

REC

Objet : Compte-rendu de l'incursion de piste survenue en Juillet 2015 à LFBO avec F-GMRA.

PREPARATION DU VOL, CONTEXTE :

Préparation du vol

Le vol, dont l'objet était de faire faire un vol de découverte à trois amis, était planifié depuis quelques jours. Le vol envisagé est un décollage de LFCL, un toucher à LFBO si compatible avec le trafic, un toucher à LFBR, puis retour à LFCL par le transit Sud.

Le jour même, je prépare le vol incluant entre autres les éléments suivants :

- TEMSI-WINTEM-TAF/METAR : situation parfaitement dégagé, températures chaudes, vent de Nord-Ouest établi. Je m'attends à devoir utiliser les pistes 34 à LFCL, 32 à LFBO et 30 à LFBR.
- NOTAM : je note un NOTAM concernant une restriction d'utilisation de la piste 32R dont la restriction n'était pas applicable vu les conditions météo du jour :

```
LFFA-A2811/15
Q)LFBB/QMRLT/IV/NBO/ A/000/999/4338N00122E005
A) LFBO TOULOUSE BLAGNAC
B) 201506290430 C) 201509241800
E) RESTRICTIONS D'UTILISATION DE LA PISTE 14L/32R -DECOLLAGES ET
ATTERRISSAGES AUTORISES DE JOUR SI: VISIBILITE SUPERIEURE A 5 KM HBN
SUPERIEURE A 1500 FT PISTE SECHE VENT TRAVERSIER INFERIEUR A 10KTS -
DECOLLAGES ET ATTERRISSAGES INTERDITS DE NUIT
```

- Un autre NOTAM signalait des véhicules en amont du seuil de piste, mais ne me semblait pas non plus significatif au vu des conditions météo du jour :

```
LFFA-A2808/15
Q)LFBB/QMRLT/IV/NBO/ A/000/999/4338N00122E005
A) LFBO TOULOUSE BLAGNAC
B) 201506290430 C) 201509242359
E) PISTE LIMITE
CIRCULATION DE NOMBREUX CAMIONS EN AMONT DU SEUIL PISTE 32R, HORS
SERVITUDES PISTE
```

Expérience récente

Les deux derniers vols que j'avais réalisés depuis LFCL (courant Juin) étaient identiques à celui envisagé ce jour-là. Pour les deux précédents, la piste 32R était en service à LFBO.

Pilote professionnel, environ 400 heures de vol.

DEROULEMENT DU VOL :

Prise en compte de l'avion à LFCL et départ de LFCL

J'arrive à LFCL à l'aéroclub Chautemps en fin d'après-midi pour préparer l'avion.

Je prépare l'avion et confirme les éléments de la préparation du vol un peu avant que mes passagers n'arrivent, puis nous mettons en route en fin d'après-midi. Nous décollons de la piste 34 à LFCL, et passons avec Toulouse Info à 2000ft QNH travers DN. En route vers EN.

Echanges avec Toulouse INFO

Voilà la retranscription des échanges avec Toulouse Info : (toutes les retranscriptions sont réalisées de mémoire après écoute de l'enregistrement à la DSAC) :

✚	Toulouse Info Bonjour, F-RA.
🔄	F-RA, Toulouse Info Bonjour.
✚	F-GMRA, un DR400 en provenance de Lasbordes vers Muret, 2000ft QNH travers DN en-route EN pour un transit vertical et un toucher si le trafic le permet.
🔄	F-RA, c'est copié, faites route EN 2000ft. (information de trafic sans conséquence sur le vol)
🔄	F-RA, faites route EA – EB, contactez la Tour 118.1, ils ont vos éléments, au-revoir
✚	EA puis EB, contactons Blagnac Tour 118.1. Merci au-revoir, F-RA

Echanges avec Blagnac TOUR

Premier contact avec la Tour :

✚	Blagnac Tour bonjour, F-RA
🔄	Bonjour F-RA, route EA-EB, rappelez approchant EB
✚	On rappelle approchant EB F-RA

Un premier A320 Air France est en finale 32L, et demande une approche à vue pour faire une baïonnette vers la 32R qui lui est accordée.

Vers EA :

🔄	F-RA, avez-vous le visuel sur l'A320 en finale ?
✚	Affirme, F-RA
🔄	F-RA, vous couperez les axes derrière lui, prévoyez d'attendre à EB.
✚	Serait-il possible de faire un toucher en fonction de votre trafic ?
🔄	Euh... (...) F-RA, dans ce cas vous êtes numéro 3 pour la 32L derrière un second A320 en finale, maintenez EB.
✚	Numéro 3 pour la 32L derrière le second A320. On maintient EB. F-RA.

Je collation 32L « automatiquement », mon plan d'action est de me poser en 32R, comme les deux vols précédents.

🔄	F-RA, avez-vous visuel sur l'autre A320 en finale ?
✚	Affirme

🔄 Dans ce cas, vous pouvez virer en vent-arrière main droite, vous êtes numéro 2 pour la 32L derrière l'A320 en finale, rappelez en base, attention à la turbulence de sillage.

