

AUTORITÉ DE
SURVEILLANCE

A P P R O C H E S N O N S T A B I L I S É E S

direction générale
de l'Aviation civile

direction
du Contrôle
de la sécurité



SYMPOSIUM ANS

- Pourquoi agir sur les ANS ?
- Comment la DGAC a-t-elle travaillé ?
- Retour vers les opérateurs

Maxime Coffin, Directeur de la DCS
29 Novembre 2006



Pourquoi agir sur les ANS

- Les risques associés aux ANS (CFIT, Sortie de piste) sont un problème majeur au niveau mondial (ex : FSF dont le travail a été repris par la FAA)

On the Prevention of Approach-
and-landing Accidents ...

“Our major ongoing project remains approach-and-landing accident reduction (ALAR), which includes CFIT prevention. Although advanced technology will provide part of the solution, much can be done through education and training to prevent these types of accidents



Flight Safety Foundation

An International Organization for Everyone Concerned With the Safety of Flight



Pourquoi agir sur les ANS

DE PLUS, EN FRANCE, UNE FAMILLE D'ACCIDENTS
OU D'INCIDENTS GRAVES EN TRANSPORT PUBLIC
SE DESSINE :

Incident grave survenu au MD 83 en 1997 à Orly

Incident grave survenu au CRJ 100 à Montpellier en 1998

L'incident grave survenu MD 83 en approche sur l'aérodrome de
Nantes Atlantique en mars 2004

L'accident survenu le 22 juin 2003 à Brest Guipavas à l'avion
Bombardier Canadair



Pourquoi agir sur les ANS

- Recommandations du BEA

Exemple récent :

L'enquête a mis en évidence que le contrôleur, par volonté de rendre service à l'équipage, avait changé de stratégie et autorisé tardivement l'approche. Ceci a pu contribuer à la précipitation en poste de pilotage lors de la préparation de l'avion et du début de l'approche.

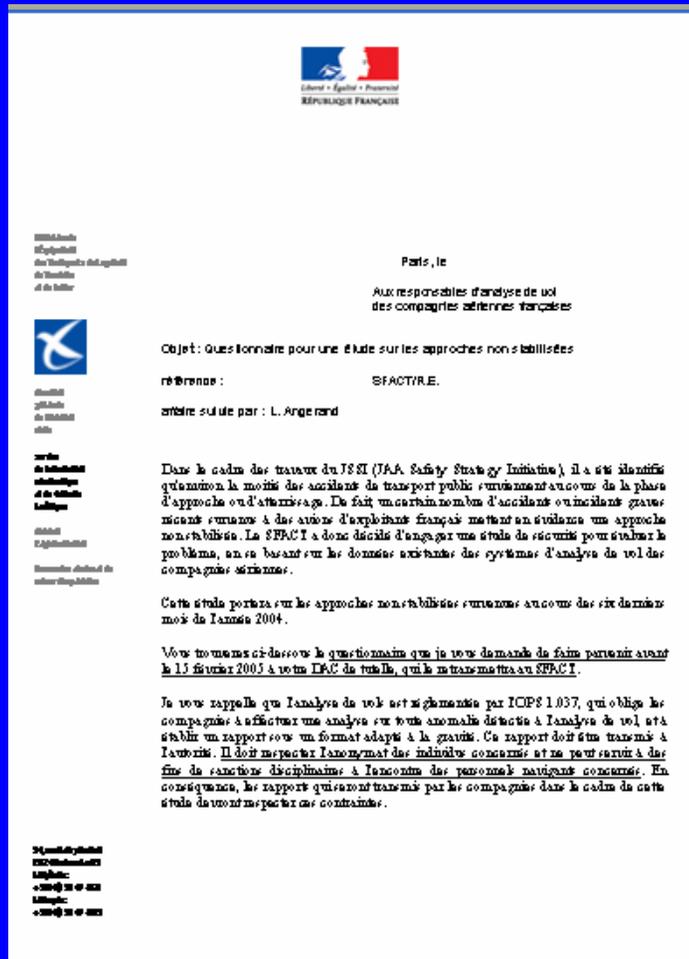
Il serait donc souhaitable qu'un groupe de réflexion multidisciplinaire évalue les conséquences opérationnelles pour les pilotes des propositions du contrôle et que les résultats de cette réflexion soient dispensés aux contrôleurs. Le BEA a récemment recommandé que « *la DGAC introduise des notions de gestion des ressources sol/bord dans la formation et l'entraînement des contrôleurs et des pilotes. Les données du retour d'expérience pourraient être utilisées efficacement à cette fin* ». Il apparaît que cette recommandation répond à la préoccupation ci-dessus.



