

Soirée à thème Aéroclub du Pontreau Cholet / Aéroclub du Bocage
6 décembre 2019

**Arrêté du 12 juillet 2019
relatif aux procédures générales de
circulation aérienne pour l'utilisation des
aérodromes par les aéronefs**

Arrêté du 12 juillet 2019, relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Qui est concerné ? Tous les usagers de l'espace aérien, pilotes et prestataires des services de la circulation aérienne (AFIS et contrôleurs)

Objet : définir les procédures d'utilisation des aérodromes par les aéronefs en **abrogation** et **remplacement** de l'arrêté du 17 juillet 1992

Quand ? le texte entre en vigueur le 2 septembre 2019.

Remarque : cet arrêté redéfinit notamment les compétences des autorités pouvant fixer ou modifier les consignes particulières applicables à la circulation aérienne et les conditions d'accès des ULM de classe 2, 3, 4 et 6 aux aérodromes pour lesquels une procédure aux instruments est publiée.

Ça se présente comment ? un arrêté et une annexe

Arrêté du 12 juillet 2019, relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Ça cause de quoi cet arrêté ?

Des règles relatives à **l'intégration** et à **l'évolution des aéronefs** dans la **circulation d'aérodrome**

Mais attention !



Des **consignes particulières** de circulation aérienne spécifiques à un aérodrome peuvent être établies en fonction notamment des types de trafic et de la configuration de l'aérodrome, ou de son environnement, ...

Ces consignes particulières sont publiées par la voie de l'information aéronautique.

ANNEXE : RÈGLES D'INTÉGRATION ET D'ÉVOLUTION DANS LA CIRCULATION D'AÉRODROME

PARTIE A. – DÉFINITIONS

PARTIE B. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES À LA CIRCULATION D' AÉRODROME

PARTIE C. – DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES POUR LES ALTIPORTS ET ALTISURFACES

PARTIE D. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX HÉLICOPTÈRES

PARTIE E. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX PLANEURS

PARTIE F. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX AÉRONEFS ULTRALÉGERS MOTORISÉS (ULM) ET AUX PLANEURS ULTRALÉGERS (PUL)

PARTIE G. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX BALLONS HABITÉS

(en bleu : parties traitées dans cette présentation)

Arrêté du 12 juillet 2019, relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs :

ANNEXE

PARTIE A : DEFINITIONS

Pour l'application de la présente annexe, les renseignements suivants sont dénommés **paramètres** :

- piste en service ;
- direction et vitesse du vent à la surface, et variations significatives ;
- visibilité dans la direction du décollage et de la montée initiale, si elle est inférieure à 10 km ou, le cas échéant, valeur(s) actuelle(s) de la RVR pour la piste à utiliser ; ~~visibilité au sol~~
- quantité de nuages bas et hauteur de leur base, ou mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages, si disponibles ;
- température de l'air pour la piste à utiliser ;
- calage altimétrique QNH et, soit sur une base régulière par accord local, soit à la demande de l'aéronef, calage altimétrique QFE ; ~~pression atmosphérique à l'altitude topographique de l'aérodrome ou au seuil de piste (QFE)~~
- niveau de transition, si nécessaire ;
- heure exacte.

Services ATS : services de la circulation aérienne tels que définis dans le règlement (UE) n° 923/2012.

Arrêté du 12 juillet 2019, relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

