



# *Forum pilotes/contrôleurs*

11 Mars, salon panoramique. Environ 15 pilotes de diverses compagnies et 30 contrôleurs venus de différents centres du SNA SSE et du CRNA sont réunis pour participer à un forum pilotes/contrôleurs, le premier organisé à Provence par la FATCOA.

La matinée permet de faire visiter à ces usagers « l'envers du décor », et de leur expliquer comment les contrôleurs travaillent pour assurer leur sécurité.

Après un repas agréablement animé, le forum peut commencer. Divers sujets ont été abordés, et nous allons ici en faire un résumé, afin de partager le plus possible ce qui a été exprimé.

## ATIS :

Entendu du cockpit, le débit est trop rapide, et parfois la voix trop faible, ce qui fait qu'on entend plus les personnes autour que les informations.

Les chefs de tour ont expliqué leurs contraintes : 90s seulement pour l'anglais et le français (il faut penser aux VFR), et ceci à faire toutes les heures. Côté contrôle, on souhaiterait un ATIS digital avec voix synthétique qui réglerait tous ces soucis.

De la même façon, côté bord, les pilotes estiment qu'un ATIS automatique est un élément important en faveur de la sécurité des vols. Par ailleurs, les équipages ayant le sentiment de déranger quand ils demandent l'approche en service, recevoir l'ATIS par ACARS serait encore plus fiable et moins gourmand en communications.

**Bon à savoir :** le CRNA d'Aix dispose des informations des terrains du quart Sud-Est, diffusées par exemple aux arrivées Nice dès Montélimar.

## Anglais :

L'utilisation exclusive de l'anglais continue à diviser, puisqu'un pilote présent sur 2 y est favorable. L'intérêt est de permettre aux équipages anglophones une

compréhension de la situation dans laquelle ils évoluent. Cette idée n'est pas réaliste en approche/aérodrome car les terrains du SNA ont une forte population de VFR.

**Bon à savoir :** En cas d'urgence, il est probable que le pilote annoncera le problème en anglais pour toucher tout le monde, puis reviendra à sa langue maternelle pour expliciter le problème de façon plus efficace et moins stressante.

## Directes :

Différents pays, différentes cultures... Un pilote a demandé s'il existait des échanges entre les contrôleurs de différents pays, car il a l'impression d'être contrôlé différemment en fonction du pays.

Prenons par exemple la différence de culture ressentie par les pilotes entre nous Français, et les Anglo-Saxons. Chez eux, le guidage radar est systématique, et les directes ne se demandent pas car sont supposées être données de manière évidente. En Espagne comme en Angleterre, le ressenti est d'avoir des directes plus souvent. En fait, les autres pays semblent moins humains, plus « mécaniques », ce qui dégage une plus grande impression d'efficacité...

Chez nous, la demande de directe est entrée dans la phraséologie standard.

Question de culture probablement, en tous cas gardons à l'esprit que dès qu'il le peut, un contrôleur donnera une directe, mais à son échelle d'espace de coordination, et de zones militaires actives...

**Bon à savoir :** Il faut prendre conscience que donner une directe, c'est sortir de ses routes standards, sortir de ses automatismes. C'est se faire plaisir en sortant des sentiers battus, mais c'est également accélérer le trafic. Cette culture d'accélération du trafic et la conscience professionnelle sont omniprésentes chez nous, même si la sécurité prédomine.

## Approches à vue :

Ah, l'approche à vue... Elle a été discutée, sous différents angles :

- **L'approche à vue codée :**

La compagnie RYR a codé ses approches à vue dans le FMS. Conséquence : les riverains sont certains de ne pas être survolés, mais l'équipage n'a alors aucune marge pour rallonger ou raccourcir le circuit, ce qui peut devenir problématique quand on les autorise en séparation à vue derrière.

Du point de vue réglementaire, ce codage ne peut pas être publié sur nos cartes officielles car il est impossible de tracer un segment d'API cohérent avec l'approche à vue.

- **L'approche à vue de nuit :**

La compagnie Régional a interdit les approches à vue de nuit, car ils avaient de plus en plus d'alarmes, de petits problèmes. La cellule de Sécurité des Vols a donc décidé de les interdire pour prévenir un éventuel incident. Le débat est alors que s'ils ont besoin de faire une approche à vue de nuit, ils ne savent plus le faire...

