MAITRISER L'APPROCHE FINALE

Préparation, stabilisation, poursuite ou interruption?

Laurent FONSAGRIVE

Dominique ARICKX

Sommaire

- A) Pourquoi cette intervention
- B) La notion de porte en IFR
- C) L'approche finale en aviation légère
- D) Les facteurs contributifs aux finales non stabilisées
- E) Ce que chacun d'entre nous peut en retenir

A) Pourquoi cette intervention

- Plusieurs accidents liés à des approches finales non stabilisées:
  - Arrondi trop haut
  - Vitesse trop élevée: rebonds

- C172 - Att long - RdG tardive > collision avec végétation *BEA f-er 120905 / 2013*

- DR 400 - App non stabilisée - Piste courte
  Poursuite de l'atterrissage - Arrondi manqué > Sortie latérale *BEA f-hp 140216 / 2015*

- C172 - Arrondi haut - rebonds - att sur roulette avant
  Bruit de choc –-Redécollage *2018*

- REX FFA TB20 – Intégration autorisée en base puis demande arrivée rapide cause trafic commercial - pilote surpris par insistance et le ton « vitesse max sinon attente » - Rattrapage de plan à VFE - +20kts au seuil - rebonds – att dur *REX FFA 2018*

B) La notion de porte en IFR

- À 1000 ft AAL
- Permet de poursuivre l'approche si la RVR≥ minimas
- Permet d'assurer:
  - Axe et plan stabilisés
  - Configuration
  - Vitesse d'approche stabilisée
  - Puissance moteurs sélectée
  - C/L avant atterrissage effectuée

