

CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DE SECTION - ROISSY-CDG



Incidents Limitation Sécurité 27

L'ILS 27 DU BOURGET CONNAÎT DERNIÈREMENT BEAUCOUP DE PROBLÈMES, ET ÇA N'EST PAS SANS CONSÉQUENCE SUR LA GESTION DU TRAFIC. NOUS AVONS CONTACTÉ LE SERVICE EXPLOITATION POUR EXPOSER LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES CONTRÔLEURS ET RÉFLÉCHIR À DES PISTES D'AMÉLIORATION.

Un parc vieillissant

Ca n'est pas nouveau : les problèmes d'ILS de l'organisme Roissy - Le Bourget sont récurrents. Le parc est vieux, les causes de pannes se multiplient, et les réparations sont difficiles. Le cas de l'ILS 27 du Bourget n'est donc pas unique, et il ne sera probablement pas le dernier...

Une maintenance exsangue

Les problèmes d'organisation et de charge de travail à la sub RNAV imposent de faire des choix. L'ILS 26R de CDG étant inopérant depuis des mois, et en raison du calendrier de maintenance de l'ILS 26L très contraint, l'organisme doit arbitrer entre la réparation de l'ILS 27 du Bourget ou le risque de perdre la certification de l'ILS 26L. Face aux difficultés majeures à relancer l'ILS 26R après son changement, et compte tenu des conséquences opérationnelles si aucun ILS ne fonctionnait en 26 à l'approche lors des mois à fort risque LVP, il a été décidé qu'il n'était pas possible d'affecter toutes les ressources à la réparation de l'ILS 27. La situation peut donc être amenée à durer.

Un trafic perturbé

Nous avons interpellé dès les premiers jours l'administration à propos des difficultés occasionnées par les approches LOC 25. Faire des quinconces avec le trafic établi sur l'ILS 26L de CDG est difficile, et la capacité maximale théorique n'est pas tenable. Et il y a aussi un impact fort sur les départs en 26R qui était au début sous-estimé. Les régulations prévues initialement ont donc été revues et étendues après nos remarques, et les CA suivent

de près la situation pour les adapter à la mauvaise météo de ces derniers jours.

De nombreux incidents

Malgré cela, il y a un certain nombre d'incidents, plus ou moins graves, mais en nombre largement supérieur à ce qu'on constate d'ordinaire. Certains sont dus au contrôle, en raison de la charge de travail accrue et d'une complexité très spécifique à laquelle nous ne sommes pas rompus. D'autres sont d'origine bord, avec des pilotes qui ne respectent pas la procédure à la lettre : des paliers imprévus ou des virages qui débordent sous les axes de CDG ont été constatés.

Les butées inscrites dans le MANEX et qui limitent les décollages en 26R pendant l'exécution d'une procédure LOC 25 présentent des faiblesses car elles ont été établies empiriquement : les gros porteurs qui sont normalement prévus pour cette trajectoire volent en moyenne plus vite que les appareils qui l'utilisent actuellement. Ces derniers peuvent donc être rattrapés par les décollages de CDG et conduire à des séparations HN malgré un respect scrupuleux des repères du MANEX.

Enfin, malgré plusieurs relances, l'ILS 27 ne cesse de retomber en panne. La précipitation à vouloir réutiliser la procédure ILS a conduit au moins à deux reprises à ce qu'il s'éteigne alors que des avions étaient établis : ou comment se retrouver immédiatement avec un gros surcroît de travail...

suite au verso >>>



Un incident qui aurait pu finir mal

Sans qu'on soit pour l'instant certain de l'ensemble des causes de cette incident, un appareil moyen en procédure LOC 25 et apparemment désorienté s'est établi sur la piste désaffectée. Réalisant son erreur il a fait une embardée suivie d'une remise de gaz. Lors de cette manoeuvre son saumon d'aile a touché le sol, arrachant du balisage de piste. Bien que l'appareil se soit posé par la suite sans encombre, l'accident a été évité de justesse. Les services compétents sont actuellement en charge de l'investigation.

Nos demandes

Nous avons sollicité un rendez-vous avec l'administration pour demander que la butée pour la reprise des décollages de CDG soit repoussée, afin de pouvoir s'adapter aux vitesses basses et aux manoeuvres non prévues des équipages en LOC 25. Nous souhaitons aussi qu'une réflexion à froid soit menée sur le cadre d'emploi de cette procédure non directe non dans l'axe, dérogatoire, validée à une époque où les dérogations et les études de sécurité n'étaient pas décidées comme aujourd'hui.

Nous réclamons qu'une période de test à blanc de longue durée de l'ILS 27 soit effectuée, pour éprouver l'efficacité des réparations avant de le considérer à nouveau comme pleinement opérationnel.

Nous avons enfin évoqué l'augmentation du nombre de vols programmés à destination de Pontoise et Beauvais, y compris hors horaires ATS.

Nos recommandations

En l'attente de la réponse officielle du Service, qui doit se concerter avec QSS et CTL, nous souhaitons recommander :

- de retarder le repère pour reprendre les décollages 26R pendant une LOC 25, et d'attendre que l'appareil pour la 25 soit complètement axé en finale
- d'informer le CA de cette adaptation pour affiner la régulation des avions à destination du Bourget au moment des pointes de départ de CDG
- d'être prudents à l'annonce de la remise en service de l'ILS 27, de garder les régulations en cours, voire de continuer à travailler en LOC 25
- de surveiller attentivement la demande à destination de Pontoise et Beauvais, afin de poser des régulations si un gros surplus de trafic apparaissait
- de s'enquérir tout particulièrement en nuit, hors horaire ATS, de la demande pour Pontoise afin de gérer la relève au mieux

Le SNCTA tient à remercier l'ensemble des contrôleurs qui nous ont fait part des difficultés autour de la panne de l'ILS 27 du Bourget, et à les assurer de son soutien.

Nous enjoignons l'administration à accélérer toutes les solutions qui pourraient améliorer la situation sur le plan de la sécurité. LPV 27, limitation aux avions basés : toute mesure qui permettrait un retour à une gestion sûre et sereine du trafic à destination du Bourget doit être mise en oeuvre sans délai.

Renforcez notre poids et adhérez au SNCTA : www.sncta.fr/adherer-au-sncta

