

**ANNEXE A**  
**CONDITIONS D'HOMOLOGATION ET**  
**PROCÉDURES D'EXPLOITATION DES AÉRODROMES**

\*\*\*\*\*

**VII - ENTRAINEMENTS AUX APPROCHES DE CATEGORIE II/III ET**  
**AUX ATTERRISSAGES AUTOMATIQUES**



## **VII - ENTRAÎNEMENTS AUX APPROCHES DE CATEGORIE II/III ET AUX ATERRISSAGES AUTOMATIQUES**

### **VII.1 CONDITIONS RELATIVES A L'AERODROME**

Outre les pistes homologuées pour approche de précision de catégorie III, les entraînements aux atterrissages automatiques peuvent utiliser des pistes homologuées pour approche de précision de catégorie II ou I, sous réserve que soient respectées les conditions suivantes :

- classification de l'ILS : le 2ème digit est D ou E ;
- la structure d'axe du glide est compatible avec l'atterrissage automatique (performances catégorie II) ;
- l'exploitant s'assure de la compatibilité entre son avion/pilote automatique et le profil de la piste et du terrain situé en amont de celle-ci ;
- le calage du glide n'est pas supérieur à 3°.

### **VII.2 PROCEDURES D'EXPLOITATION**

Les principes généraux servant à définir les consignes à respecter pour l'exécution d'une approche pour entraînement en mode automatique jusqu'au toucher des roues sont définis dans les paragraphes suivants.

#### **VII.2.1 Élaboration des consignes**

Sur tous les aérodromes pouvant accepter des approches pour entraînement en mode automatique jusqu'au toucher des roues, des consignes sont établies, en s'inspirant des principes généraux décrits ci-après. Les particularités propres à chaque aérodrome (ex : créneaux horaires éventuels) sont publiées dans l'AIP.

#### **VII.2.2 Créneaux horaires**

Des créneaux horaires, pendant lesquels des entraînements Catégorie II ou III ou approches automatiques sont à éviter en raison de l'importance du trafic, peuvent être prévus, après consultation des principaux usagers concernés. Ils sont alors publiés dans l'AIP (cartes IAC). L'équipage annonce son intention d'effectuer une approche pour entraînement catégorie II ou entraînement catégorie III ou une approche automatique (pour un autre motif que l'entraînement catégorie III) dès le premier contact avec le contrôle d'approche. Les demandes d'entraînement pourront être refusées si les circonstances (importance du trafic) l'exigent.

#### **VII.2.3 Consignes relatives à l'ILS**

L'ILS utilisé est "verrouillé" comme défini au IV.7.4.1.

Le rayonnement simultané de deux localizers d'une même piste ou de deux localizers qui émettent en sens inverse sur deux pistes rapprochées dont la distance entre axes est inférieure à 500 m est à éviter dans toute la mesure du possible car il peut entraîner des perturbations préjudiciables aux atterrissages en mode automatique.



Si des raisons opérationnelles imposent ce rayonnement simultané, il n'est autorisé que lorsque les valeurs de visibilité et de plafond seront respectivement égales ou supérieures à :

- visibilité : 1 500 m ;
- plafond : 400 ft.

Dans ce cas, les pilotes sont informés par un message diffusé soit par radio-téléphonie, soit par l'ATIS. Ce message précise que les atterrissages en mode automatique sont déconseillés ; voici un exemple du contenu du message (radio-téléphonie ou ATIS) :

français : ILS 09 en fonctionnement, atterrissage automatique piste 27 déconseillé.

anglais : ILS 09 in operation, automatic landing runway 27 not advisable.

Le problème du dégagement des aires critiques est abordé au VII.2.5.1.

#### **VII.2.4 Interception de l'ILS**

Lorsque l'organisme de contrôle assure la fonction de guidage radar pour intercepter l'ILS, l'aéronef est aligné à une distance minimum du seuil de piste de l'ordre de 10 NM.

#### **VII.2.5 Espacements**

##### **VII.2.5.1 Espacement entre deux approches successives**

L'aéronef effectuant une approche automatique est espacé de x NM avec l'appareil précédent.

x : est calculé en tenant compte du fait que l'aéronef précédent a libéré la piste et dégagé l'aire critique du localiser quand l'aéronef suivant arrive à 1 NM du seuil.

##### **VII.2.5.2 Espacement entre un décollage et un atterrissage**

Il n'est plus autorisé de décollage sur la même piste lorsque l'aéronef effectuant une approche automatique arrive à x NM du seuil.

x : est calculé en tenant compte du fait que l'aéronef au décollage a survolé les antennes du localiser quand l'aéronef en entraînement à l'atterrissage automatique est à 2 NM du seuil.

Il est tenu compte également du temps prévisible pour aller s'aligner au décollage depuis le point d'arrêt. Par ailleurs, l'aire critique du glide est dégagée.

#### **VII.2.6 Phraséologie**

La phraséologie à employer par l'équipage est la suivante :

(en français) : «DEMANDONS APPROCHE CATEGORIE 3 PISTE ... POUR ENTRAINEMENT»  
ou «DEMANDONS ATERRISSAGE AUTOMATIQUE PISTE...» [pour entraînement]

(en anglais) : «REQUESTING APPROACH CATEGORY 3 RUNWAY... FOR TRAINING»  
ou «REQUESTING AUTOLAND RUNWAY...» [for training]

Si la demande est acceptée, le contrôle répondra :

(en français) : «APPROCHE CATEGORIE 3 PISTE ... POUR ENTRAINEMENT APPROUVEE»  
ou «ATERRISSAGE AUTOMATIQUE PISTE... APPROUVE»

(en anglais) : «APPROACH CATEGORY 3 RUNWAY... FOR TRAINING APPROVED»  
ou «AUTOLAND RUNWAY... APPROVED»

Si elle est refusée :

(en français) : «[indicatif d'appel],NEGATIF [raison]»

(en anglais) : «[call sign], NEGATIVE [reason]»



### **VII.2.7 Conditions météorologiques minimales**

Les conditions météorologiques associées aux entraînements aux opérations de catégorie II ou III ou atterrissages automatiques sont au moins égales à celles en dessous desquelles les procédures d'exploitation de catégorie II/III sont mises en oeuvre par le contrôle.

Par ailleurs, dans le cas d'un entraînement catégorie III/atterrissage automatique, le fait d'appliquer des normes de séparation inférieures à celles utilisées en conditions réelles, peut avoir pour conséquence des perturbations sur l'ILS conduisant à une reprise en manuel. Le pilote décide alors, soit de poursuivre l'atterrissage, soit d'entamer une procédure d'atterrissage manqué.

Sur une piste homologuée pour les approches de précision de catégorie III, le dégagement de l'OFZ assure une certaine protection vis-à-vis des obstacles dans le cas d'une procédure d'atterrissage manqué.

Dans le cas d'une piste avec approche de précision de catégorie I, l'OFZ n'est pas nécessairement dégagée de tout obstacle.

Dans le cas d'une remise des gaz initiée plus bas que la DH et plus en aval, le raccordement à la trajectoire d'approche interrompue aux instruments peut poser des problèmes.

Il peut être préférable, dans certains cas, d'effectuer un tour de piste à vue après l'atterrissage interrompu, mais dans ce cas, les conditions météorologiques doivent en permettre l'exécution (minimums MVL).

L'exploitant fixera lui-même les conditions météorologiques minimales associées à un entraînement catégorie II/III ou atterrissage automatique.

### **VII.2.8 Publication des consignes particulières**

Les consignes particulières retenues pour chaque aéroport concerné doivent être publiées dans l'AIP.

