



Directive

SI/SB-001

Minima d'approche aux instruments sur pistes à vue

Bases légales:

Doc 8168 OACI (PANS OPS)
Annexe 14 OACI, volume I (conception et exploitation
technique des aérodromes)

Destinataires:

- Aérodromes avec approches IFR sur pistes à
vue
- Divisions SI et SB de l'OFAC (afin de déterminer
les minima d'approche)

Version:

Publiée: --
Entrée en vigueur de la présente version: 01.01.2010
Numéro de la présente version: 1.0
Entrée en vigueur de la première version: 01.01.2010

Auteurs:

Felix Ott, SBZU
Dieter Haldemann, SIFS

Approuvée le/par:

Direction de l'office, 16.12.2009



Table des matières

1	But	3
2	Champ d'application	3
3	Minima d'approche sur pistes à vue.....	3
4	Limites et aire d'application	3
5	Mise en œuvre.....	4
6	Entrée en vigueur	5

1 But

Les normes de franchissement d'obstacles applicables aux pistes aux instruments sont plus sévères que celles applicables aux pistes à vue. Les approches aux instruments sur des pistes à vue comportent des risques que la présente directive vise à atténuer.

- Le modèle décrit ci-après garantit le respect des surfaces dégagées d'obstacles.
- Les distances de visibilité nécessaires pour reconnaître à temps les références visuelles et les obstacles sont garanties.

2 Champ d'application

La présente directive s'applique à toutes les procédures aux instruments sur des pistes construites et équipées selon les normes propres aux pistes à vue (annexe 14 OACI, volume I).

3 Minima d'approche sur pistes à vue

Dans le cas de pistes à vue dont l'approche s'effectue également aux instruments, il convient d'analyser les surfaces de dégagement d'obstacles au sens de l'annexe 14 OACI, volume I pour les deux situations (pistes à vue et pistes aux instruments).

- Les surfaces de dégagement et de limitation d'obstacles applicables aux pistes à vue doivent être respectées (situation en vigueur). Ces surfaces sont déterminantes pour l'établissement du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles et du plan des zones de sécurité.
- Les surfaces de dégagement et de limitation d'obstacles applicables aux pistes aux instruments servent à recenser les obstacles : est ainsi considéré comme obstacle tout objet qui fait saillie au-dessus desdites surfaces. Ce recensement permet ensuite de déterminer d'une part le marquage et le balisage lumineux, d'autre part les minima d'approche. **La plus grande saillie au-dessus des surfaces donne la valeur à ajouter à la hauteur de dégagement d'obstacles (*Obstacle Clearance Height [OCH]*) découlant de l'analyse PANS OPS.** Le modèle ne tient pas compte d'éventuels autres facteurs qui exigeraient de majorer l'OHC/OCA au sens du Doc 8168 OACI. Le graphique ci-dessous montre un exemple d'altitude ou de hauteur minimale de descente (MDA/MDH).

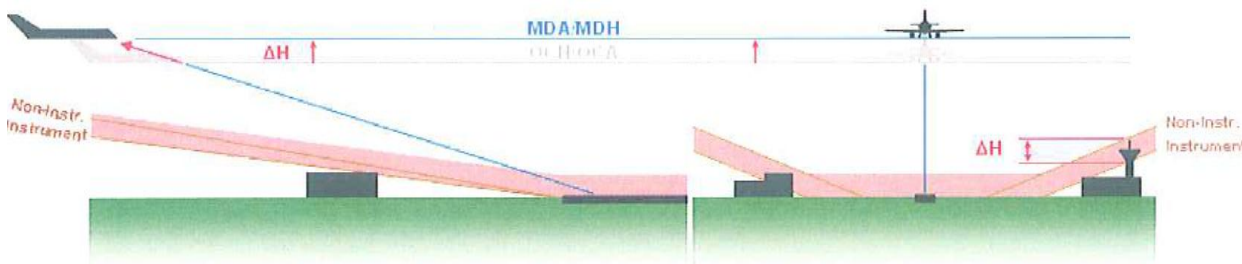


Fig. 1

4 Limites et aire d'application

Il n'est pas judicieux de majorer les minima d'approche aux instruments si ce faisant les minima requis pour la procédure d'approche indirecte (*Circling Minimum*) pour une piste donnée sont dépassés. En effet, suivant les conditions météorologiques, la norme veut que l'atterrissage sur une piste à vue

