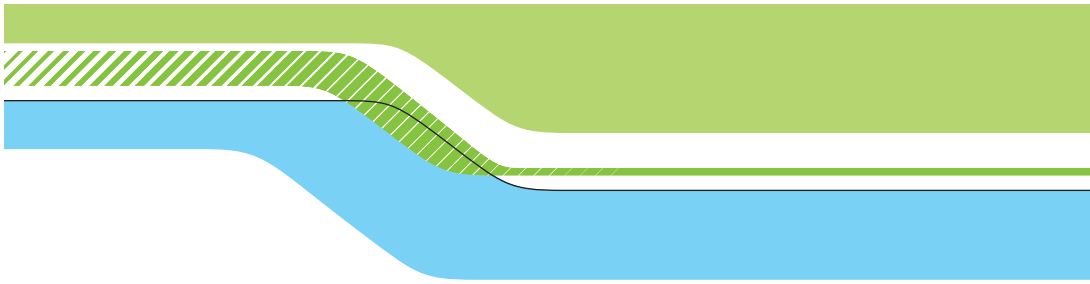


A P P R O C H E S N O N S T A B I L I S É E S GUIDE DES BONNES PRATIQUES

PROJET

direction générale
de l'Aviation civile

direction
du Contrôle
de la sécurité



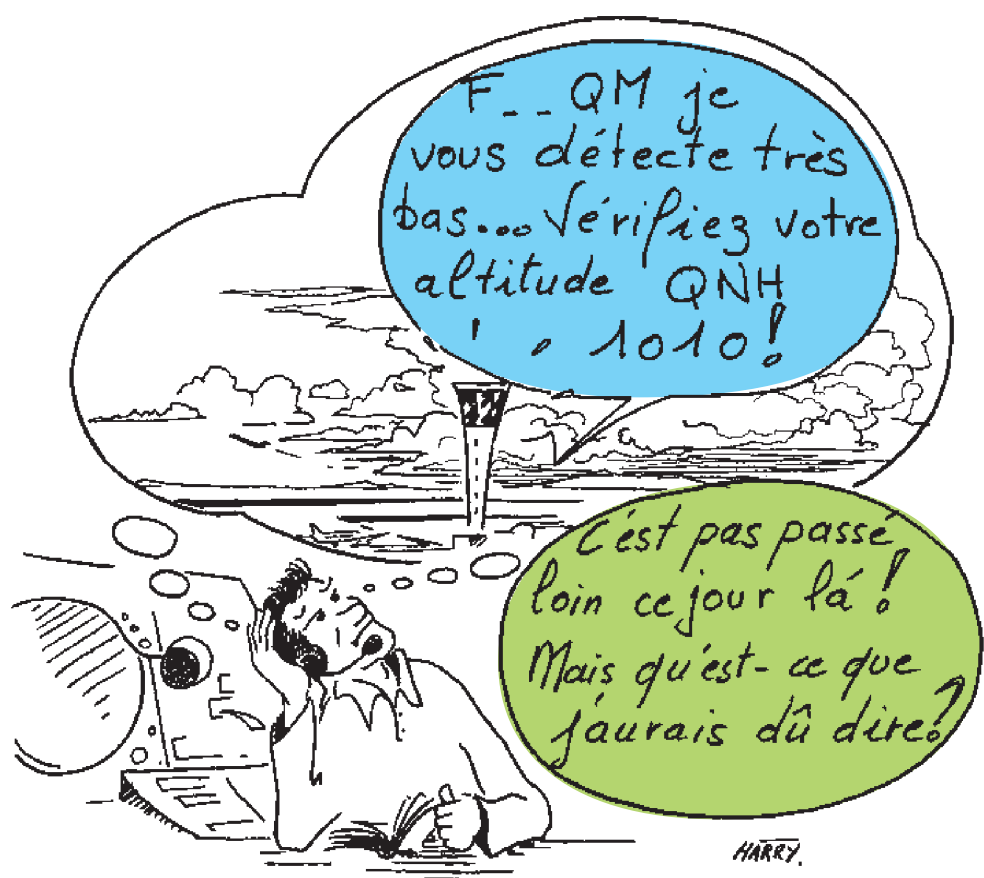
PROJET



sommaire

Ecarts de trajectoire en finale	4
Baïonnette	6
Sortie de piste	8
Approche à vue	10
Clairance de remise de gaz	12
Clairance de remise de gaz	14
Pressions	16
Clairances incompatibles avec les performances avion	18

Directeur de la publication :
Maxime COFFIN, directeur du Contrôle de la sécurité
Coordination :
Yannick ROBERT, Communication et Relations publiques
de la direction du Contrôle de la sécurité





Ecarts de trajectoire en finale

PILOTES

Le contrôle peut être une barrière de sécurité supplémentaire si vous êtes en dehors de la trajectoire.

