



Accueil

Enquêtes de sécurité

Incident grave survenu à l'Airbus A320 OE-INE exploité par easyJet et au Robin DR400 F-GTZY le 31/12/22 à Bordeaux

Autorisation d’atterrissage sur une piste occupée par un autre avion au seuil de piste

Autorité en charge

France - BEA

PROGRESSION DE L'ENQUÊTE

Cloturée

Imprimer S'abonner à cette page Partager

RÉSUMÉ

RAPPORT

RECOMMANDATION DE SECURITE

Le jour de l’incident grave, le tableau de service prévoyait la présence de six contrôleurs. Avant la vacation, le chef de tour avait, en accord avec son équipe, modifié à la baisse les effectifs prévus à trois contrôleurs à l’heure de l’incident grave.

Le chef de tour et une contrôleuse avaient pris leur service à 7h30, suivis du troisième contrôleur vers 10h. Ce dernier assurait au moment de l’événement les positions regroupées SOL, LOC, APP et SIV. Le chef de tour faisait fonction d’assistant LOC, et la contrôleuse était en pause à la vigie.

Après le décollage d’un A321 d’Air France, le contrôleur a autorisé le DR400 F-GTZY à s’aligner au seuil 23, lui demandant de maintenir sa position en raison de la turbulence de sillage. Le pilote du DR400 a pris un TOP pour deux minutes. Le vol EJU 49 QH, un A320 d’easyJet Europe, était établi sur l’ILS 23, en attente d’une autorisation d’atterrissage.

Le trafic VFR était alors devenu très dense. Le contrôleur, obligé d’interrompre les échanges avec les vols VFR, a autorisé tardivement l’A320 à atterrir, oubliant la présence du DR400 au seuil. Le pilote du DR400 ayant compris que l’A320 était autorisé à atterrir alors qu’il était toujours au seuil 23, s’est signalé au contrôleur, qui a immédiatement ordonné à l’A320 d’interrompre l’approche.

Le chef de tour et la contrôleuse, surpris, ont alors pris conscience de la situation. L’équipage de l’A320, principalement concentré sur le point d’aboutissement lors de l’approche finale, n’a jamais identifié la présence d’un avion au seuil de piste.

L’approche interrompue a été exécutée de façon nominale par l’équipage easyJet. Le point le plus bas de la trajectoire s’est situé à une hauteur de 103 ft, à une distance d’environ 290 m du seuil de piste. L’A320 a survolé le DR400 à une hauteur de 178 ft, puis a poursuivi sur la trajectoire standard.

Le contrôleur en position s’est rapidement mis en retrait. Le chef de tour a repris les positions sol, LOC, approche, sans assistant LOC, et la contrôleuse en pause a repris le SIV.

En l’absence d’instruction du contrôle, l’équipage de l’A320 a demandé un guidage pour écourter la trajectoire de remise de gaz standard et revenir atterrir en piste 23. L’atterrissage s’est poursuivi sans autre incident. Ce rapport contient une recommandation de sécurité concernant le contrôle de la présence des contrôleurs sur position de contrôle et sur leur lieu de travail.

Loading map...



Leaflet | Powered by Esri | © IGN

INFORMATIONS
SUR L'ENQUÊTE

Date locale	31/12/2022
Autorité en charge de l'enquête	France - BEA
Etat d'occurrence	France - 33 Gironde
Lieu de l'occurrence	AD Bordeaux-Mérignac
Conséquences humaines	Aucun
Conséquences aéronef	Aucun
Classe d'occurrence	Incident grave
Catégorie d'occurrence	ATM: ATM/CNS , RI: Incursion sur piste
Numéro de dossier	BEA2023-0004

INFORMATIONS
SUR LE VOL

SECONDE ALÉRONNE

Ce site utilise des cookies et vous donne le contrôle sur ceux que vous souhaitez activer

Tout accepter

Tout refuser Personnaliser

Le BEA est l'autorité française d'enquêtes de sécurité de l'aviation civile. Ses enquêtes ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement la détermination des fautes ou responsabilités.

HAUT

- Autres BEA
- Liens utiles
- Mentions légales
- Plan du site
- Glossaire
- Archives

BEA
Bâtiment 153 - 10 rue de Paris
Zone Sud - Aéroport du Bourget
93352 Le Bourget Cedex

Standard
+33 1 49 92 72 00
Permanence H24 > notification d'accidents et incidents uniquement
+33 1 49 92 72 72
+33 1 48 35 86 54



 **Contactez-nous**

