



Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)  
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)  
Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)  
Federal Office for Civil Aviation (FOCA)



## Mise en Œuvre d'une Nouvelle TMA à Genève

### Qu'est-ce qu'une TMA ?

Selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), une TMA (Terminal Area) est une région de contrôle établie à la jonction des routes desservant un ou plusieurs aéroports.

Le but de la TMA est donc, par une attribution appropriée des classes d'espace définissant le service rendu par le contrôle du trafic aérien (ATC), d'assurer **la meilleure sécurité possible** aux trafics IFR et VFR autour de Genève. La structure d'espace que nous mettons en place répond à notre volonté d'améliorer la sécurité aérienne tout en assurant la fluidité du trafic.

**A partir du 20 mars 2003 entre en vigueur la nouvelle TMA de Genève, une étape importante pour la sécurité aérienne**

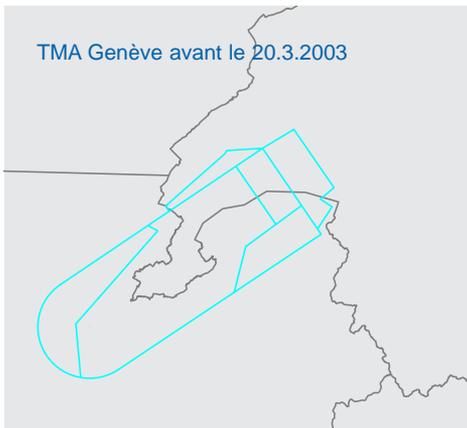
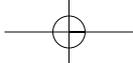
### Pourquoi un agrandissement de la TMA de Genève?

- La nouvelle dimension de notre TMA assure une meilleure sécurité en protégeant les trajectoires d'arrivée (STARs) et de départ (SIDs) par une classification en espace C (tout le trafic est connu des services ATC).
- L'activité vélivole sur le Jura sera mieux organisée, ce qui garantira une meilleure sécurité à tous les usagers. Des espaces de vol à voile activables ont été créés sur les parties françaises et suisses du Jura; ils permettent de supprimer la mixité de trafic IFR / VFR dans un important volume.
- Le transit du trafic VFR au sud de la TMA a été pris en compte de manière à réserver des espaces normalement suffisants en classe G et E. Ainsi le transit n'interfère pas avec le trafic IFR de Genève. Le principe de base est de réserver les espaces TMA de classe C au trafic IFR pour permettre le respect des créneaux horaires des vols et des capacités définies pour ces espaces.
- En faisant coïncider la Nouvelle TMA de Genève avec le volume géré par l'Approche, nous garantissons une meilleure information sur l'ensemble des publications aéronautiques. En effet les TMAs apparaissent sur toutes les cartes, tant IFR que VFR. Bien que la définition des espaces ait été épurée au maximum, les cartes restent complexes de par l'importance du relief et le nombre d'aéroports, d'activités aéronautiques et de gestionnaires différents. Il est rappelé que la préparation du vol par **une étude attentive des cartes avant le vol est l'un des facteurs majeurs de la sécurité.**

