

# **Commission Locale de Sécurité**

**FNE 06 LBH 11 du 22/03/2011**

**Pénétration de la zone réglementée R14 (tirs BEGO) par un appareil léger  
Interruption momentanée de l'activité de 4 SEM**

# SYNOPSIS

**Nature de l'événement** : pénétration R14 active

Date : 22 mars 2010  
 Lieu : zone du BEGO  
 Type d'espace : zone réglementée R14  
 Classe d'espace : zone réglementée

	PLAIGNANT	NON PLAIGNANT
IDENTIFICATION	<b>KIMONO BLEU</b>	F GSBR
TYPE D'AERONEF ou FONCTION DE CONTRÔLE	4 SEM	1 DR400
EXPLOITANT ou PRESTATAIRE DE SERVICES	Flottille 11 F	Aéro-club de VANNES
NATURE DU VOL	Passes canon champ de tir du BEGO	navigation
REGIME DE VOL	CAM T V	CAG VFR
TRAJET ou CIRCULATION AU SOL	Circuits de passes de tir	Vannes – Quiberon - Vannes
CONFIGURATION	tir	croisière
VITESSE	450 kts	...kts
CONTACT RADIO	Lorient Approche 123.000	aucun

	PLAIGNANT	NON PLAIGNANT
EQUIPEMENT DE BORD	TRANSPONDEUR A + C	TRANSPONDEUR A + C
ALARME FDS	NON	NON
ALARME TCAS	NON	NON
CONDITIONS DE VOL (selon pilotes)	VMC	VMC
MANŒUVRE D'EVITEMENT	NON	NON
SEPARATIONS MINIMALES (appréciées par les pilotes)	1500 ft, verticale (due à remontée 3500 ft)	Non appréciée

SEPARATIONS MINIMALES selon enregistrements radar: Horizontalement: 0 Nm

Verticalement : 500 ft \*

\* *Information mode C probablement en retard sur l'évolution verticale rapide des appareils.*

# SITUATION DE DEPART

## CONDITIONS METEOROLOGIQUES:

Terrain BLEU piste 07 en service.

## PERSONNEL CONTROLEUR A POSTE A L'APPROCHE :

- Chef de quart CSV
- Coordonateur CCRAD
- RADAR CCRAD à l'entraînement + moniteur CS
- PAR CCRAD en reprise de qualification avec moniteur CSV

## DENSITE DE TRAFIC A L'APPROCHE:

- 4 SEM en R14

# LA ZONE R 14



LF R 14

LE BEGO PLOUHARNEL

47°39'48"N,003°08'32"W - 47°39'00"N,003°02'40"W -  
 47°36'14"N,003°02'30"W - 47°34'34"N,003°07'00"W -  
 47°32'20"N,003°10'19"W - 47°36'04"N,003°15'02"W -  
 47°37'24"N,003°11'56"W - 47°39'48"N,003°08'32"W

3000ft AMSL  
 -----  
 SFC

Du 15.09 au 15.06 sauf JF:  
 LUN au JEU: 0730 à 1000 et  
 1130 à 1400. VEN: 0730 à  
 1200. HIV:+1HR.  
 En dehors, activable par  
 NOTAM.

Activités spécifi-  
 ques défense.  
 Vols d'aéronefs  
 télépilotes non  
 habités. Tirs et  
 explosifs.

Gestionnaire: BASEFUSCO Groupe-  
 ment Gâvres  
 TEL: 02 97 12 30 48  
 CAG/CAM: contournement obligatoire  
 sauf pour ACFT:  
 - programmés par BASEFUSCO Groupe-  
 ment Gâvres  
 - SAR et sécurité publique après autori-  
 sation de LORIENT APP.  
 Activation réelle connue de:  
 - LORIENT APP 123.0  
 - LORIENT TWR 122.7  
 - ATIS 129.125  
 - BREST ACC/FIC.

