

*Cette publication vise à partager des comptes rendus d'événements notifiés à la DSAC, sélectionnés pour l'intérêt de l'événement en lui-même, pour la qualité de l'analyse réalisée par l'opérateur ou le risque mis en évidence. Les comptes rendus sont présentés sans autre modification que la désidentification et l'anonymisation. Des imprécisions peuvent donc subsister et certaines données de contexte peuvent être manquantes.*

La pression temporelle et la charge de travail sont des facteurs importants de désorganisation et conduisent régulièrement à des erreurs de toute nature. Ces trois événements, issus de la base de données ECCAIRS, qui contient les événements notifiés à l'autorité par les opérateurs au titre du retour d'expérience, illustrent les difficultés auxquelles sont confrontés les équipages soumis à de la pression temporelle et soulignent l'efficacité du CRM et l'importance d'une bonne communication. De même, s'astreindre au respect des procédures reste une barrière particulièrement efficace.

---

## Départ laborieux avec fort impact SV

### Résumé

Départ en limitation avec PREDEC a priori favorable pour un départ [01R].

A la suite du maintien de la [19L] par l'ATC au push-back et donc après finalisation du chargement cargo, la nouvelle limitation impose, après refus catégorique de l'ATC d'obtenir un créneau [01R], une stratégie de consommation carburant de 300 kg en sus de la quantité roulage avant le décollage. Stratégie acceptée par l'ATC.

En début de push-back, l'ATC délivre des instructions complémentaires douteuses pour laisser passer un trafic. Ces instructions sont difficiles à appréhender et la

compréhension avec le push-back est décalée par rapport à nos attentes avec arrêts et roulages successifs incertains. Le trafic finira par passer derrière nous mais il est impossible d'évaluer la réalité des marges.

Pendant l'attente au roulage pour consommer le carburant, l'ATC nous informe d'un changement de QFU en [01]. Nous faisons confirmer la [01R] et préparons un nouveau départ en suivant la fiche DEP21. L'ATC nous informe pendant cette préparation que ce sera la [01L]. Re-préparation avec la nouvelle fiche DEP31 et le calcul des limitations rend le décollage impossible à ce QFU. Nous exigeons la piste [01R] qui nous est finalement attribuée.

La tension et la charge de travail pendant ce dernier événement nous ont clairement exposé à des erreurs de QFU avec décollage à l'aide de paramètres erronés. Enfin, malgré toute l'attention portée à la lecture de la fiche de départ, la partie STOP or GO du briefing décollage a été oubliée et l'OPL.

Le PM a détecté cette erreur pendant la phase finale du roulage et sera corrigée avant le décollage.

### Analyse de l'opérateur

Bonne réaction de la part de l'équipage qui a su prendre son temps et respecter à la lettre les Standard Operating Procedure SOP.

---

## Mauvais braquage volet suite recalcul perf décollage

### Résumé

Juste avant l'alignement, il est 2h00 UTC, l'ATC nous prévient d'une composante de vent arrière, que nous n'avions pas prise en compte dans le calcul de nos performances. Nous effectuons un nouveau calcul avec la composante donnée (prise en compte de la rafale pour se mettre du bon côté). Alors que nous nous concertons sur les nouvelles performances avion, nous sommes autorisés alignement...

Sous pression temporelle, car déjà en retard à cause du chargement bagage, nous insérons un peu vite nos nouveaux paramètres en cross-check et en comparant les nouvelles vitesses aux vitesses FM qui nous donnent une VR et une V2 mini.

Décollage RAS. Quelques minutes après le décollage, je réalise que nous avons décollé en volet 5 (conf opti du premier calcul effectué à la porte) avec les vitesses du nouveau calcul resté en opti mais qui avec le vent arrière est passé en volet 15 !

Une fois en croisière après un nouveau calcul des performances au décollage, nous réalisons avoir décollé avec 4 kt d'écart en VR et V2 par rapport à un calcul correct en volets 5.

Débriefing effectué en croisière... Nous sommes tous deux déçus d'être tombés dans le piège de la pression temporelle.

### Analyse de l'opérateur

Choix de l'option Config Opti dans l'EFB sans normalisation du braquage volet associé.

Hurry-up syndrome et fatigue. Pas d'utilisation de la procédure « Data changes before Takeoff ». L'OSV s'est entretenu avec le CDB. Événement diffusé dans publication sécurité.

