







L'APPROCHE INTERROMPUE IFR

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

1. DEFINITION :

La procédure d'approche interrompue (**API**) est utilisée lorsque l'approche ne peut être poursuivie jusqu'à l'atterrissage.

L'approche interrompue commence :

- au point où l'avion atteint la hauteur de décision sur le plan de descente pour une approche de précision
- au plus tard au **MAPT** (Missed Approach Point) pour une approche classique. Celui est défini par un repère ou une distance depuis un repère survolé pendant l'approche.

La procédure d'approche interrompue prend fin à une altitude/hauteur suffisante pour permettre :

- l'exécution d'une nouvelle approche
- le retour à un circuit d'attente désigné
- le raccordement à la phase en route.

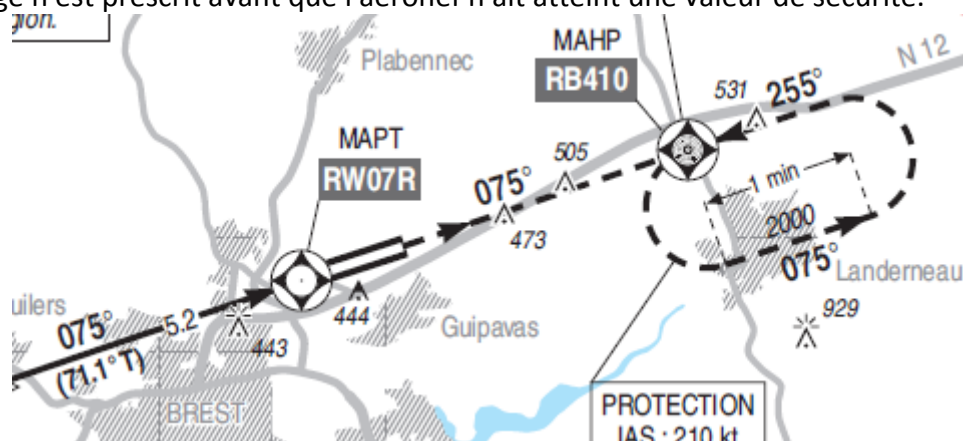
2. LES TYPE DE PROCEDURE API :

Il y a 3 familles d'approches interrompue (appelée **API** dans la suite du document) :

- les approches interrompues en ligne droite ;
- les approches interrompues avec un virage à un point de repère spécifié (TP - Turning Point) ;
- les approches interrompues avec un virage à une altitude spécifiée (TA - Turning Altitude).

2.1 APPROCHES INTERROMPUES EN LIGNE DROITE

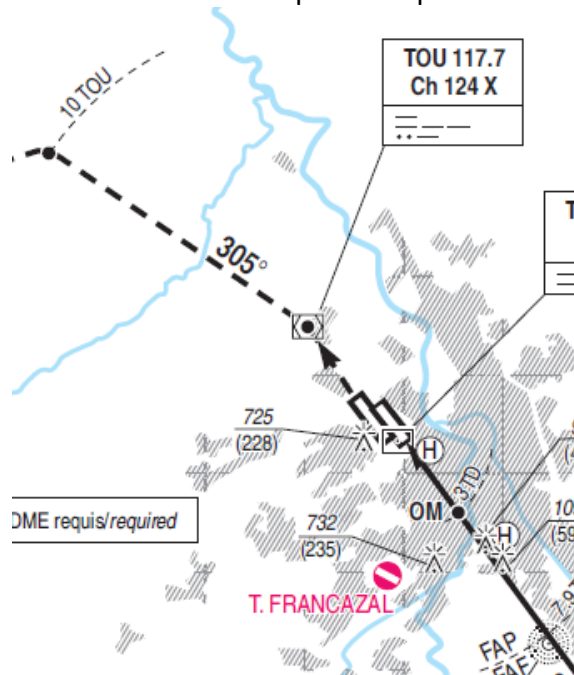
Une API est considérée en ligne droite lorsqu'elle se fait selon la même route que celle de la percée et lorsqu'aucun virage n'est prescrit avant que l'aéronef n'ait atteint une valeur de sécurité.