Demandez assistance au contrôleur en cas de doute.

CONTRÔLEURS

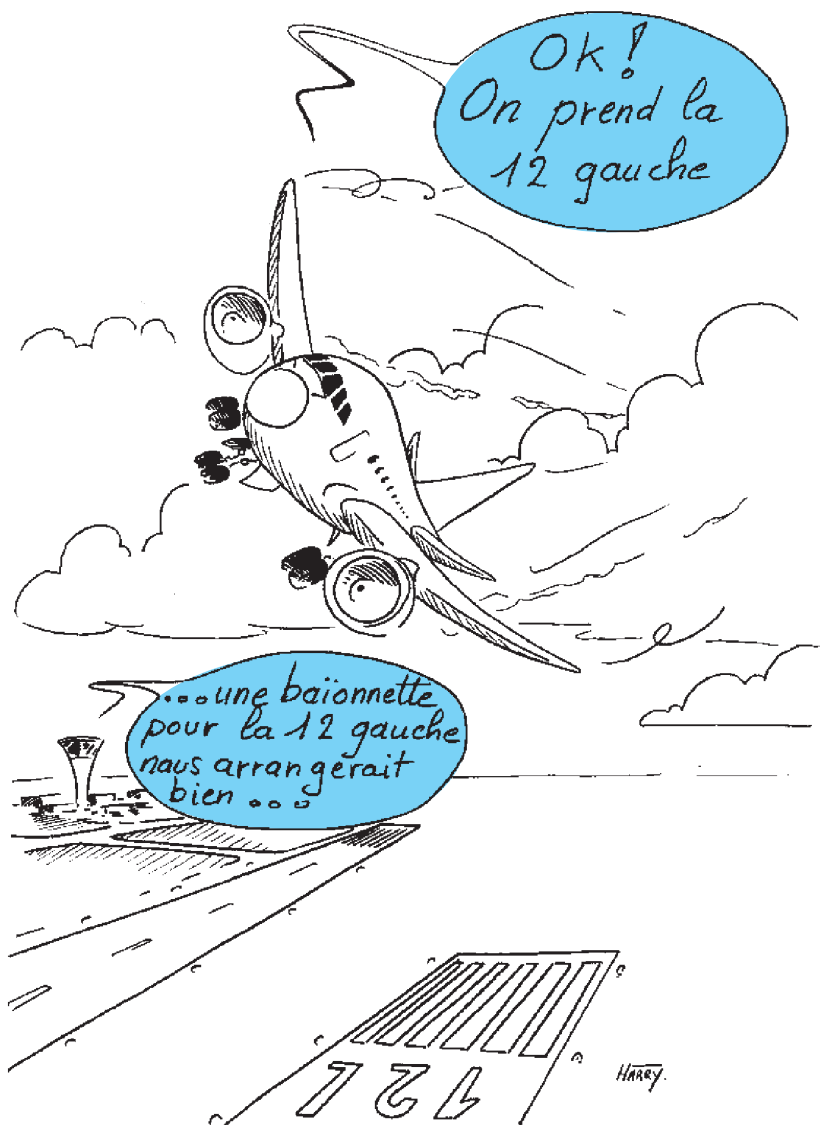
La surveillance des écarts de trajectoire en finale ne fait pas partie des responsabilités du contrôle. TOUTEFOIS, vous vous devez de réagir lorsque vous constatez des écarts manifestement anormaux.

Compte tenu de la situation de stress que ce type d'évènement peut engendrer, l'appréhension de telles situations doit faire l'objet d'une formation spécifique.

