

De: _____

Envoyé: mardi 28 août 2007 13:24

À: Geipan

Objet: _____

Bonjour Monsieur,

Je suis le Commandant de Bord de l'avion qui a signalé l'évènement.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration faite à la gendarmerie de Douvres la Délivrande il y a environ 15 jours, nous n'avons rien vu. Il faut dire que l'évènement s'est passé très vite, et que mon copilote ainsi que moi étions très occupés, par la soudaineté de l'alarme, par l'alarme sur nos écrans qui nous semblait sérieuse, par la très grande proximité de l'imagerie du conflit (300 ft, et moi je suis sûr de l'avoir vu descendre à 200 ft, puis remonter à 300 ft) et enfin par la recherche visuelle infructueuse du trafic qui était en conflit avec nous. Le fait que nous ne voyions rien alors que la visibilité était exceptionnelle a encore augmenté notre stress.

Comme je l'ai dit aussi l'évènement s'est passé très vite. Ce n'est que peu après que nous avons réalisé la vitesse de déplacement de l'objet (environ 40 000 km/h), si objet il y a eu.

Le contrôle aérien n'a rien remarqué mais il a dit qu'il allait faire un rapport.

Il peut se trouver que nous ayons des fausses alarmes de conflit, mais celles-ci sont toujours générées soit par une panne du système (mais dans ce cas les fausses alarmes se reproduisent), soit par un téléphone portable ou soit par l'ordinateur d'un passager (mais dans ces cas, les alarmes sont toujours confondues avec notre position avion, autrement dit : dessin générique de l'avion et du trafic fictif toujours au centre de l'écran et confondus). Alors qu'ici nous avions un plot rouge, de route environ 060°/240°, qui est passé sur nos écrans en environ 5 secondes, soit environ 5 secondes pour faire environ 50km.

Je ne sais pas s'il y a eu quelque chose de réel, mais pour nous tout s'est passé comme si. Les codes des radars anticollision de bord étant des réponses d'un système vers un autre, on peut aussi être étonné que le système qui répondait au nôtre n'ait pas généré d'information sur le radar du contrôle régional (Paris à cette position du vol, à peu près travers Cognac)). Les OVNI seraient-ils équipés de transpondeur sélectifs ??? Non seulement le contrôle de Paris n'avait pas de réponse transpondeur, mais il n'a pas eu non plus d'écho parasite semble-t-il. Du moins la contrôleuse nous a dit ne rien avoir vu sur son radar.

Vous pouvez me faire contacter par un autre spécialiste, mais je ne pense pas avoir autre chose à dire.

Salutations distinguées.

De: _____

Envoyé: samedi 11 août 2007 12:22

À: Geipan

Objet: Observation.pdf

Bonjour,

Pour info, et si cela peut vous être utile, ci-joint un incident du 14 juillet 2007, que j'ai eu, de jour, dans la région de Cognac, sur un vol Bilbao/Charles de Gaulle.

La vitesse de déplacement du plot était d'environ 30 000 à 35 000 km/h. Sans doute plus après réflexion.

Difficile de penser à un problème fonctionnement de notre système TCAS, car l'incident ne s'est pas reproduit, et de plus, lorsqu'il s'agit d'une information parasite, telle qu'une interférence par téléphone portable ou ordinateur, le plot parasite est toujours confondu avec la position de l'avion.

J'ai jugé intéressant de vous faire part de cet évènement.

Salutations.

BRITAIR

ASR

AIR SAFETY REPORT

ASR
Référence Interne

Date: 14/07/2007

Type avion: F100
Immatriation: F-GPXA
Vitesse:
Profil: BIG
Destination: GDC

5. Classement : TCAS
TA-croisière
Pour suite du vol

- 6. Urgence :**
- EMERGENCY
 - PANPAN
 - AURAL WARNING
 - MASTER CAUTION
 - MASTER WARNING

- 7. Situation :**
- Altitude/altitude usage incorrect
 - Utilisation incorrecte d'urgence
 - Déclassement d'urgence
 - Utilisation incorrecte d'urgence
 - Utilisation incorrecte d'urgence

- 8. Conséquence en exploitation :**
- Démarrage en vol
 - Remise de gaz
 - Démarrage du parking
 - Changement d'appareil
 - Déclassement
 - Déclassement de vol
 - Vol anormal

- 9. Heure :**
Heure: 14 h 40
Mois/Jour:

- 10. Phase de vol :**
- Parking
 - Embarquement
 - Push-back
 - Pontage
 - Décollage
 - Montée
 - Croisière
 - Descente
 - Approche
 - Atterrissage
 - Stationnement
 - Départs
 - Départs

- 11. Lieu (°) :**
si applicable

- 12. Type d'approche (°) :**

- 13. Piste (°) :**
Elevé

- 14. Parking (°) :**

- 15. Météo :**
Vent : h
Visibilité : >10 km
Altimétrie : h
Ciel : VMC
QNH :

- 16. Temps significatif :**
Phénomène:
Qualité: Faible Moyenne Bonne

- 17. Altitude :**
Elevé
ou EL 260

- 18. IAS / MACH :**
h
ou M. 73

- 19. Configuration :** Train
Volets :
Spéciaux

- PA : Oui
DY : Oui
Méd : AP
Auto-Source : Oui

- 20. Description de l'événement :**

Plot (rond rouge + 300ft) de déplacement Sud Ouest (à peu près cap 240) s'affiche sur notre ND avec alarme "TRAFFIC-TRAFFIC".

