

Analyse des données de vol

Introduction DSAC

Analyse des vols

Actions de promotion des autorités

Rappels réglementaires :

- Exigences décrites ORO.AOC.130 :
 - Détection des écarts avec des seuils fondés sur les procédures constructeurs et exploitants, résumé des opérations, analyse statistique de certains paramètres
- Mise en œuvre obligatoire pour les MTOW>27t : inscription de l'utilisation des données au sein de la politique de la culture juste
- Recommandation des autorités de le mettre en œuvre dès que des moyens d'enregistrement rapide (QAR) existent

Publication de guides :

- [EOFDm](#) : ensemble complet sur l'implémentation d'un programme AdV :
- [Guide DSAC 2015](#) : Focus sur les algorithmes de détection des écarts → développer l'utilisation macro des données AdV

Organisation de groupe de promotion AdV entre exploitants et autorité :

- Capitaliser sur les avancées technologiques : mise à disposition de données individuelles, nouveau algorithme sur les domaines de risques
- Travailler sur la mise à jour du guide DSAC

Axes de surveillance - ORO.AOC.130/AMC1 ORO.AOC.130(c)(1)

Analyse des données de vols

Les seuils de détection des événements ADV sont-ils cohérents avec les procédures d'exploitation (limitation aéronefs et procédure exploitant) ?

Guidance sur le Runway excursion :

- Approches non stabilisées :
Adéquation du plancher de stabilisation avec les procédures exploitants (GM2 ORO.AOC.130 Approach speed / Guide DSAC Adv E01)
IAS, Vz, N1, CONF
- Atterrissage long :
Distance du point de touchée par rapport au QFU en adéquation avec les procédures exploitant (Guide DSAC Adv E03)

Méthode

Comparaison des seuils, fenêtre de détection avec les SOPs (OM.A – Politique Compagnie, OM.B – Limitations/SOPs constructeurs)

Axes de surveillance - ORO.AOC.130/AMC1 ORO.AOC.130(c)(1)

Exemple Distance de touchée

L'exploitant ne s'assure pas que les seuils de détection des classes d'événements FDM permettent de détecter des déviations aux procédures standards définies dans son référentiel.

En effet, des critères d'atterrissage long à l'AdV permettent d'identifier des événements de classe 2 et 3.

Cependant, ces seuils de détection ne correspondent pas à la politique compagnie sur la zone de touché nominale en exploitation, décrite en §A.8 du Manuel d'exploitation.

Exemple ANS (Rapport BEA F-GUGM)

Air France F-GUGM : ANS et MSAW à ORY en Septembre 2020

Guidage radar court en étape de base pour alignement sur l'ILS – ANS en survitesse (IAS) et alarme MSAW à 1200ft suite à guidage radar court pour alignement sur l'ILS.

Reprise de l'approche par l'équipage après stabilisation