



D S A C

# INFO SÉCURITÉ DGAC

## N° 2013/08

Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.

Cette info sécurité est disponible sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Info-securite-DGAC.html>

**Opérateurs concernés**

Exploitants d'avions

**Sujet**

Les interceptions de glide par le haut

**Objectif**

Clarifier les procédures d'interception de glide par le haut

**Contexte**

Bien que pratiquée sur certains aéroports, la manœuvre de rattrapage de plan par le haut peut conduire à des assiettes et/ou des variomètres excessifs lorsqu'elle est réalisée dans des conditions opérationnelles marginales. De plus, imposant en général le maintien d'une vitesse élevée pendant l'approche, il est nécessaire de s'assurer de la capacité de l'avion à décélérer par la suite (en fonction de sa masse au jour, de l'altitude lors de la manœuvre...) afin de permettre la stabilisation de l'approche avant le plancher fixé par la compagnie.

Dans certains cas, les interceptions de glide peuvent donc conduire à des risques de collision avec le sol sans perte de contrôle, perte de contrôle en vol, sortie de piste...

Par ailleurs, les limites d'emploi des systèmes automatiques ne permettent pas toujours d'intercepter un glide d'ILS par le dessus. Le succès d'un rattrapage de glide par le haut est donc fortement dépendant des capacités des automatismes des avions à réaliser cette manœuvre. Pour assurer une fiabilité optimale, certains constructeurs préconisent une procédure adaptée à leurs avions dont il ne faut pas s'écarter.

Enfin, les limites dues à la physionomie du faisceau ILS doivent être prises en compte : l'existence d'un lobe secondaire possédant une pente double de la pente nominale peut être à l'origine d'incidents graves. Totalement invisible lors d'une interception classique par le dessous, ce faux glide peut soudain se matérialiser lorsque l'interception est débutée depuis une position très au dessus du plan.

Un moyen de se protéger efficacement contre les risques liés à ce type d'approches consiste donc à fixer des limites (par exemple en termes de taux de descente ou d'écart par rapport au plan) au-delà desquelles l'approche devra nécessairement être interrompue. Dans ce cadre, le PNF/PM tient un rôle plus que jamais primordial de surveillance des paramètres et de détection des écarts dans la trajectoire de rattrapage de plan prévue.

De plus, chaque compagnie souhaitant autoriser ce type d'interception pourra identifier sur son réseau les aérodromes sur lesquels les approches de ce type sont le plus souvent rencontrées afin que ses pilotes y soient sensibilisés et qu'ils puissent en tenir compte lors de leur briefing arrivée.

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| <p><b>Actions recommandées</b></p> | <p>Afin de réduire les risques liés aux interceptions de glide par le haut, la DGAC recommande aux exploitants d'avions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De clairement prendre position sur la pratique ou non des interceptions de glide par le dessus en fonction des types d'avions exploités et des caractéristiques du réseau.</li> <li>• Si l'exploitant décide d'autoriser ses équipages à pratiquer des interceptions de glide par le haut, l'exploitant devrait encadrer strictement cette pratique et tenir compte des recommandations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ne pas s'écarter de la procédure prévue par le constructeur lorsque celle-ci existe, et entraîner ses équipages à cette procédure dans le cadre des ECP simulateur, avec une récurrence à convenir en fonction des retours du collègue TRI/TRE et de l'OSV. Le rôle fondamental du PNF / PM dans la surveillance des actions du PF devrait y être souligné.</li> <li>○ fixer des limites opérationnelles simples et concrètes au-delà desquelles la manœuvre de rattrapage de plan de descente par le haut doit nécessairement être interrompue.</li> <li>○ Mettre en place un dispositif de retour d'expérience adapté pour détecter d'éventuelles difficultés d'application des procédures ou des dérives dans la mise en œuvre.</li> </ul> </li> </ul> |
|------------------------------------|---|

|                      |  |
|----------------------|--|
| <p><b>Annexe</b></p> | <p>Incident survenu le 24 mars 2012 à l'Airbus A319 immatriculé F-GRHU en approche vers l'aérodrome de Tunis Carthage :<br/> <a href="http://www.bea.aero/docspa/2012/f-hu120324/pdf/f-hu120324.pdf">http://www.bea.aero/docspa/2012/f-hu120324/pdf/f-hu120324.pdf</a></p> <p>Incident survenu le 13 mars 2012 à l'Airbus A340-300 immatriculé F-GLZU en approche vers l'aérodrome de Paris Charles de Gaulle :<br/> <a href="http://www.bea.aero/docspa/2012/f-zu120313/pdf/f-zu120313.pdf">http://www.bea.aero/docspa/2012/f-zu120313/pdf/f-zu120313.pdf</a></p> <p>Safety Information Bulletin publié le 25 mars 2014 par l'AESA traitant des comportements inattendus des pilotes automatiques lors d'approches ILS :<br/> <a href="http://ad.easa.europa.eu/blob/SIB_201407_Unexpected_Autopilot_Behaviour_on_ILS_Approach.pdf/SIB_2014-07_1">http://ad.easa.europa.eu/blob/SIB_201407_Unexpected_Autopilot_Behaviour_on_ILS_Approach.pdf/SIB_2014-07_1</a></p> |
|----------------------|--|