✚ Je vire en vent arrière main droite, numéro deux pour la 32R derrière un A320 en finale. On fera attention à la turbulence de sillage. F-RA

Le contrôle m'autorise à la 32L, mais comme mon plan d'action est de faire le toucher en 32R, je collationne 32R, et ce n'est pas relevé par le contrôle.

Je sors de mes 360 d'attente, je me mets en descente vers la vent-arrière, et garde le visuel avec l'A320.

Arrivé en fin de vent-arrière, je m'estime un peu proche du précédent à cause de la turbulence de sillage. J'en informe le contrôle et demande un 360 de retardement :

✚ F-RA, je pense qu'on va être un peu près du précédent, est-ce qu'on pourrait faire un 360 de retardement svp ?

🔄 Euh... D'après moi ça passe, et j'ai des départs commerciaux ensuite... Vous êtes sûr que ça ne passe pas ?

✚ ... On vire en base, on surveille l'espacement, et au pire on fera une remise de gaz. F-RA

Je ne pense pas avoir les 3' d'espacement (il y avait un peu moins de 2' en fait), et je sais que les pistes de Blagnac ne sont pas « séparées » dans le sens ATC du terme. Comme je vois que l'A320 va se poser en 32L et que je pensais être clairé pour la 32R, je me dis que l'espacement latéral, garantira une finale en toute sécurité vis-à-vis de la turbulence, et que c'est pour ça que le contrôleur estime que « ça passe ».

Lors de la finale, la fréquence est relativement occupée (précédent qui dégage la 32L, premier contact d'un A320 au point d'arrêt...).

En finale, vers 300-400ft sol, j'initie le message de finale :

✚ finale 32_ pour un toucher. F-RA

🔄 F-RA, autorisé toucher piste 32L puis virage gauche vers WD.

✚ Autorisé toucher puis virage gauche dès l'altitude de sécurité atteinte F-RA

🔄 Je n'ai pas compris la fin de votre message RA.

✚ Courte finale. F-RA. *(je ne suis plus qu'à 100ft sol, et souhaite me concentrer sur mon arrondi)*

Je réalise un toucher piste 32R, remets en puissance, et redécalle normalement.

L'A320 au point d'arrêt ne me voyant pas pour s'aligner (il m'attend en 32L), le contrôle me demande ma position.

🔄 F-RA, quelle est votre position ?

✚ Montée initiale 32R F-RA.

Le contrôle m'informe alors que j'étais autorisé pour la 32L, et me demande de dégager les axes vers la gauche vers WD dès que possible pour permettre le décollage de l'Air France au point d'arrêt.

Suite du vol

Une fois la séquence de décollage terminée et l'altitude de sécurité atteinte, je vire à gauche vers WD puis MUT comme convenu avec le contrôle.

La suite du vol s'est déroulée nominalement avec un toucher à LFBR et un atterrissage à LFCL après le transit S.

ANALYSE A POSTERIORI :

Plan d'action et biais d'habitude :

Lors des deux vols précédents, qui étaient parfaitement similaires (conditions, vol prévu etc), la piste 32R était utilisée pour les atterrissages à Blagnac.

Cela m'a fortement influencé dans le sens où mon plan d'action était déjà figé dès la préparation du vol, malgré les NOTAM qui permettaient d'identifier une menace potentielle.

Un plan d'action ne doit jamais être figé, il est à tout moment sujet à modification.

Turbulence de sillage :

Dès le début de la vent-arrière, j'ai focalisé sur l'espacement vis-à-vis du précédent. Lorsque le contrôle m'a indiqué que l'espacement semblait suffisant, lors de ma demande de 360 d'attente en début de base (~ 1000ft sol), cela m'a conforté dans mon projet d'action puisque je n'étais pas sensé me pas me poser « derrière lui », mais sur la piste parallèle.

Le commandant de bord est le seul responsable de la sécurité de ses passagers. Estimant être trop proche du précédent, j'aurais dû insister pour retarder ma finale, ou décider de remettre les gaz et partir vers Muret sans faire de toucher.

Phraséologie :

Conscient et habitué au trafic important que représente un aéroport comme Blagnac, je souhaitais que mes communications soient brèves et précises.

Lors de l'écoute des bandes, je me suis rendu compte que mon débit était très rapide. Je pensais que cela permettait de raccourcir les communications, mais cela implique au moins les deux effets négatifs suivants:

- cela réduit fortement la lisibilité de mes messages radios, nécessitant parfois de répéter certains messages
- voulant « répondre vite », mes collationnements sont automatiques et non-réfléchis (premier collationnement 32L alors que je planifie 32R)

Enfin, le message en finale présente deux erreurs graves qui auraient pu être les derniers filets de sauvegarde de cet incident :

- Lors d'une clairance d'atterrissage ou de décollage, il faut toujours citer la piste en question
- Lorsqu'il y a un deux pistes parallèles, il faut toujours indiquer « gauche » ou « droite ».

Ces erreurs ne sont pas des erreurs de connaissance car je savais pertinemment ces règles.

Dans un trafic chargé, ne pas parler « plus vite », mais plus « précisément ».

Tous les messages radios émis doivent être « réfléchis » (pas de collationnement automatique).

La phraséologie doit être respectée pour garantir la sécurité.