sinon **REMISE DE GAZ**

C) L'approche finale en aviation légère

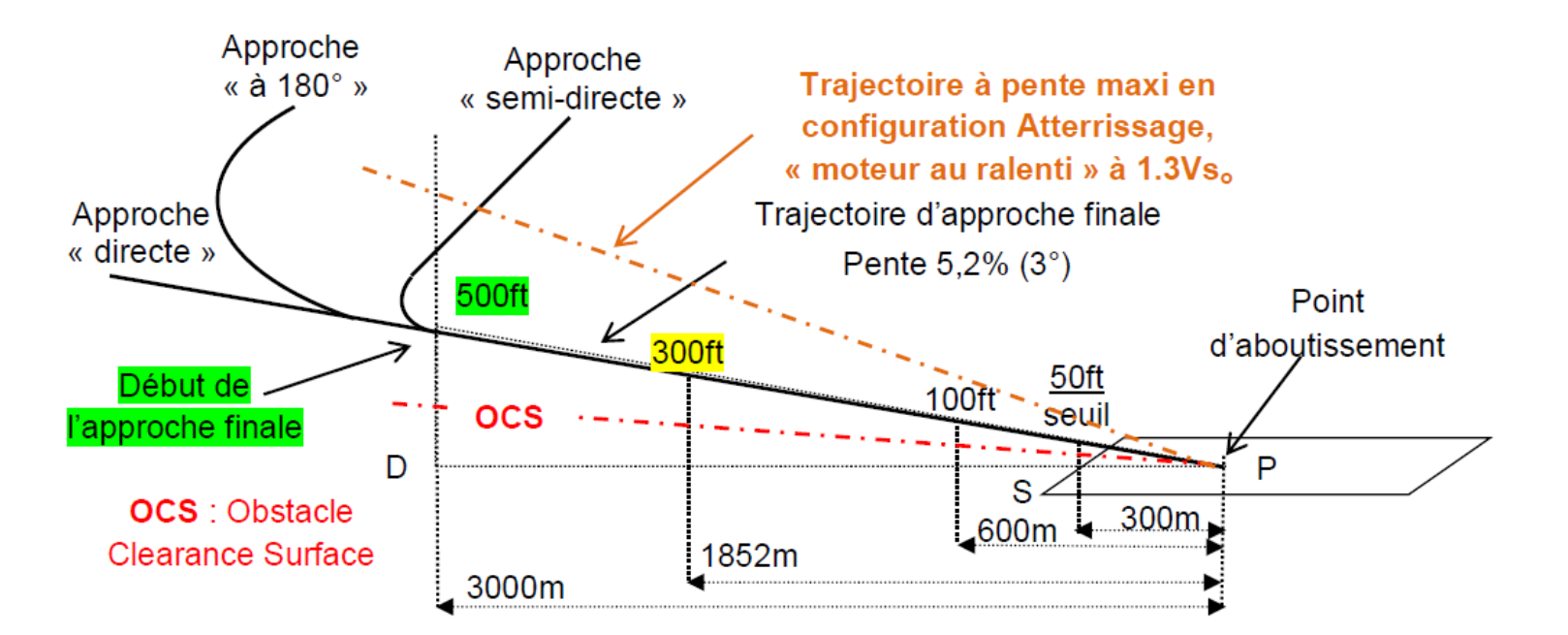


Figure extraite du document ACAT

Conseil sécurité 02/2014 : Maitriser l'approche finale