Retour du Système de gestion du risque lié à la fatigue (SGRF): le temps de repos avant la rotation était de 7 jours. Le repos sur place a été de 27h. Le départ se fait à 01h20 Z donc départ dans la phase basse du cycle circadien pour un TSV de 9h. Si la gestion du repos a été bonne, le SGRF estime que cette rotation est conforme.

Travail générique en cours sur cross check lors d'insertion de données.

---

## Malentendu sur la piste à l'atterrissage entre équipage et ATC

### Résumé

Avant descente, en fonction PF, je briefe une approche pour l'ILS xxR. Au premier contact avec l'approche, le contrôleur nous autorise sur une arrivée, directe sur le point RNAV [Point1] pour une approche piste xxL. Nous changeons les insertions FMS, j'amende mon briefing arrivée pour tenir compte de ce changement de piste par rapport à l'approche initialement briefée.

Le contrôleur nous propose ensuite un circuit court que nous acceptons. Virage de base à 5000 ft. Le contrôleur nous autorise au cap [XXX], autorisé à intercepter l'ILS xxR, ce que l'OPL collationne. Dans cette phase dynamique du circuit court, nous ne

notons pas que la piste sur laquelle nous venons d'être autorisé n'est pas celle qui nous a été indiquée au premier contact, et restons sur l'idée initiale de la piste xxL insérée dans le FMS. Cependant, l'ILS de la piste xxL n'étant pas en service (ce que nous ne savions pas), l'avion traverse l'axe de piste sans passer en mode LOC.

Voyant la piste (météo CAVOK), je débraye le PA et je reviens à vue sur l'axe de piste xxL. Le contrôleur nous indique qu'il ne nous voit pas exactement sur l'axe. Nous lui disons que nous sommes sur l'axe de piste xxL. Il nous dit que nous étions autorisés pour la piste xxR.

Baïonnette à vue pour venir s'aligner sur la piste xxR. L'OPL insère l'approche. Changement des minima, de l'autobrake, amendement de briefing. Suite de l'approche RAS. Stabilisé au-dessus de 1500 ft sol

### **Analyse de l'opérateur**

Lors du premier contact avec l'approche, lorsque nous avons été autorisés par erreur pour une approche pour la piste xxL, nous aurions pu faire confirmer le fait que nous étions autorisés pour une piste qui n'était pas celle que l'ATIS indiquait être en service, ce qui aurait permis de corriger l'erreur du contrôleur.

Au sol, l'ATC nous indique avoir réécouté les bandes et nous confirme que nous avons bien été autorisés (par erreur) pour une approche en piste xxL, mais qu'en base, le contrôleur nous a bien autorisé pour la piste xxR, ce que nous avons collationné ,mais sans le prendre en compte.

*En 2018, la DSAC avait publié une affiche portant sur l'importance d'identifier et de confirmer la piste en service.*



DSAC

À VUE, IDENTIFIEZ  
ET CONFIRMEZ  
LA BONNE PISTE



ATTENTION, CELLE DE GAUCHE, C' EST  
UN TAXIWAY. LA 25 LEFT, C' EST  
CELLE DU MILIEU.

RÉSEAU SÉCURITÉ DES VOLS - FRANCE





**Objectif Sécurité** est le label de promotion de la sécurité de la DSAC. Il regroupe toutes les publications visant à fournir à chaque acteur aéronautique des informations utiles et nécessaires à connaître, dans un objectif d'amélioration continue de la sécurité aérienne. Via l'exploitation et l'analyse des données et informations de sécurité de toute provenance (incidents notifiés par les opérateurs, rapports d'enquêtes, médias, etc.), il a pour ambition d'améliorer la conscience collective des enjeux de sécurité, et de participer ainsi au développement d'une culture partagée en la matière.



Dépôt légal : ISSN 2801-6319

© 2022 DSAC, tous droits réservés.

Le REX Avion est préparé par la mission évaluation et amélioration de la sécurité de la direction de la sécurité de l'aviation civile.

La DSAC édite plusieurs lettres d'information à destination des différents acteurs de l'aviation civile. [modifiez vos préférences](#) pour vous y abonner. Si vous ne souhaitez plus recevoir ces courriels, vous pouvez également vous [désabonner](#).