

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident grave survenu le 8 septembre 2008 à Roussillon (38) à l'ULM de type CTSW identifié 26-ZT exploité par Aéroshop

Le pilote accompagné d'un passager décolle à 12 h 12 de la piste 01 non revêtue de l'aérodrome de Saint Rambert d'Albon (26) à bord de l'ULM identifié 26-ZT pour effectuer un vol local. Ils prennent la direction du nord-ouest avec l'intention de rejoindre le secteur nord-est de Saint Etienne. Au cours de la montée, la route suivie par l'ULM passe par l'intérieur de la ZIT de Saint Alban. La pénétration dans la zone interdite est remarquée par le radar militaire de Lyon Mont Verdun. L'Autorité militaire, en application des consignes reçues, dérouta un Mirage 2000 de sa mission pour intercepter l'intrus, l'identifier et l'interroger. L'interception est réalisée alors que l'ULM est en retour vers son aérodrome de départ à 12 h 38. L'ULM est stable à un cap 110° et au niveau de vol 25. Le pilote de l'intercepteur effectue les manoeuvres de reconnaissances réglementaires puis se positionne à gauche de l'ULM avec un étagement négatif lui permettant de lire l'identification de l'intercepté. N'ayant pas obtenu de contact radio sur la fréquence réglementaire (121,5 Mhz) le pilote du Mirage, en accord avec le contrôle militaire, se désengage de l'interception. Entre une et deux minutes après la séparation, le pilote intercepté perd le contrôle de son ULM dans des turbulences qu'il attribue au dégageant de l'avion de chasse. Le passager heurte le plafond en plexiglas et le rompt, la porte droite s'ouvre et la verrière latérale se casse. Le pilote retrouve le contrôle de l'ultra léger à basse hauteur et décide d'effectuer un atterrissage de précaution sur l'aérodrome de Saint Rambert.

Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 03 Mai 2011

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'accident est dû au passage de l'ULM dans un secteur où les turbulences provoquées par le souffle du réacteur de l'avion de chasse étaient encore fortes malgré le temps écoulé depuis le départ du chasseur. Ceci peut s'expliquer soit par un vent faible à cette altitude soit par un changement de trajectoire de l'ULM l'amenant dans cette direction. L'enquête a montré : - qu'une majorité des pratiquants d'aviation générale, y compris des pilotes d'ULM, ne connaissent pas les procédures d'interception auxquelles ils peuvent être soumis ; - que la documentation aéronautique éditée par le SIA en vigueur au jour de l'événement et l'édition suivante comportent une description partielle des procédures en omettant en particulier de citer la fréquence radio de référence pour établir le contact avec l'intercepteur. De plus, cette procédure est insérée dans ladite documentation d'une façon qui la rend difficile d'accès. En conséquence, le BEA recommande que :

la DGAC amende la documentation officielle à disposition des pilotes pour rendre complète la description des procédures d'interception, et la rende facilement accessible.

Réponse de la DGAC

Lettre réponse préliminaire n° 11-145/DSAC/D du 29 juin 2011

La documentation du SIA a été amendée en 2011 dans le sens de la recommandation. En effet, le guide VFR édité par le SIA a été mis à jour par rapport à l'édition citée dans le rapport et intègre

maintenant les mesures à prendre par l'aéronef intercepté :

- Pour ce qui concerne les moyens radios :

« c) essayer d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121.5 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol. »

- Pour ce qui concerne les moyens de radionavigation :

« d) s'il est doté d'un transpondeur, émettre le groupe codé 7700 sur le modèle A, à moins qu'il ne reçoive les instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne. »

Par ailleurs, la notice d'utilisation de la réglette contenue dans la pochette VFR comporte un rappel des signaux en cas d'interception, tant côté intercepteur que côté intercepté, ainsi que les mesures à prendre par l'aéronef intercepté notamment au niveau radiocommunication.

De plus, le SIA diffuse depuis le 17 mai 2007 une circulaire d'information aéronautique référencée AIC-A 10/07 France qui porte sur l'utilisation et la veille de la fréquence 121.5 MHz.

Enfin, la DGAC s'est assurée que les procédures d'interception par un hélicoptère ou un appareil de la Défense sont bien décrites dans le Mémo sécurité du pilote ULM édité par la FFPLUM et adressé à tous ses membres.

L'ensemble des actions réalisées permet de répondre à la recommandation ; le suivi par la DGAC est clos.

Degré d'avancement (29 Juin 2011)