Pourquoi c'est difficile ?

et c'est difficile pour tous…

- Sentiment d'échec
- Pressions subies
- Préoccupé

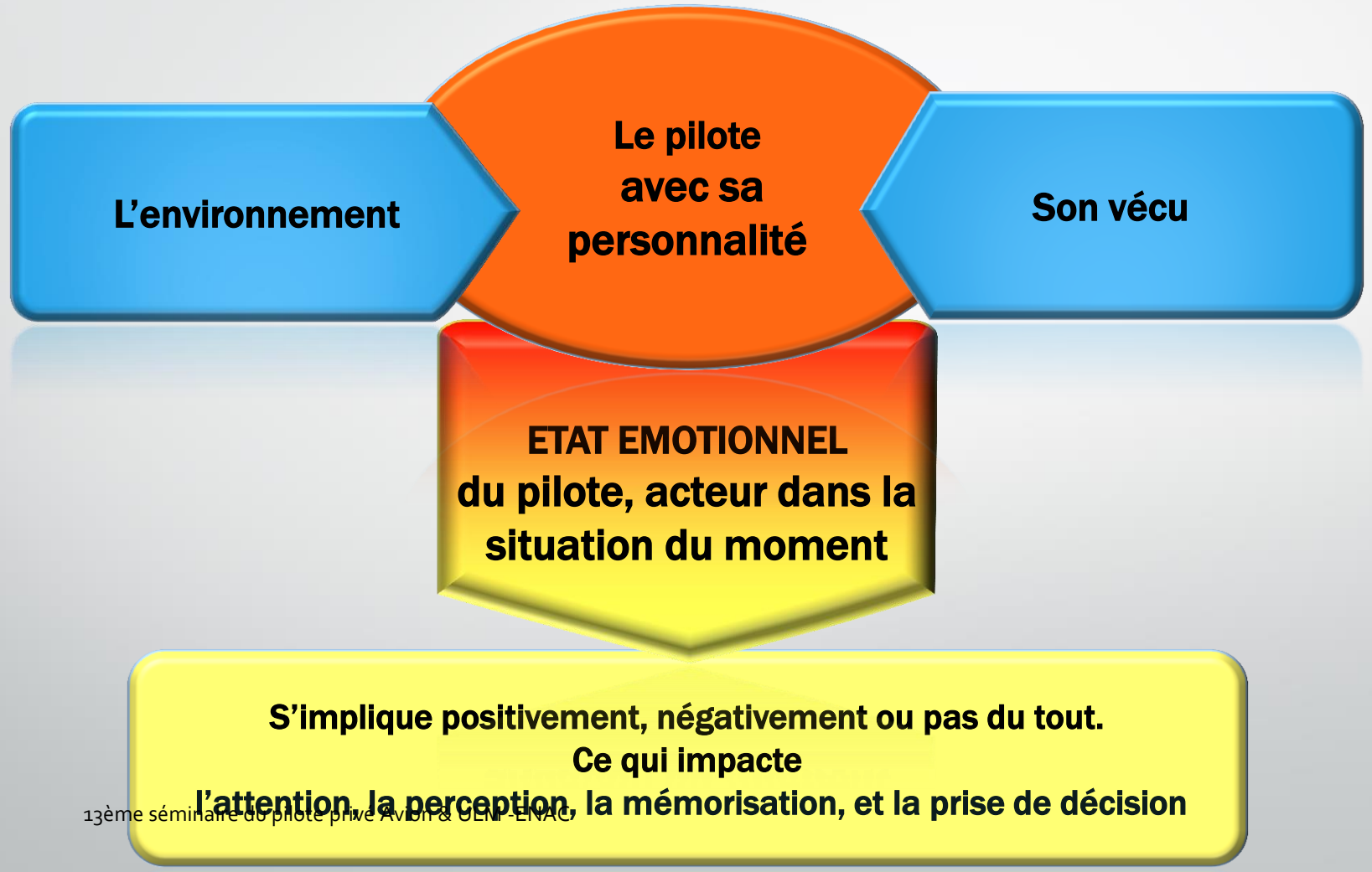
3 phrases à retenir en 5”

