

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

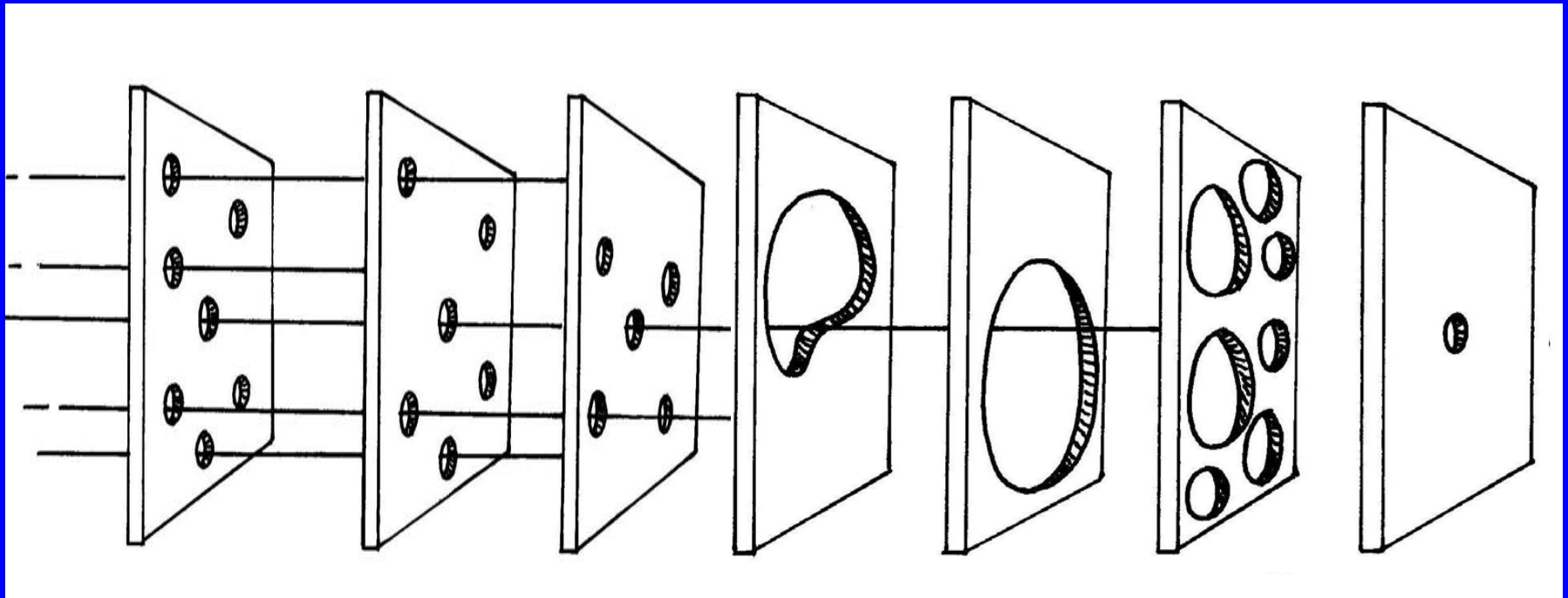
direction générale
de l'Aviation civile

direction
du Contrôle
de la sécurité



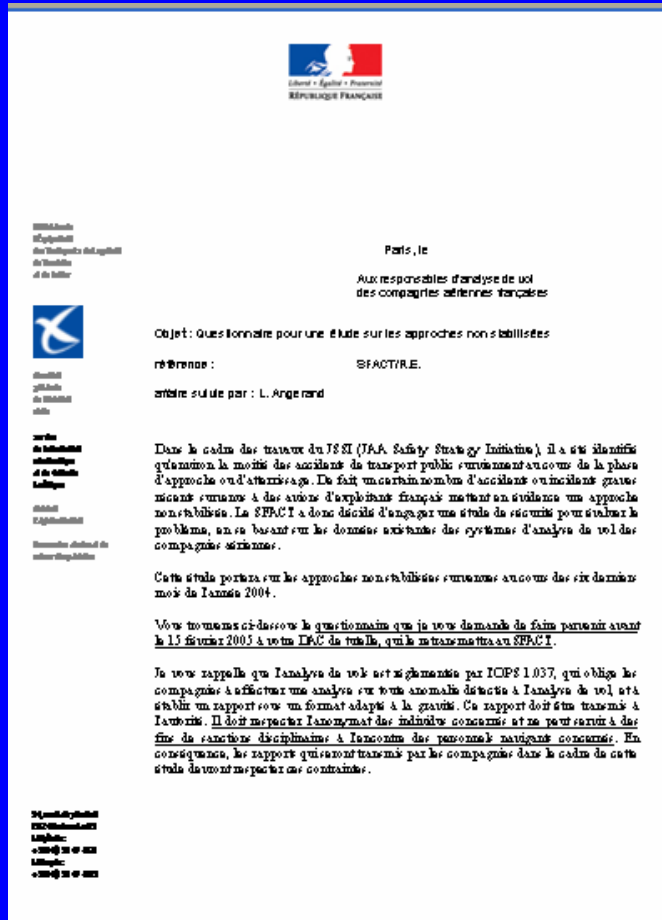
**ACTION RETOUR D'EXPÉRIENCE,
UTILISATION DU RADAR ET
FORMATION CONTINUE DES
CONTRÔLEURS**

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





SOURCES



Bureau Enquêtes-Accidents



RAPPORT

*relatif à l'incident grave
survenu le 23 novembre 1997
en approche à Orly (94)
au Mac Donnell Douglas MD83
immatriculé F-GRMC
exploité par AOM Minerve S.A.*

F-MC971123



FIN DU GUIDAGE RADAR

CONSTATS

R A P P O R T

*relatif à l'accident survenu le 17 décembre 1995
à Jouy-en-Josas (78)
au Piper PA 46
immatriculé F-GIVF*

"il apparaît que la réalisation d'une percée ILS entamée sous le FAF n'est ni prévue ni enseignée dans le cas où l'on n'a plus les moyens de confirmer le point de début descente. (.....). Le FAF est un repère qu'il convient de survoler au bon endroit et à la bonne altitude car il conditionne la décision de mise en descente."



FIN DU GUIDAGE RADAR

CONSTATS

R A P P O R T

*relatif à l'incident survenu le 24 septembre 1994
pendant l'approche sur Orly (94)
à l'Airbus A 310 immatriculé YR-LCA
exploité par TAROM*