Actions DGAC

SONDAGE NATIONAL ENVOYÉ AUX COMPAGNIES AÉRIENNES FRANÇAISES FIN 2004 :

ASPECTS QUALITATIFS ET QUANTITATIFS





ACTIONS DGAC

RESULTATS

RETOUR MASSIF

RETOUR DE

GRANDE QUALITE

	SECURITE DES VOLS SONDAGE	Page : 1 sur 1 REF : RSV_20005 Date : 15 juillet 2005
--	--------------------------------------	---

Conformément à l'article 17 de la Convention relative à l'établissement des aéroports internationaux, à la direction GATADCE et au code de l'aéronautique (livre VI), l'enquête a été jugée conclutive de l'avis d'avis de l'Etat de l'auteur des opérations individuelles ou collectives. Son seul objectif est de tirer de cet événement des enseignements susceptibles de prévenir de futurs accidents.

A TOUS PNT

Au regard des problèmes mentionnés par le DGAC sur les approches non stabilisées (RSV-19005), vous pouvez y contribuer vous aussi en partageant votre propre expérience et en répondant au questionnaire ci-dessous.

La sécurité des vols : à travers les ASR de ces dernières années a identifié quelques QLU pour lesquels se posent principalement des problèmes d'approche non stabilisée et d'atterrissage :

- QLU 32 à MRS approche en courbe et pente finale importante
- QLU 09 à SOM trafic important, jeu de guidage radar, approche VOR décalée, piste courte
- QLU 28 à GAK trajectoire approche instable et minima variés mal définis
- QLU 09 à FDF et 51 à PTP transition parfois difficile entre le guidage radar et l'approche à vue
- QLU 26 et 06 à ORY 180 kts mini à la balise

1) Avez-vous des remarques sur ces approches ?

2) Connaissez-vous d'autres exemples d'approches à problèmes dans le réseau ?

3) Remarques et suggestions pour éviter les approches non stabilisées

Nom (facultatif) :
Type d'appareil :

Merci de vos réponses à déposer dans mon caier (33) ou directement par mail rsv@dgac.fr AVANT LE 20 AOÛT 2005. Le sondage est un des canaux d'information pour la détection des problèmes concernant la sécurité des vols. Les résultats de ce sondage alimenteront la connaissance de nos propres opérations aériennes ; ils seront diffusés aux PNT. Bonnes approches.

SECURITE DES VOLS									
Date : 15/07/05	CG	DD				PNT	AG		
Destinataires internes									
Destinataires externes									



ACTIONS DGAC

CREATION D'UN GROUPE DE
TRAVAIL EN 2005 COMPRENANT :

BEA

DSNA

AIR FRANCE

CORSAIR

DCS



ACTIONS DGAC

- 3 AXES DE PREVENTIONS RETENUS





ACTIONS DGAC

PLAN D'ACTION NATIONALES DCS

Action I - Synthèses des enquêtes sur les accidents/Incidents Graves ANS.

- Effectuer une synthèse des enquêtes sur les accidents ou incidents graves consécutifs à une ANS.

Action II - Remise de Gaz.

- Standardisation des annonces positives de type "STABILISE" sinon "RDG".
- Inciter les compagnies aériennes à faire réaliser une RDG à hauteur élevée ou haute énergie en QT et en ECP lors de l'entraînement.
- Insérer un module de sensibilisation aux ANS envers la population FI/CRITRI.
- Demander aux écoles de pilotage de laisser l'élève négocier et effectuer une RDG seul.
- Rajouter en MCC un exercice qui consiste à simuler une incapacité active d'un PNT pendant l'approche.
- Etudier l'établissement dans la mesure du possible de paliers de procédures correspondant à une hauteur proche de 3000 pieds AAL.
- Eviter du point de vue ATM, des clairances "altitude" qui de surcroît ne correspondent pas à l'API.

Action III- Retour d'expérience, Utilisation du radar et Formation continue des Contrôleurs.

- Terminer un guidage radar sur une procédure publiée, à l'altitude du FAP ou FAF et sur l'axe de percée.
- Lancer une réflexion sur les moyens de réponses lorsque le Contrôle détecte des écarts de trajectoire ou lorsqu'il a un doute.



ACTIONS DGAC

SYNTHESE BEA

Incident d'un CRJ-105 le 12 janvier 1990 sur l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée à 22h 42

Déroulement : sortie longitudinale de piste à l'issue d'une IRL.

Environnement du vol : l'atterrissage se déroule de nuit après un vol de 10 min et une escale de 25 min. Il s'agit de la quatrième et dernière étape du CDE et la seconde de l'OP L qui est PF. Un contrôleur à la tour regroupe les fréquences Approche, Tour et Sol.

