

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

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

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



# PHILOSOPHIE DU GUIDE

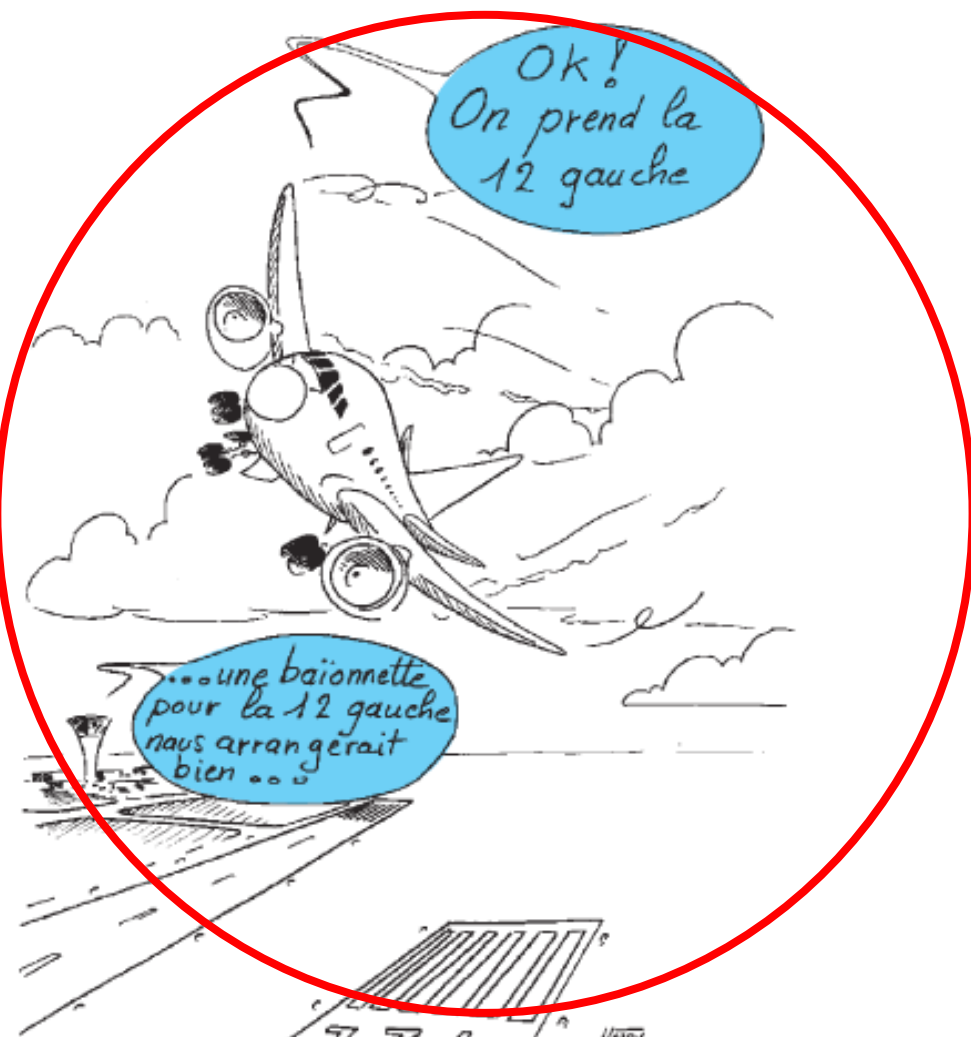
**DESTINE A SENSIBILISER LES ACTEURS AUX ANS**

**DESTINE AUX PILOTES ET CONTROLEURS**

**COMPORTANT DES DESSINS**

**HUMORISTIQUES ILLUSTRANT DES SITUATIONS A RISQUE**

**PREVU EN 2007. MISES A JOUR AU FUR ET A MESURE**



## PROJET

### 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

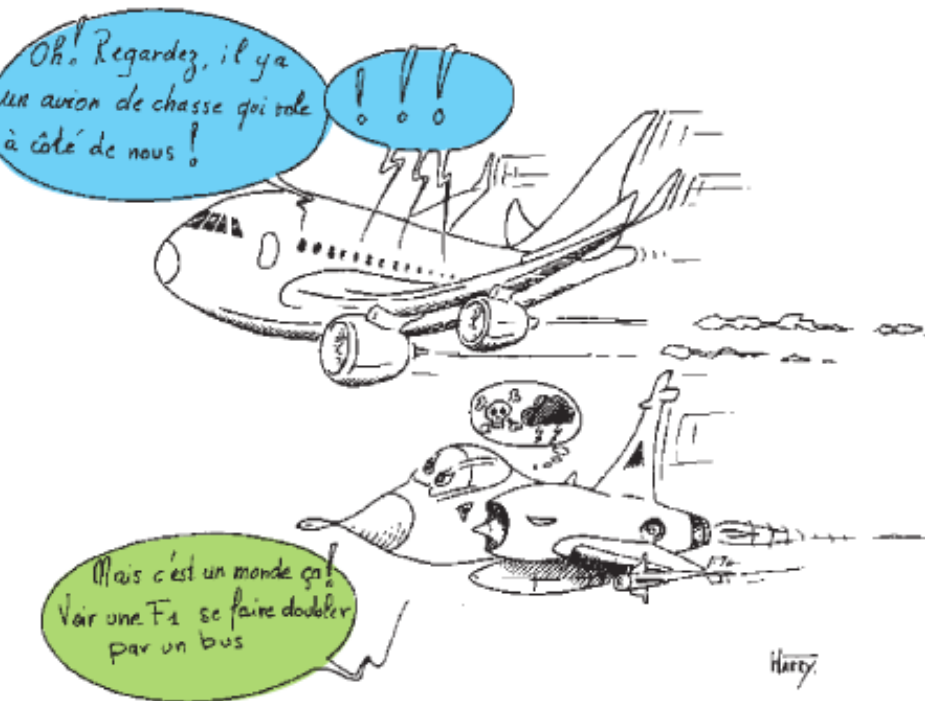
Évitez de proposer un changement de piste lorsque les conditions météorologiques sont marginales ou de nuit.

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.

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





## 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.

# PROJET



## 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.

PROJET