YR-A940924

Le cap 330 donné par le contrôle d'approche tendait à amener l'avion **pratiquement** au FAF pour une interception immédiate de l'ILS.

Le cap 310 a réduit l'angle de convergence de la route de l'avion par rapport à l'axe de l'ILS. **Cet angle était encore trop ouvert pour que l'avion s'aligne** simplement sur l'ILS et le suive immédiatement, d'autant que la vitesse indiquée était encore d'environ 235 kt lors de l'interception.



FIN DU GUIDAGE RADAR

En 2006, ce constat se produit parfois encore

objet : ASR du 2006 -
référence :
affaire suivie par :

Monsieur,

En réponse à l'ASR visé en objet, mes services ont procédé à l'étude de cet évènement. L'analyse de celui-ci, appelle de ma part les commentaires suivants:

L'arrivée à [] du vol [] en provenance de [] s'est effectuée par régulation radar vers le QFU 23 qui était en service.

Le contrôleur à la fréquence (en instruction), demande effectivement au vol [] de descendre à 2000 ft, altitude compatible avec l'AMSR, afin de pallier une mauvaise présentation sur l'axe par rapport au FAP 3000.

Cet évènement met en évidence, la non prise en compte par certains contrôleurs des risques graves liés à l'interception de l'ILS dans des conditions non publiées, suite à une régulation radar.

