

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

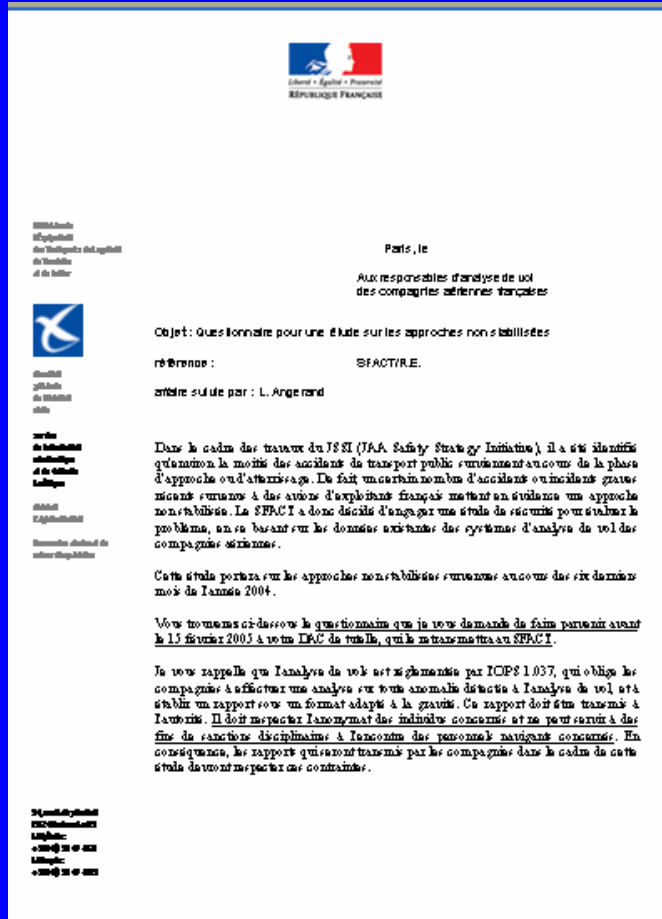


**ACTION RENFORCER LA CONNAISSANCE  
DES CONTRÔLEURS DES PLAGES DE  
VITESSES COMPATIBLES AVEC LES  
PERFORMANCES DE L'AVION, EN  
FONCTION DES SEGMENTS ET DE LA  
PROCÉDURE D'APPROCHE**



# SOURCES

**"AUTRE PROBLÈME RÉCURENT SOULEVÉ PAR LES COMPAGNIES AÉRIENNES FRANÇAISES, IL EST DEMANDÉ AUX ÉQUIPAGES DE MAINTENIR UNE VITESSE EXCESSIVE EN APPROCHE PAR LE CONTROLE AÉRIEN ."**





EXEMPLE ISSU DE L'ANALYSE DE VOL

## CONSTATS

### Exemple

*le Contrôle a demandé de maintenir 200 kt jusqu'à l'OM à un Airbus A 330. Cela conduit à effectuer une ANS car l'avion n'a jamais pu obtenir la vitesse d'approche au plancher de stabilisation.*



EXEMPLE ISSU DE L'ANALYSE DE VOL

## CONSTATS

PLUS LA FINESSE DES  
AÉRONEFS  
AUGMENTE, PLUS IL  
EST DIFFICILE DE  
RÉSORBER UN  
SURPLUS  
IMPORTANT DE  
VITESSE EN  
DESCENTE.



