

LA PROCÉDURE D'INTERRUPTION DE L'APPROCHE À L'ATERRISSAGE

Pour diverses raisons, une procédure d'atterrissage peut à tout moment être interrompue en phase finale d'approche sur décision du pilote ou du contrôle aérien.

Plusieurs actions s'opèrent au cours de cette interruption de l'atterrissage :

MISSED APPROACH OU « APPROCHE INTERROMPUE »

L'approche interrompue est une procédure suivie par un pilote lorsqu'une approche ne peut pas être achevée pour un atterrissage avec arrêt complet de l'avion en fin de piste. Les instructions pour l'approche interrompue peuvent être attribuées par le contrôle de la circulation aérienne (ATC) avant l'autorisation de l'approche. Si l'ATC n'a pas émis d'instructions spécifiques avant l'approche et qu'une approche interrompue est exécutée, le pilote doit suivre la procédure d'approche interrompue spécifiée pour l'approche. Avant de commencer l'approche, si le pilote estime qu'une approche interrompue peut se produire, il peut faire une demande spécifique à l'ATC en cas de survenance.

REMISE DES GAZ

Remettre les gaz est l'action, pour le pilote d'un avion de replacer la manette de gaz ou de poussée à fond en avant (ou à la puissance de décollage) à partir du ralenti ou de la puissance d'approche. Le procédé de remise de gaz est l'interruption de l'atterrissage d'un avion en approche finale qui repart pour un nouveau tour de piste (procédure appelée *go around* en anglais) ou un déroutement. Elle intervient sur initiative du pilote ou de la tour de contrôle, quand l'atterrissage n'est pas possible:

- » quand l'avion n'a pas reçu l'autorisation d'atterrir (par exemple s'il y a encore un autre avion sur la piste) ;
- » quand l'atterrissage est dangereux ou impossible du fait d'une approche incorrecte (hauteur ou vitesse trop forte, ou trop écartée de l'axe de piste) ;
- » quand le pilote estime que son avion n'est pas bien aligné ni bien stabilisé, ou qu'un problème externe est survenu à bord (chariot-cuisine non fixé, passager nerveux)
- » ou, en vol aux instruments, quand les conditions météorologiques ne permettent d'apercevoir la piste à la hauteur de décision.

Elle est aussi pratiquée sur ordre de l'instructeur dans le cadre de la formation d'un élève-pilote, ou pour entraînement.

GO AROUND

Traduction anglaise en langage aéronautique de la « remise des gaz » par « faire le tour », soit une interruption de l'atterrissage. Le *go around* est l'expression utilisée dans les radiocommunications pour indiquer l'abandon d'une approche ou d'un atterrissage.

Une remise des gaz induit que l'avion qui se trouve en phase finale d'atterrissage remet les gaz pour reprendre directement de l'altitude et « refait un tour » pour revenir se poser, mais sans toucher la piste. Une remise des gaz peut être initiée par le pilote aux commandes ou demandée par le contrôle de la circulation aérienne pour diverses raisons, telles qu'une approche non stabilisée, un problème dans l'avion ou un obstacle sur la piste.

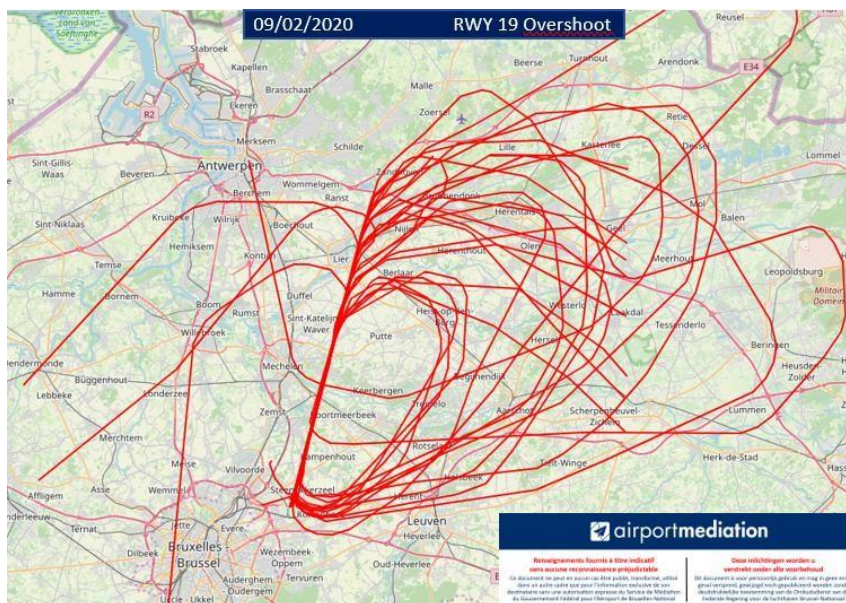
OVERSHOOT

L'*overshoot* est le résultat de la remise des gaz, soit le dépassement de la limite de la piste ou de terrain d'atterrissage en ayant essayé d'atterrir, le terme veut dire « dépasser », et un *overshoot* se distingue sur les tracés radar par une boucle initiant une nouvelle approche à l'atterrissage.

