



## TRANSPORTS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Suites données aux recommandations de sécurité

#### Incident grave sur l'aérodrome de Nice (06) à l'avion Raytheon 390 Premier 1A immatriculé M-FROG et à l'avion CRJ 200 immatriculé EC-HHV

18 h 38 m 09, l'équipage du EC-HHV reçoit sur la fréquence PVL/SOL l'instruction de rouler par les taxiways Delta puis Tango pour le point d'arrêt de la piste 04L, A1 qu'il doit maintenir. A 18 h 41 m 09, l'équipage du M-FROG reçoit sur la fréquence PVL/SOL l'instruction de rouler par le taxiway Alpha pour le point d'arrêt de la piste 04L, A1 qu'il doit maintenir. A 18 h 41 m 37, l'équipage du EC-HHV est autorisé sur la fréquence TWR à traverser la piste 04L (1). A 18 h 42 m 09, l'équipage du M-FROG est transféré sur la fréquence TWR (2). A 18 h 42 m 15, l'équipage du EC-HHV est autorisé à s'aligner sur la 04R via le taxiway W (3). A 18 h 42 m 56, l'équipage du M-FROG est autorisé à traverser la piste 04L et à rouler via le taxiway W, instruction qu'il collationne correctement (4). A 18 h 43 m 48, l'équipage du EC-HHV est autorisé à décoller sur la piste 04R (5). A 18 h 44 m 09, l'équipage du EC-HHV annonce qu'il y a un avion sur la piste. Il interrompt le décollage (6). Le contrôleur demande au M-FROG « confirm you are not on the Whiskey taxiway? ». L'équipage l'informe qu'il pense être sur la piste (7). Le contrôleur donne ensuite l'instruction à l'équipage du M-FROG de quitter la piste, de prendre la première à droite puis de retourner sur le taxiway W. L'équipage, qui est déjà sur la piste, interprète l'instruction du contrôleur « première à droite » par une sortie de la piste en A33. Il rejoint donc le point d'arrêt A33 par la piste (trajectoire en pointillé sur la figure 1), alors que le contrôleur pense qu'il rejoint ce point d'arrêt par le taxiway W. L'équipage du M-FROG s'est ainsi retrouvé en face du EC-HHV. Ce dernier a été contraint de légèrement s'écarter pour le laisser passer afin qu'il libère la piste par A33. L'équipage du EC-HHV est ensuite autorisé une deuxième fois au décollage sur la piste 04R, suivi quelques instants plus tard par le M-FROG.

#### **Rapport technique du BEA**

Réception par la DGAC : 11 Mai 2011

#### **Recommandation 01**

BEA (extrait) Cet événement a montré que la mise en place de dispositifs lumineux additionnels sur le point d'arrêt A3 n'a pas empêché le franchissement involontaire de ce point d'arrêt par un équipage. Il a également montré que le contrôle aérien n'était pas en mesure d'estimer la position précise des avions au sol à cet endroit de l'aérodrome et n'était donc pas en mesure de détecter une erreur de cheminement et ainsi de prévenir d'une incursion sur piste et un risque de collision entre avions. En conséquence, le BEA recommande :

Que la DGAC installe sur des aérodromes à fort trafic des dispositifs permettant au contrôle de détecter et d'être alerté d'un risque de collision au sol, et notamment du risque d'une incursion sur piste.

#### **Réponse de la DGAC**

La Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) a établi et met en œuvre un plan de déploiement de tels dispositifs sur les principaux aérodromes français.

En province, les aérodromes de Lyon, Toulouse, Bâle/Mulhouse, Marseille et Nice sont concernés. Cette mise en œuvre s'effectue en deux étapes : le niveau 1 détection et identification des mobiles puis le niveau 2 intégrant le système d'alarme.

Pour les aérodromes d'Orly et Charles de Gaulle, ces dispositifs (niveau 1 et 2) sont en place et des améliorations complémentaires sont envisagées sur la plate-forme de Charles de Gaulle.

La mise en service du niveau 1 est prévue à Nice en 2013.

Le plan de déploiement mis en œuvre par la DSNA paraît adapté et la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) suit l'évolution et la mise en œuvre de ces différents systèmes à travers ses activités de surveillance et de coordination avec la DSNA.

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

#### **Degré d'avancement ( 02 Août 2011)**



#### **Recommandation 02**

BEA (extrait) Cet événement a montré qu'il peut exister des différences entre les indications portées sur les cartes aéronautiques des aérodromes et la réalité constatée sur le terrain. En conséquence le BEA recommande :

que la DSNA s'assure, sur tous les aérodromes, que les cartes d'aérodrome reflètent de façon précise la réalité de l'infrastructure.

#### **Réponse de la DGAC**

*L'arrêté du 3 juin 2008 relatif aux services d'information aéronautique indique, dans son annexe, que " parmi les fournisseurs de données aéronautiques, les exploitants d'aérodromes recueillent et valident les données aéronautiques relatives à l'aérodrome et, le cas échéant, à ses abords et les transmettent au prestataire de services d'information aéronautique selon le protocole établi avec lui." L'exploitant d'aérodrome est donc l'acteur principal du processus de mise à jour des cartes d'aérodrome. Si une non conformité est relevée par l'exploitant d'aérodrome, les services de la navigation aérienne ou tout autre acteur, il appartient à l'exploitant*

d'aérodrome, de faire modifier la carte correspondante.

Ce processus est surveillé par la DSAC dans le cadre de ses audits TAC/CHEA et de suivi du certificat de sécurité aéroportuaire suivant les principes de la surveillance orientée risques.

Lors de ces audits, l'existence et la mise en œuvre efficace du protocole prévu dans l'arrêté du 3 juin 2008 sont vérifiées. Pour ce faire, les auditeurs comparent les publications aéronautiques avec la réalité du terrain et s'assurent que les procédures internes de l'exploitant d'aérodrome (décrites dans son manuel d'aérodrome) garantissent la bonne application du protocole. A ce titre, des check-lists ont été mises à disposition des auditeurs et sont systématiquement renseignées au cours des audits. De plus, les auditeurs rencontrent les représentants locaux de la navigation aérienne pour connaître les difficultés éventuelles qu'ils pourraient rencontrer dans l'application du protocole de mise à jour de l'information aéronautique signé avec l'exploitant d'aérodrome.

Au cours des dernières années, ce processus de surveillance a permis d'identifier des écarts dans ce domaine et d'exiger la mise en œuvre de plans d'actions correctives associés. Ce processus s'étend également aux hélistations.

Dans le cas particulier de cet incident, la carte de l'aérodrome de Nice a été modifiée et un Hot Spot a été ajouté. Il devra toutefois être déplacé et le dessin des embranchements redessiné pour refléter plus clairement la réalité de l'infrastructure.

#### Degré d'avancement ( 02 Décembre 2011)