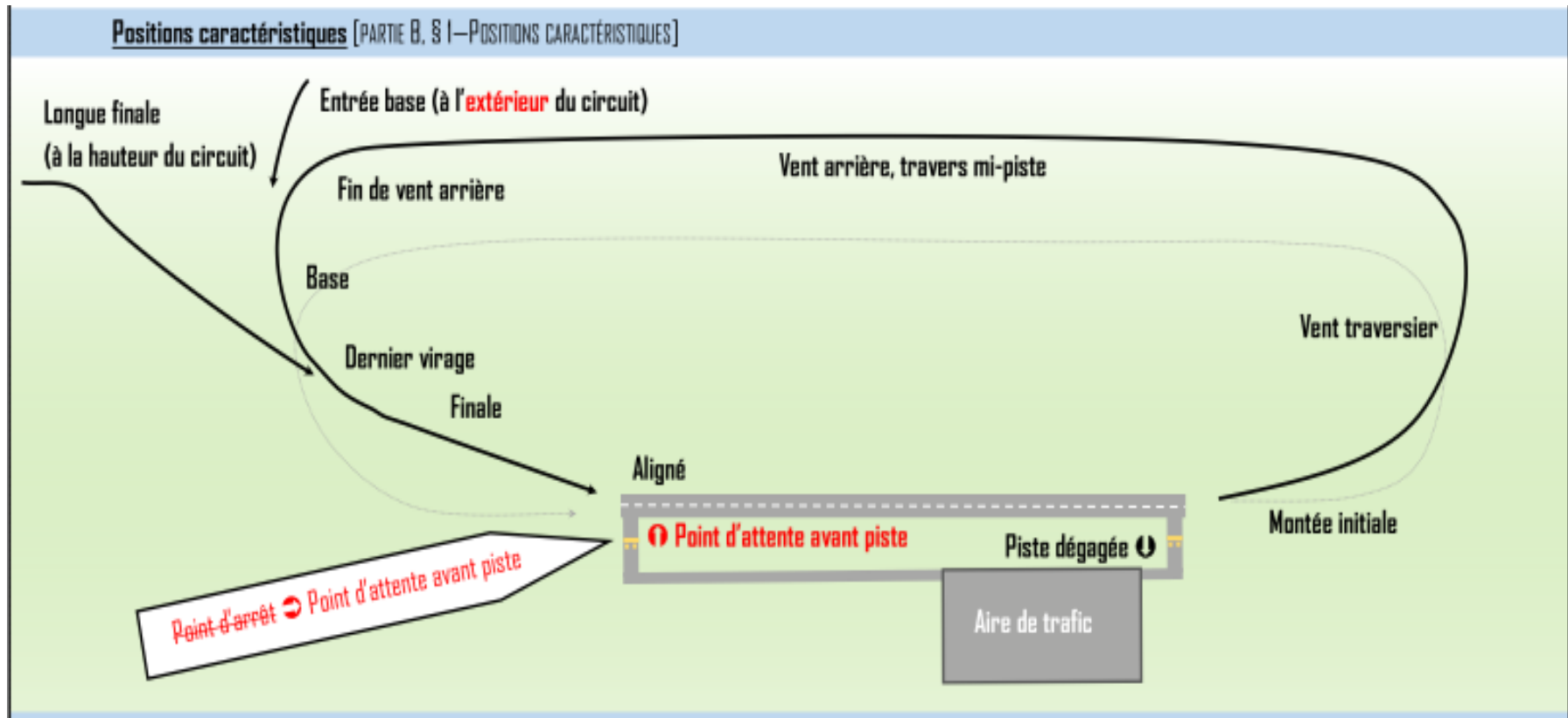
Et pour commencer : le circuit d'aérodrome !



Oups ! C'est pas ça !

PARTIE B : DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES A LA CIRCULATION D'AERODROME

Voilà un vrai circuit d'aérodrome !!



PARTIE B : DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES A LA CIRCULATION D'AERODROME

2. Circulation au sol

Un aéronef ne peut attendre à l'une des extrémités de la piste en service, y compris sur les aires de demi-tour sur piste, lorsqu'un autre aéronef est en train d'atterrir sur cette piste, **sauf lorsqu'une consigne particulière le prévoit.**

Lorsque les points d'attente n'ont pas été établis ou que leurs marques ne sont pas visibles, et sauf consignes particulières d'utilisation de l'aérodrome, tout aéronef ~~doit~~ **attendre** **maintient sa position** à une distance **raisonnable** du bord de la piste **de manière à ne pas gêner les mouvements des autres aéronefs.**

Note : Le Doc.4444 OACI préconise une distance du bord de piste au moins égale à :

- 30 m pour une piste revêtue d'une longueur inférieure à 900 m ~~1000 m~~ ou une piste non revêtue ;
- 50 m pour une piste revêtue d'une longueur égale ou supérieure à 900 m ~~1000 m~~.

PARTIE B : DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES A LA CIRCULATION D'AERODROME

3. Circuit d'aérodrome

Sauf lorsque des consignes particulières en disposent autrement, le pilote commandant de bord d'un aéronef évoluant dans un circuit d'aérodrome effectue :

- la vent arrière à 300 m (1000 pieds) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome lorsque la hauteur de la base des nuages le permet ;
- les virages par la gauche ; **les virages peuvent être effectués par la droite pour des besoins de formation avec instructeur à bord.**

Les circuits d'aérodrome n'ont pas en général de dimensions définies. Il incombe au pilote commandant de bord d'adapter le trajet en fonction de la manœuvrabilité de son aéronef afin de ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome. Lorsqu'il est établi, le circuit d'aérodrome est publié par la voie de l'information aéronautique.

Toutefois, des consignes particulières peuvent imposer de suivre un circuit d'aérodrome, ou d'éviter le survol de certaines zones.

