

## Rappels concernant les règles de pénétration en espace contrôlé

Depuis plusieurs semaines nous constatons dans les espaces de l'OCM (Organisme de Contrôle de Montpellier) une recrudescence inacceptable des intrusions en espace contrôlé, sans contact ni clairance. Nous avons jusqu'à aujourd'hui fait preuve d'une certaine tolérance à leur sujet, préférant souvent un pédagogique rappel à la règle à une procédure disciplinaire.

Outre le fait que ces intrusions sont des infractions aux règles de l'air, qui à ce titre peuvent donner lieu à des PVI (procédures d'infractions instruites par la DSAC), ce sont aussi et surtout des événements de sécurité. Les espaces contrôlés, les CTR en particuliers, sont construits pour protéger les trafics IFR, les commerciaux, à des endroits où ils sont amenés à côtoyer des trafics légers aux performances bien différentes. Pénétrer ces zones sans y être autorisé les met directement en danger, autant que vous. Certains rapprochements récemment constatés en témoignent.

Nous sommes conscients que la complexité des espaces de l'OCM ne vous facilite pas la tâche, et il ne fait aucun doute qu'une des clefs d'un vol réussi, en toute sécurité, est sa bonne préparation, qui se doit d'être méticuleuse. Une autre clef est bien entendu le respect de la réglementation.

Nous vous rappelons donc que la pénétration d'un espace contrôlé est soumise à clairance, et que celle-ci doit être obtenue avant le franchissement des frontières dudit espace. Si la gestion de votre vol, ou si l'occupation de la fréquence à contacter pour cela font que cela ne s'avère pas possible, la seule bonne réaction possible, conforme aux règles de l'air, est de maintenir hors espace contrôlé le temps que ce contact soit établi et la clairance de transit obtenue.

- Le fait de prendre le premier contact avec l'organisme de contrôle en arrivant sur le trait de l'espace à pénétrer ne permet souvent pas d'obtenir la clairance en temps nécessaire.
- Le fait de prendre contact avec l'organisme après avoir franchi ce trait est déjà une infraction, et elle sera dorénavant plus systématiquement relevée en tant que telle.
- Le fait d'avoir pris contact, voire d'avoir eu un transpondeur à afficher, ne vaut pas pour clairance de transit. Le contrôleur a la plupart du temps besoin de vous identifier avant de pouvoir vous autoriser à travers les espaces qu'il a en charge. Cela se fait souvent donc en deux temps, d'où l'importance d'anticiper le premier contact.
- Si vous n'avez pas été explicitement autorisé à le pénétrer, vous devez donc maintenir hors l'espace contrôlé. Si vous avez un doute sur le fait d'y être autorisé, vous devez demander confirmation au contrôle avant de poursuivre votre vol.
- Si vous n'obtenez pas de réponse sur la fréquence contactée et qui est supposée être active, vous devez maintenir hors espace contrôlé le temps d'en vérifier la raison (une erreur d'affichage est souvent en cause), et ne pas hésiter pour cela à revenir sur la fréquence précédente.

Enfin, nous attirons votre attention sur le terrain de Nîmes-Courbessac, qui a la particularité de se trouver très proche de Nîmes-Garons, et à l'intérieur de sa CTR. Cela rend son utilisation très délicate, et les procédures de départ telles que décrites sur sa carte VAC doivent être strictement respectées, du fait de leur importance pour la sécurité. Et tout particulièrement pour les départs piste 18, vite accidentogènes : le virage à gauche vers l'est est obligatoire, en montée vers 1000 ft max, quel que soit votre secteur de sortie prévu. De même, les sorties par le plafond de la R8 sans clairance préalable sont inacceptables, les procédures IFR de Garons passant juste au-dessus.

C'est bien entendu de la sécurité des vols qu'il s'agit ici, de la sécurité de tous, aussi nous vous remercions par avance pour votre prise en compte de ces rappels lors de vos prochains vols.