

## Suites données aux recommandations de sécurité

### CSCA - Rapport annuel n°3

Travaux de janvier 2009 à décembre 2010

Réception par la DGAC : 23 Février 2012

#### Recommandation 02

CSCA (extrait)

La circulaire du 5 août 2010 relative aux modalités de formation à la circulation des véhicules et des engins sur les aérodromes devrait avoir un effet positif sur la sécurité, en particulier dans la prévention des incursions de piste. Cette circulaire a pour objet de « fixer les conditions dans lesquelles il est proposé, aux préfets et représentants de l'Etat exerçant des pouvoirs de police sur l'emprise des aérodromes, d'introduire, dans les arrêtés préfectoraux pris en application de l'article R. 212-3 du code de l'aviation civile et fixant les règles générales d'accès et d'utilisation des aérodromes, des dispositions spécifiques utiles relatives à l'exigence d'une formation préalable à la circulation des véhicules ou d'engins sur les aérodromes ». Or les conducteurs de la Gendarmerie des Transports aériens (GTA) ne sont pas concernés par cette circulaire. Des événements montrent qu'il y a une nécessité de formation pour ces personnels aux conditions particulières en zone côté piste d'un aérodrome et qu'une simple consigne de sécurité en la matière n'est pas suffisante.

Proposition d'amélioration 2010-1 bis : Pour les conducteurs de véhicules automobiles de la Gendarmerie des Transports aériens (GTA), appliquer la circulaire du 5 août 2010 relative aux exigences et aux modalités de formation à la circulation pour les conducteurs de véhicules et d'engins sur les aérodromes et veiller à son application effective.

#### Réponse de la DGAC

La circulaire du 5 août 2010 n'exclut pas de façon explicite de son application les véhicules automobiles et conducteurs de la Gendarmerie des Transports Aériens. Un suivi continue d'être mené au travers du traitement des événements de sécurité sur les aéroports.

Le suivi de cette proposition est clos.

#### Degré d'avancement ( 29 Janvier 2013)



100%

#### Recommandation 03

CSCA (extrait)

Deux points de phraséologie apparaissent particulièrement importants à la CSCA dans le but de minimiser, voire de supprimer, les cas d'incursion sur piste résultant d'une incompréhension ou d'une mauvaise interprétation par le pilote d'un message du contrôleur spécifiant le maintien avant une piste.

Proposition d'amélioration 2010-2 : 1- Aux abords d'une piste, supprimer de la phraséologie les mots « piste », « runway », « position », « hold » dans tous les cas où le contrôleur veut faire attendre un aéronef ou un véhicule à un point d'arrêt avant une piste. 2- Les points d'arrêt avant piste doivent être désignés par le nom du taxiway où ils se trouvent et non par celui de la piste. Exemple : « Maintenez point d'arrêt K4 » / « Maintenez holding point K4 »

Proposition 10/03 : Pour les aéronefs circulant au sol et les véhicules, supprimer l'utilisation de clairances conditionnelles d'alignement et de traversée de piste.

#### Réponse de la DGAC

La DSNA applique la phraséologie définie au niveau international. La DSAC s'assure de sa bonne mise en oeuvre. Des travaux au niveau européen sont en cours pour s'assurer de l'harmonisation de ces réglementations. A ce jour, les éléments connus de la DSAC ne justifient pas de proposer les évolutions mentionnées dans cette recommandation au niveau international.

#### Degré d'avancement ( 10 Janvier 2014)



#### Recommandation 04

CSCA (extrait)

La qualité de la phraséologie, son collationnement et les dérives qui peuvent s'instaurer, ne font l'objet d'aucun suivi. Il n'y a que lors de l'analyse d'un événement que l'attention est portée sur la phraséologie. Il est souhaitable pour la Commission qu'un travail de prévention soit mis en place et que soit surveillée de manière aléatoire la phraséologie de tous les opérateurs aux abords des pistes.

Proposition d'amélioration 2010-4 : Organiser un suivi de la qualité de la phraséologie employée aux abords des pistes par les utilisateurs de fréquences aéronautiques, indépendamment de tout événement. Proposition d'amélioration 2010-5 : Intégrer dans les programmes des stages de maintien de compétences des contrôleurs des écoutes de trafic réel afin de procéder à des retours d'expérience sur la qualité de la phraséologie (l'anonymat pouvant être préservé par l'utilisation de logiciels de déformation de la voix, par exemple).

