

***Protocole d'accord***  
***entre le Centre de Contrôle d'Approche de Pau Pyrénées,***  
***les Comités Régionaux de vol à voile***  
***d'Aquitaine et Midi-Pyrénées***  
***concernant les vols en transit sans transpondeur.***

Ministère de  
l'Équipement  
des Transports  
et du Logement



Direction  
Générale  
de l'Aviation  
Civile

Direction de  
l'Aviation Civile  
Sud-Ouest

Aérodrome Pau-  
Pyrénées

## **1. PRÉAMBULE**

Ce protocole a pour but de permettre, en dérogation à l'emport de transpondeur (arrêté CNS Anti-abordage du 21 juin 2001), à travers la description des procédures de contacts et des cheminements, le transit des aéronefs dépendant de ces comités dans les espaces de classe "D" de la TMA Pyrénées gérés par le CCA Pyrénées.

Un vol en transit doit s'entendre comme un vol le plus direct possible entre deux points, mais qui compte tenu des performances des appareils et de l'aérologie, ne se limite pas, en fonction de l'altitude en entrée de zone, à un simple vol en ligne droite.

## **2. PROCÉDURES**

L'ensemble des dispositions techniques et opérationnelles est traité sous forme d'annexes :

- |          |   |
|----------|---|
| Annexe 1 | Liste de contrôle,                            |
| Annexe 2 | Règles applicables,                           |
| Annexe 3 | Zone de transit Ouest en vol sur la campagne, |
| Annexe 4 | Zone de transit Est en vol sur la campagne.   |

## **3. APPLICATION – DÉROGATION**

**3.1** Il est admis que, dans certains cas, principalement les cas d'urgences, le but de ces procédures peut être atteint plus efficacement mais avec autant de sécurité en dérogeant provisoirement aux spécifications de la présente lettre.

**3.2** Les révisions à caractère permanent ou l'annulation de cet accord devront être effectuées par écrit et approuvées par les organismes signataires.

## **4. VALIDITE.**

Le présent protocole prend effet le 15 mars 2007.

Une réunion de bilan sera organisée à l'issue d'une année de fonctionnement.

Le protocole sera valide jusqu'à la date de cette réunion

## ANNEXE 1

### LISTE DE CONTROLE

Annexe 1	15 mars 2007
Annexe 2	15 mars 2007
Annexe 3	15 mars 2007
Annexe 4	15 mars 2007

M. le Président du  
CRVVA

Mme la Présidente du  
CRVVMP

Le Chef de la Circulation Aérienne  
de Tarbes -Lourdes-Pyrénées

Le Chef de la Circulation Aérienne  
de Pau-Pyrénées

## ANNEXE 2

### REGLES APPLICABLES

#### 1. CONDITIONS DU TRANSIT.

Les appareils contacteront le SIV (Pyrénées Info 126.525) pour transiter sur le cheminement le plus direct possible en fonction des conditions aérologiques, dans l'une des deux zones..

Pyrénées Info, en fonction de son trafic, autorise ou délaie l'heure de quelques minutes pour permettre le passage du trafic IFR en compte.

La zone centrale en rouge ne pourra donner lieu qu'à des autorisations de transits exceptionnelles, fonction du trafic IFR des deux approches.

Pour le retour des vols d'ondes, l'approche de Pau-Pyrénées gère les espaces D du sol au Fl 145, Bordeaux Contrôle du Fl 145 à 195. Les pilotes contacteront les centres de contrôle en fonction de leur altitude.

#### 2. CONTACT RADIO ET PHRASEOLOGIE

Le contact radio est obligatoire pendant le vol en espace D.

Le pilote du planeur contacte Pyrénées Info au moins 5 minutes avant le début de la pénétration en espace D. Il précise l'heure estimée de début de pénétration, la route souhaitée, l'heure prévue de sortie de TMA de classe D et la tranche d'altitude ou de niveau envisagée.

Le pilote précisera le plafond maximum permis par les conditions météorologiques. Ce plafond maximum pourra être autorisé ou limité raisonnablement par Pyrénées Info en fonction de son trafic<sup>1</sup>.

