



#15 - Février 2026

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.

Ces dernières années, les phénomènes météorologiques extrêmes se sont intensifiés. Parmi eux, le cisaillement de vent, variation brutale de la vitesse ou de la direction du vent sur une courte distance, représente une menace croissante pour l'aviation civile, en particulier lors des phases critiques d'approche et d'atterrissage. Ils occasionnent des turbulences imprévues et violentes, susceptibles de déstabiliser l'appareil à faible hauteur, là où les marges de manœuvre sont réduites. Cette augmentation de la fréquence et de l'intensité du cisaillement de vent peut entraîner des remises de gaz, des écarts de trajectoire ou des accidents si cette menace n'est pas anticipée ou correctement gérée. Malgré les progrès des systèmes de détection embarqués et des systèmes au sol, le risque demeure réel, surtout dans les zones géographiques sujettes à des microclimats instables ou à des orages soudains. Il devient donc essentiel de renforcer la surveillance météorologique, par les équipages et par les services de contrôle aérien, la formation des personnels navigants et l'adaptation des procédures de décollage et d'approche pour faire face à ce risque.

**Nous anticipons du cisaillement de vent et planifions notre approche
en conséquence**

Résumé de l'évènement

« Lors de la préparation du vol, nous anticipons des turbulences modérées en finale avec de fortes rafales. Nous rappelons alors la procédure « BALKED LANDING » et le Memory Item « WINDSHEAR » lors du briefing arrivée.

En phase d'approche, les conditions de vent obligent mon OPL à déconnecter l'AT et l'AP à plusieurs reprises, même si l'avion reste pilotable sans atteindre les butées. Nous remettons les gaz, prévenons le service de contrôle et sommes pris en guidage radar rapidement.

Nous nous présentons pour une seconde approche, l'OPL toujours PF, elle se déroule sans problème, avec un touché estimé à 750 m du seuil de piste. »

Analyse de l'opérateur

« La bonne application des procédures, le travail en équipage ainsi que l'anticipation des phénomènes de cisaillement de vent ont constitué des barrières de sécurité fonctionnelles pour prévenir un incident. Le choix d'un aérodrome de dégagement sans vent et l'emport de carburant permettant d'effectuer 3 remises de gaz ont permis de réduire d'autant plus ce risque.

La manœuvre d'urgence a été effectuée à la suite d'un WS « réactif » et l'équipage a débriefé sur l'atterrissage avec les PNC après la fin du débarquement pour s'assurer qu'aucune appréhension particulière ne subsistait pour la suite de la rotation. »

Commentaire de la DSAC

Cet évènement met en évidence la nécessité d'une approche *Threat and Error Management* (TEM) robuste. L'emport carburant, le choix d'un point de renoncement et un calcul des marges à l'atterrissage avec un autobrake pertinent sont des exemples de ce que les équipages peuvent mettre en application.

Je rentre un cran de volets pour annuler de l'overspeed

Résumé de l'évènement

« Peu avant le décollage, la configuration et la piste utilisée changent en raison du mauvais temps qui s'installe rapidement sur et autour de l'aérodrome. Nous prenons la décision de décoller en Take-Off Go Around (TOGA) FLAPS 3. Nous avons subi du windshear, ayant pour conséquence une hausse subite de la vitesse de l'appareil avant le palier d'accélération. Nous avons rentré un cran de volet pour sortir de cette survitesse et avons continué notre vol, avec de fortes turbulences jusqu'au FL150. »

Analyse de l'opérateur

« L'équipage a subi des variations de vent de face soudaines et importantes dès la rotation. En outre, une augmentation du vent de face de 17 kts à 37 kts entre 8 ft et 90 ft, déclenchant l'alarme « Overspeed ».

En revanche, comme l'avion se trouvait à la limite du domaine de fonctionnement en vol, l'alarme « Predictive Windshear » ne s'est pas déclenchée, ce qui rend la détection et l'application du Memory item difficile à appréhender.

L'équipage aurait pu appliquer la procédure « WINDSHEAR » en conservant la configuration actuelle et en suivant le Flight Director (FD) jusqu'à 2500 ft QNH, altitude à laquelle l'appareil est sorti du windshear. »

Commentaire de la DSAC

L'augmentation soudaine de 20kts du vent de face, sans que l'alarme « Predictive Windshear » ne se déclenche, rend plus difficile l'application du Memory Item. Pour cet évènement, les performances de montée ne sont pas optimales en raison du choix de la configuration « TOGA FLAPS 3 » au décollage.

Nous tentons 2 approches et décidons de dérouter en raison de windshear

Résumé de l'évènement

« Établi sur l'ILS, nous subissons de fortes variations de vitesse dues aux vents forts et à la présence de CB/TCU. Le contrôle aérien nous informe de windshear en courte finale à 2,5 NM. Nous le subissons à 1.500 ft et effectuons une remise de gaz. Lors de la deuxième approche, dans des conditions similaires, nous constatons une grande diminution de la vitesse malgré la poussée appliquée pour maintenir à V_{ref} , suivie d'une augmentation instantanée de la vitesse jusqu'à la V_{FE} malgré la réduction à « plein réduit ». La vitesse ne pouvant être maintenue dans les critères de stabilisation, nous prenons la décision d'effectuer une seconde remise de gaz et nous dirigeons vers l'aérodrome de dégagement. »

Analyse de l'opérateur

« Pour la 1ère approche, l'alarme « WINDSHEAR » se déclenche à la suite d'une perte de vitesse et la manœuvre d'évitement est correctement appliquée.

Pour la 2ème approche, l'approche non stabilisée, lors de laquelle la vitesse augmente de manière incontrôlée, ainsi que l'aérodrome particulière aux abords de l'aérodrome couplée à des vents forts sont les facteurs ayant amené à la décision d'effectuer une autre remise de gaz, afin de ne pas compromettre la sécurité du vol. »

Commentaire de la DSAC

Le travail en équipage, notamment le monitoring assuré par le PM, est un élément déterminant dans ce type de situation. Un briefing prévol permet une meilleure prise de conscience et accepter de renoncer à l'approche réduit le risque. Pour cet évènement, les marges carburant ont permis un déroutement sur un aérodrome où les conditions météo étaient plus favorables.

Ressources



Lien vers une [Veille](#) publiée par la DSAC en avril 2025

Lien vers un [rapport d'enquête](#) du BEA sur un cisaillement de vent au décollage

Envie d'aller plus loin ?

Lien vers l'[article](#) Airborne Wind Shear Warning Systems publié par Skybrary

Lien vers l'[AC 20-182A](#) - *Airworthiness Approval for Aircraft Weather Radar Systems* publié par la FAA

Dites-nous ce que vous avez pensé de ce numéro



[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

© 2026 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 nos communications, [suivez ce lien](#)