s'effectue aussi en respectant le *Circling Minimum*. Il est par contre nécessaire de respecter certaines conditions minimales afin que les pilotes puissent reconnaître les obstacles en présence suffisamment tôt et dans des conditions de visibilité suffisantes (*situational awareness*).

L'extension de l'aire d'application est limitée de manière à éviter qu'un obstacle négligeable devienne déterminant. La dernière partie de l'approche finale, entre la position de l'avion au minimum IFR et la piste, est protégée par la surface de segment à vue (*Visual Segment Surface, VSS*) prévue par les PANS OPS (Construction des procédures de vol). Les PANS OPS offrent également une protection suffisante en cas de remise de gaz.

Dans le cas d'une piste aux instruments, la zone horizontale dans laquelle la plus grande saillie au-dessus des surfaces de limitation d'obstacles doit être mesurée est délimitée par la bande de piste prise dans toute la longueur de la piste y compris les surfaces de limitation d'obstacles latérales jusqu'à leur intersection avec la surface horizontale intérieure à 45 m ARP (*Aerodrome Reference Point, point de référence d'aérodrome*).

Les minima d'approche corrigés ne sont pas supérieurs au *Circling Minimum*, ni inférieurs à 500 ft AGL (fig. 2).

Un *Circling Minimum* devra être défini au préalable pour les pistes qui en seraient dépourvues (Doc 8168 OACI).

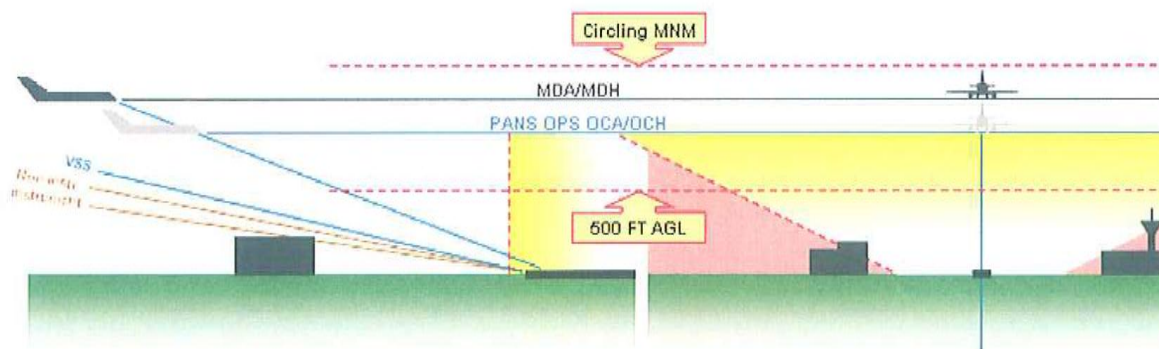


Fig. 2

5 Mise en œuvre

La mise en œuvre et la vérification du respect des minima sur les aérodromes interviennent dans le cadre du réexamen périodique des procédures (*periodical check*). Toutes les procédures de l'aérodrome sont adaptées en même temps.

L'aérodrome actualise et complète les documents de situation.

6 Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

OFFICE FÉDÉRAL DE L'AVIATION CIVILE

Three handwritten signatures in purple ink are displayed horizontally. The first signature on the left is 'P. Müller', the middle one is 'W. Bösch', and the one on the right is 'D. Hügli'.

Peter Müller
Directeur

Werner Bösch
Chef de la division SB

Daniel Hügli
Chef de la division SI