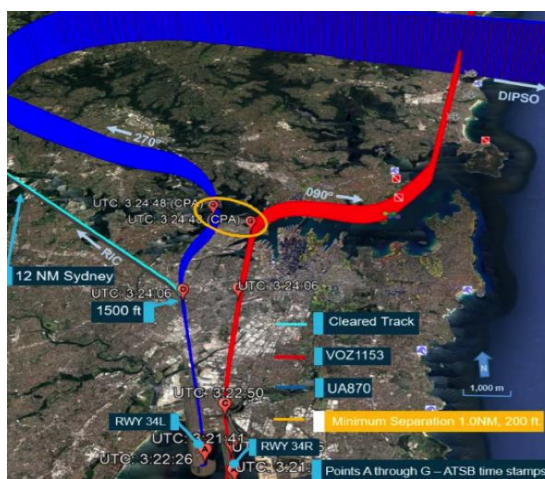


## Perte de séparation entre un Boeing 777 et un ATR 72 : l'équipage avait pré-programmé un SID familier, différent de la clairance



Le 22 janvier 2020, un Boeing 777 de United Airlines qui effectue la liaison entre Sydney et San Francisco décolle de la piste 34L de l'aéroport de Sydney. Il est autorisé à suivre un départ standard (RIC5) qui impose que l'avion maintienne l'axe de piste jusqu'à ce qu'il atteigne 1500 ft, point auquel l'avion doit ensuite tourner à gauche. Au lieu de cela, le Boeing 777 monte tout droit jusqu'à environ 2100 ft, puis tourne à droite, ce qui entraîne une perte de séparation avec un ATR 72 qui venait de décoller de la piste parallèle (piste 34R). Le contrôle aérien intervient pour rétablir l'espacement requis. Les deux avions poursuivent leur vol sans autre incident.

L'organisme d'enquête australien (ATSB) révèle que le pilote en fonction (PF) du Boeing 777 s'attendait à une procédure "plus simple" (SYD1) habituellement proposée aux équipages étrangers partant de Sydney pour rejoindre une route océanique. En se basant sur son expérience, le PF avait décidé d'anticiper la programmation du FMS pour virer à droite vers l'océan Pacifique après le départ. L'ATSB a également constaté des défauts de communication et de vérification croisée : le pilote en fonction n'a probablement pas communiqué correctement à l'équipage les modifications apportées au FMS, qui n'ont pas été efficacement vérifiées par le pilote monitoring.

Cet incident illustre l'importance de l'exactitude des procédures, de la communication efficace et de la coordination des équipages pour conduire des vols en toute sécurité

>> **Pour aller plus loin** : consulter la page internet de l'ATSB dédiée aux actions menées en Australie et ailleurs dans le monde pour réduire les [risques liés aux erreurs d'insertion](#).

[Rapport](#)

## Atterrissage dur, avec rupture de train, d'un Boeing 737 de Trigana Air Service en conditions météorologiques dégradées



Le 13 septembre 2016, un Boeing 737-300 Cargo de la compagnie indonésienne Trigana Air Service commence sa descente vers l'aéroport de Wamena, situé dans une région montagneuse de l'est de l'Indonésie. Sur cet aérodrome, seules les approches à vue sont possibles. Au début de la descente, les conditions sont VMC ; les pilotes peuvent distinguer devant eux un autre avion de Trigana, lui aussi en descente vers Wamena, où il

atterrira sans incident. Lorsque leur tour arrive, les conditions météorologiques se sont dégradées et ne sont plus VMC. A 1000 ft/sol, la piste n'est toujours pas en vue, mais la proposition de remise de gaz formulée par le copilote (PM) n'est pas suivie par le commandant de bord (PF), qui poursuit l'approche. A 500 ft/sol, la piste apparaît et le commandant de bord décide d'augmenter le taux de descente, ce qui déclenche l'alarme SINK RATE puis PULL UP de l'EGPWS. Le taux de descente est réduit par le PF mais l'avion s'enfonce au passage du seuil de piste et touche le sol avec une accélération verticale de 3,25 g. Le train principal se rompt et l'attelage du train gauche se détache ; les réacteurs et le fuselage frottent la piste. L'avion finit sa course sur le côté droit de la piste, à 1890 m du seuil. Les deux membres de l'équipage et le manutentionnaire qui se trouvait à bord parviennent à sortir de l'épave au moyen d'une corde.

Selon le rapport du KNKT (organisme d'enquête indonésien), le commandant de bord a décidé de poursuivre l'approche malgré les conditions dégradées car il avait été mis en confiance par l'atterrissage réussi de l'avion précédent. Lors de la préparation du vol, les données météo indiquaient que les conditions d'une approche à vue n'étaient pas réunies mais le commandant de bord a malgré tout décidé d'effectuer le vol, misant sans doute sur une amélioration au moment de l'arrivée. Cela n'a pas été le cas et il a souhaité procéder à l'atterrissage, ignorant les remarques et suggestions faites par le copilote (PM). Lorsque la piste a été visible, vers 500 ft/sol, le PF a appliqué un taux de descente de 3200 ft/min qui a déclenché les alarmes EGPWS. Cela n'a pas suffi à convaincre le commandant de bord &agrav; remettre les gaz et l'avion a touché le sol sans clairance d'atterrissage de la tour

[Rapport](#)