

# INFO SÉCURITÉ DGAC

## N° 2013/02

Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.

Cette info sécurité est disponible sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Info-securite-DGAC.html>

**Opérateurs concernés :**

Exploitants d'aéronefs desservant des aéroports ayant des pistes parallèles

**Sujet :**

Confusion en approche entre deux pistes ou entre une piste et un taxiway parallèle

**Objectif :**

Réduire le risque lié à la confusion entre deux pistes ou entre une piste et un taxiway sur les aéroports qui présentent cette spécificité

**Contexte :**

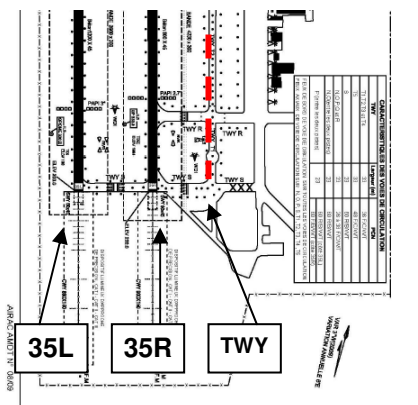
Un certain nombre d'aéroports présentent des risques accrus de confusion entre pistes et taxiways, par exemple lorsque :

- certaines pistes et taxiways sont parallèles ;
- une ancienne piste a été transformée en taxiway.

Des exemples d'erreur de piste en approche allant parfois jusqu'à l'atterrissage sur un taxiway, ou sur une autre piste que celle autorisée par le contrôle, font l'objet de reports et parfois d'enquêtes.

En 2011, un incident de ce type s'est produit à Casablanca. L'enquête publiée par l'Autorité marocaine a montré que depuis la mise en service d'une deuxième piste parallèle à celle déjà existante, cinq cas de confusion, soit entre les deux pistes elles-mêmes, soit entre l'une des pistes et le taxiway parallèle, ont été enregistrés lors des atterrissages.

L'enquête publiée a précisé que la disposition particulière des infrastructures présente un risque avéré de confusion entre les deux pistes ou entre une piste et le taxiway parallèle (voir photos ci-dessous).



Extrait de l'AIP du Maroc



Vue sur le doublet des pistes 35

Parmi les recommandations émises par l'Autorité marocaine, l'une d'elles soulignait l'importance de la sensibilisation des équipages de conduite à cette spécificité de l'aéroport de Casablanca Mohammed V.

La connaissance par les équipages des aérodromes présentant un risque de ce type permet d'anticiper les risques correspondants. Une identification positive de la piste par l'équipage au cours de l'approche, comme illustrée sur l'affiche ci-dessous, devrait permettre d'éviter toute confusion.



<p><b>Actions recommandées</b></p>	<p>En conséquence, la DGAC recommande aux exploitants d'aéronefs desservant des aéroports ayant des configurations se prêtant aux confusions en approche de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sensibiliser les équipages sur l'importance de l'identification positive de la piste, tout particulièrement lors des approches à vue ;</li> <li>- prendre en compte le risque lié à la confusion entre deux pistes ou entre une piste et un taxiway parallèle dans le cadre de la qualification des équipages à la compétence d'aérodrome pour les aéroports concernés, notamment celui de Casablanca Mohammed V (conformément aux paragraphes OPS 1.975 et ORO.FC.105).</li> </ul>
<p><b>Annexe</b></p>	<p>Rapport d'enquête technique de l'Autorité marocaine : <a href="http://www.bea.aero/docspa/2011/f-xc110808/pdf/f-xc110808.pdf">http://www.bea.aero/docspa/2011/f-xc110808/pdf/f-xc110808.pdf</a></p> <p>Rapport d'enquête de l'atterrissage d'un 737 sur un taxiway à Londres Gatwick en 1993 : <a href="http://www.aaiib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/3-1994%209H-ABA.pdf">http://www.aaiib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/3-1994%209H-ABA.pdf</a></p>