LF R 15 A

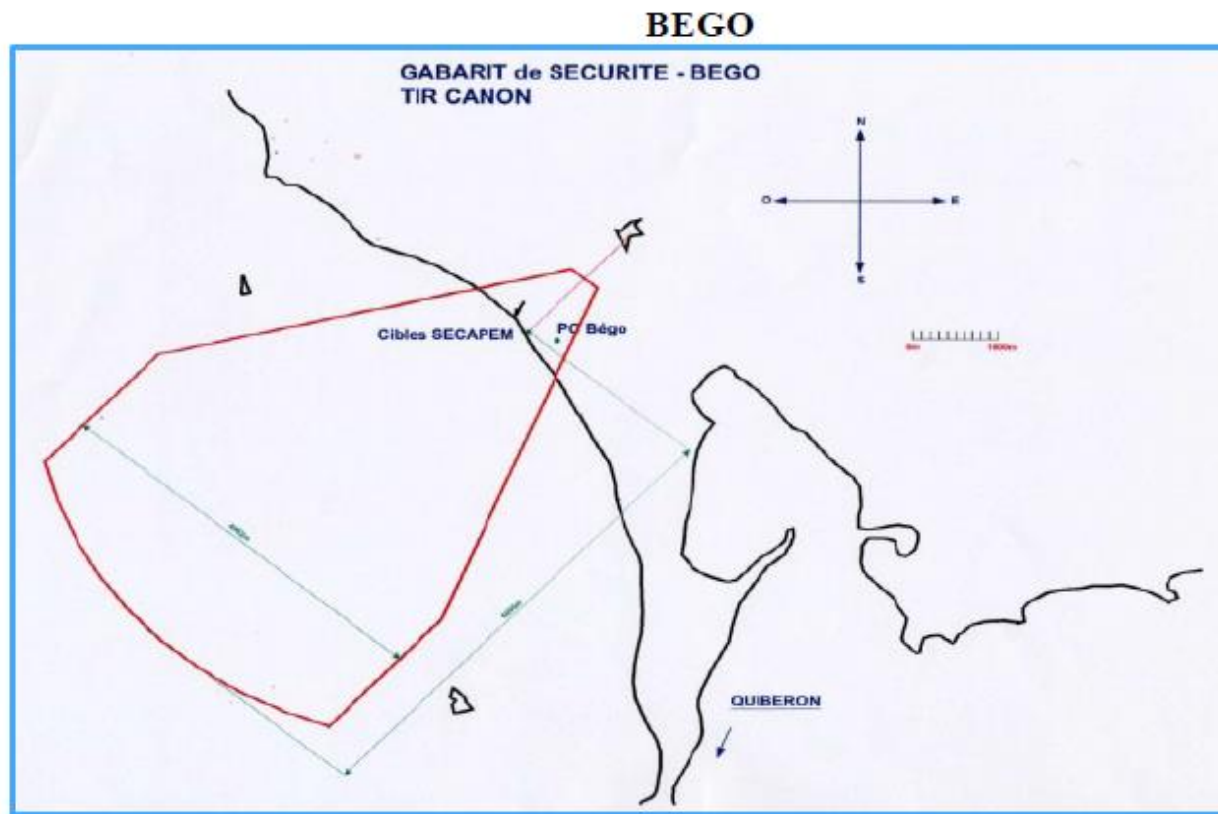
BRIENNE LE CHATEAU

# LE CHAMP DE TIR DU BEGO (gabarits de sécurité)

## 1.5. Caractéristiques géographiques (Zones, circuits et repères).

### 1.5.1. Schéma des zones de tir.

*NB : les gabarits de tir indiqués sur ces schémas ne sont qu'indicatifs. Seuls font référence les régimes extérieurs et intérieurs du champ de tir.*