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



**SOLUTION INITIALEMENT ENVISAGÉE ET  
PROPOSÉE PAR LES COMPAGNIES  
AÉRIENNES**

**Londres Heathrow**



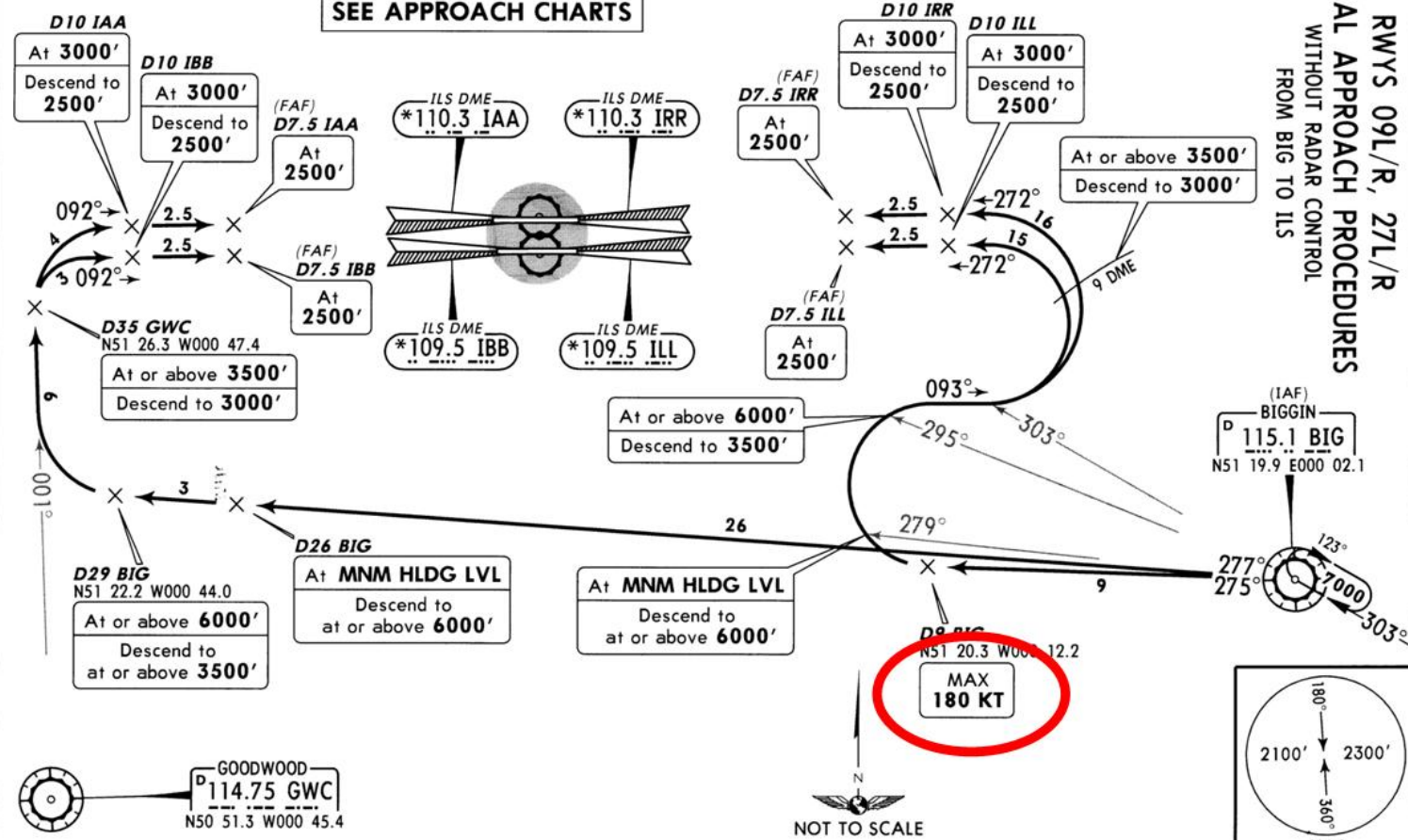


## SOLUTION INITIALEMENT ENVISAGÉE ET PROPOSÉE PAR LES COMPAGNIES AÉRIENNES

CHANGES: New chart.

© JEPPESEN SANDERSON, INC., 2005. ALL RIGHTS RESERVED.