Différents circuits de circulation à la surface et différents circuits d'aérodrome spécifiques aux avions, aux planeurs, aux ULM ou aux hélicoptères peuvent être établis sur un aérodrome.

Des circuits à basse hauteur peuvent être effectués pour des besoins de formation avec un instructeur à bord, à une hauteur différente de la hauteur du circuit d'aérodrome sans toutefois être inférieure à 90 m (300 pieds) au-dessus de la surface, après clairance sur un aérodrome contrôlé ou entente préalable entre pilotes sur les autres aérodromes ; la trajectoire suivie est alors un circuit court afin de ne pas s'éloigner de la piste. Ils ne peuvent être effectués que sous réserve ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

PARTIE B : DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES A LA CIRCULATION D'AERODROME

4. Dépassement

Un aéronef ne peut dépasser un autre aéronef dans le circuit d'aérodrome qu'à condition de ne pas gêner et de ne pas retarder l'atterrissage de l'aéronef dépassé et le cas échéant des aéronefs évoluant dans des circuits d'aérodrome différents.

5. Approche interrompue

Le pilote commandant de bord effectuant ~~une remise de gaz~~ **approche interrompue** manœuvre son aéronef de façon à ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome. *(par exemple, effectuer une baïonnette à droite ou raccourcir le circuit)*

6. Décollage et atterrissage

Sauf clairance contraire, ou **entente préalable des commandants de bord dans le cas d'aérodromes non contrôlés**, un aéronef ne peut ni atterrir ni décoller si la piste n'est pas dégagée.

Un pilote commandant de bord doit manœuvrer son aéronef de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage, notamment lorsqu'il a obtenu une clairance de séparation visuelle.

Récapitulons un peu !

Circulation d'aérodrome [PARTIE B, § 3—CIRCUIT D'AÉRODROME]



Si aucun circuit n'est imposé, il est réalisé main gauche à 1000 ft AAL. Dans ce cas, le circuit peut être réalisé « main droite » avec instructeur à bord pour les besoins de l'instruction sans gêner les autres usagers.

Si le sens du circuit n'est pas imposé, il est désormais possible de faire des circuits « main droite » pour entraînement, avec un instructeur.



Des consignes particulières peuvent imposer un sens particulier, voir un circuit spécifique (dessiné dans ce cas dans son intégralité) devant être suivi, à une altitude éventuellement différente des 1000 ft AAL.

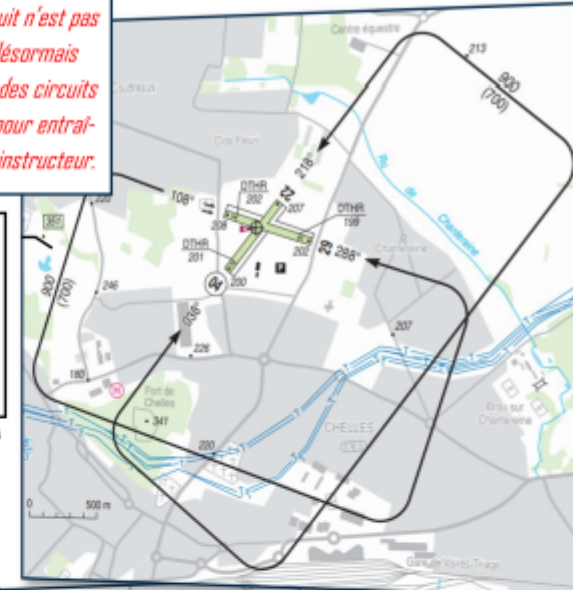
Comme avant

Des circuits peuvent être spécifiques à différentes catégories d'aéronefs.

Un circuit en-dessous de l'altitude standard, quand et pour qui?

1. Pour tous : exclusivement lorsque les conditions météo ne permettent pas de respecter l'altitude du tour de piste et si la hauteur de la base des nuages le permet.
2. Avec un instructeur à bord : hors interdiction spécifique, les tours de pistes « basse hauteur », **rapprochés**, sont possibles à une hauteur minimale de 300 ft AAL. Sur un aérodrome contrôlé l'accord de l'ATC est requis. Sur aérodrome non contrôlé, une entente avec les autres pilotes est préalablement requise. La réalisation de ces tours de pistes ne doit pas gêner les autres trafics.

L'instructeur doit être à bord pour les circuits « basse hauteur ». La hauteur minimale est désormais indiquée : 300 ft AAL.



Dépasser, oui mais! [PARTIE B, § 4—DÉPASSEMENT]

« Un aéronef ne peut dépasser un autre aéronef dans le circuit d'aérodrome qu'à condition de ne pas gêner et de ne pas retarder l'atterrissage de l'aéronef dépassé et le cas échéant des aéronefs évoluant dans des circuits différents ».