#### Réponse de la DGAC

Pour la proposition d'amélioration 2010-4 :

Cette proposition est similaire à la proposition 09/06. Le suivi de la présente proposition est clos.

Pour la proposition d'amélioration 2010-5 :

Dans le cadre des activités de surveillance, il a été constaté une utilisation d'enregistrements liés à des situations inhabituelles pour les besoins de la formation. Ces enregistrements peuvent être exploités lors d'un module FH (Facteurs humains) ou lors d'un module Formation aux Situations inhabituelles (FSI). Ainsi, l'objectif est double, faire du retour d'expérience et assurer une formation continue à des procédures d'urgence particulière.

Enfin, et comme évoqué dans les réponses à la proposition 09/06, la mise en place, à titre expérimental dans un premier temps, d'une Observation Sur Position (OSP) permettra de détecter les éventuelles dérives et les bonnes pratiques notamment en matière de phraséologie.

Le suivi de cette proposition est clos.

#### Degré d'avancement ( 29 Janvier 2013)



#### Recommandation 05

CSCA (extrait)

Au cours d'analyses d'événements, la CSCA a constaté qu'il existait des terrains sur lesquels des croisements de pistes (par des véhicules et/ou des aéronefs) s'effectuaient sur la fréquence SOL au lieu de la fréquence LOC, en dépit des recommandations de l'EAPPRI (European Action Plan for Prevention of Runway Incursion).

Proposition d'amélioration 2010-6 : Recenser les terrains sur lesquels des croisements de pistes s'effectuent sur la fréquence SOL et mettre en œuvre dans les meilleurs délais les recommandations de l'EAPPRI (European Action Plan for Prevention of Runway Incursion) en la matière.

#### Réponse de la DGAC

Les recommandations du plan européen d'incursion de piste ont été mises en œuvre sur tous les terrains où la DSNA est présente. La DSAC en vérifie l'application dans le cadre de ses actions de surveillance. Le suivi de cette proposition est clos.

## Degré d'avancement ( 29 Janvier 2013)



### Recommandation 06

CSCA (extrait)

La CSCA a noté que des incursions de piste étaient liées à des dépassements de points d'arrêt en conditions définies LVP (Low Visibility Procedures), alors que des barres d'arrêt étaient en fonctionnement. Soit l'équipage n'en a délibérément pas tenu compte, soit il a été invité à ne pas en tenir compte par le contrôleur, soit ces barres d'arrêt n'étaient pas bien visibles. De plus, lors de pannes des barres d'arrêt, il est apparu qu'il existait : - des différences entre les informations fournies par le système de supervision du gestionnaire de l'aéroport et celles transmises au prestataire de service de navigation aérienne ; - une absence et/ou une hétérogénéité des consignes d'exploitation des contrôleurs dans leurs manuels d'exploitation.

Proposition d'amélioration 2010-7 : 1- Assurer le suivi des cas de franchissements de barre d'arrêt et en répertorier les causes ; 2- Lors des audits, apporter une attention particulière au système de supervision des barres d'arrêt et à l'intégrité des données fournies, tant du côté du gestionnaire de l'aéroport que de celui du PSNA (prestataire de service de navigation aérienne) ; 3- Etablir une procédure nationale avec une phraséologie adaptée en cas de pannes des barres d'arrêt (bloquées allumées ou bloquées éteintes) et s'assurer qu'elle soit explicitée dans les manuels d'exploitation des PSNA.

### Réponse de la DGAC

1. Les franchissements de barre d'arrêt font partie des événements notifiés par le PSNA (incursion sur piste), et analysés dans le cadre de son SMS.
2. Le système de supervision des barres d'arrêt et l'intégrité des données fournies sont vérifiés lors des audits CHEA, à la fois du côté de l'exploitant d'aérodrome et du PSNA.
3. Une Consigne nationale d'exploitation des barres d'arrêt existe et est en application depuis le 24/11/2003. La DSAC dans le cadre de ses actions de surveillance s'assure de sa bonne mise en œuvre au niveau local, et suit les travaux menés par la DSNA visant à compléter cette consigne dans les cas de fonctionnement dégradés. Ces différents moyens permettent de répondre à la proposition d'amélioration. De plus, les incursions sur piste ont été identifiées comme un événement indésirable à haute priorité dans la cartographie des risques du Programme de Sécurité de l'Etat et pour lequel de nombreuses actions d'amélioration ont été menées. Le suivi de cette proposition est clos.