Remise de gaz en pointillé dans l'axe de l'approche piste 07R sur LFRB

2.2 APPROCHES INTERROMPUES AVEC UN VIRAGE A UN POINT DE REPERE SPECIFIE

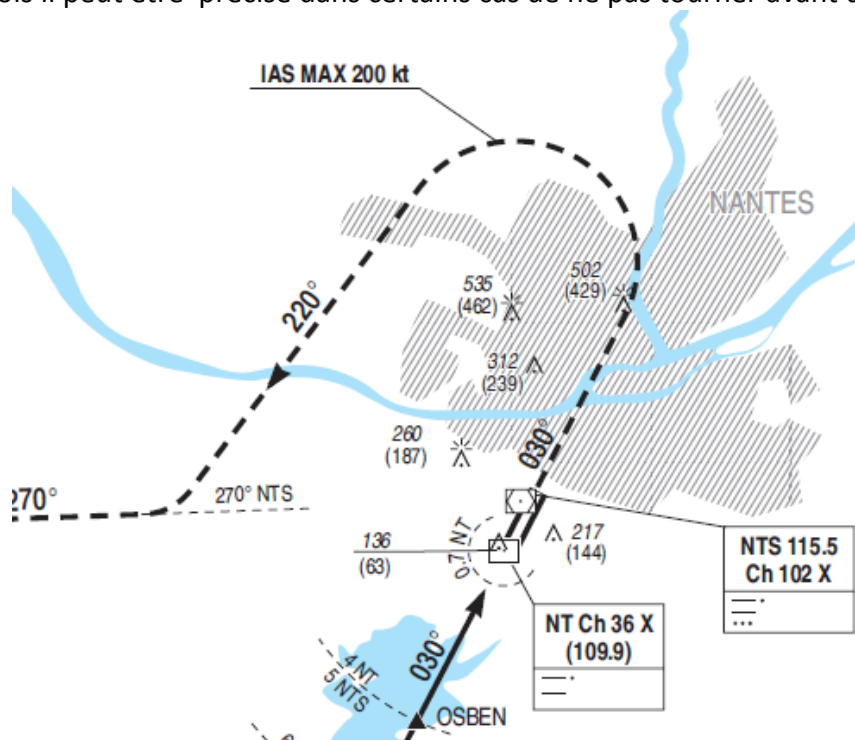
Lorsqu'un virage est prescrit à un point de repère spécifié, il doit être exécuté, quelque soit l'altitude atteinte en ce point. Le virage ne doit être effectué ni avant ni après le repère.



Remise de gaz en pointillé, après le VOR TOU virage au 305° sur LFBO

2.3 APPROCHE INTERROMPUES AVEC UN VIRAGE A UNE ALTITUDE SPECIFIEE

Lorsqu'un virage est prescrit à une altitude spécifiée, il ne doit être débuté, ni en dessous, ni au dessus de cette altitude. Toutefois il peut être précisé dans certains cas de ne pas tourner avant un repère.



API : Monter dans l'axe (RM 030°). A 1300 (1227), tourner à gauche RM 220° en montée vers 3000 (2927) pour intercepter RDL 270° NTS. Suivre RDL 270° NTS pour rejoindre l'arc DME 15 NM NTS par virage à gauche, ou suivre instructions du contrôle.
Ne pas tourner avant le MAPT.
 Monter à 1300 (1227) avant d'accélérer en palier.

3. LES DIFFERENTES PHASES :

Il y a 3 phases dans l'API :

- API initiale : palier d'accélération (de 15 s de vol avec un vent arrière de 10 kt), avec une MFO de 30 m
- API intermédiaire : à partir du SOC (Start Of Climb), montée à 2,5%, avec une MFO de 30 m
- API finale : montée à 2,5%, avec une MFO de 50 m.

En cas de rejointe d'une attente, l'aire de protection pour la partie du palier située dans l'attente considère notamment les éléments suivants :

- inclinaison 25° (ou taux de virage de 3°/s si l'inclinaison qui en résulte est inférieure à 25°)
- largeur d'aire secondaire de 1 NM (VOR) ou 1,25 NM (NDB).

4. MARGES DE FRANCHISSEMENT D'OBSTACLE

L'étude de la procédure d'approche interrompue retient l'hypothèse d'une pente minimale de montée fixée à 2,5 %.

Dans certains cas, des minimums supplémentaires calculés à partir d'une pente supérieure, peuvent être publiés, mais dans tous les cas les minimums calculés avec une pente API = 2,5 % sont publiés.

En cas de panne d'un moteur, certains avions peuvent avoir à effectuer un palier d'accélération avant de poursuivre la montée. Une hauteur minimale d'accélération en palier est normalement calculée, en tenant compte des obstacles.

Lorsqu'aucune mention particulière n'est portée sur la carte, cela signifie qu'aucune possibilité d'effectuer un palier n'a été étudiée.