Comme avant

Arrêté du 12 juillet 2019, relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Bref, un circuit c'est (sauf indications contraires) par virage à gauche et à 1000 ft/sol.

Déroptions :

- pour cause météo
- en instruction



DES LORS QU'UN PILOTE S'AFFRANCHIT DU CIRCUIT « STANDARD » (1000 FT QFE, VIRAGE GAUCHE), IL NE DOIT PAS GENERER LES EVOLUTIONS DES AUTRES AERONEFS DANS LE CIRCUIT.



**Et ce n'est pas de la réglementation,
mais de la sécurité :
PAS DE 360 EN FINALE !**

ATTERRISSAGE A VUE

Visual landing

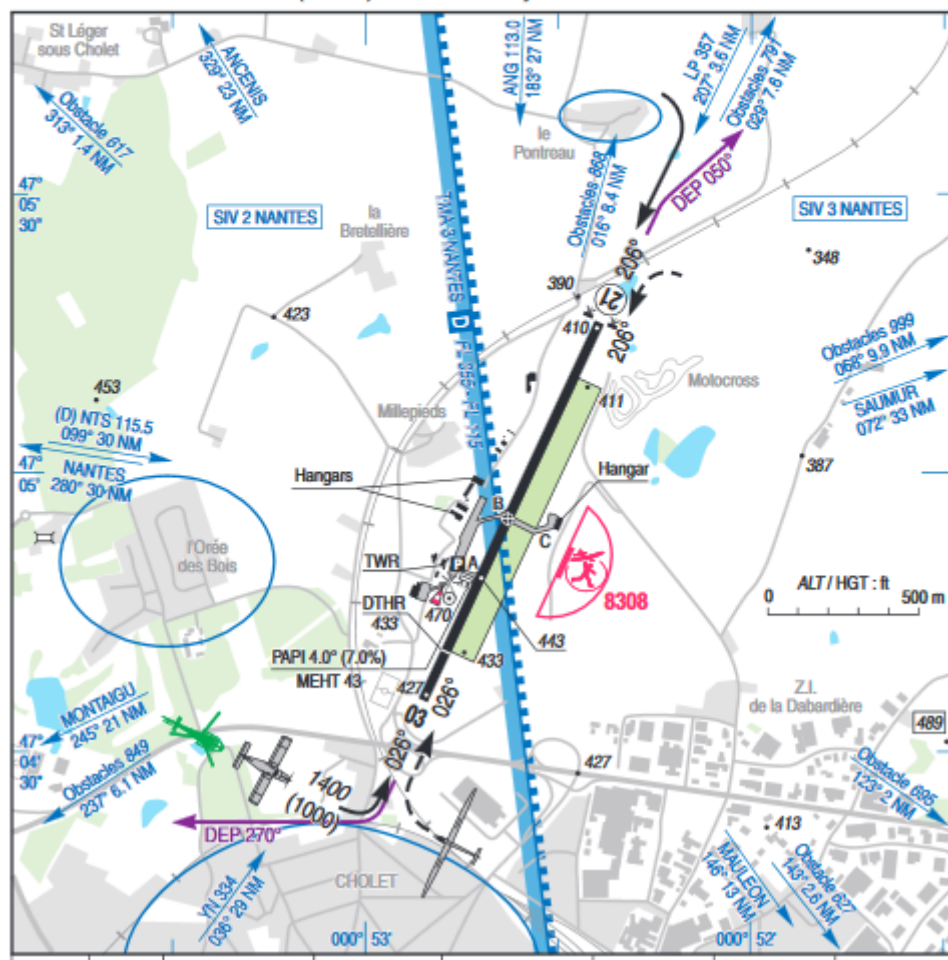
Ouvert à la CAP
Public air traffic
25 APR 19

CHOLET LE PONTREAU

AD 2 LFOU ATT 01

	ALT AD : 443 (16 hPa) LAT : 47 04 55 N LONG : 000 52 38 W	LFOU VAR : 1°W (15)
--	--	--------------------------------------

APP : NANTES Approche / Approach 124.430 - 119.400 (s) (au-dessus de / above FL 055)
 TWR : NIL
 AFIS : 120.400 Absence AFIS : AJA (120.400) FR seulement / only.



AD 2 LFOU TXT 01
25 APR 2019

AIP FRANCE

CHOLET LE PONTREAU

Consignes particulières / Special instructions

Conditions d'utilisation de l'AD

Activité IFR possible.
 AD réservé aux ACFT munis de radio.
 Utilisation simultanée des deux pistes interdite.
 Piste non revêtue inutilisable après fortes pluies.

