

### INCIDENT CONCERNANT LA CIRCULATION AERIEENNE DANS LA CTR DE GRENOBLE ISERE

Un dimanche après-midi, le F.GGSL rentre d'une navigation par l'Ouest de la CTR, passant par le point d'entrée W. C'est la 27 en service, le vent est du 240° pour 5KT.

Le contrôleur lui demande de rappeler en vent arrière piste 27.

Le pilote n'entendant pas d'autre trafic déclare qu'il serait preneur d'un atterrissage en 09.

Le contrôleur ne donnant pas de réponse, le pilote poursuit vers la vent arrière 27. Il voit alors un B737 s'aligner en 27. Pensant que le B737 montera dans l'axe, il reste au sud de St Siméon de Bressieux, toujours en vitesse de croisière.

Le contrôleur demande alors au SL d'effectuer un 270° par la droite. Quelques secondes sont nécessaire au pilote pour réaliser que ce virage le mettra en base main droite pour la 09, et en déduit que sa demande n'a pas été oubliée.

Mais le pilote estime qu'il perdra de vue le 737 s'il part en virage immédiatement, or il ne sait pas ce que va faire le gros porteur, continuer dans l'axe virer vers le sud ou vers le nord. Il décide de ne pas faire immédiatement le virage pour le garder en visuel, estimant en plus qu'ainsi il évitera de survoler St Siméon de Bressieux. Il n'avertit pas le contrôleur qu'il continue quelques instants avant de débiter son 270°.

Le B737 en procédure IFR a prévu de partir en virage vers le sud à partir de 500 ft sol et a donc été gêné par le DR 400 ; il a amorcé son virage et l'a interrompu pour reprendre sa montée dans l'axe.

Son virage vers le sud se fera à partir de 3000 ft, il passe derrière le SL, 1300 ft plus haut. Il dépose un ASR (Air Safety Report).

#### Conclusion :

Le pilote du SL a décidé d'attendre avant de réaliser le 270°, sans le spécifier au contrôleur.

A sa décharge il n'avait pas les informations nécessaires de la part du contrôle pour comprendre la trajectoire du Boeing, et il ne s'attendait plus à être autorisé pour une 09.

Il y a donc eu risque de rapprochement suite à ce retard d'exécution du 270° de la part du pilote du SL.

Dans un espace aérien contrôlé, respecter les consignes du contrôleur est une priorité. Si la demande paraît dangereuse ou non réglementaire au pilote, il doit signaler immédiatement son impossibilité d'exécuter la manœuvre.

Si la demande lui paraît dangereuse c'est peut-être qu'il n'a pas compris la stratégie du contrôleur, il ne doit donc pas hésiter à demander une information de trafic.

