

Bonjour à tous, pilotes et élèves pilotes,

REX : Egarement et intrusion dans une zone réglementée sans autorisation 21/03/2021

Objet : Vol de navigation solo supervisé d'un élève pilote : Aix – Montpellier Candillargue – Aix

Leçons à retenir

Suite à ce vol et après analyse et conclusion du REX ci-dessous les leçons à retenir sont :

- Une préparation du vol complète et rigoureuse est essentielle au bon déroulement d'un vol et aux adaptations des aléas qui peuvent être rencontrés.
- Un suivi précis de la navigation (Cap et la montre) est nécessaire pour éviter les égarements.
- En fonction des circonstances ou/et des conditions météo, des capacités et de l'expérience du pilote le RENONCEMENT à poursuivre vers la destination doit être une procédure normale, à l'image de la Remise de Gaz pour un atterrissage.
- En cas d'égarement effectif (surtout dans une région à forte densité d'espace réglementés) la demande d'assistance auprès des services de contrôle doit être le bon réflexe à avoir.
- D'où l'intérêt d'être toujours en contact avec un service de contrôle et d'avoir un transpondeur en fonctionnement (Les transpondeurs actuel : mode S transmettent la position, l'altitude et l'immatriculation de notre avion).

REX : (extrait)

Départ d'Aix Les Milles – décollage piste 32 vers sortie AW.

Transit de la CTR de Provence : NB et SB-SA-S. Avec Camargue sur SW SD SG, puis SB ...

Devant la vue est parfaitement dégagée, mais une couche de brume semble recouvrir la mer. La terre est entièrement dégagée. Tout le continent étant bien visible, je prévois que je suis la côte en me fiant

à mon timing.

En arrivant vers SB, Camargues m'a demandé de passer avec Montpellier Tour, et de leur préciser le problème de la couche de Brume au raz de l'eau. J'ai appelé dès que j'avais passé mon point tournant SB.

Au top, je ne voyais pas les Saintes Marie de la Mer situé sous la couche de brume de mer. J'ai pris direction du Nord pour me dégager de la couche et surtout ne pas aller trop loin vers Montpellier.

Une fois sur le continent, j'ai eu du mal à me repérer, n'ayant pas non plus le repère de la côte, et sachant que la piste de Candillargues se situe à la limite de l'étang de la Verne. J'ai appelé Montpellier qui m'a donné un code transpondeur et m'a tout de suite localisé.

J'ai donc continué mon cap pendant un temps, mais je ne reconnaissais pas la configuration du terrain et j'ai fait un 360 pour essayer de me repérer.

J'ai préféré rappeler Montpellier Tour avant de partir vers l'ouest pour être sûre de ne pas rentrer dans la CTR de Montpellier. La tour m'a alors ramenée vers l'aérodrome de Candillargues en précisant de descendre à 1200 ft l'altitude de reconnaissance de LFNG. Je ne l'ai quittée qu'une fois que j'avais le visuel sur l'aérodrome de Candillargue sur lequel je me suis posée.

Trace radar

L'étude de la trace radar montre un manque de précision de tenu du cap. Compte tenu des entrées maritime (brume) le pilote n'a pas pu se recalier avec des repères sol.

Le manque de positionnement géographique (Le Cap et la montre) et la crainte de pénétrer la CTR de « Montpellier Méditerranée » a fait prendre au pilote un cap vers le nord qui l'a dirigé et fait pénétrer la CTR de Nîmes Garons sans autorisation.

Ecoute des échanges radio

Vers 14h04 UTC échange entre la TWR de Garons qui demande à différents secteurs de Montpellier s'ils n'ont pas le F-xxx en fréquence car il est dans leur CTR à 2000ft.

Réponse négative de Montpellier.

Finalement le pilote du F-xxx, appelle la TWR de Montpellier alors qu'il est toujours dans la CTR de Garons vers 14h09 UTC. Il y a une mauvaise visibilité et il s'annonce perdu.

Le contrôleur qui, malgré un trafic très chargé (pas loin des 100% d'occupation fréquence), prendra son temps sans l'inquiéter et lui dira de garder le même cap vers l'ouest.

Le contrôleur lui donnera des informations, des caps, afin de lui permettre d'avoir le visuel sur le terrain de Candillargues qui lui aussi semblait assez chargé en auto info.

A 14h17, approchant la branche vent arrière du circuit de Candillargues et en vue de la piste et des différents trafics, il sera transféré sur l'auto info de Candillargues.

A la suite de cet incident

La personne chargée de la QS OCM (Qualité de Service de Montpellier) nous écrit :

« En 2020, nous avons eu 35% d'augmentation par rapport à 2019 sur les intrusions espaces. Nous faisons un rappel de réglementation, l'encadrement de Garons a rencontré les responsables de Courbessac et les intrusions de la CTR de Nîmes étaient au centre des débats. Cette année nous avons décidé qu'il faudra certainement être plus sévère. »

En conclusion

« Nous avons analysé cet évènement lors de notre suivi sécurité mensuel, la semaine dernière.

De nombreux échanges ont eu lieu:

sur la gestion de nos espaces;
sur le comportement de ce pilote;
sur le contrôleur qui l'a aidé avec un trafic extrêmement chargé jusqu'à proximité de la vent arrière du circuit de Candillargues.

Lors de cette séquence nous avons repassé la séquence radar et radio.

La fréquence Nord de la TWR de Montpellier était à ce moment extrêmement chargée. Malgré cela, dès le moment où le pilote a contacté la TWR de LFMT, le contrôleur a trouvé le temps nécessaire à lui donner, avec calme, des caps, des indications jusqu'à ce qu'il aperçoive le terrain de Candillargues.

Sur le comportement du pilote, malgré le rapport qu'il vous a donné sur son vol à destination de Candillargues, il était perdu et sa réaction a été bonne de contacter un service du contrôle.

Nous avons conclu pour cet évènement que la réaction de contacter un service du contrôle à un moment délicat est une expérience que ce pilote, et vous en tant qu'instructeur, doivent faire partager à tous les pilotes de votre entourage à titre de REX. »

Merci de faire bon usage de ces informations et pensez toujours à remplir des formulaires REX pour la sécurité de tous.

Patrick Elkan

Correspondant Prévention Sécurité (CPS)