AD operating conditions

Possible IFR operations.
 AD reserved for radio-equipped ACFT.
 Simultaneous use of both RWYs prohibited.
 Unpaved RWY not available after heavy rain.

Dangers à la navigation aérienne

Présence d'une route pouvant représenter un obstacle lors d'un décollage en piste 21.

Air navigation hazards

A road might be considered as an obstruction during TKOF RWY 21.

Procédures et consignes particulières

TKOF QFU 206° : alignement au seuil de piste cause nuisances sonores. Après TKOF : prendre cap de départ initial 270°.

Procedures and special instructions

TKOF QFU 206° : line up at RWY threshold to avoid noise. After TKOF: take initial departure heading 270°.

Utilisation piste non revêtue réservée aux ACFT autorisés par l'exploitant AD en dehors activité VAV. Hors horaires ATS, la pénétration et la sortie de la piste non revêtue s'effectuent impérativement face à l'aérogare.

Use of unpaved RWY reserved for ACFT authorized by AD operator outside gliders activity hours. Outside ATS SKED, entrance and exit of unpaved RWY must be performed in front of the terminal.

Circuits "basse hauteur" dans le cadre des vols d'entraînement avec instructeur uniquement : minimum 500 ft AAL à l'Ouest de la piste 03/21.

"Low height" circuits: during training flights only with an instructor on board: minimum 500 ft AAL, west of RWY 03/21.

QFU 206° préférentiel cause évitement de survol de Choleat.

Preferred QFU: 206°, in order to avoid overflying Choleat.

TKOF QFU 026° : hors HOR ATS, remontée de piste et alignement uniquement depuis point d'attente A. Depuis PRKG EST, rejoindre le point d'attente A par TWY C puis B.

TKOF QFU 026°: outside ATS SKED, backtracking and lining up only from holding point A. From EAST PRKG, join holding point A via TWY C and B.

TWY C réservé aux ACFT d'envergure inférieure à 15 m. Entraînement tour de piste interdit entre 2100 et 0700 (ETE : -1HR).

TWY C reserved for ACFT with wingspan less than 15 m. RWY pattern training forbidden between 2100 and 0700 (SUM: -1HR).

Équipement AD

Absence ATS : PAPI 03 indisponible.

AD equipment

Absence ATS: PAPI 03 unavailable.

Activités diverses

Activité voltige (N° 6390) : axe 03/21, origine DTHR 03 vers NNE, sur 2500 x 1000 m, 2200 AMSL/FL050. LUN, MER, JEU, VEN, SAM : 0800-1100, 1400-1800 ; MAR : 1400-1800 ; (ETE : - 1 HR). Activité réservée aux usagers autorisés par AVA. Info des usagers pendant HOR ATS sur CHOLET AFIS.