## Degré d'avancement ( 29 Janvier 2013)



### Recommandation 07

CSCA (extrait)

Les événements examinés par la CSCA amènent à compléter et à préciser des propositions d'amélioration précédemment émises. Les avions commerciaux en espace aérien contrôlé sont régulièrement amenés à voler à 500 pieds au-dessus d'espaces aériens non contrôlés. Or, il est fréquent que des VFR évoluent à l'interface de ces classes d'espaces. Il en résulte essentiellement trois risques : risque de collision (eu égard aux imprécisions de tenue d'altitude), risque de survenue de RA-TCAS à bord de l'aéronef commercial, risque de perte de contrôle de l'appareil par le pilote en VFR pour cause de turbulences de sillage.

Proposition d'amélioration 2010-8 : En région parisienne, assurer une séparation stratégique minimale de 1000 pieds entre IFR et VFR volant dans des espaces aériens de classes différentes. Traiter prioritairement les cas de croisement des axes d'approche finale des pistes principales.

### Réponse de la DGAC

Cette proposition est similaire à la proposition 09/08.  
Le suivi de la présente proposition est clos.

#### Degré d'avancement ( 29 Janvier 2013)



#### Recommandation 08

CSCA (extrait)

En complément des bonnes pratiques déjà soutenues par la CSCA (proposition d'amélioration 10-2008 : « Les prestataires ATS devraient promouvoir auprès de leurs agents des méthodes de travail permettant de réduire le risque associé aux croisements entre IFR et VFR connus. »), les contrôleurs devraient s'efforcer, lorsque leur charge de travail le leur permet, de limiter le risque de survenue d'un RA-TCAS dans les cas où la séparation est sous la responsabilité des pilotes (voir et éviter). Ils devraient aussi être entraînés à faire face à un évitement en situation d'urgence.

Proposition d'amélioration 2010-9 : Entraîner les contrôleurs à limiter le risque de survenue de RA-TCAS correctifs en basse altitude. Les entraîner à faire face à un évitement en situation d'urgence en fournissant au moment opportun un cap et une altitude aux vols VFR, le tout avec une phraséologie adaptée. Les PSNA doivent veiller à ce que ces entraînements soient intégrés dans les simulations radar lors des stages de formation initiale et lors des stages de maintien de compétences.

#### Réponse de la DGAC

Conformément à la DOC 4444, au PANS-ATM (chapitre 12 § 12.3.1.2) et à la DOC 8168, en cas de RA-TCAS le contrôleur a pour consigne d'accuser réception de l'information communiquée par l'équipage et de ne pas intervenir (ne pas modifier le cap/altitude ou le niveau de vol des avions concernés) tant que l'équipage n'a pas indiqué « conflit terminé ».

Aussi, dans le cadre de la formation vers l'obtention de la mention d'unité et de la formation continue les contrôleurs de la DSNA sont formés à ne pas interférer lorsqu'ils sont confrontés à de telles circonstances.

Quant à l'aspect préventif associé à la survenue des RA-TCAS, il s'agit d'une problématique délicate, qui ne peut être traitée par une consigne. En outre, la multiplicité des cas possibles, et des facteurs à prendre en compte, sont incompatibles avec un traitement exhaustif de ces cas au cours des formations. C'est pourquoi la DSNA, consciente de cette problématique, a choisi d'y consacrer un article dans le Bulletin Sécurité de la DO n° 53 (juin 2011) « IFR/VFR en classe D, info de trafic et après ? ».

La DSNA a lancé un groupe de travail pour réfléchir aux moyens d'améliorer la compatibilité entre les trafics IFR et VFR. Le sujet des suggestions de manœuvre pour réduire le risque de collision ou de survenue de RA-TCAS sera à nouveau abordé dans ce cadre.

#### Degré d'avancement ( 24 Avril 2013)



#### Recommandation 09

CSCA (extrait)

Dans de telles conditions météorologiques, sur les terrains principaux que sont CDG, Nice, Lyon, Toulouse, etc, il apparaît que les manuels d'exploitation des contrôleurs diffèrent (gestion en mode dépendant ou en mode indépendant) alors que des distances inter-pistes sont semblables.

