

Recommandation AUATBL pour limiter les nuisances sonores (14/04/2021)

En cette période de pandémie, le gestionnaire de l'aérodrome (Toulouse-Métropole) nous signale que les plaintes des riverains ne cessent d'augmenter et a récemment demandé à limiter les nuisances sonores dans le tour de piste et notamment au-dessus de Vidailhan.

En réponse à cette demande, il paraît essentiel :

- de revenir aux Consignes particulières définies au feuillet [AD2 LFCL TXT 01](#) de la VAC, notamment l'application en AUTO INFORMATION de [l'Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs](#) et celle, quand TWR est actif, des CONSIGNES AVIONS RECOMMANDÉES ;
- de rappeler, en référence au [Guide des bonnes pratiques LFCL Livre 1](#), les pratiques AVIONS qui peuvent être **autorisées au titre d'une "clairance contraire"** et celles qui sont **à proscrire et relatives au départ**.

La recommandation peut se résumer ainsi :

- à l'arrivée, quand TWR est actif, après avoir pris connaissance de l'ATIS, rejoindre AE ou si provenance de l'Est et du Sud-Est rejoindre le Sud de Lanta et demander à intégrer le circuit dans la branche appropriée, en prenant la direction de Flourens ;
- au départ, en AUTO INFORMATION et quand TWR est actif :
 - QFU 334° : suivre l'itinéraire DEP jusqu'au point Delta November ;
 - QFU 154° : suivre l'itinéraire DEP jusqu'au point Delta Sierra.

Sécurité Terrain

Pour mémoire, l'AIP VAC LFCL, le Guide des bonnes pratiques LFCL [Livre 1](#) et [Livre 2](#) ainsi que la [fiche ICARUS LFCL](#) sont des publications que tout usager de l'aérodrome se doit de connaître. Leurs contenus ont été définis en prenant en compte la [Charte Qualité Environnement](#) et le retour d'expérience des ATS et des usagers basés.

Si la présente recommandation peut effectivement contribuer à limiter les nuisances, elle ne doit en aucun cas affecter négativement la sécurité des vols.

A ce titre il est recommandé aux commandants de bord des AVIONS et HELICOPTERES au DEPART de veiller, après le passage des points DN ou DS :

- à assurer eux-mêmes leur espacement avec les aéronefs à l'arrivée depuis AE ou LANTA, et plus particulièrement lorsqu'ils se dirigent vers le secteur situé au Sud d'AE ;
- à maintenir l'écoute de la fréquence TWR jusqu'à ce qu'ils aient "libéré" ce secteur.

Enfin ils sont invités à relire les chapitres du [Livre 1](#) concernés par les pratiques « autorisées » ainsi que les chapitres ci-après :

4.5. Respecter en toute circonstance les règles de l'air et de circulation aérienne

4.6. Des messages radio pertinents et un transpondeur fonctionnel sur 7000 + ALT

6.1. Contact visuel et réduction du bruit

8.1. Départ lorsque la piste 33 est en service

8.2. Puissance appliquée et altitude sur la trajectoire de départ DEP 33

8.2. Départ lorsque la piste 15 est en service

Les pratiques « autorisées » (clairance obligatoire)

Chapitre 7. Avions à l'arrivée

7.1. Arrivée en AUTO INFORMATION

...

7.2. Arrivée quand TWR est actif

...

Pour les avions provenant des secteurs Est ou Sud-Est sans passer par AE et ayant une clairance pour entrer au début de la branche vent arrière piste 15 ou en étape de base piste 33, approcher le Sud de Flourens en prenant une route magnétique au 280° ou au 290° si le virage est effectué avant Lanta.

- Nota 1 : ceci figure également sur la fiche ICARUS LFCL
- **Nota 2** : ces pratiques réduisent la concentration du trafic vers AE et sur les trajets entre AE et les branches du circuit Avions.

Les pratiques « à proscrire » (ne pas les planifier)

Livre 1

Chapitre 9. Autres pratiques pour les avions au départ

9.1. Objet

Ces pratiques consistent à **sortir de la circulation d'aérodrome depuis un point situé à l'aplomb de l'une des branches du circuit en vol AVIONS** en vue de rejoindre une route vers l'Est ou le Sud-Est quand la piste 33 est en service ou une route vers le Nord-Est ou le Nord quand la piste 15 est en service, dans l'objectif de «gagner du temps»!

9.2. Particularités de mise en œuvre

Au titre de l'application des procédures générales de la circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs [...], ces pratiques de sortie impliquent **d'en signaler l'intention en AUTO INFORMATION ou à TWR si ACTIF pour en obtenir l'autorisation (clairance obligatoire)**.

Elles devraient toutefois rester exceptionnelles car, pour un gain de temps dérisoire, elles présentent trois inconvénients majeurs:

- a) maintien d'un avion à l'aplomb de la branche vent traversier ou de la branche vent arrière ou d'une portion de celles-ci alors qu'il aurait pu sortir autrement!
- b) ajout de nuisances sonores, notamment sur le quartier Vidailhan de Balma, sur Flourens, Quint-Fonsegrives lorsque la piste 33 est en service et sur La Maison de santé d'Aufréry, Pin-Balma et Montrabé quand la piste 15 est en service;
- c) dans le cas d'une sortie en fin de vent arrière, risque accru d'interférence avec les trafics à l'arrivée.

...