# LE CHAMP DE TIR DU BEGO (circuits chasseurs)

## 1.5.3. Circuits.

BEGO



# LE CHAMP DE TIR DU BEGO (les cibles)

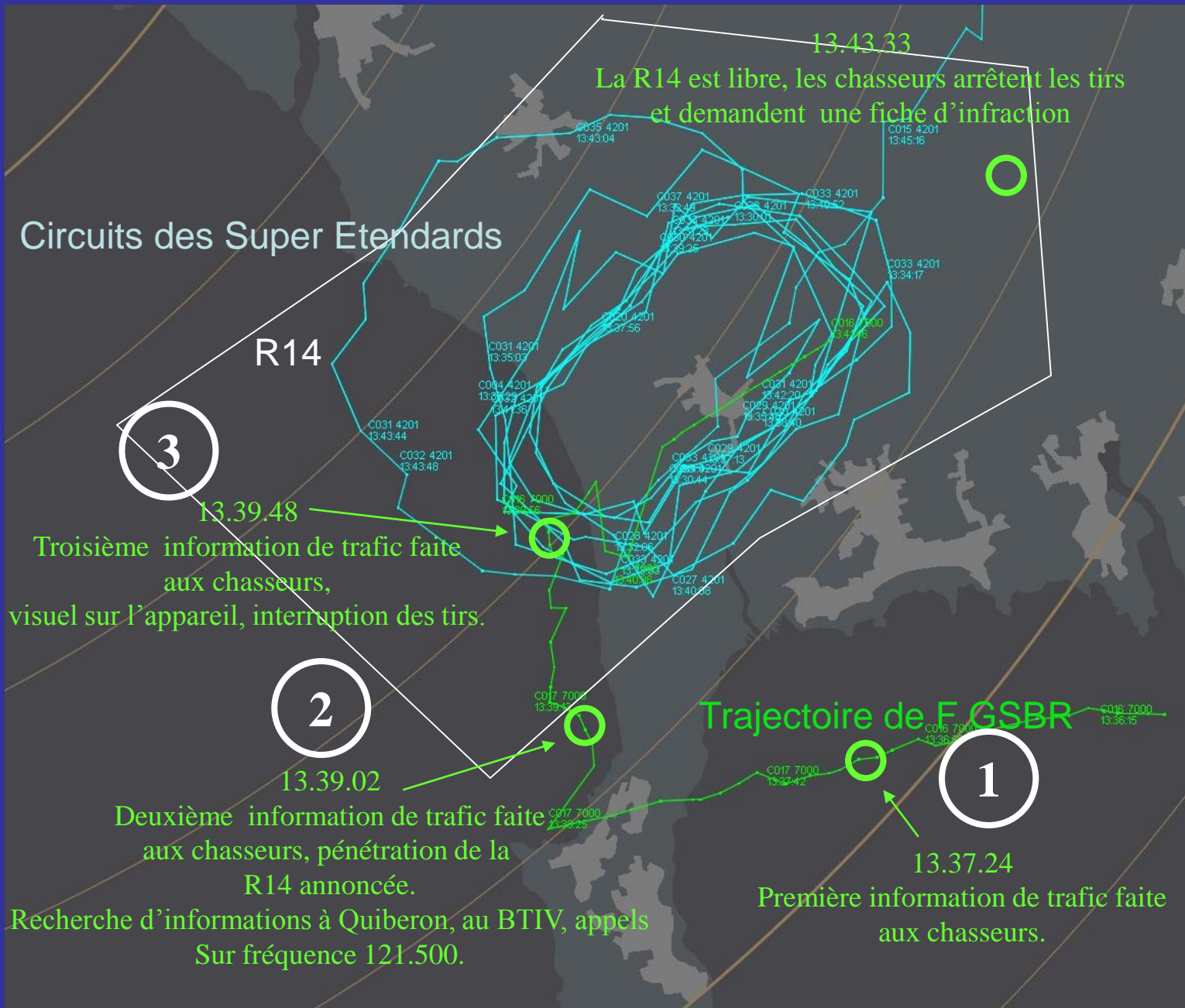
## 1.7.2 Cible Horloge (Bego).

Cette cible est dédiée au tir de bombes d'entraînement F4 et LGTR.