Special activities

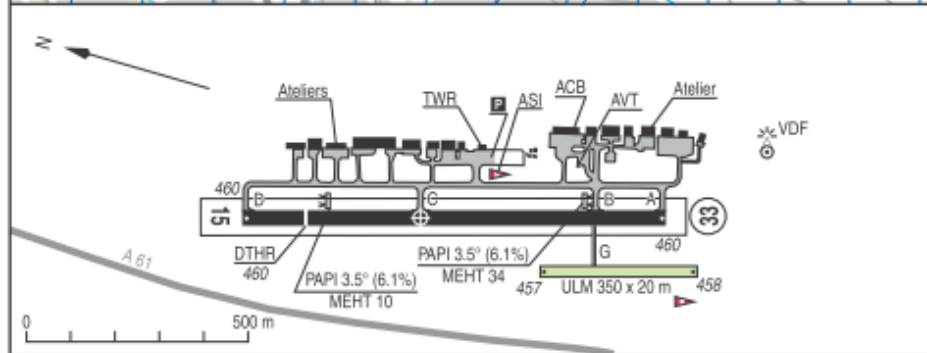
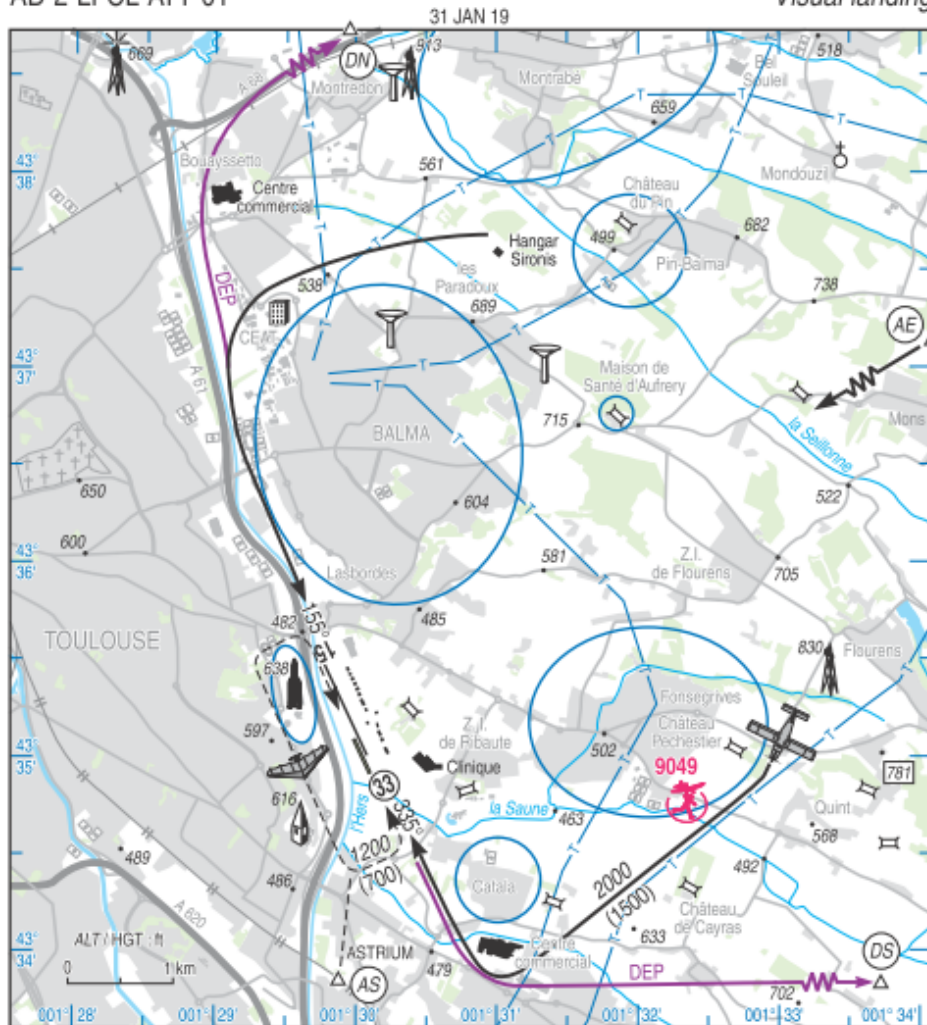
Aerobatics (NR 6390): axis 03/21, from DTHR 03 to NNE, 2500 x 1000 m, 2200 AMSL/FL050. MON, WED, THU, FRI, SAT: 0800-1100, 1400-1800 ; TUE: 1400-1800 ; (SUM : - 1 HR). Activity reserved for pilots authorized by AVA. Users information during ATS SKED on CHOLET AFIS.

AEM (N° 8308) : 500 ft ASFC / 950 ft AMSL, SR-SS.

AEM (NR 8308): 500 ft ASFC / 950 ft AMSL, SR-SS.