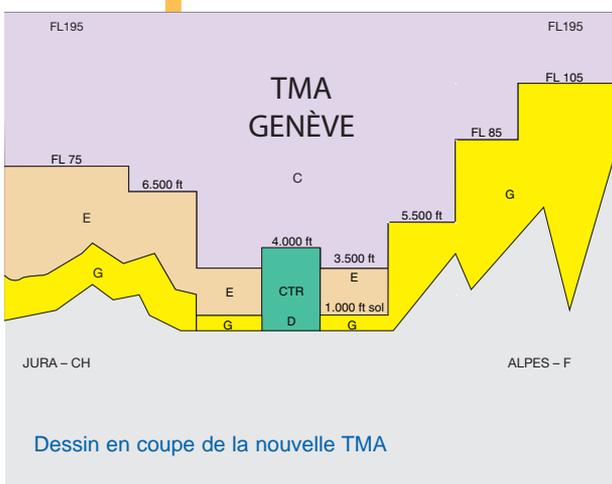
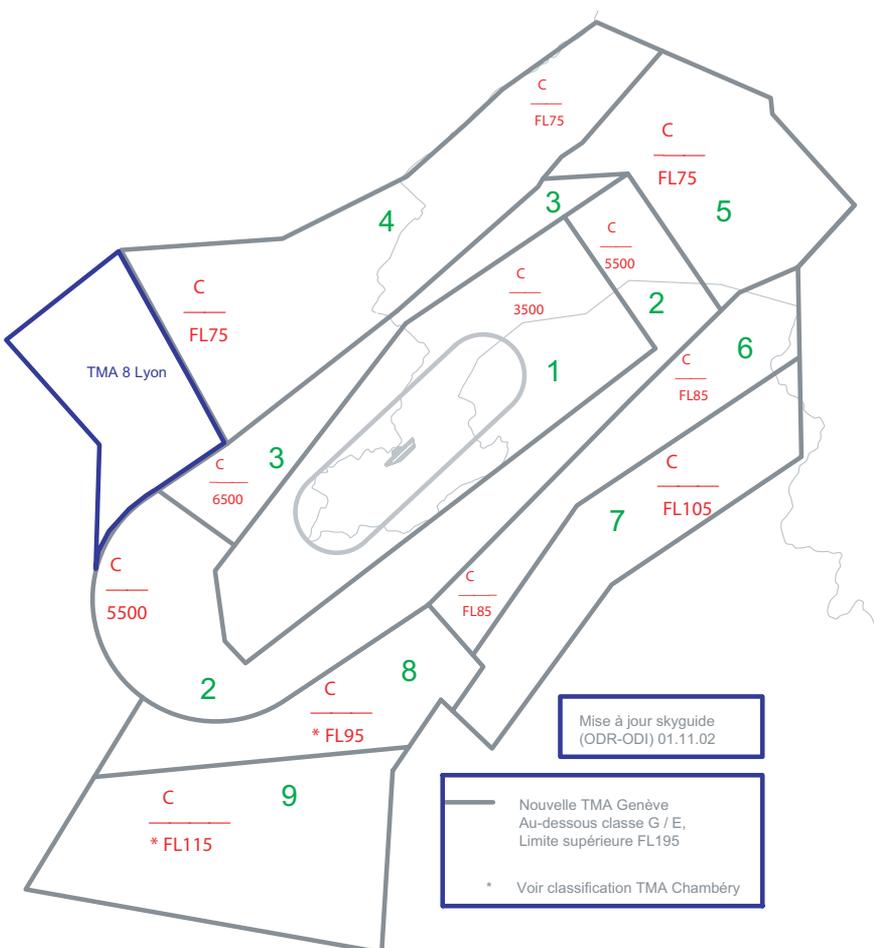


Aéroport International de Genève avec vue sur le Mont-Blanc

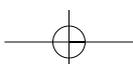
L'information concernant la nouvelle TMA sera publiée dans l'AIP suisse en date du 9 janvier 2003 pour entrer en vigueur le 20 mars 2003. Ce document d'information à l'intention des pilotes VFR n'est pas destiné à remplacer les documents aéronautiques qui seront publiés dans l'AIP suisse du 9 janvier 2003.

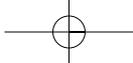


## TMA Genève dès le 20.3.2003



- Les études concernant la Nouvelle TMA de Genève ont été entreprises en très étroite collaboration avec les autorités françaises de la Navigation Aérienne (DNA, SCTA, DAC-CE, CRNA-SE) et avec l'OFAC et les utilisateurs, ce afin d'assurer une définition coordonnée des TMA de Lyon, de Chambéry et de Genève, et de préserver les intérêts de tous. Le développement des aéroports de Lyon St-Exupéry et de Genève-Cointrin requiert une attention particulière car les trajectoires d'arrivée et de départ de ces aéroports, qui sont proches l'un de l'autre, interfèrent entre elles. La Nouvelle TMA de Genève prépare aussi la mise en place de l'étape suivante appelée CLARINES et qui, en fin 2003, mettra en place une nouvelle Approche à Lyon avec de nouvelles interfaces avec Genève.