Proposition d'amélioration 2010-10 : Prendre en compte l'ensemble des points suivants lors d'une étude visant à améliorer la pertinence de l'information de vent au sol délivrée aux équipages : - une expression « vent calme » pouvant masquer des vents significatifs ; - des composantes de vent pas suffisamment explicites, que ce soit sur le vent moyen ou sur le vent maximum ; - des maxima non systématiquement transmis ; - une absence de prise en

compte du contexte opérationnel dans l'annonce des valeurs de vent (en particulier contamination de piste) ; - une information délivrée sur la fréquence de contrôle comme élément secondaire faisant suite à une clairance pendant une phase chargée du vol ; - une sensibilisation parfois insuffisante des équipages sur les limites de l'information de vent affiché au FMS (Flight Management System) ou au MFD (Multi-Function Display); - une absence de particularisation d'une information de vent significativement différente des valeurs précédemment transmises.

Proposition d'amélioration 2010-11 : Dans le cadre de SESAR, veiller à la prise en compte de la communication aux équipages en temps réel par flux de données des informations de vent au sol sur l'aérodrome de destination.

Proposition d'amélioration 2010-12 : Dans les cas de fort vent de travers, pour la gestion des remises de gaz sur les terrains principaux exploitant des pistes parallèles spécialisées, établir un comparatif des consignes d'exploitation (mode dépendant ou mode indépendant) du prestataire de service de navigation aérienne en tenant compte des distances inter-pistes et des valeurs météorologiques associées afin d'en tirer des règles d'application communes.

## Réponse de la DGAC

### Proposition d'amélioration 2010-10 :

Comme indiqué en réponse à la proposition 09/10, cette proposition d'amélioration apparaît également très similaire à une recommandation déjà formulée par le BEA. Ci-dessous est repris le texte de cette recommandation la plus récente ainsi que la réponse qui a été apportée par la DGAC. Elle s'applique également à la présente proposition d'amélioration :

Le BEA recommande que:

- la DGAC harmonise le critère de définition du vent calme avec celui recommandé par l'OACI, à savoir vent inférieur à 1 kt ;
- la DGAC étudie les dispositions qui permettraient l'annonce de toute composante de vent arrière et du vent maximal instantané.

#### Réponse de la DGAC

Le règlement SERA 923/2012 prévoit que la notion de vent calme correspond à un vent inférieur à 1kt. Il entre en vigueur en France le 4 décembre 2014. En parallèle, Météo France déploie actuellement au niveau national des outils d'indication des rafales à partir de 5kts.

### Proposition d'amélioration 2010-11 :

Ce point est pris en compte dans le projet SWIM dans le Work Package 8.1.6 de SESAR, le domaine de travail du WP8 concerne le réseau ATM qui gèrera toutes les informations relatives à l'ATM en temps réel en les mettant à disposition de tous les acteurs ATM d'une manière sécurisée et continue.

Le suivi de cette proposition est clos.

### Proposition d'amélioration 2010-12 :

Le traitement du vent de travers à travers les consignes d'exploitation dépend, d'un terrain à l'autre, de nombreux paramètres, au-delà de la distance inter pistes, comme la localisation du terrain, la topographie ou le type de trafic sur le terrain.

La DSAC laisse l'opportunité au PSNA de gérer au cas par cas, terrain par terrain les règles liées au traitement du vent de travers sur ses plateformes afin de garantir un traitement le plus adapté et sécuritaire possible. Cette proposition n'est pas retenue.

## Degré d'avancement ( 10 Janvier 2014)



## Recommandation 10

CSCA (extrait)

De nombreux événements, dont la cause première concerne l'état de la piste, ont été recensés par la Commission. Tous ont pour origine : - soit une mauvaise (ou une absence de) surveillance de l'état de la piste par l'exploitant de l'aérodrome qui a la responsabilité de la fourniture de données aéronautiques (arrêté du 14 mars 2007 et arrêté du 6 mars 2008) ; - soit une mauvaise (ou une absence de) diffusion de l'information dont la responsabilité relève du PSNA pour les NOTAMS, les SNOWTAMS et les SUP AIP (arrêté du 3 juin 2008) et de Météo- France pour les METAR et les SPECI. Le PSNA, Météo-France et l'exploitant d'aérodrome sont liés par des protocoles qui fixent les modalités de la transmission des données. La CSCA a pris connaissance du guide intitulé « Caractérisation de l'état de surface des pistes en conditions météorologiques dégradées » produit par le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC). Ce document qui est principalement à destination des exploitants d'aérodrome aborde : - la définition des contaminants ; - la connaissance et le suivi de la plate-forme (cartographie évolutive, historisation des épisodes marquants, formation des personnels, vérification et entretien des appareils de mesure, rappel du plan neige OACI) ;

