

## Suites données aux recommandations de sécurité

### Incident grave survenu au Bombardier CRJ100 immatriculé F-GRJR et au Beechcraft Skipper BE77 immatriculé OO-GVE sur l'aérodrome de Lille-Lesquin (59)

Perte de séparation entre un aéronef de transport public en approche et un aéronef d'aviation générale en VFR qui s'était égaré. Celui-ci a pénétré involontairement et sans contact radio dans un espace aérien de classe D. En raison d'une confusion altimétrique, le contrôleur d'approche n'a pas réalisé l'intrusion du trafic VFR dans son espace aérien et n'a donc pas fourni une information de trafic appropriée. Le pilote VFR n'a pas contacté le service d'information de vol pour signaler qu'il était perdu.

#### Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 30 Septembre 2011

#### **Recommandation 01**

BEA (extrait)

L'absence de procédure relative aux intrusions de VFR en espace contrôlé n'a pas permis d'attirer l'attention des contrôleurs de Lille et Bruxelles et ceux-ci ne se sont pas coordonnés. En conséquence le BEA recommande: que la DSNA s'assure que les procédures de coordination entre organismes de contrôle adjacents couvrent le cas de pénétration de vols VFR dans des espaces où ils ne sont pas autorisés.

#### **Réponse de la DGAC**

Comme le souligne le présent rapport, pour le territoire français, des mesures relatives au cas de l'intrusion sans contact d'un trafic VFR égaré ou non identifié dans un espace contrôlé sont définies dans la réglementation de la circulation aérienne (RCA), partie Services de la circulation aérienne (SCA) chapitre 2 (2.24.1 Aéronef égaré ou non identifié). Les organismes rendant les services de la circulation aérienne s'efforcent, dans ce cas, de déterminer l'identité de l'aéronef lorsque cela est nécessaire.

Lorsqu'aucun moyen d'identifier ou de contacter l'avion égaré ou non identifié n'a pu être mis en œuvre, les services de contrôle assurent la prévention des abordages en fournissant des informations de trafic ou des suggestions de manœuvre aux avions en fréquence vis-à-vis de l'aéronef détecté. Par ailleurs, un avion se déclarant égaré sera pris en charge par les organismes rendant les services de la circulation aérienne.

Dans le cas présent, l'avion ne s'était pas signalé comme égaré et volait en bordure de la TMA2 de Lille approche. Il était considéré, à tort, comme évoluant dans un espace de classe G pour lequel aucun contact radio n'est exigé (suite notamment à une inattention du contrôleur liée à la différence entre le QNH et le calage standard). Depuis cet événement, une seule occurrence à ce jour, les contrôleurs ont été sensibilisés, au travers d'un retour d'expérience, pour transmettre des informations de trafic en écart d'altitude relevé entre les aéronefs concernés (et non plus l'altitude relevée sur le radar). De même l'absence de réaction du contrôleur belge peut également se comprendre par un défaut d'attention sur ce vol.

Il s'agit donc d'un scénario bien spécifique, et les lettres d'accord ne peuvent pas décrire de façon exhaustive l'ensemble des situations exceptionnelles qui pourraient être rencontrées. En revanche, les services de la DSNA ont attiré l'attention des services de contrôle aérien belges sur cet événement, en leur transmettant le rapport du BEA et les recommandations associées ce qui a conduit à une exploitation commune du retour d'expérience associé.

La coordination entre centres adjacents, et les lettres d'accord correspondantes sont considérés comme des points clés dans la gestion de la sécurité par la DSNA ; dans le cas des services de contrôle belges, les contacts établis dans le cadre du FABEC faciliteront leur évolution, et la correction des dysfonctionnements.

En outre, la DSNA, au travers du plan EAPAIRR (European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction), a engagé une réflexion sur la mise en œuvre d'un code transpondeur « FIR lost » pour les VFR.

Compte tenu de ces éléments, le suivi de cette recommandation par la DGAC est considéré comme clos.

Enfin, cette recommandation est à rapprocher de la première recommandation issue du rapport sur l'incident grave survenu le 28 septembre 2008 à proximité de l'aérodrome de Toussus-le-Noble entre le Falcon 900 immatriculé F-RAFQ exploité par l'Armée de l'air et le F 172 immatriculé F-BXIX. Elle concerne les procédures de coordination urgente, mises en œuvre par les prestataires de services de la navigation aérienne civils et militaires relatives à l'intrusion d'aéronefs dans un espace aérien de classe A, B, C, ou D contigu à un espace géré par un autre prestataire.

A l'occasion du traitement de cette recommandation il a été vérifié, dans le cas de l'incident, que le MANEX ORLY traite de ce

point précis dans les procédures de coordination. Cette dernière recommandation n'est pas close pour la DGAC : en effet, la DSAC vérifiera au cours de ses audits la bonne prise en compte par la DSNA des situations de coordination urgente dans les protocoles avec les différents centres adjacents.

#### Degré d'avancement ( 12 Juillet 2012)



#### Recommandation 02

BEA (extrait)

L'absence du système APW n'a pas permis d'attirer l'attention du contrôleur de Lille APP sur la pénétration du VFR dans son espace aérien. Ce système devait être implémenté depuis 2008. En conséquence le BEA recommande: que la DSNA accélère la mise en oeuvre du système APW sur les aérodromes prévus.

#### Réponse de la DGAC

La DSNA a établi et met en œuvre un plan de déploiement du système APW. Ce plan trouve son origine dans l'action ASP-R-02 "implement APW function" de l'European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction (EAPPAIRR), action retenue par la DSNA.

Le système APW a été déployé le 3/10/2011 à Lille-Lesquin. Le projet de déploiement de ce système à Lille est antérieur à l'incident grave reporté par le BEA (17 mai 2010).

La DSAC suit l'évolution et la mise en œuvre de ce système à travers ses activités de surveillance de la DSNA et en particulier dans le cadre particulier du suivi de l'avancement du déploiement des outils de détection automatique. La DSAC demandera l'accélération de ce plan sur les terrains où elle aurait identifié un risque particulier.

Le suivi du traitement de cette recommandation par la DGAC est clos.

#### Degré d'avancement ( 12 Juillet 2012)