N.B. : dans plusieurs accidents ou incidents graves en France, enquêtés par le BEA, le contrôleur a vu et aurait pu avoir une réaction mieux adaptée.

(Il est peut-être nécessaire de fournir aux contrôleurs un outil phraséologique adapté).

Incident Nantes 2004.





PROJET

Baïonnette

PILOTES

Le changement de piste au dernier moment notamment lorsque la stabilisation n'est plus possible présente des risques.

Acceptez les propositions du contrôle seulement lorsqu'elles vous apparaissent réalisables avec des marges de sécurité.

N'acceptez pas de changement de piste s'il est trop tard.

Les critères de stabilisation sont détaillés dans votre MANEX.

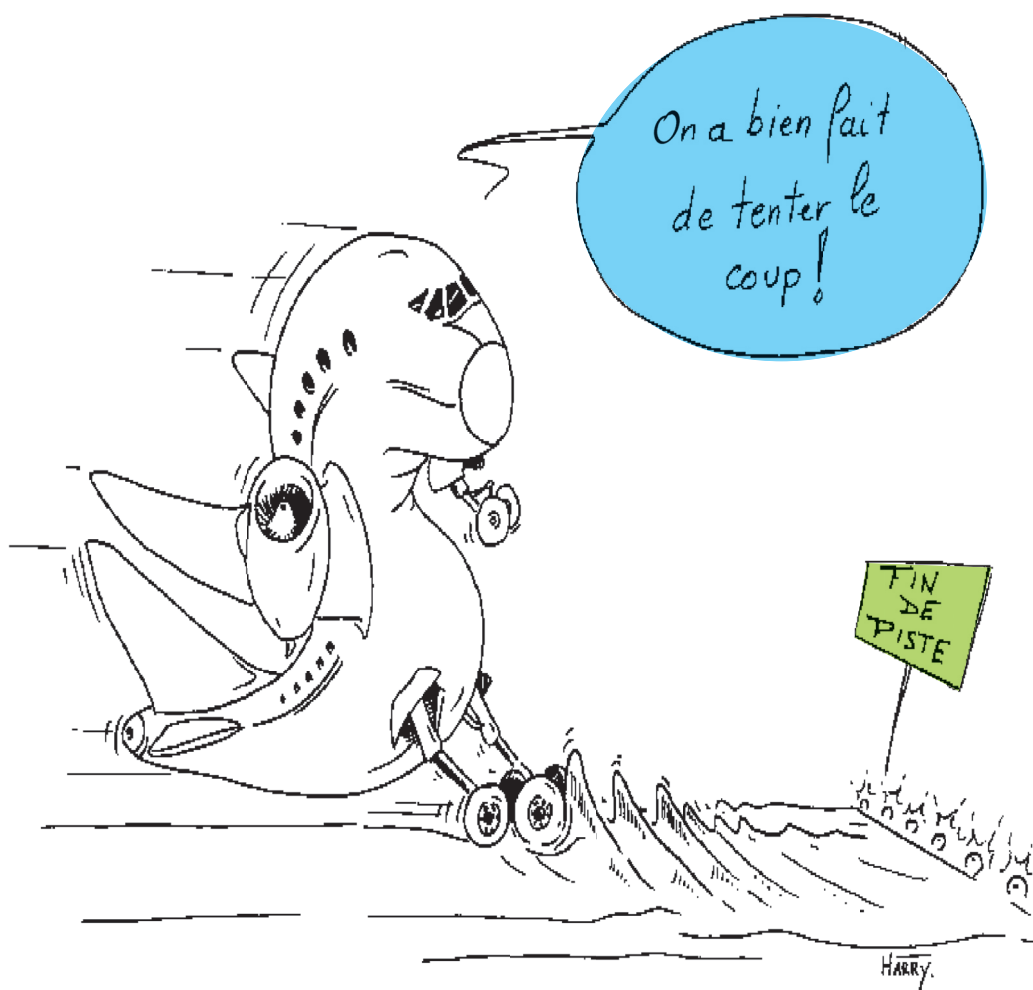
CONTRÔLEURS

Evitez de proposer un changement de piste lorsque les conditions météorologiques sont marginales ou de nuit.

