
Accident survenu le 12 juillet 2007 à Etrigny (71) entre un ULM et un mirage Etrigny (71) 12/07/2009.

Une collision en vol se produit à basse altitude entre un ULM et un Mirage 2000N, à l'ouest de Tournus, dans un espace aérien non contrôlé de classe G. L'ULM s'écrase au sol ; son pilote est tué. Le Mirage 2000 N se dérouté sur la base aérienne (BA) 102 de Dijon ; l'équipage est indemne.

Rapport d'enquête : <https://www.bea.aero/docspa/2004/63-h040823/pdf/63-h040823.pdf>

Recommandation D2009/001-03

Réglementation et compatibilité des vols CAG VFR et CAM V

Cet événement montre également la fragilité du dispositif mis en place pour assurer la compatibilité des vols CAG VFR et CAM V et qui repose sur des recommandations émises par la DAST et la DIRCAM.

En conséquence, le Bureau enquête accidents défense air recommande :

Aux organismes régulateurs :

- de réglementer la compatibilité des deux types de circulation.

Plusieurs pistes peuvent être mise en œuvre, comme par exemple :

- ° donner accès, en terme d'écoute, aux pilotes des aéronefs en CAG VFR, les messages d'auto information émis par les pilotes en CAM V ;
- ° mettre en place un système d'auto information commun aux deux circulations aériennes

Réponse

En réponse à cette recommandation, le Directoire a demandé au groupe permanent sur la compatibilité des circulations aériennes en basse et très basse altitude (GPBA) de reprendre sa réflexion sur l'auto-information. Des travaux sur le sujets avaient en effet été menés entre 2006 et 2008, dans le cadre du groupe de travail « Basse Altitude – Très Basse Altitude », travaux qui avaient été suspendus suite à de nombreux obstacles dans la constitution d'une évaluation sur ce sujet. La reprise des travaux s'est traduite par la mise en place d'une expérimentation reposant sur le principe suivant : les aéronefs en CAM V contactent les SIV qui assureront ensuite l'information de vol vers les CAG VFR.

Le résultat de cette expérimentation s'est avéré positif pour la DSNA tant de la part des contrôleurs que des usagers de l'aviation légère, mais non concluant pour la DIRCAM au vu de la difficulté de concilier les missions avec les multiples contacts radios.

Suite à l'expérimentation, un groupe de travail a produit un rapport sur la « compatibilité CAM V - CAG VFR à la suite de l'expérimentation contact CAM V en SIV Clermont-Ferrand du printemps 2011 », qui présente plusieurs propositions d'amélioration. L'étude, par le GPBA, de ces propositions, au regard des résultats de l'expérimentation, et des moyens techniques et humains disponibles, a conduit à la décision de pérenniser la procédure expérimentée pour les vols compatibles (appréciation du commandement de bord). Ainsi, la DIRCAM a depuis intégré dans la documentation militaire (MILAIP) la nécessité de contacter l'organisme gestionnaire du secteur d'information traversé en CAM V dès lors que cela est réalisable.

Le suivi de cette recommandation par la DGAC est clos.

Avancement 100%

Date de mise à jour 28/09/2016