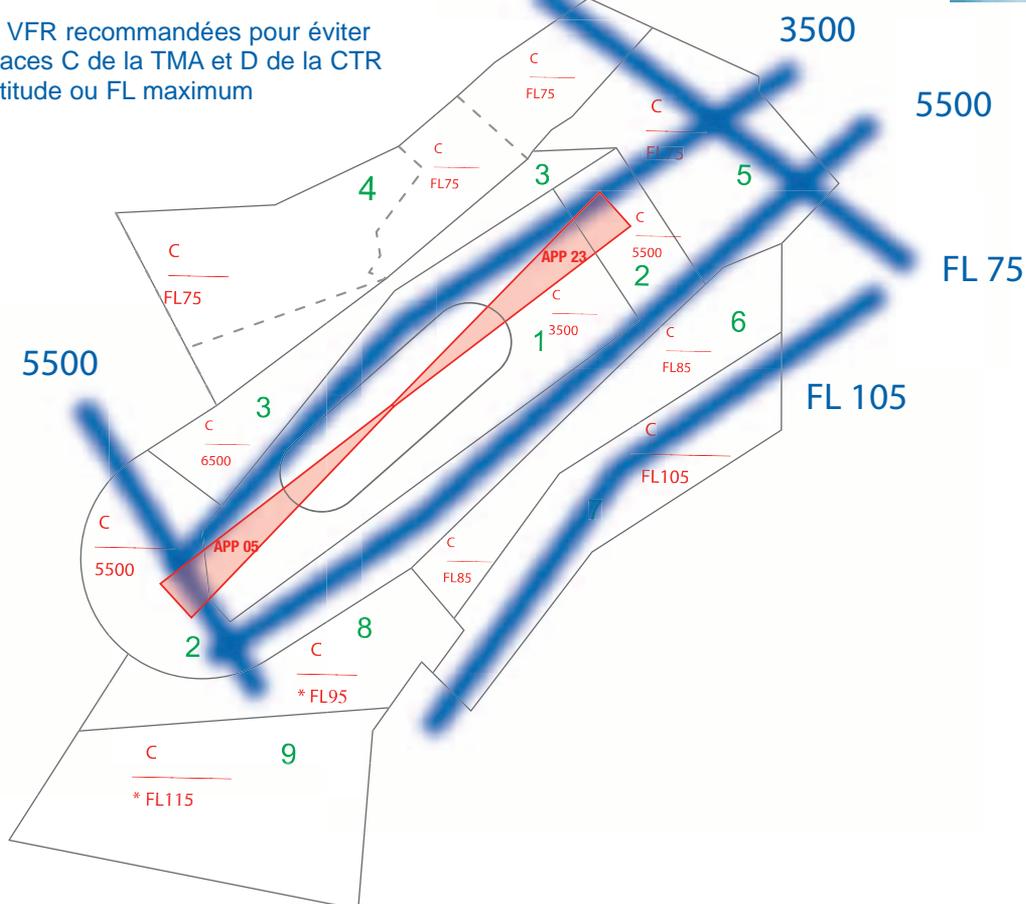


### Evolution VFR recommandée

Si la météo le permet, le trafic VFR évoluera selon le schéma ci-dessous, qui montre les routes possibles pour éviter les espaces C de la TMA et D de la CTR, tout en restant en espace G ou E. Ces routes ne sont pas publiées puisqu'en espace E et G il n'y a pas de contrainte. De plus, le fait qu'une route publiée est davantage utilisée risque de concentrer le trafic de manière indésirable.



Routes VFR recommandées pour éviter les espaces C de la TMA et D de la CTR avec altitude ou FL maximum

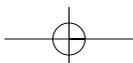


Le transit des espaces C et D en VFR reste possible avec l'autorisation de l'ATC qui sera donnée en fonction du trafic.

En cas de transit VFR dans la TMA, une demande préalable sera faite sur la fréquence Genève Information (126.350 MHz) ou Genève DELTA (119.175 MHz). Les routes de transit suivantes seront publiées sur la carte OACI 1:500 000 Suisse:

- TRANSIT SUD, remplaçant la transit sud alfa mais orientée sur le VOR-FRI et le NDB-AT (Annecy)
- TRANSIT CENTRE

Dans la TMA de Chambéry, il est recommandé au trafic VFR d'évoluer au sud de l'autoroute Annemasse – La Roche – Annecy – Chambéry.



En plus des secteurs TMA 8 de Lyon, les secteurs suivants sont créés ou adaptés dans la TMA Genève:

- Saint-Claude–Nord, dans TMA 4.1
- Saint-Claude–Sud, dans TMA 4.2
- Le Brassus, dans TMA 4.3
- Vallorbe, dans TMA 4.4

Ces secteurs peuvent être activés de deux manières, en fonction de l'altitude:

- soit par **notification**, c'est à dire que le planeur ou l'organisme reconnu annonce à l'ATC l'activité jusqu'à une heure définie. La notification est possible pour une activation des secteurs Oyonnax–Nord, Saint-Claude–Nord, Le Brassus jusqu'au FL 085, et Vallorbe jusqu'au FL 095.

Fréquence de veille: 122.650 MHz

- soit par **autorisation** ATC pour les secteurs Oyonnax–Sud, Saint-Claude–Sud, et pour les autres secteurs, au-dessus des valeurs indiquées.

Fréquence de veille: 119.175 MHz.