Par bonnes conditions météorologiques, pensez que si vous suggérez un changement de stratégie au pilote, ce dernier doit être stabilisé (en général minimum 500 pieds). Vous trouverez les critères dans votre MANEX.

Accident du DASH 8 à ROISSY en 1993.

Incident BEECH 1900 à TOULOUSE en 2006.





Sortie de piste

PILOTES

La majorité des sorties de piste sont consécutives à des approches non stabilisées ou déstabilisées.

Stabilisé, poursuivez l'approche, sinon effectuez une remise de gaz.

CONTRÔLEURS

AÉRONEF TROP HAUT, TROP VITE.....
pensez au risque de sortie de piste !
Laissez du temps aux équipages en finale afin de les aider à se stabiliser.

Signalez les évolutions de vent arrière et/ou les risques de contamination de piste (par l'eau notamment en cas d'averses, passage de grains, etc...) qui sont des facteurs aggravants lors d'atterrissages délicats.

Accident ATR 42 à FLORENCE en 1997.





Approche à vue

PILOTES

Préparez et anticipez votre approche à vue lors du briefing arrivée, établissez les points de rendez-vous et les fenêtres.

Evitez les raisonnements stéréotypés du type « *On essaiera de terminer à vue* ».

Utilisez, s'il existe, le pattern « approche à vue » de votre documentation compagnie.

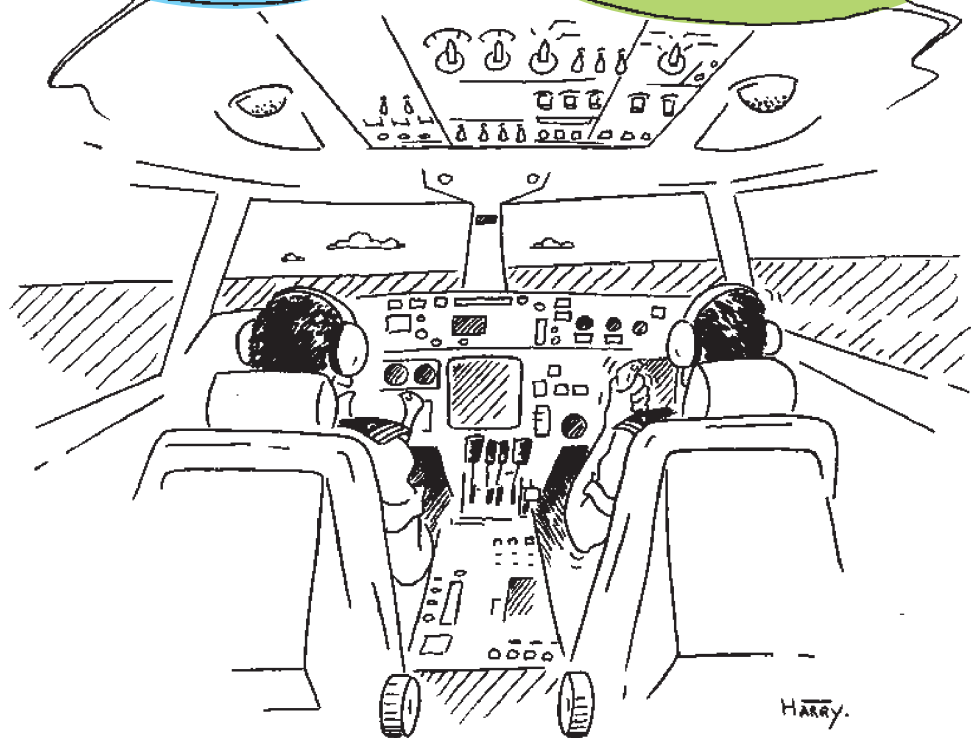
CONTRÔLEURS

Pour vos clairances d'approche à vue :

- laissez du temps aux équipages (briefing, préparation machine),
- parlez avec les pilotes de vos contraintes dans des comités mixtes pilotes-contrôleurs.

ok! Dans l'axe
3000 NH!

Bon! Briefing Arrivée
en cas de remise de gaz
ce sera dans l'axe en
montée 3000' NH!





