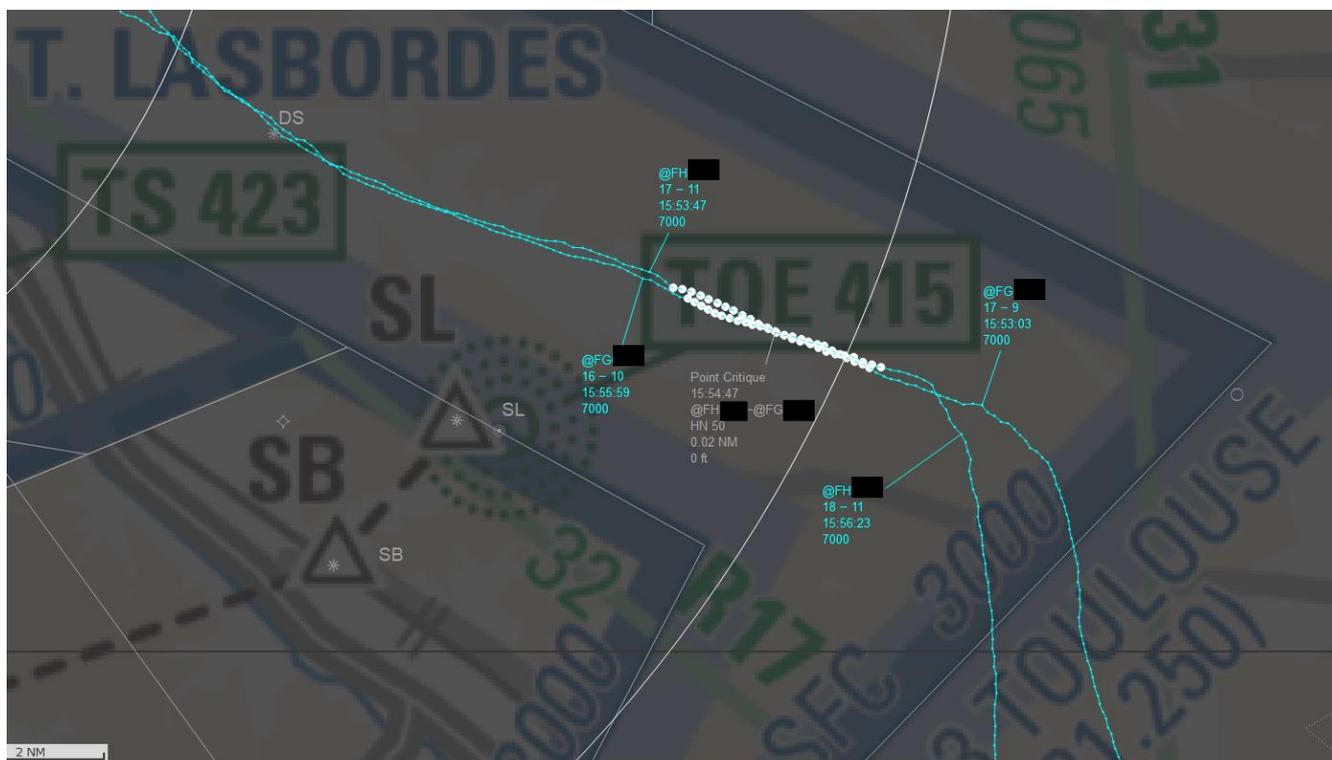
Le résumé des faits

L'avion à l'arrivée @FG... se dirige vers DS. Après avoir copié l'ATIS il écoute TWR puis l'appelle à 15.58.00 en précisant être à 30 sec de DS à 2000 ft : il ne voit aucun avion le croiser.

L'avion au départ @FH... quitte TWR en fin de vent arrière à 15.49.00 soit 9 min avant que @FG appelle TWR et 5 min 47 sec avant de le croiser. Il reste à l'écoute de TWR jusqu'à DS (soit environ 2 min après avoir quitté) avant de basculer sur le SIV Toulouse quand subitement il voit @FG surgir à sa droite et légèrement plus haut sans avoir le temps de réaliser une manœuvre d'évitement.

@FG et @FH n'étaient pas en contact avec un organisme ATS susceptible d'élaborer et de leur délivrer une information de trafic pertinente.

Les traces radar confirment, aux incertitudes de mesure près, la description du croisement faite par le commandant de bord du @FH dans sa déclaration REX FFA : au point critique à 15.54.47 l'écart latéral est de 0.02 NM (37 m) et l'écart d'altitude de 0 ft.



Les causes identifiées

- 1) Choix de trajectoires de départ et d'arrivée inappropriées ;
- 2) Impossibilité pour l'avion au départ de recevoir une information de trafic.

Les facteurs contributifs

@FH obtient une clearance de départ conforme aux CONSIGNES AVIONS RECOMMANDEES* mais consistant à sortir du circuit en fin de vent arrière, ce qui signifie qu'après avoir « quitté » il ne bénéficie plus du Service du Contrôle d'aérodrome, prenant ainsi le risque de ne pas être informé des trafics à l'approche en sens opposé.

*Cf. VAC AD 2 LFCL TXT 01 **Sauf clearance contraire** : Au départ : 1) RWY 33 : Après décollage, monter vers 2000 ft AMSL en restant en bordure Est de l'autoroute A61, puis virer sur le centre commercial, survoler l'autoroute A68 et poursuivre sur l'autoroute jusqu'au point DN au Nord de l'agglomération de Montrabé.