Une pomme dans la la main	**La lune dans le le ciel**
	La souris sur le le carrelage

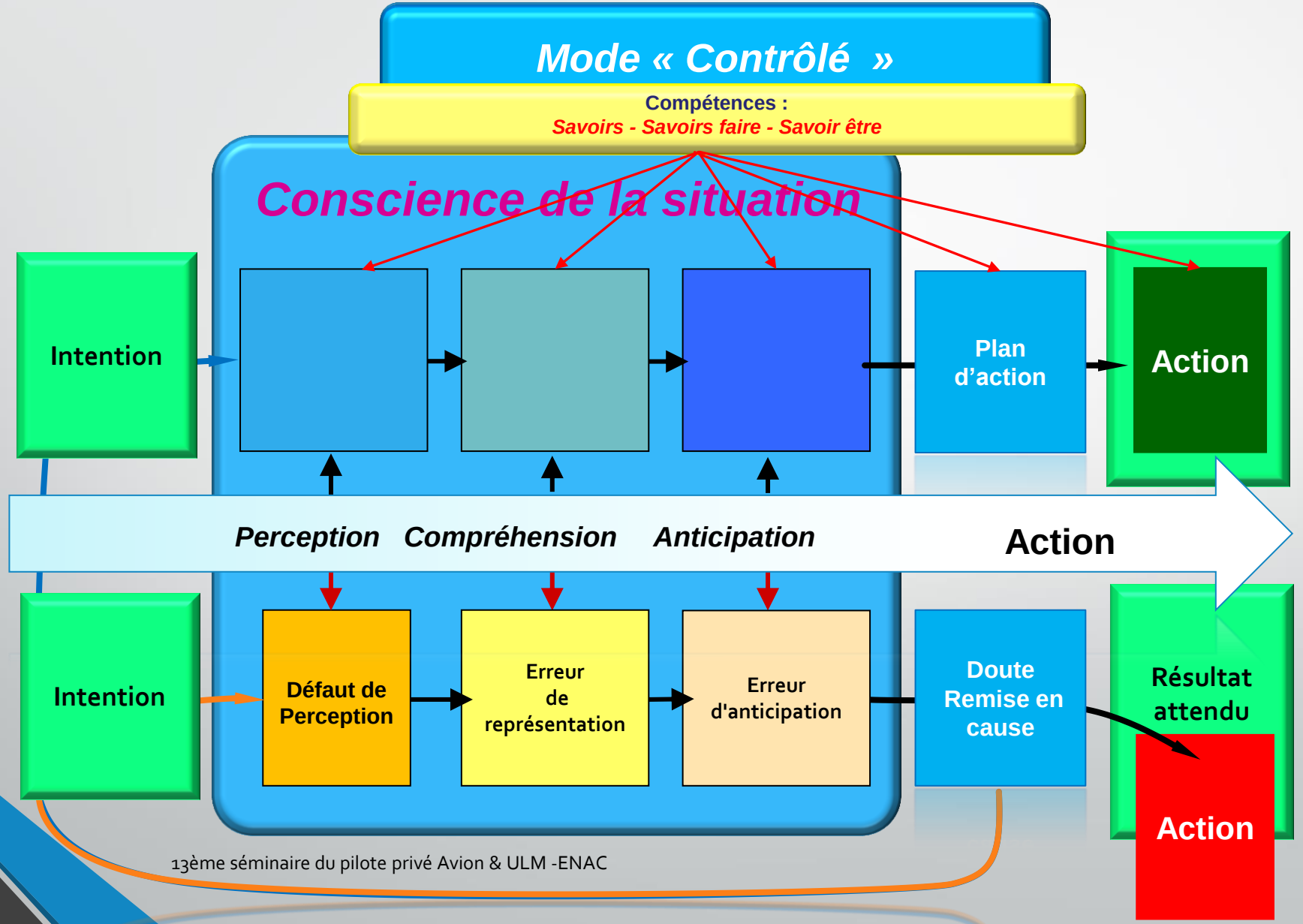
Gestion de nos ressources cognitives

Une pomme dans la la main	**La lune dans le le ciel**
	La souris sur le le carrelage