- le déclenchement des évaluations ; - les informations attendues par les pilotes ; - l'évaluation de l'état de surface et les moyens utilisés ; - la procédure de recueil et la transmission de l'information. Lors de la présentation de ce guide, la CSCA a pris conscience des difficultés de l'évaluation de l'état de la surface et a pris connaissance des recherches concernant les pistes d'amélioration. S'il est permis de penser que ce guide sera utile pour les gestionnaires des grandes plates-formes françaises, on imagine les difficultés auxquelles seront confrontés ceux des terrains secondaires en raison du nombre et de la complexité des procédures recommandées. En tout état de cause, il est indispensable de préciser le rôle et la responsabilité de chacun (exploitant d'aérodrome, prestataire de services de navigation aérienne, Direction de la sécurité de l'aviation civile) en envisageant tous les cas, y compris celui de la suspension des opérations aériennes.

Proposition d'amélioration 2010-13 : Pour les cas de conditions météorologiques et d'exploitation dégradées, rappeler à l'exploitant d'aérodrome, au prestataire de service de navigation aérienne et aux directions inter-régionales de la sécurité de l'Aviation civile, le rôle et la responsabilité de chacune des parties. S'assurer, notamment lors de la surveillance, de la mise en place d'une coordination formelle en adéquation avec le rôle et la responsabilité de chacun. Proposition d'amélioration 2010-14 : La restriction d'utilisation ou la fermeture d'une piste en conditions météorologiques et d'exploitation dégradées relevant de la compétence du ministre chargé de l'Aviation civile, s'assurer de la production d'un guide destiné aux directions interrégionales explicitant consignes et méthodes pour la prise de décision.

## Réponse de la DGAC

Proposition d'amélioration 2010-13 :

Les rôles et responsabilités de chacune des parties sont clairement définis dans l'arrêté CHEA, ainsi que dans celui du 6 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome et dans les conventions de concession des exploitants d'aérodrome. Des actions continues de communication sont menées par la DSAC auprès des exploitants d'aérodrome et PSNA pour rappeler les dispositions de ces textes. A la suite d'un incident grave à Nantes l'hiver 2011, un rappel réglementaire écrit a été fait sur les obligations de l'exploitant d'aérodrome et PSNA en matière de surveillance de l'état de la piste : les directions interrégionales veilleront notamment à ce que les procédures mises en œuvre par ces exploitants reflètent effectivement leurs obligations réglementaires.

La DSAC reste particulièrement vigilante sur les risques associés aux conditions météorologiques dégradées et continue de mener des actions récurrentes sur ce sujet (suivi des FNE, rappel annuel aux exploitants avant la période hivernale, etc.).

L'ensemble des actions menées et continues mises en place permet de clore le suivi de cette proposition.

Proposition d'amélioration 2010-14 :

Une procédure de décision de suspension des opérations aériennes, rappelant les rôles et responsabilités de chacun des acteurs, a été publiée. Cette procédure a été expérimentée avec succès durant l'hiver 2011-2012 et a conduit à des ajustements mineurs.

Le suivi de cette proposition est clos.

## Degré d'avancement ( 29 Janvier 2013)



100%

## Recommandation 11

CSCA (extrait)

La distribution sur la chaussée évolue rapidement et les défauts dans la géométrie de la chaussée rendent son épaisseur très variable. Dans l'EU-OPS (1.480) « une piste est dite contaminée, lorsque plus de 25 % de la surface, que ce soit par fractions ou non, délimitée par la longueur et la largeur requises utilisées, est couverte par une pellicule d'eau de plus de 3 mm ». Cette définition n'apparaît ni dans le Doc 4444 de l'OACI ni dans le RCA 3, mais le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC) l'a retenue dans son guide. Lors de situations exceptionnelles où une très forte accumulation d'eau sur la piste est constatée, le STAC recommande en outre de fournir une estimation de l'épaisseur d'eau. En effet, les manuels d'exploitation des compagnies aériennes interdisent les opérations lorsque l'épaisseur d'eau sur la piste est importante. A titre d'exemple, pour les aéronefs de type Airbus, Boeing, ATR, les atterrissages et les décollages sont interdits si l'épaisseur d'eau dépasse 13 mm. Pour d'autres types d'aéronefs, cette valeur peut se situer par exemple à 3 mm (aéronefs non certifiés sur pistes contaminées), ou 5 mm, 8 mm, 10 mm, 19 mm, 25 mm...

