

RDC, rédigé par François Desenfants, Commandant de Bord

"AF007 JFK CDG du 21 février 2015.

Bloc standard JFK **00:10Z** recalé à 00:30Z.
Départ gate 5 0353Z

Début de dégivrage 04:00Z Fin de dégivrage 05:00Z
Premier passage type I pour enlever la neige très long, puis un passage de type IV.

Décollage 22R de YA **06:09Z**

Entre le bloc standard et le décollage, il y a quasiment 6h !
Du recalé cela fait 05:39 pour arriver au décollage...

Temps de vol suivant préparation **05:52** (CI150/M0.83/CI150)

Même en ayant accéléré le vol (CI550/M0.86/CI550) (1) il n'est pas possible d'arriver au bloc à CDG avant la fin de la marge CDB.

LIMITATIONS TSV EUOPS.

*En peq2 maxi 13h moins 100% du temps passé en cycle circadien bas limité à 2h de réduction.
Dans notre cas cela fait 13-2= 11 H de TSV maxi.*

Avec un bloc programmé à 00:10Z cela fait un début de TSV à 22:55Z donc une fin de TSV à 09:55Z (source regul pilotes AF(2)).

*Le CDB peut utiliser une **marge de 2H maximum** pour augmenter le TSV.*

Ce qui a été fait par l'équipage et conduisait à une arrivée possible au bloc à 11:55Z maximum.

À 04:53Z avant la fin du dégivrage le CDB a appelé le CCO pour leur demander de prévoir des scénarii de posé avant CDG si l'accélération du vol ne permettait pas d'atteindre CDG avant la fin de la marge CDB en proposant Brest et Shannon comme terrains.

Au cours du vol accéléré, le centre de Gander a délivré une clairance de traverser océanique sur le track W au lieu d'X prévu au plan de vol ce qui rallongera le temps de vol de 15mn (3) enterrant définitivement la possibilité d'atteindre CDG dans les temps imposés par la réglementation européenne à tous les pilotes.

L'atterrissage à Brest était prévu à 11:38Z (4) ce qui permettait d'arriver au bloc dans les temps.

L'option retenue par le CCO a été Dublin dans un premier temps, puis une fois tout reprogrammé à bord de l'avion pour Dublin avec un atterrissage prévu à 11:26Z (4'), le choix définitif a été Manchester (atterrissage prévu à 11:34Z (4'')).

Avec les directes données par le contrôle, l'atterrissage à Manchester à eu lieu à 11:28Z et le bloc mis à 11:35Z soit un TSV de 12H40 respectant les 11+2H de marge de l'EUOPS.

Une panne sur la porte M5L (après le décollage de JFK) imposait soit une réparation soit une tolérance technique et un retour à CDG en vol non pressurisé.(5)

Le choix du CCO a été d'envoyer 3 A320 à Manchester pour acheminer les passagers à CDG.

Nous sommes arrivés dans notre chambre à 16:40 après avoir été réveillés à 20:20Z à New York.

Belle amplitude de 20h20... A deux pilotes.

Les PNC arriveront eux à l'hôtel à 20:45...

Et pour ceux qui seraient tentés de penser que nous sommes partis avec le mini pétrole, pour un minimum OFP 6 à 83T8, nous avions 90T au bloc..."

NDLR pour une meilleure compréhension:

(1) 11-12 min de gain, en calculant grossièrement.

(2) La "Régulation Pilote AF" est le service qui calcule les butées de TSV.

(3) Les changements de track sur l'Atlantique Nord n'ont rien d'exceptionnels et le CDB précise avant le départ: ". *Même en ayant accéléré le vol [...] il n'est pas possible d'arriver au bloc à CDG avant la fin de la marge CDB*". Ce ne pouvait pas être un argument pour justifier un dépassement de butée qui de toute façon aurait eu lieu même sans changement de track.

(4,4',4'') Les estimées sont faites par le FMS précisément en intégrant toutes les données (vents prévus, configuration probable à l'arrivée, etc.)

(5) Panne en vol (" *après le décollage*") autorisant la poursuite du vol mais pas de repartir dans ces conditions.