FOR FINAL APPROACH  
SEE APPROACH CHARTS



RWYS 09L/R, 27L/R  
INITIAL APPROACH PROCEDURES  
WITHOUT RADAR CONTROL  
FROM BIG TO ILS

EGLL/LHR HEATHROW	18 NOV 05	JEPPESEN 10-2F	EH 24 Nov	INITIAL APPROACH LONDON, UK
*ATIS 113.75 115.1 128.07	Apt Elev 83'	Alt Set: hpa Trans level: By ATC Trans alt: 6000'		
<p>1. Minimum holding level (Flight Level Equivalent of 7000') is above TA and will be allocated by ATC. 2. Initial approach procedures are designed for manoeuvring speeds up to 220 KTS and assume aircraft can maintain a descent gradient of approximately 320' per NM. 3. Continuous descent approach should be used whenever practicable unless otherwise instructed by ATC. Procedure design is compatible with 3° descent path from 6000'.</p>				

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



SOLUTION INITIALEMENT ENVISAGÉE ET  
PROPOSÉE PAR LES COMPAGNIES AÉRIENNES

**ETUDIER LA MISE EN PLACE DES  
CLAIRANCES DU TYPE "XXNM/YYKT"  
EXEMPLE "4NM/160KT" SUR LES TERRAINS  
À FORT TRAFIC DE FAÇON À CE QUE LA  
STRATÉGIE DU CONTRÔLE EN APPROCHE  
FINALE SOIT CONNUE DES PILOTES.**



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



**MAIS NECESSITE DE PRENDRE EN  
COMPTE LES CONTRAINTES DE L'ATM**

**CETTE SOLUTION EST TROP PÉNALISANTE  
EN TERME DE DIMINUTION DE CAPACITÉ ET  
IRRÉALISTE.**

**ELLE A DONC ÉTÉ ABANDONNÉE.**



MAIS NECESSITE DE PRENDRE EN  
COMPTE LES CONTRAINTES DE L'ATM

- Il faut noter que la majorité des aéroports n'a pas adopté ce principe en raison de conséquences pénalisantes sur la capacité aéroportuaire



MAIS NECESSITE DE PRENDRE EN COMPTE  
LES CONTRAINTES DE L'ATM

- POURQUOI ??
  - CAR LES REGULATIONS EN APPROCHE DE LA MAJORITE DES AEROPORTS SE FONT PRINCIPALEMENT EN GUIDAGE RADAR ET REGULATIONS DE VITESSES



## PROBLEMES DE DECELERATION RENCONTRES PAR LES EQUIPAGES

- Exemple typique sur A 340

- Distance Required in Level Flight at MLW -

Deceleration from → to IAS	Configuration	Distance	Mean decel
320 kts → 250 kts	SPD BRAKE RETRACTED	7 nm	10 kt/1 nm
	SPD BRAKE EXTENDED	4 nm	20 kt/1 nm
250 kts → G.Dot 220 kts	SPD BRAKE RETRACTED	3 nm	10 kt/1 nm
	SPD BRAKE EXTENDED	1.5 nm	20 kt/1 nm
250 kts → VAPP	SPD BRAKE RETRACTED	9 nm	10 kt/1 nm
	SPD BRAKE EXTENDED 200 kts LDG DOWN at 200 kts*	5 nm	20 kt/1 nm

(Flap extensions are carried out at respectively O, S, F and landing gear down when CONF2 except\*)



## SOLUTIONS RETENUES

- **LORSQUE L'AÉRONEF EST ÉTABLI SUR L'AXE : VITESSE MAXIMALE DE 220 KT (entre 15 et 20 NM)**
- **A 7 NM, 180 KT (2000 PIEDS AAL)**
- **EN DEÇÀ, NE PAS DEMANDER DE MAINTENIR DES VITESSES INCOMPATIBLES AVEC LES PERFORMANCES DE L'AVION EN COURTE FINALE**

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



## **SOLUTIONS RETENUES**

**NECESSITE D’AFFINER CES CRITERES EN  
COMITE MIXTES PILOTES CONTROLEURS**

**FORMATION INITIALE ET CONTINUE DU  
CONTRÔLE SUR PERFORMANCES AERONEFS**