

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident survenu le 2 juin 2010 dans la FIR Bordeaux - Point OLRAK entre l'Airbus A318 immatriculé F-GUGJ exploité par Air France et l'avion Pilatus PC 12 immatriculé EC-ISH

Une quasi collision s'est produite entre un vol Air France et un Pilatus PC12 immatriculé en Espagne. Les deux avions étaient en contact avec le centre de contrôle en route de Bordeaux (CRNA/SO)

L-reco du BEA n°620 du 26 aout2010

Réception par la DGAC : 03 Septembre 2010

Recommandation 01

BEA (extrait)

De l'analyse de cet incident, il ressort que: le conflit entre les deux aéronefs n'a pas pu être détecté par le contrôle car le transpondeur du PC 12 transmettait le FL 270. C'est donc ce niveau qui était visualisé sur les écrans de contrôle du CRNA Sud Ouest; les systèmes tels que le filet de sauvegarde côté sol et le TCAS côté bord, s'appuient sur les données transmises par les transpondeurs. De ce fait, aucun des deux systèmes ne s'est déclenché; l'équipage du PC 12 avait, 15 minutes avant l'incident, exprimé un doute auprès du contrôle sur une différence d'indication d'altitude entre ses deux altimètres. Ne disposant d'aucun moyen fiable permettant de lever ce doute, il avait demandé l'aide du contrôle. Le contrôle, après demande de coopération auprès du contrôle militaire, avait indiqué au pilote qu'il était au FL 270 (niveau lu sur écran) ; Ce type d'incident, particulièrement grave, présente la particularité d'être indétectable par les services de contrôle et par les différents systèmes de détection de conflits tels que le filet de sauvegarde ou le TCAS. Par ailleurs, dans la réglementation en vigueur, il n'existe aucune disposition prévoyant la gestion spécifique d'un vol dès lors qu'un pilote émet un doute sur sa position verticale. En conséquence le BEA vous recommande :

que la DSNA mette en oeuvre, dans les plus brefs délais, une procédure d'urgence pour que le contrôle aérien assure un volume de sécurité autour d'un aéronef dès que l'équipage émet un doute sur sa position verticale et sans attendre la déclaration par celui-ci d'une situation de détresse ou d'urgence

Réponse de la DGAC

Suite à l'incident grave survenu le 2 juin 2010 entre deux aéronefs en CAG/IFR sous le contrôle du CRNA-SO impliquant un A318 de la compagnie aérienne Air France (indicatif AF850NE) et un Pilatus (PC12) immatriculé EC-ISH la Direction Générale de l'Aviation Civile a entrepris une série d'actions pour prévenir ce type d'incident.

Dans un premier temps, la Direction des Opérations (DO) relevant de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) a élaboré puis diffusé une consigne opérationnelle à appliquer en cas de doute annoncé par le pilote d'un vol IFR sur l'altitude de son vol. Cette consigne est applicable depuis le 21 juillet 2010 par tous ses organismes de contrôle (CRNA & SNA). Cette consigne vise notamment à prendre en compte l'amplitude potentielle de l'erreur pour assurer la séparation verticale ou latérale avec tout autre trafic.

Par ailleurs, la Direction du Transport Aérien (DTA), après un travail de concertation étroit entre la DSNA et la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) a élaboré une circulaire d'information aéronautique à destination des équipages, qui a reçu l'aval de la Direction de la Circulation Aérienne Militaire (DIRCAM). Il s'agit de l'AIC 18/10 décrivant les mesures visant à réduire les risques associés à la transmission d'informations erronées d'altitude.

Enfin, dans le cadre de la refonte de l'arrêté relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale, la DTA étudiera les modalités d'intégration des éléments de cette consigne et de cette AIC dans la réglementation française.

Degré d'avancement (14 Octobre 2010)