Un rappel sur la non opportunité de ce type de pratique et sur l'absence de justification signifiée au pilote, a été fait au binôme "instructeur/contrôleur en formation" à la fréquence ce jour là. Un nouveau rappel sur les approches stabilisées sera effectué vers tous les contrôleurs du centre.


Restant à votre disposition pour toute précision que vous souhaiteriez, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



SONDAGE NATIONAL

SONDAGE NATIONAL ENVOYE AUX COMPAGNIES AERIENNES FRANCAISES FIN 2004 :

FACTEURS CONTRIBUTIFS LIES A L'UTILISATION DU RADAR


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le

Aux responsables d'analyse de vol
des compagnies aériennes françaises

Objet: Questionnaire pour une étude sur les approches non stabilisées

référence : SFACI/RE.

affaire suivie par : L. Ange rand

Dans le cadre des travaux du JSSI (JAA Safety Strategy Initiative), il a été identifié qu'au cours de la moitié des accidents de transport public survenant au cours de la phase d'approche ou d'atterrissage. De fait un certain nombre d'accidents ou incidents graves, mortels ou graves à des aéroports français mettent en évidence une approche non stabilisée. Le SFACI a donc décidé d'engager une étude de sécurité pour évaluer le problème, en se basant sur les données existantes des systèmes d'analyse de vol des compagnies aériennes.

Cette étude portera sur les approches non stabilisées survenant au cours des six derniers mois de l'année 2004.

Vous trouverez ci-dessous le questionnaire que je vous demande de faire parvenir avant le 15 février 2005 à votre DACC de tutelle, qui le transmettra au SFACI.

Je vous rappelle que l'analyse de vol est réglementée par l'ICPS 1.037, qui oblige les compagnies à effectuer une analyse sur tous anomalies détectées à l'analyse de vol et à établir un rapport sous un format adapté à la gravité. Ce rapport doit être transmis à l'autorité. Il doit respecter l'anonymat des individus concernés et ne peut servir à des fins de sanctions disciplinaires à l'encontre des personnels navigants concernés. En conséquence, le rapport qui seront transmis par les compagnies dans le cadre de cette étude doivent respecter ces contraintes.

54 avenue de la République
92000 Nanterre cedex
Téléphone : +33(0)1 47 37 42 42
Téléfax : +33(0)1 47 37 42 43



SONDAGE NATIONAL

CONSEQUENCES OPERATIONELLES EVENTUELLES:

- EQUIPAGE N'A PAS LE TEMPS DE PREPARER L'AERONEF LORS DU PALIER INTERMEDIAIRE
- MODES AUTOMATIQUES AERONEFS (LOC PUIS GLIDE) NON UTILISABLES
 - AERONEF TROP HAUT /TROP VITE
- SOUVENT, FOCALISATION PLAN HORIZONTAL AU DETRIMENT PLAN VERTICAL OU L'INVERSE

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



ACTION GUIDAGE RADAR

POUR COMBATTRE LES ANS.....

- **TERMINER UN GUIDAGE RADAR SUR UNE PROCEDURE PUBLIEE, A L'ALTITUDE DU FAP OU FAF ET SUR L'AXE DE PERCEE**



RADAR ET TRAJECTOIRE

*Incident grave
survenu à Nantes (44)
le 21 mars 2004
au MD-83 immatriculé SU-BMF
exploité par la compagnie Luxor Air*

L'aérodrome de Nantes a été équipé récemment d'une visualisation radar IRMA 2000. L'information de position qu'elle délivre permet la surveillance et l'assistance radar. Il a pu être constaté au cours de l'enquête que les procédures du contrôle n'avaient pas évolué en conséquence et que les utilisateurs n'appréhendaient pas de la même façon les possibilités qu'offre le nouvel outil."



