



Rapport Final **du Bureau d'enquêtes sur** **les accidents d'aviation**

concernant l'incident (Airprox)

entre BAW730 et un trafic non-identifié

du 7 juillet 1998

dans la zone terminale de l'aéroport de Genève

Ursache

Der Zwischenfall wurde durch die Präsenz eines unbekanntes VFR Luftfahrzeuges (unkontrolliert) im Luftraum der Klasse E während des Landeanfluges eines Linienflugzeuges verursacht.

Sicherheitsempfehlung

Flugzeuge welche nach Instrumentenflugregeln (IFR) fliegen, sollten keinen Luftraum der Klasse E durchqueren.

RAPPORT FINAL**AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT (ATIR)****AIRPROX (PRESQUE COLLISION)**

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF
D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

LIEU	Zone terminale de l'aéroport de Genève
DATE / HEURE	7 juillet 1998 / 1614 UTC
AERONEFS	1: BAW730, Boeing 757, British Airways, Londres Heathrow - Genève
	2: Trafic non identifié

SERVICE ATS	Contrôle d'approche
--------------------	---------------------

CONTROLEUR	Approche
-------------------	----------

ESPACE AERIEN	E
----------------------	---

DEROULEMENT

Le mardi 7 juillet 1998 à 16h14 UTC, le vol British Airways BA730 de Londres-Heathrow à Genève, Boeing 757 sous guidage radar du contrôle d'approche de Genève, est en descente vers le niveau de vol 090 dans le secteur d'approche espace aérien classe E, en dehors de la région de contrôle terminale. Durant la descente, alors que l'avion passe le niveau de vol 097, il croise très près d'un trafic inconnu des services du contrôle d'approche et invisible au radar. Le pilote procède alors à une action d'évitement en remontant au niveau de vol 100. Il informe le contrôleur qu'il a croisé un planeur à une distance très rapprochée. Le contrôleur informe le pilote que l'avion inconnu évolue dans l'espace E. Le pilote dépose un ATIR.

FAITS ETABLIS

- Le vol BAW730 était sous contrôle radar, sous la juridiction du contrôle d'approche de Genève, sur la fréquence 131.320 MHz.
- Le vol BAW730 était en approche intermédiaire en route vers SPR/VOR.
- Durant l'approche intermédiaire sur territoire français, dans l'espace délégué, le vol BAW730 se trouvait en espace aérien classe D jusqu'au niveau de vol 115.
- Durant 1 minute il a pénétré dans l'espace aérien classe E français, du niveau de vol 115 au niveau de vol 103.
- Le vol BAW730 a pénétré dans l'espace aérien sur territoire suisse au niveau de vol 103, hors de la région de contrôle terminale.
- Le vol BAW730 était au cap EST, autorisé initialement à descendre au niveau de vol 100.
- Jusqu'au niveau de vol 100, c'est-à-dire durant 1 minute et 20 secondes, le vol BAW730 se trouvait en espace aérien classe C.
- Le vol BAW730 était réautorisé à descendre au niveau de vol 090.
- A 16h14'00", le vol BAW730 quittait le niveau de vol 100 et pénétrait dans l'espace aérien classe E.
- L'incident s'est déroulé à 16h14'25" à 6,5 NM au nord-nord-ouest de SPR/VOR en dehors de la région de contrôle terminale de Genève, en espace aérien classe E.
- Les conditions météorologiques étaient VMC, vol à vue avec plus de 10 km de visibilité.
- Selon le rapport ATIR du pilote, l'appareil inconnu était un planeur blanc du type Pilatus, aperçu à ses 10 heures, 1 NM et 200 ft plus bas.
- L'enquête n'a pas permis d'identifier le planeur. Le pilote du planeur n'était pas tenu de s'annoncer sur la fréquence (espace E).
- Le pilote du vol BAW730 a entamé une procédure d'évitement en remontant au niveau de vol 100.
- Le pilote du vol BAW730 a signalé l'incident au contrôleur et déposé un ATIR.
- Le contrôleur a informé le pilote du vol BAW730 qu'il se trouvait en espace aérien classe E.
- Le vol BAW730 a poursuivi l'approche et atterri sans autre incident.

ANALYSE

La rencontre entre l'avion de ligne BAW730 et le trafic inconnu s'est effectuée dans l'espace aérien publié de classe E, sur territoire suisse, hors de la région de contrôle terminale.

Les services assurés par le contrôle d'approche dans cet espace sont les services ATC et les informations de circulation au sujet des vols VFR dans la mesure du possible.

Le trafic inconnu impliqué dans cet incident n'était pas visible au radar (ni primaire, ni secondaire) et de ce fait ne pouvait être signalé au pilote par le contrôleur.

Il est paradoxal que le trafic IFR à l'approche de l'aéroport de Genève, dans une zone à haute densité de trafic, doive circuler dans un espace de classe E, où de nombreux trafics VFR connus ou inconnus évoluent sans contrôle.

CAUSE

L'incident est dû à la présence d'un trafic VFR inconnu (non contrôlé) évoluant dans l'espace classé E, durant l'approche d'un avion de ligne.

RECOMMANDATION DE SECURITE

Les trafics aériens qui évoluent selon les règles de vol aux instruments (IFR) ne devraient pas traverser un espace aérien de catégorie E.

Berne, le 30 mai 2001

Bureau d'enquêtes sur les accidents d'aviation