- **L'approche à vue oui, la remise de gaz non !**

Faire une remise de gaz à l'issue d'une approche à vue est vécue comme un échec, à une époque où la chasse à l'ANS (Approche Non Stabilisée) est en vogue. Aussi, accepter une approche à vue peut augmenter le risque d'incident car augmente le risque d'ANS, or les pilotes refusent la remise de gaz et se posent alors qu'ils ne devraient pas.

Les ANS sont la raison pour laquelle Britair a également interdit les app à vue de nuit.

- **Vue d'ailleurs...**

L'approche à vue, procédure historique s'il en est, a connu des contraintes différentes entre hier et aujourd'hui, entre ici et ailleurs.

Dans une compagnie internationale telle qu'Air France, le réseau de destinations est tel que les équipages ne vont pas assez souvent sur un terrain pour en être familier. Mais ce prétexte ne doit pas motiver la compagnie à interdire les approches à vue. Le point de vue des anglo-saxons est plus pragmatique : quel est le gain en sécurité de savoir faire une approche à vue, puisqu'ils pensent que la probabilité de rater une approche à vue est plus forte que celle d'avoir à la fois une panne radar, radio, et machine !

**Bon à savoir :** chez Baboo, suite à une approche à vue, il faut être stable à 500ft pour pouvoir poursuivre. Tous les RYR sont censés faire toujours la même approche à vue main droite, mais que cette pratique ne devrait pas se généraliser ni s'officialiser.

## **Aigle Azur :**

Les équipages d'Aigle Azur ont le sentiment d'être pénalisés en 31 car ils ont l'impression d'être réduits très tôt, très fort, pour laisser passer des arrivées du Nord en approche à vue.

Nous avons proposé au pilote présent de transmettre à ses collègues notre disponibilité pour recevoir les équipages à la tour et leur expliquer via une revisu SNER le déroulement de la régulation d'arrivées.

En effet, les contrôleurs travaillent à optimiser le système en général, et il semble plus efficace de faire gagner 10 minutes à plusieurs approches du Nord quand on en fait perdre moins de 5 à une arrivée Sud.

Malgré la surprise de bon nombre de contrôleurs qui ne pensent honnêtement pas pénaliser les arrivées du Sud, c'est ce ressenti qui existe.

**Bon à savoir :** Plutôt que de faire des calculs qui ne montreraient pas grand-chose, nous vous proposons de proposer aux pilotes de venir nous voir pour leur expliquer nos méthodes de travail qui cherchent à faire gagner du temps à tout le système.

## **Spécialisation :**

La question légitime de « pourquoi ne pas utiliser les 2 pistes » a été posée. Divers problèmes ont été énumérés : il n'y a pas assez de place pour les rendre indépendantes, le revêtement de la piste secondaire ne permet pas un usage journalier, et en configuration 31, il n'existe pas de percée pour la 31L.

**Bon à savoir :** Une étude comparative de percée par procédure GNSS ou localizer décalé est en cours. A l'heure actuelle, le localizer décalé semble plus réalisable.

## **Impact du retard et de la pression:**

Il faut être conscient de la pression que la compagnie met aux pilotes : ils doivent assurer les correspondances pour les passagers en transit ; s'ils montent, ils économiseront du carburant, donc de l'argent. Le carburant est d'ailleurs calculé

forfaitairement sur une étape, si la consommation est au-dessus de la prévision, des questions vont se poser, et les pilotes repartiront avec l'idée qu' « ils ont coûté de l'argent à leur compagnie ».

A l'inverse, un pilote payé pour une étape qui est calculée durer 1h20 n'appréciera peut-être pas tous les jours de la faire en 1h40, c'est-à-dire de voler 20 minutes « gratuitement ».

**Bon à savoir :** Plus on est haut, moins on consomme. Monter de 1000ft fait économiser 2% de la consommation.

## **CRM et FH :**

De manière concrète, les stages FH côté contrôle réservent ¼ de leur durée à la connaissance du métier de pilote et à la coopération avec lui. Les stages CRM, équivalent côté pilote, ne parlent pas du métier de contrôleur. Cette incohérence devrait évoluer, mais en attendant quelques principes ont été énoncés.

Le fait de « pousser » l'équipage à aller un peu plus vite est un facteur déstabilisant dans le cockpit, d'autant plus avec un élève à droite qui travaille doucement.