RADAR ET TRAJECTOIRE

Orly Tour	AOM 088 ZO	12:34:50	Zoulou Oscar vous avez eu des problèmes avec ILS ?
AOM 088 ZO	Orly Tour	12:34:54	Non on était mal établi on a remis les gaz on n'a pas pu euh rattraper le plan.
Orly Tour	AOM 088 ZO	12:34:59	Parce que je vous ai vu très très bas.

*en approche à Orly (Orly)
 au Mac Donnel Douglas MD83
 immatriculé F-GRMC
 exploité par AOM Minerve S.A.*

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



RADAR ET TRAJECTOIRE

AVEC UNE VISION DE SECURITE :
AVEC UNE VISION DE SECURITE :

DONNONS, MAIS
IL NE S'AGIT PAS DE
DE REAGIR DE MANIERE
DEMANDER A EM CONTROLER
APPROPRIE AFIN D'EVITER
DE SURVEILLER LA
AERONAUTIQUE ACCIDENTEMENT
TRAJECTOIRE FINALEMENT
HORS DE LA TRAJECTOIRE



RADAR ET TRAJECTOIRE

AVEC UNE VISION DE **SECURITE**

- LES PILOTES ONT DONC BESOIN DU
CONTRÔLE
- QUELS MOYENS DOIVENT ETRE FOURNIS AU
CONTRÔLE??
 - ALARME RADAR?????
 - GUIDE BONNES PRATIQUES?????
 - PHRASEOLOGIE ADAPTEE?????

**BESOIN DE REFLECHIR
ENSEMBLE A UNE SOLUTION**



RADAR ET TRAJECTOIRE

"LANCER UNE REFLEXION SUR LES MOYENS DE REponses LORSQUE LE CONTROLE DETECTE DES ECARTS DE TRAJECTOIRE OU LORSQU'IL A UN DOUTE."



RADAR ET TRAJECTOIRE

**"REHAUSSER LA CONSCIENCE DES RISQUES
ASSOCIES AUX ACTIONS DE
CONTROLE EN APPROCHE"**

ET

**"RENFORCER LA FORMATION INITIALE A L'ENAC
ET CONTINUE DES
CONTROLEURS SUR LES ANS"**



PALIER DE PROCEDURE

- **OBJECTIF EST, NOTAMMENT, DE DONNER PLUS DE TEMPS AUX ÉQUIPAGES EN FINALE AFIN D'ÊTRE STABILISÉ**
- **ÉTUDIER L'ÉTABLISSEMENT DANS LA MESURE DU POSSIBLE DE PALIERS DE PROCÉDURES CORRESPONDANT À UNE HAUTEUR PROCHE DE 3000 PIEDS AAL**



CHANGEMENTS DE FREQUENCE

Lors de la descente, l'équipage doit contrôler le plan, notamment lors du survol de certains points particuliers : OM/ Balise.

Compte tenu des contraintes du contrôle, il est souhaitable d'....

**ETUDIER EN GROUPE DE TRAVAIL MIXTE
PILOTE /CONTRÔLEUR LE MEILLEUR MOMENT
POUR EFFECTUER LES TRANSFERTS DE
COMMUNICATION**



EQUIPE PILOTE-CONTRÔLEUR

**LE TRAVAIL ET LES CONTRAINTES DU
CONTRÔLE SONT MECONNUES DES
PILOTES**

**LE TRAVAIL ET LES CONTRAINTES DES
PILOTES SONT MECONNUES DES
CONTRÔLEURS**

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



EQUIPE PILOTE-CONTRÔLEUR

**DES GAINS DE
SECURITE
PEUVENT ETRE
OBTENUS SI LES
DEUX
PARTENAIRES SE
RENCONTRENT...**



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



EQUIPE PILOTE-CONTROLÉUR

**INTEGRATION DES THEMES "RDG",
"UTILISATION RADAR" ET "APPROCHE A
VUE" DANS DES COMITES MIXTES DE
PROMOTION DE SECURITE
ASSOCIANT PILOTES ET CONTROLÉURS.**