Opérateur et décision – état émotionnel

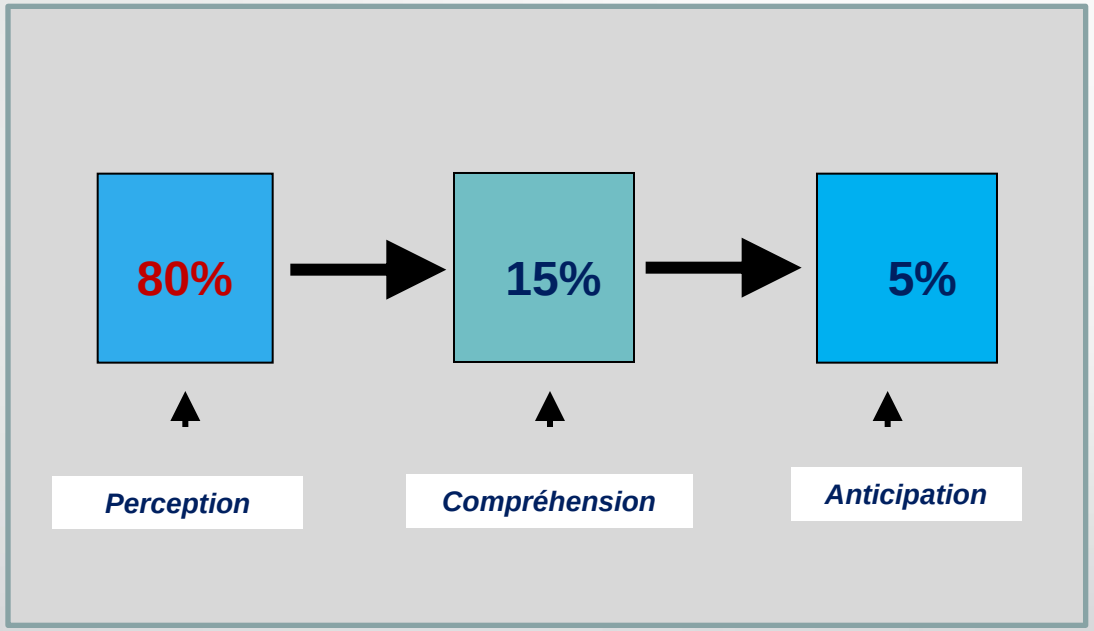


Processus conduisant à l'action *(2 modes)*



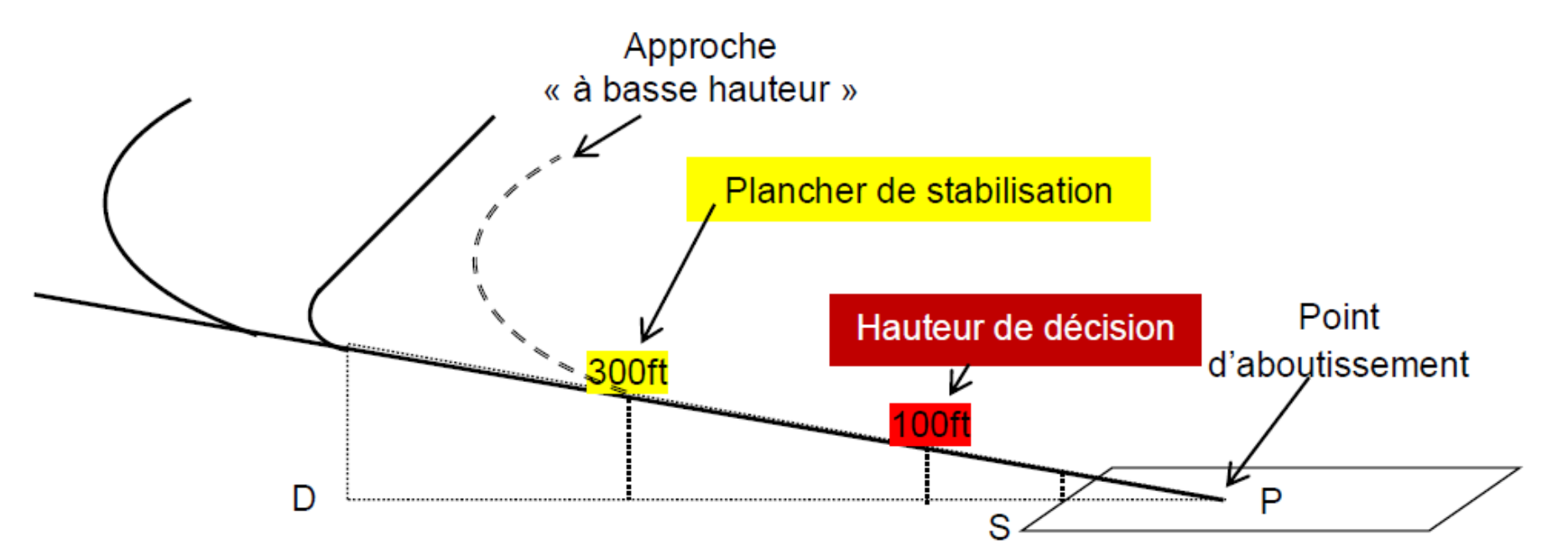
Origine de nos erreurs de décision

Conscience de la situation

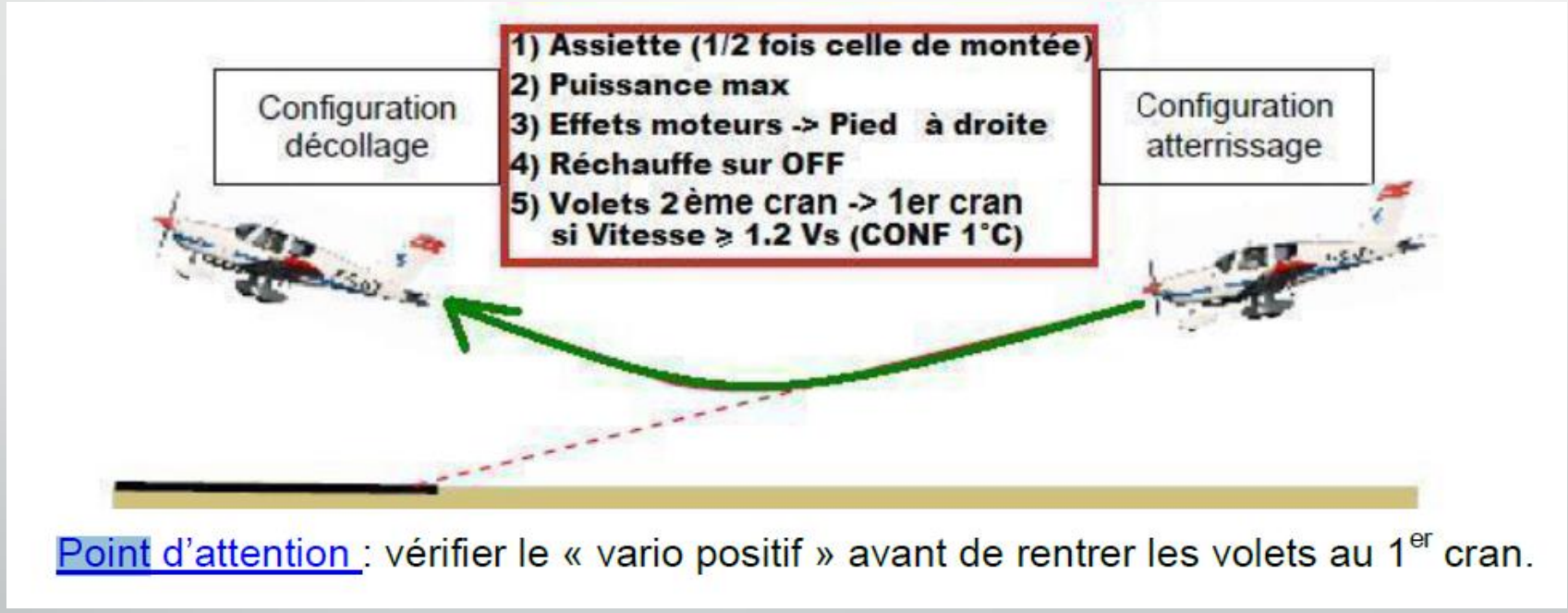


Jones & Endsley : "Sources of situation awareness errors in aviation"
Aviation Space Medical 1996

C) L'approche finale en aviation légère



C) L’approche finale en aviation légère



Point d’attention : vérifier le « vario positif » avant de rentrer les volets au 1er cran.

D) Les facteurs contributifs aux finales non stabilisées

- Le pilote:
  - Sa disponibilité pour percevoir
    - ✈ Stabilisation
    - ✈ Gestion des pressions (TEM)
  - Son acceptation du plan B
    - ✈ Travailler le « non échec » (entrainement, instruction, partage)
    - ✈ Ce n'est pas un échec.. c'est une bonne décision > Se le dire
  - Son Savoir faire, son expérience
    - ✈ Entrainement, instruction, expérience
    - ✈ L'identification de la nécessaire RdG

D) Les facteurs contributifs aux finales non stabilisées

- Le contrôleur
  - Il AUTORISE à l'atterrissage mais ne l'impose pas
  - le contrôleur ne décide pas de la poursuite de l'approche et de l'atterrissage

D) Les facteurs contributifs aux finales non stabilisées

- L'instruction:
  - Le negative training

E) Ce que chacun d'entre nous peut en retenir

- Les pilotes:
  - 1) se dire en très courte, à voix haute, « je suis bien »
  - 2) tous les 3 mois entrainez vous à remettre les gaz

- Les instructeurs:
  - 1) remise de gaz n'est pas un échec
  - 2) vous êtes la référence en matière de comportement

F) Des questions?

- Alors…….. FIN

Laurent FONSAGRIVE

Dominique ARICKX