Lors de transit en retour de vol d'onde, les pilotes appliqueront la même procédure.

Du fait de la difficulté d'estimer avec précision l'heure de sortie de zone, il pourra être convenu des vacations à intervalle régulier (15, 20 ou 30 mn), ou des points de report spécifiques.

Le pilote clôture avec Pyrénées Info lorsqu'il sort de la zone définie pour le transit.

Les aéronefs durant leur communication donneront si possible leur altitude (ou en niveau de vol 1013 au dessus de 5000 ft /QNH) en pieds. En cas de demande immédiate d'altitude, le planeur pourra donner, dans un premier temps, son altitude en mètres, puis dans un contact suivant son altitude en pieds. (le temps d'utiliser l'outil de conversion ci-dessous)

Les positions seront données en QDM et en distance en NM par rapport aux aérodromes répertoriés sur la carte 500000ème du SIA.

---

<sup>1</sup> Il faut noter que plus le plafond dont dispose un planeur est élevé, plus vite il pourra traverser une zone, moins il aura besoin d'y évoluer et plus vite il sortira de ladite zone.

### 3. TABLEAU DE CONVERSION METRES/PIEDS

M	0	100	200	300	400	500	600	700	800	900
0	0	330	650	1000	1300	1650	2000	2300	2600	3000
1000	3300	3600	3900	4300	4600	4900	5300	5600	5900	6200
2000	6600	6900	7200	7500	7900	8200	8500	8900	9200	9500
3000	9900	10200	10500	10800	11200	11500	11800	12100	12500	12800

Ex : 1300 m correspondent à 4300 ft etc....

### 4. SERVICES RENDUS.

Conformément à la réglementation, les services de contrôle (information de trafic), d'information et d'alerte seront fournis à chaque appareil pénétrant en espace "D".

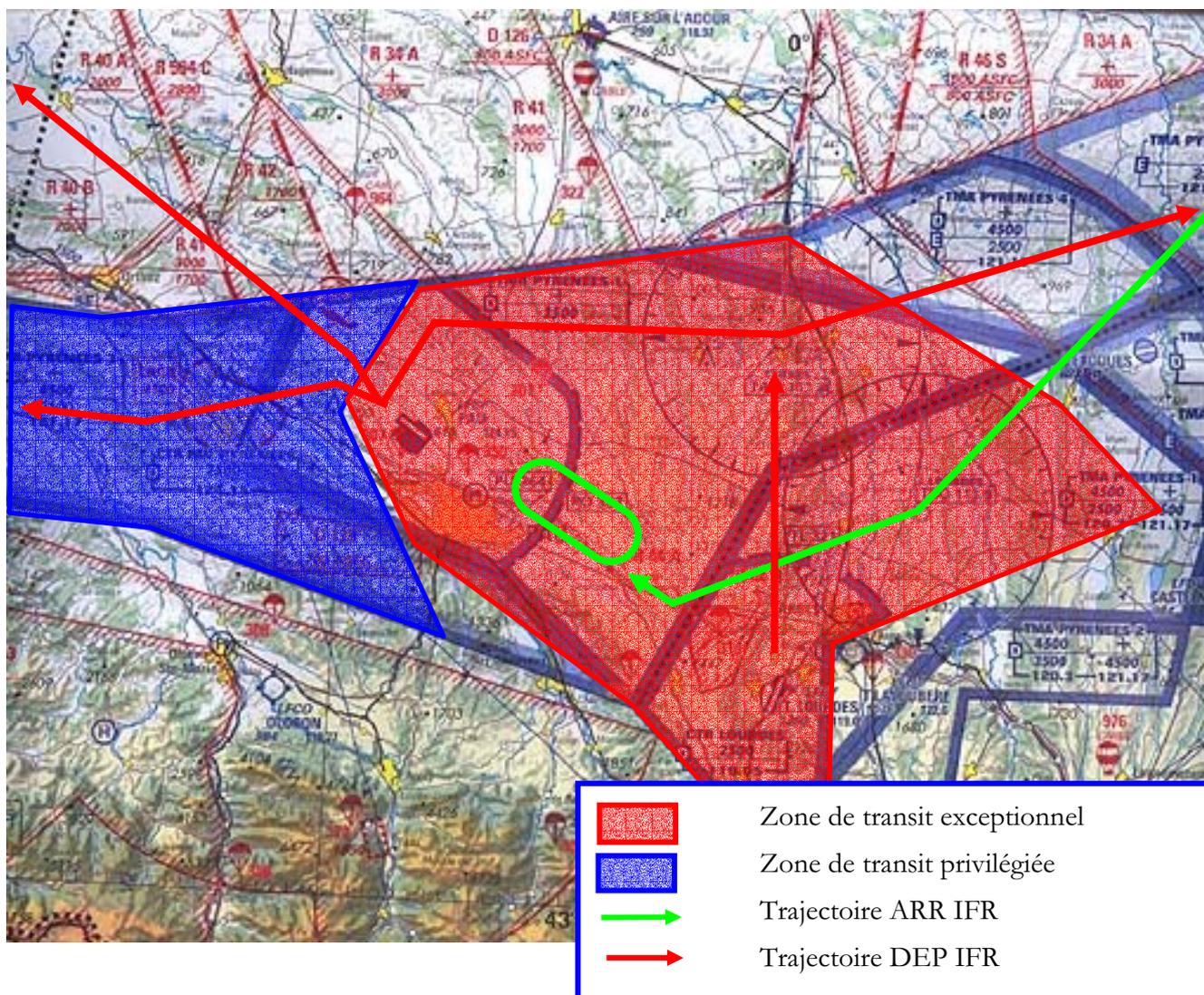
### 5. PANNES RADIO.