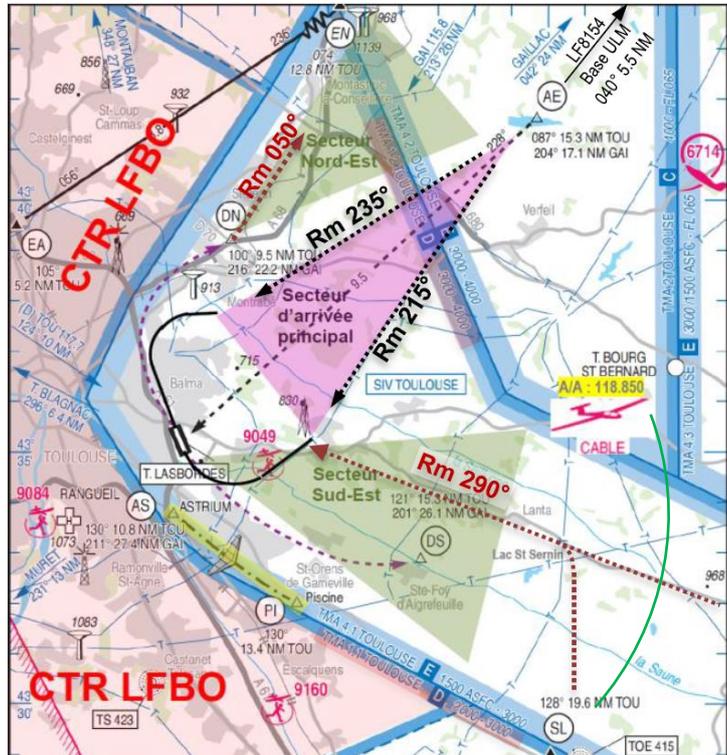
@FG, qui arrive par le secteur Sud-Est sans intention de passer par AE, ne suit pas la bonne pratique de rejoindre Lanta et de prendre une Route 290° pour se diriger vers la base 33 ainsi que celle d'évoluer à 2500 ft avant de descendre à l'altitude du circuit.

Son appel de TWR est tardif eu égard au trafic soutenu qu'il a pu entendre lorsqu'il était à l'écoute de la fréquence.

Parmi les messages échangés, il n'a pas pu discriminer ceux concernant un avion qui allait sortir ou était sorti en fin de vent arrière pour se diriger vers DS puis LFMK.

Ci-contre un extrait de la Fiche ICARUS Edition 2.0 du 06/09/2019 Feuillet 1/4

avec ajout d'un arc de cercle centré sur l'ARP (rayon 9.5 NM) et jusqu'où il est recommandé de rester à l'écoute de TWR au départ et de l'avoir contactée à l'arrivée avant de rejoindre Lanta.



Action préventive : proposition d'amendement du Guide des bonnes pratiques LFCL Livre 1 et de la Fiche ICARUS afin de bien mettre en exergue qu'à l'arrivée et pour les avions il convient de maintenir 2500 ft jusqu'à une minute de l'entrée dans la branche du circuit AVIONS indiquée dans la clearance d'intégration pour assurer eux-mêmes une séparation verticale avec les départs, d'appeler TWR suffisamment tôt avant Lanta et enfin après avoir « quitté » lors d'un départ de rester à l'écoute de la fréquence (cf. ajout ci-dessus).

Synthèse

Cet incident grave, s'est produit en espace G en dehors du périmètre où le Service du Contrôle d'aérodrome est rendu, dans un secteur où convergent et se croisent de nombreux aéronefs évoluant en VFR à des altitudes variées [et à proximité de points d'itinéraires publiés : DS-LFCL, SL itinéraire SA1-LFBO, PI itinéraire à double sens des ULM PI↔AS-LFCL]. En particulier, tout le trafic ULM de/vers LFCL converge vers PI, au-dessus de 2000 ft en sortie et en-dessous de 1500 ft en entrée.

La convergence et les croisements d'aéronefs dans le triangle DS-SL-PI constituent une menace pour la sécurité des vols, à traiter en tant que tel lors de la prise de décision de suivre une trajectoire de départ ou d'arrivée autre que celles définies dans la VAC ou dans les bonnes pratiques.

L'existence et la persistance d'une telle menace confortent le bien-fondé de la demande de création d'une RMZ LFCL pour sécuriser la circulation aérienne au voisinage des points de départ et d'arrivée (demande réitérée dans le CRESAG EP69EXPVY)

Un message de l'AUATBL à l'adresse des membres des structures basées à LFCL

L'association consacre beaucoup de temps à capitaliser le retour d'expérience dans l'expression de recommandations et de bonnes pratiques afin de préserver à la fois la quiétude des riverains de l'aérodrome et la sécurité des vols.

Chaque membre des structures basées [quelle que soit sa fonction : dirigeant, correspondant prévention-sécurité, responsable pédagogique, instructeur, élève, pilote qualifié] devrait les promouvoir et les diffuser à son niveau de responsabilité et dans son entourage et s'attacher à les suivre au même titre qu'il s'attache à respecter les règles de l'air et les consignes de la VAC ainsi que l'Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.