IMPROVISATION **ANTICIPATION**

H-12 : Réalignement VOR DME 13

H-11 : CL descente secondaire, CL approche classique

H-5 : préparation des données radio et configuration de l'avion

L'atterrissage débute aux 4000 ft

Ordonnée de la CL, atterrissage

Déroulement type du vol

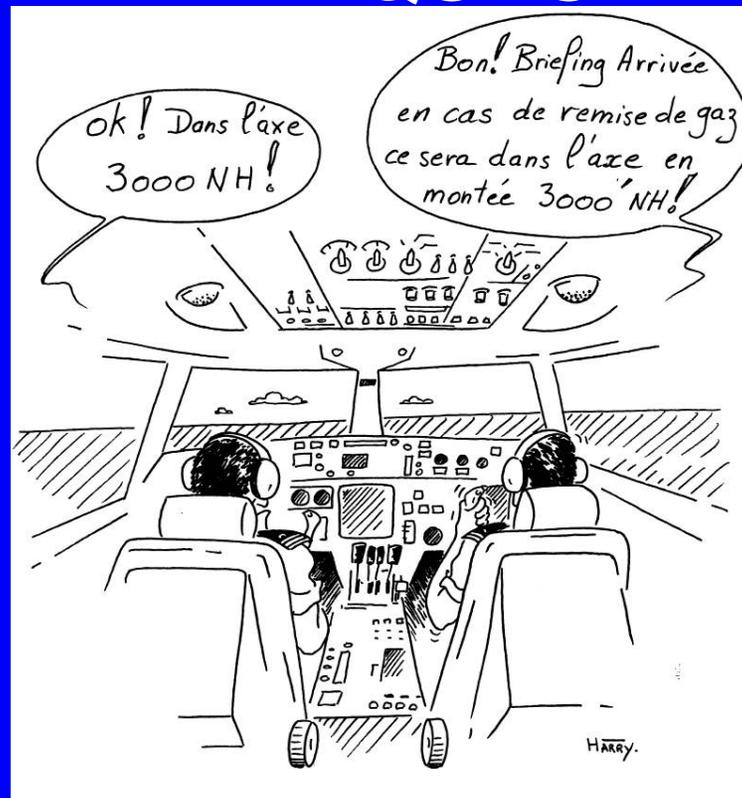
Interfing
CL descente
CL approche
CL atterrissage

BEA



ACTIONS DGAC

PRINCIPE D'UN GUIDE DES BONNES PRATIQUES





Suivi des actions ANS

- Sur le site de la DGAC

The screenshot shows the DGAC website interface. At the top left is the DGAC logo. The main header features the word "Sûreté" and a background image of a snowy mountain range. Below the header is a navigation bar with categories: "Tout sur la DGAC", "Grands dossiers", "Passagers aériens", "Espace professionnel", "Aviation légère", and "Publications". A search bar is located on the right side of the navigation bar.

The main content area is titled "Actualités" and contains several news items:

- L'hélicoptère en France : débat pour un développement durable et citoyen** (27/07/2006) - [En savoir plus](#)
- Travaux du 17 juillet au 25 août sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle** (12/07/2006) - [En savoir plus](#)
- Ciel unique européen : la France et la Suisse collaborent à la création d'un bloc d'espace aérien commun** (10/07/2006) - [Voir le communiqué de presse](#)
- Une nouveauté dans le domaine de l'aviation légère : la licence de maintenance d'aéronefs** (03/07/2006) - [En savoir plus](#)
- A partir du 1er juillet, en achetant un billet d'avion** - [En savoir plus](#)

On the right side, there are several featured content boxes:

- Passagers aériens : vos droits** - **Les informations essentielles à connaître avant de prendre l'avion** - [En savoir plus](#)
- Zoom** - **Licences aéronautiques** (Formulaires, adresses et contacts) - [En savoir plus](#)
- Pilotes privés** - Les réponses à vos questions les plus fréquentes - [En savoir plus](#)
- Pratique** - **Calendriers des concours 2006**, **Marchés publics**, **Résultats des examens aéronautiques** - [En savoir plus](#)
- Publication** - **Rapport d'activité** - [En savoir plus](#)
- Environnement** - **Le bruit demeure la préoccupation majeure de nos concitoyens, assez loin devant les autres pollutions...** - [En savoir plus](#)



DEROULEMENT DU SYMPOSIUM ANS

- Présentation par la DCS du groupe et de la méthode de travail et aspects internationaux
- Présentation par la DCS du plan d'actions national
- Présentation par le BEA de fiches d'incident ou d'accident liés aux ANS.
- Présentation par Air France des actions pour minimiser le risque ANS
- Présentation par Air France de l'action Remise de gaz



DEROULEMENT DU SYMPOSIUM ANS

- Présentation par la DCS de l'action "Retour d'expérience, Utilisation du radar et Formation Contrôleur"
- Présentation par la DCS de l'action "Renforcer la connaissance des contrôleurs des plages de vitesses compatibles avec les performances de l'avion en fonction des segments et de la procédure d'approche"
- Présentation par la DSNA de l'action "Procédures et outils"
- Présentation par la DCS de l'action "Approches à vue"
- Présentation par la DCS de l'action "Terrains à ANS"
- Présentation par la DCS du guide des bonnes pratiques