Évoluer dans ces espaces convenus ou d'autre de classe D n'étant possible qu'avec le contact radio, en cas de problème :

- si la panne a lieu avant l'autorisation de pénétration, la rentrée dans les espaces de classe D est interdite.
- si la panne a lieu après autorisation de transit, la TMA de classe D devra être dégagée à une heure aussi proche que possible de celle donnée lors de la demande de transit. Les zones seront considérées comme libérées par cet aéronef à l'heure H + 10 mn, H étant l'heure estimée de sortie communiquée au 1<sup>er</sup> contact. Pour les planeurs en circuit, dès le constat de la panne, ils sortiront immédiatement des espaces de classe D. Ces derniers seront considérés comme libérés par cet aéronef à l'heure H + 10 mn, H étant l'heure de la dernière vacation prévue qui n'a pu être établie, ou la dernière communication établie + 30.
- En cas de perte de contact radio (panne, atterrissage en campagne, ...), le pilote contactera l'APP de Pau par téléphone au 05 59 33 39 26 ou l'APP de Tarbes au 05 62 32 62 55.

## ANNEXE 3

### ZONE DE TRANSIT PRÉFÉRENTIEL OUEST



**Condition d'accès :** selon trafic IFR en compte par Pau, attente possible avant pénétration en espace D.

**Altitude autorisée :** Pas de restriction à l'intérieur de la zone sauf ZIT

**Points remarquables aux abords de la CTR connus des contrôleurs :**

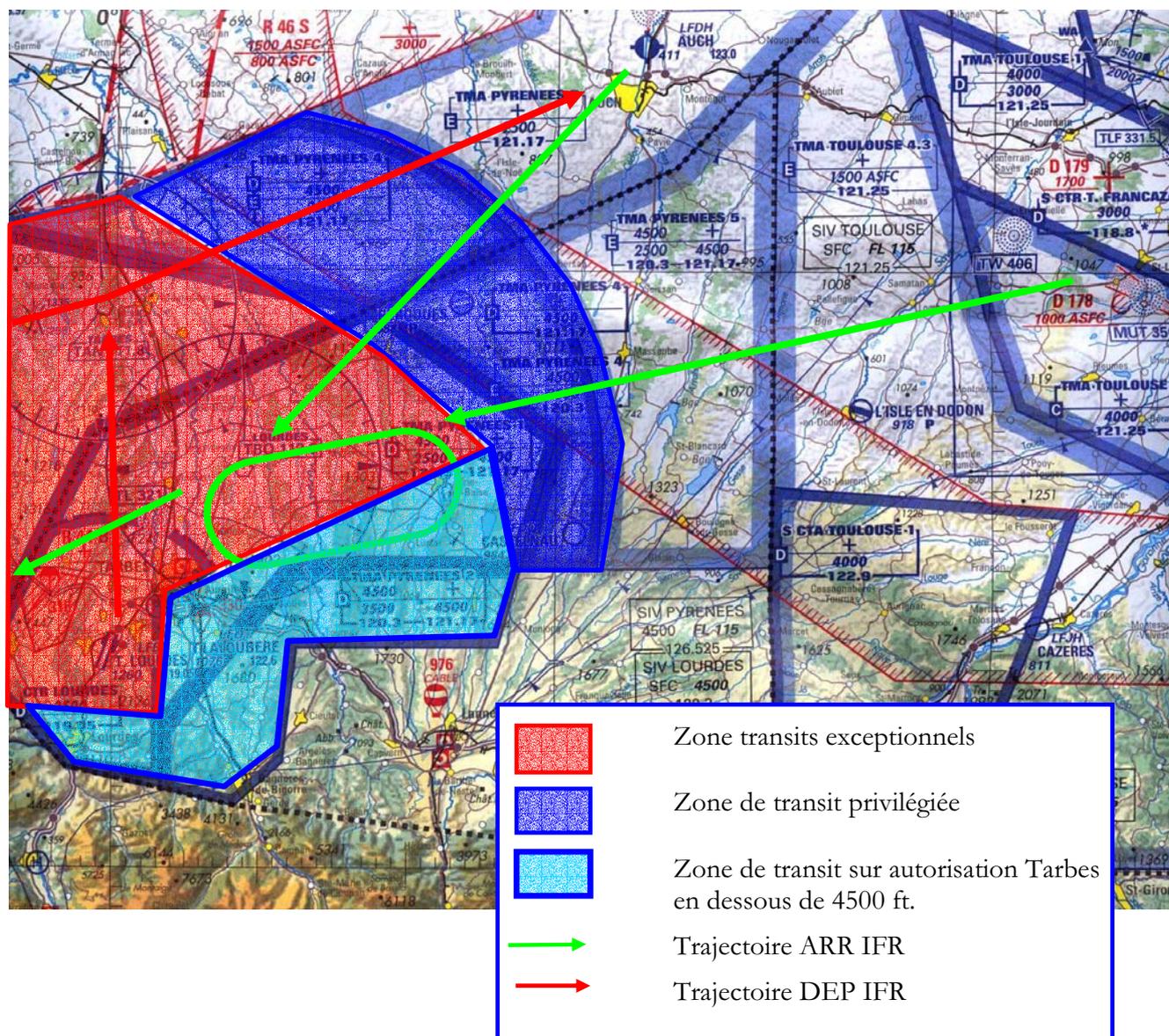
Jurançon (point SE) – passage autoroute – Arzacq – Orthez – QDM / Aire sur Adour

**Activités particulières dans la zone ou aux abords :**

- ZIT de Lacq Sol/4100ft QNH
- Axe de voltage
- R 34, 40, 41 et 42, PJE 308
- PJE 307 – PJE 355
- PJE 301
- Trajectoire de départ IFR vers TAN, ORTEZ et RILON

## ANNEXE 4

### ZONE DE TRANSIT EST (Castelnau Magnoac – Berdoues – Nord du SIV)



**Condition d'accès :** selon trafic IFR en compte par Tarbes ou Pau, attente possible avant pénétration en espace D.

**Altitude autorisée :** sauf autorisation, en dessous de 6000 ft/QNH

**Points remarquables aux abords du couloir connus des contrôleurs :**

Castelnau – Berdoues – TAN – TBO – Plaisance

**Activités particulières sur le couloir :**

- Parachutages à Castelnau Magnoac
- Trajectoire ARR IFR vers TBO
- Trajectoire de départ IFR vers TL ou TAN vers AUCH