Clairance de remise de gaz

PILOTES

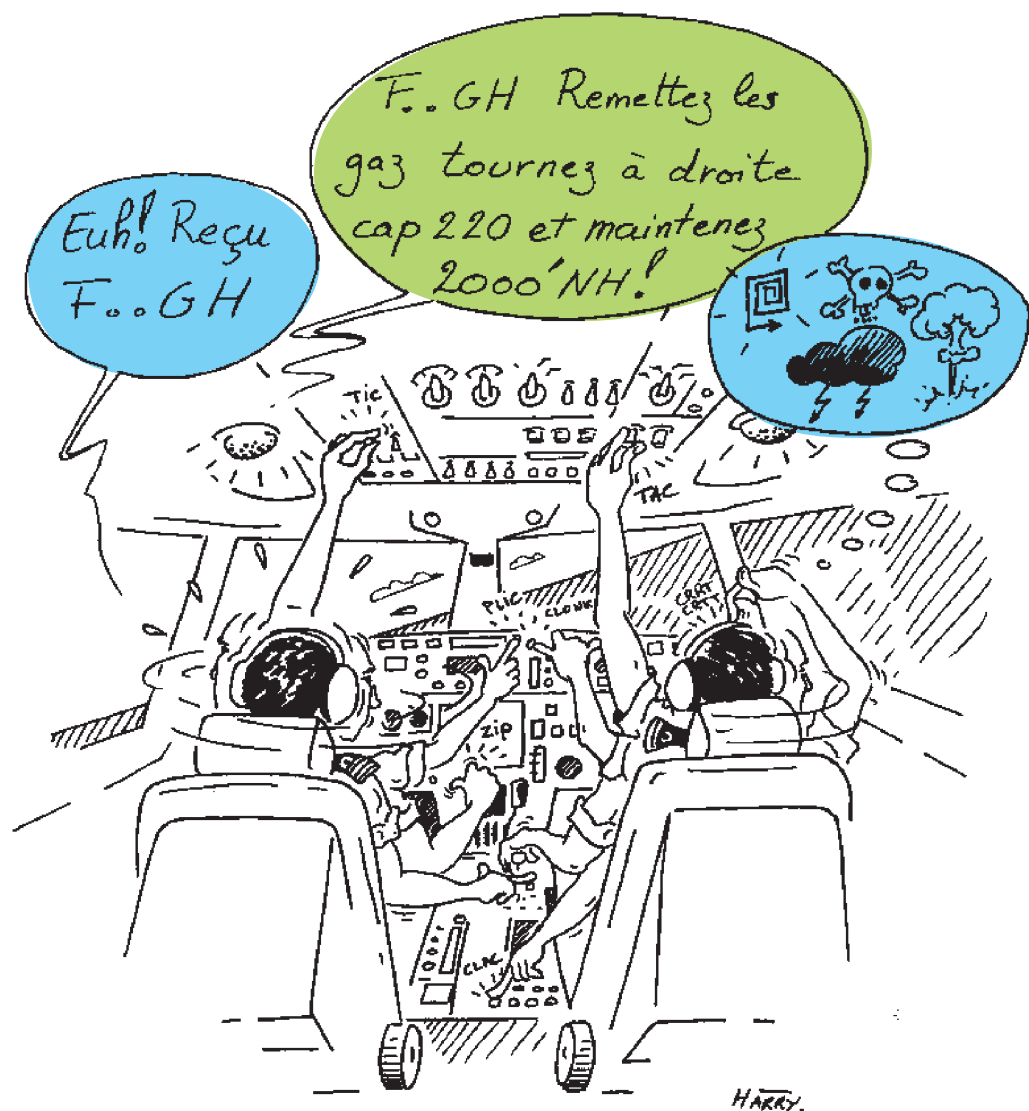
La remise de gaz fait partie intégrante de la préparation de l'arrivée.
Accordez autant d'attention à sa préparation qu'à celle de l'approche finale.

CONTRÔLEURS

Les pilotes préparent la remise de gaz éventuelle en même temps que l'approche (briefing, FMS, moyens radio), et conformément à la procédure publiée.

Si vous souhaitez modifier la procédure de remise de gaz, vous devez impérativement en informer l'équipage le plus tôt possible.

Dans la mesure du possible évitez de donner une altitude inférieure à l'altitude publiée.