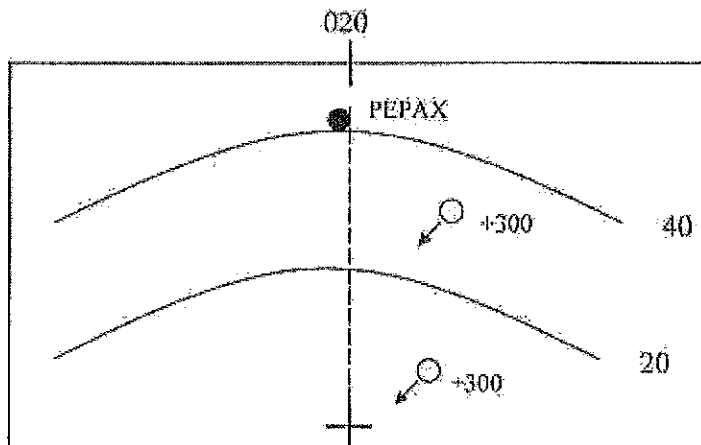
Le plot nous passe au dessus à plus de 300 ft.

Vitesse du plot sur ND Phénoménale, environ 25 NM-en à peu près 5 secondes.

Aucun objet aperçu par les PNT.

Position de l'incident : environ 40 NM du 200° de PEPAX.

Contrôle informé : pas de trafic connu dans le secteur. Il fait un rapport de son côté.



- 5. Classement :**

- 6. Urgence :**

- 7. Situation :**

- 8. Conséquence en exploitation :**

- 9. Heure :**

- 10. Phase de vol :**

- 11. Lieu (°) :**

- 12. Type d'approche (°) :**

- 13. Piste (°) :**

- 14. Parking (°) :**

- 15. Météo :**

- 16. Temps significatif :**

- 17. Altitude :**

- 18. IAS / MACH :**

- 19. Configuration :**

- PA : Oui
DY : Oui
Méd : AP
Auto-Source : Oui

- 20. Description de l'événement :**

DESCRIPTION EVENEMENT

Etat de traitement: EN COURS

Date	Heure UTC	Evénement	Classe d'espace	Type d'espace	Secteur
14/07/07	15:04	1306 LFFF 2007			OY

Aéronefs concernés	Type	De	Vers	Règle de vol	FL
AFR	F100	LFBB	LFPG		280
Autres aéronefs : []					
Lieu : PEPAX					

Type(s) d'événement

11 - Autre plainte / Réclamation de l'utilisateur	06. Autre
---	-----------

Classement gravité

	Abordage	Dysf. NA	Tech	Sép. H : (en NM)	Sép. V : (en pieds)
Local :					
National :					

Résumé des faits

DIVERS: L'AF_____ signale un plot passant à 300 ft au -dessus ayant un cap 240 et une très grande vitesse. Ca lui a déclenché un TCAS alerte

Faits rapportés

L'AF_____ a signalé avoir vu (au TCAS à priori) un plot passant à 300 ft au -dessus ayant un cap 240 et une très grande vitesse. Ca lui a déclenché un TCAS alerte. Il se trouvait à PEPAX et croisait le FL300 en descente, il était 14h35TU. Nous n'avions rien à l'écran et selon leurs calculs, le trajet aurait parcouru 15 min en moins de 4 secondes! Il dépose également une fiche de son coté.

Analyse locale

Analyse nationale

Patenet Jacques

De: _____
Envoyé: mercredi 5 septembre 2007 06:16
À: _____
Cc: _____
Objet: PB T-CAS

Bonjour,

M. Patenet m'a transmis votre observation.

L'incident que vous nous avez rapporté est fort heureusement assez rare mais cependant pas isolé. Comme vous le savez, le T-CAS à l'instar de tous les systèmes de hautes technologies ne sont pas à l'abri de dysfonctionnements. Le T-CAS garanti le bon suivi des pistes à 99% et la probabilité des fausses pistes est, selon la plupart des constructeurs, de l'ordre de 0,5%. Vous avez donc fait l'expérience du cas le plus défavorable.

J'en ai parlé autour de moi et un de mes collègues a eu également une fausse alerte T-CAS il y a quelques mois. J'ai moi-même expérimenté un cas similaire il y a 2 ou 3 ans. C'était un Fokker 100 de la Régional lors de son arrivée sur Nantes, donc un peu plus à l'ouest que vous.

Une recherche rapide m'a permis d'isoler deux causes principales pour l'apparition de fausses pistes :

1. Un dysfonctionnement du « Mutual Suppression Bus ». Vous pouvez en trouver une explication à l'adresse Internet suivante : http://asrs.arc.nasa.gov/callback_issues/cb_321.htm
2. Une « synchronicité » de réception avec les signaux d'interrogation de votre T-CAS provenant des réponses aux interrogations des stations au sol et/ou des autres T-CAS à proximité.

Le fait que cet incident soit le second dans le même secteur n'est peut-être pas dû au simple hasard mais à la proximité de nombreux radars : La Roche/Yon, Tours, Palaiseau, Limoges et Bordeaux pour les radars civils et Cognac, Châteaudun, Orléans, Tours et RAKI pour les militaires.

Ce qui est très étrange dans votre cas, c'est la vitesse de déplacement de la fausse piste. Nous sommes passés du T-CAS I au II pour mieux « intégrer » les performances des chasseurs notamment les taux de montée et de descente. Le T-CAS ne devrait pas afficher des vitesses de l'ordre que vous rapportez qui sont bien au-delà de ses capacités nominales.

Le seul moyen de tirer cette affaire au clair consisterait à immobiliser l'aéronef juste après l'incident et changer (pour contrôle) le T-CAS qui pourrait se révéler en parfait état de fonctionnement. Cette décision ne peut être prise que par la compagnie ou le BEA, mais les conséquences économiques d'une telle immobilisation en valent-elles la peine ?

En pièce jointe vous trouverez une copie de la FNE toujours en cours de traitement.

Sincères salutations