Proposition d'amélioration 2010-15 : En l'absence d'outil permettant de surveiller la contamination d'une piste par de l'eau (épaisseur supérieure à 3 mm), s'assurer d'une surveillance visuelle par les exploitants d'aérodromes pour une



transmission d'une valeur estimée de l'épaisseur d'eau dans les cas de précipitation abondante (passage d'un grain par exemple), estimation éventuellement assortie de l'incertitude de cette mesure (« épaisseur d'eau estimée entre x et y mm »).

### Réponse de la DGAC

Il est particulièrement difficile de déterminer l'épaisseur d'eau sur la piste, compte tenu de la fluidité de ce contaminant, des variations de pentes et de drainage sur une même piste, et des variations rapides d'épaisseur en fonction des précipitations. En particulier, les situations de pluie susceptibles de provoquer des contaminations importantes sont caractérisées par des variations rapides d'intensité. Les contraintes opérationnelles liées aux inspections de piste sont incompatibles avec la vitesse de ces variations (information d'épaisseur généralement obsolète dès la fin du passage du grain ou dès la réouverture de la piste après l'inspection).

Pour ces raisons, deux études ont été demandées au STAC sur le sujet :

- l'une porte sur la cartographie des pistes, qui ferait apparaître les points de la piste les plus susceptibles d'être impactés par les précipitations (endroits où il serait souhaitable de réaliser les mesures de contaminants). Les résultats de cette étude ont été diffusés aux exploitants d'aérodromes via la note d'information technique "Caractérisation de l'état de surface des pistes en conditions météorologiques dégradées" ([http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/etat\\_surf\\_pistes](http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/etat_surf_pistes))
- l'autre porte sur l'évaluation d'un outil d'alerte de hauteur d'eau.

Ces études devraient permettre de donner des consignes plus précises aux exploitants sur l'évaluation des hauteurs d'eau.

### Degré d'avancement ( 23 Octobre 2014)



### Recommandation 12

CSCA (extrait)

La CSCA a poursuivi son étude à travers des événements qui se sont produits lors de conditions météorologiques dégradées. Elle a adopté les propositions suivantes :  
Proposition d'amélioration 2010-16 : Rappeler dans une fiche de synthèse d'exploitation l'importance respective des informations à donner dans les ATIS, en précisant pour chacune d'entre elles leurs conséquences dans la prise de décision côté bord (en particulier : rafales de vent, coefficient de glissance, type et épaisseur de contaminant, temps de traitement d'une piste, etc.).

### Réponse de la DGAC

Cette proposition est actuellement à l'étude au sein de la DSNA.

### Degré d'avancement ( 29 Janvier 2013)



### Recommandation 13

CSCA (extrait)

La CSCA a poursuivi son étude à travers des événements qui se sont produits lors de conditions météorologiques dégradées. Elle a adopté les propositions suivantes :  
Proposition d'amélioration 2010-17 : Prendre en compte l'ensemble des points suivants lors d'une étude visant à améliorer la qualité des ATIS : - la possibilité de passer l'information d'un changement de QFU à venir ; - dans le cas de D-ATIS, le dédoublement des messages trop longs, notamment lors de conditions météorologiques dégradées (ATIS arrivée et ATIS départ, par exemple) ; - les rafraîchissements automatiques par défaut des informations météorologiques.

## Réponse de la DGAC

Concernant le premier point, la DGAC a enregistré plusieurs incidents dus à des clairances informant le pilote que son niveau de vol ou sa route serait dès que possible conforme à ses souhaits.. Ces clairances ont été jugées sources de risques, car il arrive que le pilote suive la clairance, en oubliant que celle-ci n'est pas encore applicable Fort de cette expérience, la DSNA n'envisage pas d'indiquer au niveau des ATIS l'information d'un changement de QFU à venir.

Concernant le second point, après analyse, la seule plate-forme concernée est Paris-Charles de Gaulle. Suite à cette recommandation, la DSNA a travaillé sur le format des messages ATIS, afin d'éviter les dédoublements, dans le cadre plus global du traitement des épisodes neigeux.

