

3.5 Procédures (WAAS) Wide Area Augmentation System

3.5.1 Approche GPS (avec guidage vertical)

Pour les aéronefs équipés du Garmin 400W / 500W, en cas d'approche WAAS avec le mode GPSS engagé, le pilote automatique exécutera la séquence d'approche latérale entière (par exemple, intercepter et suivre la procédure complète : l'éloignement, le virage de procédure, interception et suivi de la trajectoire de rapprochement).

En outre, le pilote automatique exécutera les approches verticales suivantes:

1. LPV (précision et LNAV / VNAV)
2. LNAV + V (non-précision)

Une fois sur la trajectoire de rapprochement, le mode **NAV APR** doit être engagé pour intercepter et suivre soit le GLIDESLOPE GPS énumérés ci-dessus.

Le reste de l'approche doit être piloté comme une approche directe ILS (section de référence 3.2.1).

Attention :

L'avion ne sera pas automatiquement stabilisé à la hauteur de décision (DH) ou à l'Altitude minimale de descente (MDA). Le pilote rester conscient de leur altitude en tout temps, et déconnecter le pilote automatique à la DH ou de la MDA pour soit un atterrissage ou Go-Around (GA).

3.2 Procédures d'approche de précision

3.2.1 approche directe ILS

3.2.1.1 Software Revision 5 et au-dessus

Exécuter une interception directe trajectoire de rapprochement LOC (réf section 3.3.3), tout en maintenant l'altitude d'approche. Les indications NAV, APR, et ALT apparaîtront comme indiqué sur la Fig. 3-17.



Fig. 3-17. AFFICHAGE : Modes NAV APR et maintient ALT Engagés

Une fois que les conditions suivantes seront établies pendant une période d'une seconde, l'annonciation GS apparaîtra à reconnaître que le mode GLIDE est automatiquement armé, comme représenté sur la Fig. 3-18:



Fig. 3-18. AFFICHAGE : Modes NAV APR and ALT Engagés, GS Mode Armé

1. Mode NAV APR engagé
2. Mode ALT engagé
3. Drapeau NAV hors de la vue
4. Drapeau GS hors de la vue
5. fréquence LOC sélectionnée
6. A / C à moins de 50% de déviation de l'axe LOC pour l'aiguille CDI
7. A / C plus de 10% de déviation de l'axe Glideslope (GDI) de l'aiguille au-dessous de l'axe de GS

Le mode d'alignement de descente armée peut ensuite être désactivé en appuyant sur la touche APR du sélecteur de mode. L'indication GS clignotera pour le reconnaître.

Pour puis réarmer le mode de descente, appuyez à nouveau sur le sélecteur de mode APR

L'annonciation GS sera immédiatement éteint, mais ré-apparaîtra après une seconde.

Avec le mode de descente armé, une fois que l'avion arrive à 5% de l'aiguille de GDI déviation en dessous du plan de descente GS, l'annonciation ALT s'éteindra pour indiquer l'engagement du mode d'alignement de descente, comme illustré sur la Fig. 3-19.



Fig. 3-19. AFFICHAGES, Modes NAV APR and GS Engagés

Remarque:

Si l'approche positionne l'appareil légèrement au-dessus du plan de descente GS, l'engagement manuel du mode de descente peut être immédiatement atteint en appuyant sur le sélecteur de mode ALT.

Attention:

L'engagement manuel du mode de descente au-dessus de la ligne médiane GS pourra entraîner l'avion brutalement vers la ligne médiane GS. NE PAS engager manuellement le mode de descente si l'avion est 20% au-dessus de la ligne médiane de GS.

L'indication GS clignote à chaque fois que l'aiguille GDI déviation dépasse 50%, ou le drapeau GS est en vue. Dans ce dernier cas, l'annonciation FAIL apparait également.

A la hauteur de décision (DH), déconnecter le pilote automatique pour exécuter soit un atterrissage soit une remise des gaz (Go-Around (GA)).

Un schéma de cette procédure est représenté sur la Fig. 3-20