TOUCH AND GO

Quand le pilote remet les gaz pour redécoller après un atterrissage réussi, avant que l'avion ne soit arrêté, on parle de posé-décollé (*touch and go*). Cette manœuvre est souvent utilisée en écolage des pilotes. Lors d'un *touch and go*, l'avion a bien à un moment donné touché la piste.

Ci-dessous le tracé radar de quelques *overshoots*, nous répétons il ne s'agit pas du tout d'une manœuvre dangereuse, les pilotes et les contrôleurs aériens sont parfaitement formés à cette procédure, il s'agit simplement d'interrompre la procédure finale d'atterrissage et de reprendre de la puissance pour venir atterrir d'une meilleure manière avec une stabilisation parfaite soit sur la même piste soit sur une autre piste.



ARR 19 / DEP 25R (07:10h-11:52h)
 ARR 19 / DEP 19 (11:52h-21:05h) PRS
 à 21:05h

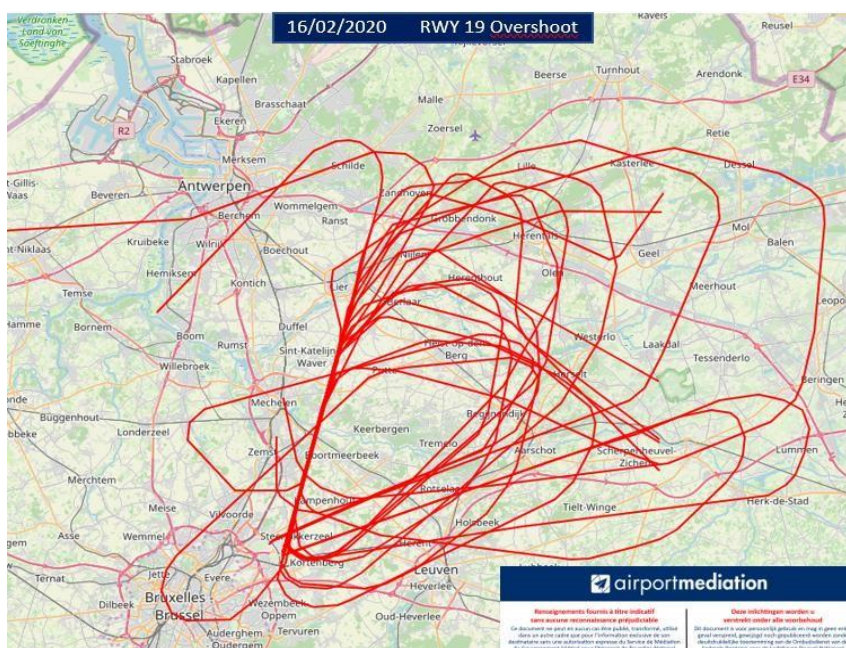
Les overshoots sur la piste 19

	DATE	HOUR	A/D	RWY	AC TYPE	FROM	REGISTRATION	CALL SIGN
1	9/02/20	14:27	A	19	A320	Duitsland	OEIZL	EJU58JY
2	9/02/20	15:07	A	19	CRJ9	Italië	EIGED	BEL30Q
3	9/02/20	15:22	A	19	CRJ9	Duitsland	EIGEC	BEL63K
4	9/02/20	16:43	A	19	B738	Frankrijk	EIEBH	RYR2JX
5	9/02/20	17:05	A	19	A320	Rusland	VPBKP	AFL2628
6	9/02/20	17:19	A	19	A20N	Denemarken	SEROD	SAS1593
7	9/02/20	17:39	A	19	B738	Spanje	ECIDT	AEA1173
8	9/02/20	18:48	A	19	A320	Italië	EIDSG	AZA88Z
9	9/02/20	19:45	A	19	A320	Oostenrijk	OELXB	AUA3FG
10	9/02/20	20:35	A	19	A320	Duitsland	OOSNJ	BEL18V
11	9/02/20	20:47	A	19	B738	Marokko	EIEGC	RYR131V
12	9/02/20	20:57	A	19	A320	Israël	OOTCQ	BEL3290
13	9/02/20	21:02	A	19	A320	Spanje	ECMKO	VLG13KZ
14	9/02/20	21:05	A	19	CRJ9	Estonie	ESACJ	LOT2977

Les composantes de vent du dimanche 9 février 2020

HEURE	VENT	VENT MOYEN	RAFALES DE VENT
15:00	210°	32	47
16:00	210°	33	45
17:00	210°	32	52
18:00	210°	30	46
19:00	210°	29	39
20:00	210°	28	41
21:00	220°	32	51
21:30	230°	30	45
22:00	260°	22	35

Vous trouverez ci-dessous la trajectoire de vol d'un certain nombre d'*overshoot* sur la piste 19 le 16/02/2020, dont 4 avions ont interrompu leur approche sur la piste 19 pour finalement atterrir sur les pistes 25L/R où ils disposaient d'une longueur supplémentaire de 700 mètres.



Le pilote reste toujours le seul maître à bord, peut toujours demander une autre piste, et mieux qui quiconque il peut apprécier la situation. La sécurité aérienne et la sécurité des passagers n'ont jamais été mises en péril, toutes ces opérations ont toujours été parfaitement contrôlées et gérées.