PROJET

Clairance de remise de gaz

PILOTES – CONTRÔLEURS

Une procédure de remise de gaz différente de celle qui était prévue initialement perturbe considérablement l'équipage, d'autant que cette manœuvre est peu courante, consommatrice de ressources importantes et potentiellement stressante (fatigue en fin de vol, faible quantité de carburant, zone à fort trafic, etc.).





Pressions

PILOTES

Les pressions économiques (réduction des consommations et des temps de vol) et commerciales (respect plus strict des horaires dans les stratégies de « HUB ») exercent sur les équipages des contraintes temporelles fortes qui augmentent leur exposition aux risques (incidents au roulage, incursions sur piste, approches précipitées, etc.).

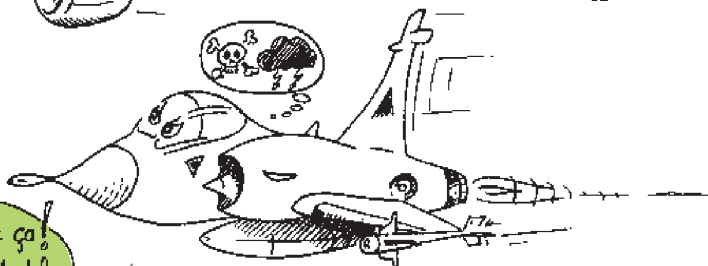
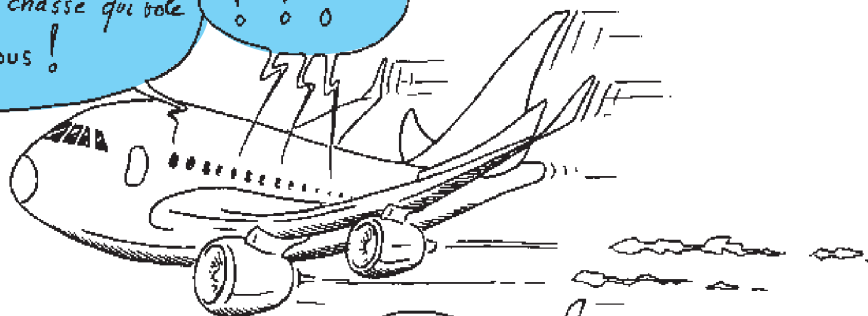
CONTRÔLEURS

Comme les pilotes vous pouvez être confrontés à la pression temporelle dans la réalisation de vos séquences (pouvant occasionnellement rendre difficiles les manœuvres pour l'équipage). Tout comme les pilotes, ce risque facteur humain devrait être considéré dans le TRM ainsi que les comités mixtes pilotes-contrôleurs.

Incident du B747-100 en 1993 à SAINT-DOMINGUE.

Oh! Regardez, il ya
un avion de chasse qui vole
à côté de nous!

!!!



Mais c'est un monde ça!
Voir une F1 se faire doubler
par un bus

Harry



Clairances incompatibles avec les performances avion

PILOTES

Intégrés dans une séquence de régulation, avec un environnement radio chargé de surcroît, nous pouvons être réticents à remettre en cause ou négocier une demande de maintien de vitesse.

Refusez les demandes du contrôle lorsqu'elles vous paraissent incompatibles avec une stabilisation de l'approche.

Informez le contrôle lorsque vous réduisez afin de stabiliser l'approche dans les critères spécifiés par votre manex.

Si votre vitesse d'approche finale est différente des vitesses habituelles, informez le contrôle dès l'approche initiale.

CONTRÔLEURS

La stabilisation de l'approche consiste à établir l'avion sur l'axe et dans le plan en configuration atterrissage à la vitesse et la poussée associées.

Une demande de maintien de vitesse trop élevée ou trop proche du seuil peut empêcher l'équipage de mettre l'avion en configuration atterrissage et/ou adopter la vitesse et la poussée associées.

Eviter de demander des maintiens de vitesses supérieures à 220 kt sur l'axe et 180 kt à 7 NM du seuil.



**AUTORITÉ DE
SURVEILLANCE**

direction générale
de l'Aviation civile

**direction
du Contrôle
de la sécurité**

50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

téléphone : 01 58 09 43 21
www.aviation-civile.gouv.fr



KAZOAR 01 53 06 32 22