Pour le troisième point, là où un service D-ATIS complète le service ATIS voix, la nature et la présentation de l'information fournie sont identiques à celles des renseignements de la diffusion ATIS-voix correspondante (Annexe 11§4.5.5.1. & SCA §4.3.5.1). Par ailleurs, le rafraîchissement automatique par défaut des informations météorologiques n'a de sens que pour les variations significatives qui font, dès qu'elles sont connues, l'objet d'une communication radio puis d'une mise à jour de l'ATIS.

Le suivi de cette recommandation est clos.

### Degré d'avancement ( 15 Septembre 2015)



## Recommandation 14

CSCA (extrait)

La portée radio des ATIS est par définition limitée, 60 NM en moyenne, parfois beaucoup moins. Celle de Nice qui est particulièrement réduite et souvent brouillée par d'autres fréquences aéronautiques, ce qui dégrade de manière non négligeable la sécurité des vols à destination de cet aéroport.

Proposition d'amélioration 2010-18 : Mettre en place une transmission ATIS par DATA LINK à Nice dans le but d'une meilleure anticipation dans la préparation des vols à l'arrivée.

## Réponse de la DGAC

Cette proposition est similaire à la proposition 09/12 et est suivi dans ce cadre. Le suivi de la présente proposition est clos.

### Degré d'avancement ( 29 Janvier 2013)



## Recommandation 15

CSCA (extrait)

La Commission a étudié plusieurs événements s'étant produits de jour comme de nuit, au cours desquels une manœuvre qualifiée de baïonnette était exécutée. Cette manœuvre consiste, sur une plate-forme disposant de pistes parallèles (ou quasi parallèles), à faire manœuvrer un aéronef en approche finale de telle sorte qu'il intercepte et suive l'approche finale menant à une piste parallèle (ou quasi parallèle) à celle sur l'axe de laquelle il était initialement aligné. Pour être compatible avec la sécurité des vols, cette manœuvre doit impérativement être encadrée par des procédures rigoureuses, notamment en matière de conditions météorologiques, de phraséologie et de distance minimale par rapport au seuil de piste nécessaires pour débiter une telle manœuvre. De plus, différentes interprétations de la qualification de cette pratique existent. Selon les sources, il s'agirait soit d'une manœuvre à vue soit d'une approche à vue. Par exemple sur l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, les baïonnettes correspondraient à des manœuvres à vue libres (MVL) dans l'AIP, alors que le manuel d'exploitation de l'organisme de contrôle les qualifie d'approches à vue. De telles différences peuvent nuire à la bonne compréhension entre pilotes et contrôleurs. Proposition d'amélioration 2010-19 : Préciser la nature des procédures qualifiées de baïonnettes (MVI, MVL ou approche à vue) et mieux encadrer la pratique de ces procédures pour l'ensemble des aérodromes sur lesquels existent des pistes parallèles ou quasi parallèles (conditions météorologiques, de phraséologie, de distance au seuil), ainsi que les consignes pour le balisage de piste et/ou la rampe d'approche et/ou les flashes séquencés.



## Réponse de la DGAC

Par courrier du 26/09/2011, la DSAC a fait connaître à la CSCA des éléments sur ce point.

Il précise que « les manœuvres à vue libres (MVL) sont exclues dans le cadre d'un changement de doublet.

Dans le cas de doublets de piste (parallèles ou quasi-parallèles) la réglementation prévoit deux cas de figure de changement d'axes entre les pistes d'un même doublet : ce sont les MVL et les approches à vue. Ces manœuvres sont distinguées comme suit :

- Des MVL qui concernent les changements d'axe entre les pistes d'un même doublet anticipés car décidés avant la phase d'approche intermédiaire, avec des minima MVL publiés.

- Des approches à vue qui concernent des changements d'axe entre les pistes d'un même doublet. Le pilote demande alors une clairance d'approche à vue pour des raisons qui lui sont propres (raccourcissement au roulage par exemple). Il peut aussi arriver que le contrôle propose une approche à vue en cas de rattrapage ou de piste occupée.

Ainsi, les conditions d'utilisation des MVL pour les changements d'axe sont restreintes et précisément définies. Les conditions de mise en œuvre de ces pratiques sont précisées dans les MANEX. Dans le cadre de la surveillance continue de la DSNA, les services de la DSAC pourront être amenés à en vérifier les bonnes formalisation et application. »

Le suivi de la présente proposition est clos.

### Degré d'avancement ( 29 Janvier 2013)