Ceci est transposable à l'inverse avec un pilote qui peut être une pression pour le contrôleur, d'autant plus s'il est en apprentissage.

Le contrôleur doit avoir une capacité d'adaptation. Le pilote, quant à lui, gère son système, son vol en fonction de ses soucis.

Sans s'en rendre compte, on vient parfois se positionner en tant que facteur de stress additionnel. Alors qu'en fonction de nos interventions, on peut travailler avec le cockpit, rentrer dans leur « bulle ».

Côté bord, savoir refuser une clairance, c'est une des différences entre le pilote expérimenté et le débutant. Ca vous fait penser à quelqu'un ??

Le point le plus fortement évoqué par les pilotes est « de laisser tranquille » l'équipage quand il gère une situation délicate :

- Une remise des gaz : c'est une manœuvre difficile et rarement exécutée. L'équipage après l'avoir annoncée au contrôle a besoin de toute sa ressource pour assurer la manœuvre. Ils ont besoin de mettre plein gaz pour réinitialiser le FMS. Quand ils auront le temps de revenir vers le contrôleur, ils lui signaleront. En attendant, ils suivent l'API publiée.
- Une situation de Détresse ou d'Urgence : l'équipage attend du contrôleur qu'il écarte les trafics conflictuels avec la trajectoire et qu'il n'intervienne pas le temps de mettre en œuvre la procédure adaptée. Leur priorité est de survivre, donc de faire voler l'avion. L'équipage s'adressera au contrôleur dans un deuxième temps, quand les paramètres essentiels seront affichés.

Questions des contrôleurs : on a besoin de renseignements pour assurer les secours (fuel restant, personnes à bord, transport de marchandises dangereuses...). Même réponse : les pilotes doivent d'abord faire voler l'avion ensuite ils répondront aux questions. Ils reviennent rapidement pour communiquer mais il faut vraiment leur laisser le temps de faire leurs checks. Sur ce point, on attend de l'amélioration future des équipements bord et sols que la déclaration en l'air d'une Détresse ou Urgence transfère automatiquement au sol (salle de contrôle & centre de secours) par liaison de données des éléments nécessaires au contrôleur sans qu'il ait besoin d'occuper la fréquence avec ces informations.

**Bon à savoir :** en cas de panne au décollage, les équipages sont susceptibles de suivre des trajectoires qui n'ont rien à voir avec le départ standard(SID).

S'attendre donc d'un point de vue contrôle à prévenir tout le trafic environnant. De plus l'équipage ne communiquera rien jusqu'à 400ft si panne après V1. Les cartes AF de panne après décollage sont disponibles à la sub Instruction.

## Eurocopter :

...Nous dit merci !! Ca fait du bien !! Merci pour l'efficacité, qui est parfois saupoudrée de procédures inapplicables : le point NE d'Istres est dans la ZIT, donc pas d'acharnement à les faire transiter par là, le ciel est grand... De même, le point E est le terrier de Gardanne. Sur la carte VFR, son survol est imposé à 3300 ft minimum, pas d'affolement donc si quand on demande 1500ft à E, ils ne sont pas vraiment à E, mais tendent vers AE.

**Bon à savoir :** un hélicoptère au décollage en 31 en même temps que de l'écopage à Vaine, ça se fait, mais il faut garder en tête que l'espacement est minimal.

## Finalemment...

La fin du forum a été l'objet de savoir comment rendre utile les discussions fructueuses de ce genre de rencontres, les suites à donner par chacun des participants envers leurs collègues et leur direction respectives...

La possibilité de venir consulter les enregistrements radio et radar sur le système Elvira à été offerte à tous les équipages qui veulent comprendre la situation qui a amené un contrôleur à agir d'une certaine façon, et au-delà améliorer la connaissance du métier de contrôleur.

Je remercie tous les pilotes qui ont pris de leur temps pour participer à cet échange, et dont les points de vue ont été très enrichissants.

Je remercie également tous les contrôleurs qui ont fait de même, les équipes en poste le matin de la visite qui nous ont accueillis, et surtout Sabine, M'Barek, Stéphane, Guillaume et Lilou qui m'ont aidée à orchestrer la visite et le repas.

Je remercie enfin Michel Tardieu pour la réservation de la salle et du petit-déjeuner. En espérant que ce forum était le premier d'une longue série qui nous permettra de faire le ciel encore plus sûr...