## Vol à voile

### Nouveaux secteurs vélivoles

Après concertation avec les représentants des Fédérations française et suisse de Vol à Voile (FFVV, FSVV), les autorités suisses (OFAC) et françaises (DNA, DAC-CE) ont décidé de créer, selon le modèle des secteurs dérogoitaires en espace C de la TMA 8 de Lyon (Oyonnax-Nord et Oyonnax-Sud), une série de secteurs de vol à voile pour assurer la continuité de l'activité vélivole sur le Jura. L'ensemble de ces secteurs est géré par les services ATC de Genève. Un protocole d'accord décrit dans le détail les procédures mises en place. Il est disponible sur le site:

[www.skyguide.ch/f/service/infoservice\\_f.html](http://www.skyguide.ch/f/service/infoservice_f.html)

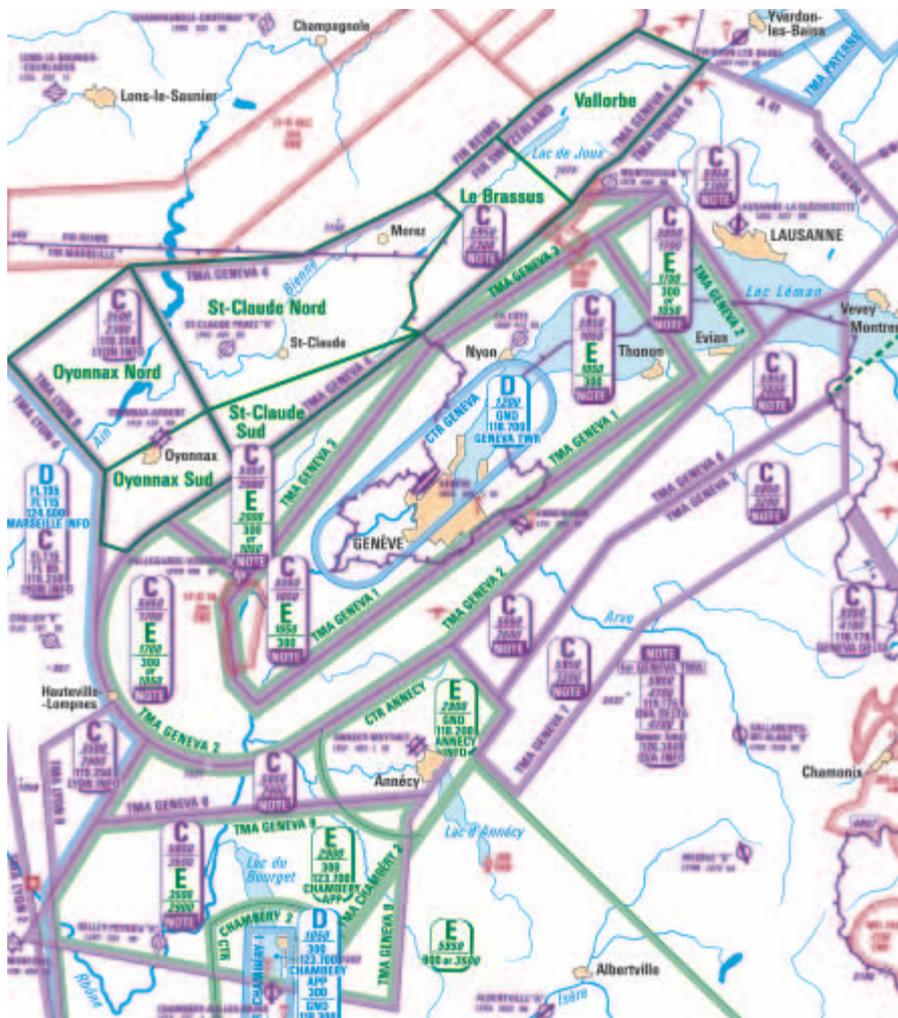
L'annonce de notification et la demande d'autorisation se font auprès de Genève DELTA (119.175 MHz) ou au n° de téléphone +41 22 788 11 09.

Le niveau maximum d'activation et l'heure de fin d'activation de chacun des secteurs sont annoncés sur une fréquence ATIS Genève Info-Planeur (124.750 MHz) et au n° de téléphone + 41 22 417 40 83.

Les planeurs ne sont pas obligés d'avoir un transpondeur.

Pour vos questions ou pour toute information complémentaire:

- Michel Jemelin, Airspace Management, skyguide, [michel.jemelin@skyguide.ch](mailto:michel.jemelin@skyguide.ch);
- Heinz Lang, Chef de projet, Planification de l'Infrastructure, OFAC, [heinz.lang@bazl.admin.ch](mailto:heinz.lang@bazl.admin.ch)



[www.skyguide.ch/f/service/infoservice\\_f.html](http://www.skyguide.ch/f/service/infoservice_f.html)