TOULOUSE LASBORDES
AD 2 LFCL ATT 01

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing



ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
25 MAY 17

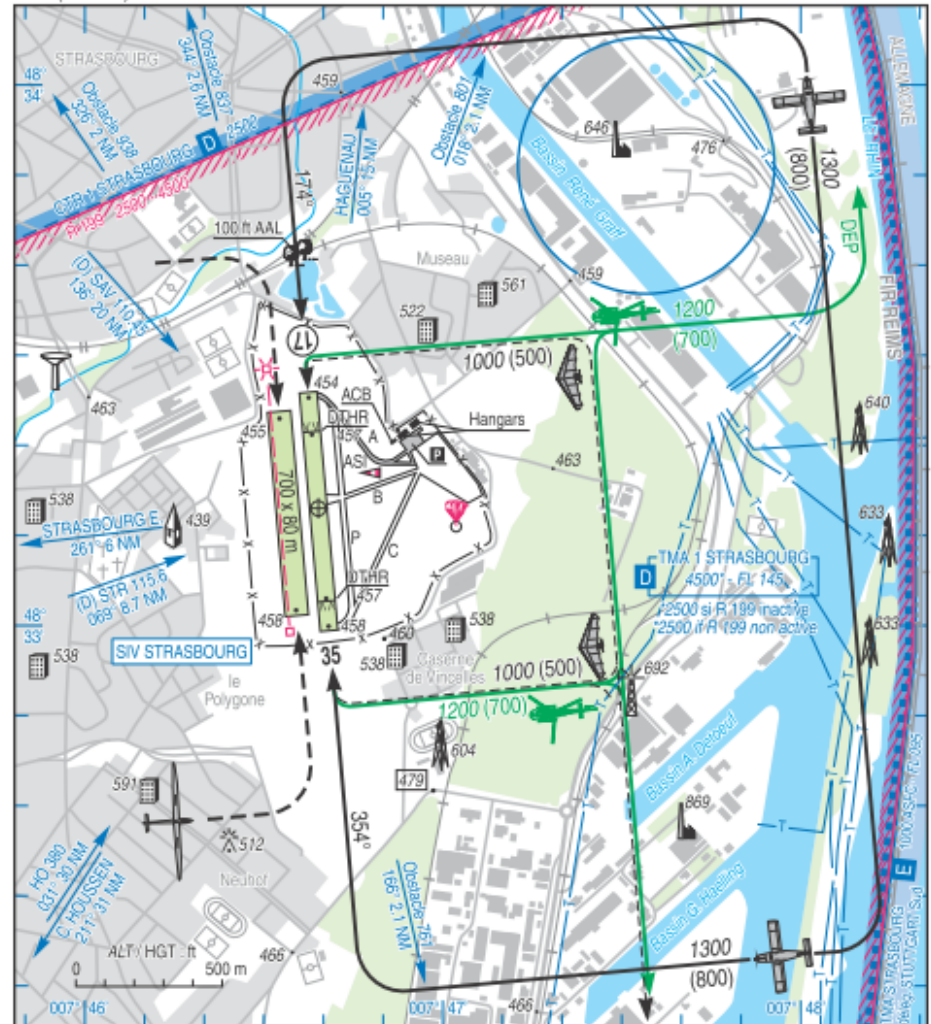
STRASBOURG NEUHOF
AD 2 LFGC ATT 01

Icons for aircraft types: airplane, helicopter, cable, glider, balloon.

ALT AD : 459 (16 hPa)
LAT : 48 33 13 N
LONG : 007 46 39 E

LFGC
VAR : 2° E (15)

APP : STRASBOURG Approche/Approach 120.7
TWR : NIL
A/A : (126.875)



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
17	174		Non revêtue		819	819	647
35	354	819 x 60	Unpaved		819	819	720

Aides lumineuses : RWY 17/35 : NIL
Lighting aids : RWY 17/35 : NIL

Arrêté du 12 juillet 2019, relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Intégration dans la circulation d'aérodrome



FINALEMENT, C'EST COMME UN GRAND JEU VIDEO !

PARTIE B : DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES A LA CIRCULATION D'AERODROME

7. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs

Avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome, tout aéronef doit prendre connaissance des paramètres.

7.1. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs en vol VFR

L'aéronef s'intègre dans le circuit d'aérodrome en fonction des autres aéronefs qui évoluent dans ce circuit et, le cas échéant, de ceux qui évoluent dans les autres circuits d'aérodrome. **De manière générale, sauf cas particuliers présentés ci-dessous, l'aéronef s'intègre en début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité de passage.**