# Chronologie de l'évènement

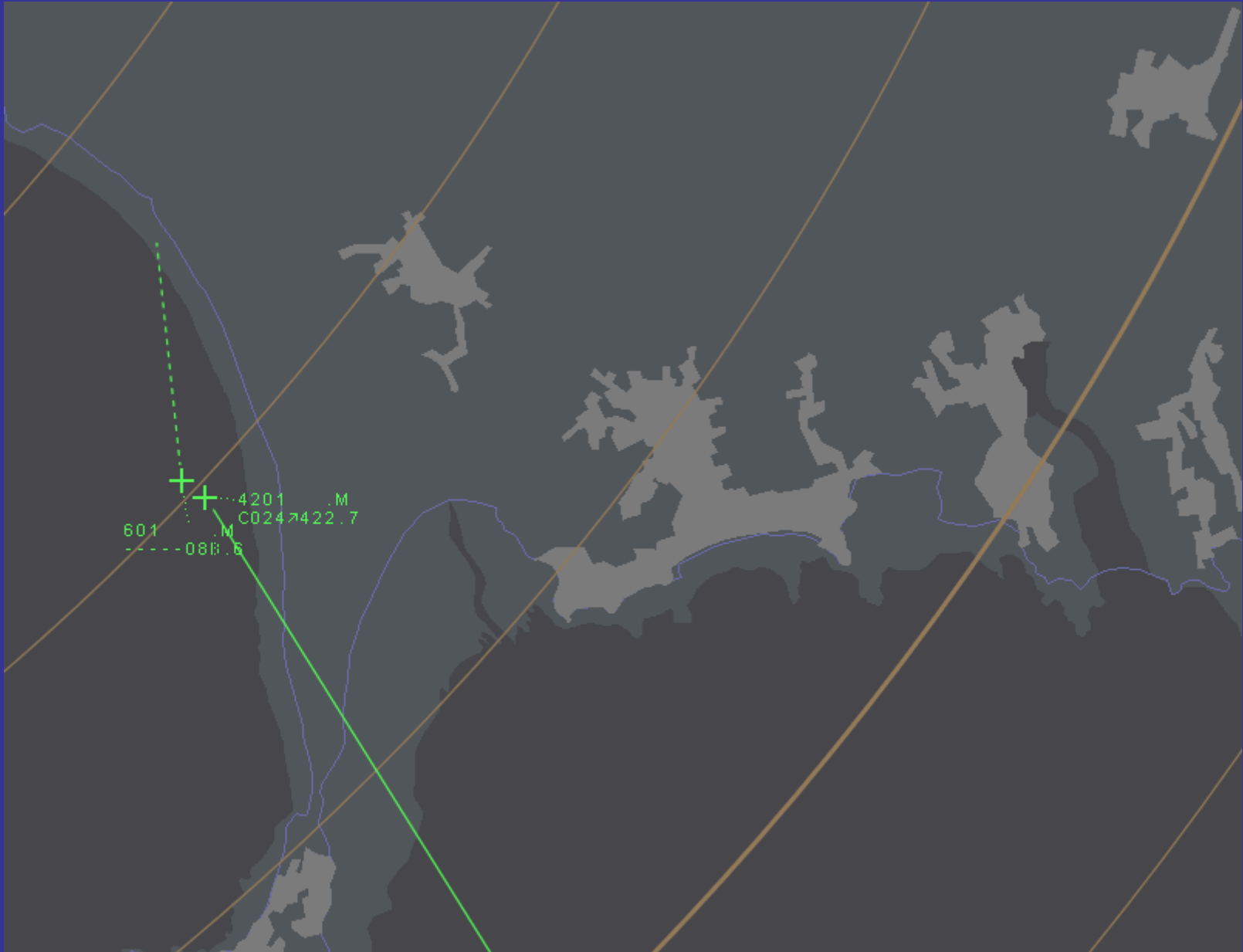


# Chronologie de l'évènement

(annonce du léger plus haut que le chasseur)



# Chronologie de l'évènement (acquisition du visuel)



# CAUSE DE L'EVENEMENT

Manque de rigueur en vol de la part du pilote d'avion léger:

- pas de contact avec BREST INFO malgré l'éloignement de Vannes,
- non prise en compte de l'existence de la zone R14.



# FACTEURS CONTRIBUTIFS

Pilote de l'avion léger:

- influencé par les désirs des passagers qui demandent un trajet non prévu initialement.

# DETERMINATION DU NIVEAU DE GRAVITE

## Classement de l'événement

Compte tenu

- du potentiel destructeur des tirs canons réels,
- de la trajectoire de l'avion léger passant dans l'axe de tir du chasseur alors que celui-ci est autorisé au tir,
- de la difficulté pour les chasseurs à assurer l'anti-collision au cours de leur activité de tir,

Et malgré

- les informations faites aux chasseurs par l'approche,
- l'arrêt de l'activité pour laisser passer l'appareil léger,

Le classement proposé pour cet événement est:

Degré de gravité	B
Contribution ATM	NULLE

# ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS pour les pilotes

Connaissance de l'environnement aéronautique Morbihannais:

Description, modalités d'activation, réglementation des zones à statut particulier (R13, R14).

=> formation interne dans les aéro-clubs environnants,

=> diffusion au plan national par action FFA.

# ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS

## pour les contrôleurs

Surveillance et vigilance sur l'évolution des trafics à proximité de la R14 active:

- Demande d'éloignement ou de contournement si contact possible (via un autre organisme si besoin),
- Interruption de l'activité de tir en dernier ressort.

### Rappel:

- La R14 n'est pas un espace aérien contrôlé par Lorient,
- Lorient n'a aucune responsabilité en matière d'espacement d'aéronefs dans la R14,
- La seule obligation de Lorient est l'information des usagers sur l'activité de la R14.



# DETERMINATION DU NIVEAU DE GRAVITE

## A : incident grave

- grave risque de collision (espacement réel  $< \frac{1}{2}$  espacement réglementaire),
- manœuvre d'évitement pour éviter une collision,
- impact avec le sol évité de justesse,
- décollage interrompu sur piste fermée ou non libre,
- atterrissage (ou tentative) sur piste fermée ou non libre.

## B : incident majeur

- grave risque de collision (espacement réel  $> \frac{1}{2}$  espacement réglementaire),
- non respect des marges de sécurité par le contrôle,
- manœuvre d'évitement pour réduire le risque, sans respect des marges de séparation,

## C : incident significatif

- proximité d'aéronefs sans risque de collision,  
(*ex: après contact visuel entre 2 aéronefs, aucune manœuvre d'évitement n'a été jugée nécessaire ou n'a été effectuée dans les limites des marges de sécurité*).
- non respect d'une clairance, incursion de piste, pénétration non autorisée dans, un espace aérien,

## D : non déterminé

## E : aucune conséquence immédiate sur la sécurité.

# CONTRIBUTION ATM

## synthèse

### **DIRECTE**

L'organisme ATM est à l'origine de l'événement.

### **INDIRECTE**

L'organisme ATM n'a pas pu ou pas su empêcher l'événement, dont il n'est cependant pas à l'origine.

### **NULLE**

L'organisme ATM n'est en aucune façon à l'origine de l'événement.