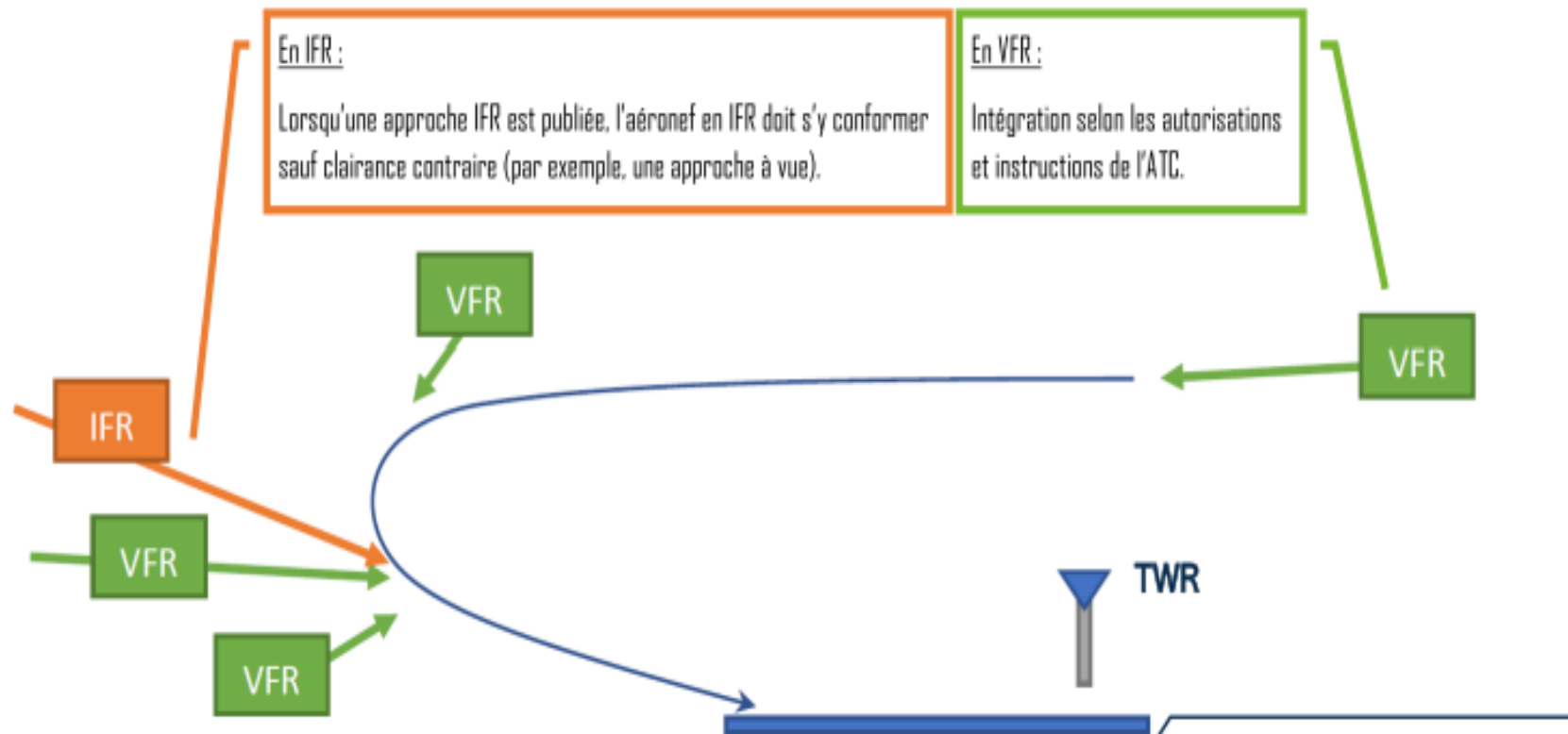
7.1.1. Sur un aérodrome contrôlé

Sur un aérodrome contrôlé, le pilote commandant de bord prend connaissance des paramètres en radiotéléphonie :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ou avant de débiter une procédure d'approche aux instruments.

L'aéronef s'intègre dans la circulation d'aérodrome conformément aux autorisations et instructions du contrôle de la circulation aérienne.

Intégrer sur un aéroport contrôlé (ATC) [Partie B, § 7.1.1—VFR / SUR UN AÉRODROME CONTRÔLÉ, § 7.2.1—IFR / SUR AÉRODROME CONTRÔLÉ]



PARTIE B : DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES A LA CIRCULATION D'AERODROME

7. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs

7.1. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs en vol VFR

7.1.2. Sur un aérodrome AFIS (Cholet, La Roche, Angers, Niort,...)

Sur un aérodrome sur lequel est rendu le service AFIS, le pilote commandant de bord prend connaissance des paramètres en radiotéléphonie :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ou avant de débiter une procédure d'approche aux instruments.

Si aucun aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome, un aéronef peut s'intégrer directement en approche finale ou en étape de base. (remarque : désormais un aérodrome AFIS est systématiquement avec radio obligatoire)

Sauf s'il y a entente préalable entre les commandants de bord, lorsqu'un pilote commandant de bord évoluant dans la circulation d'aérodrome a connaissance de la présence d'un aéronef en vol IFR qui effectue une manœuvre à vue sur trajectoire prescrite (VPT) ou une procédure d'approche directe à l'arrivée, il manœuvre son aéronef de façon à ne pas compromettre la poursuite de l'approche et l'atterrissage de l'aéronef en vol IFR.

Un peu de vocabulaire IFR :

- approche directe : approche pour la piste en service

(ex : piste 21 en service à Cholet)

- si la piste en service est le QFU opposé à l'approche, (ex : piste 03 en service à Cholet), l'approche directe est suivie soit d'une manoeuvre à vue libre (MVL), soit d'une manoeuvre à vue sur trajectoire prescrite (VPT)



axe de percée IFR en espace aérien non-contrôlé (sur carte au 1/500 000e)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 443, THR : 410 (15 hPa)

CHOLET LE PONTREAU

RNAV (GNSS) Z RWY 21

(R 149 D - E non actives/not active)

APP : NANTES Approche / Approach 124.430 - 119.400 (s)

TWR : NIL

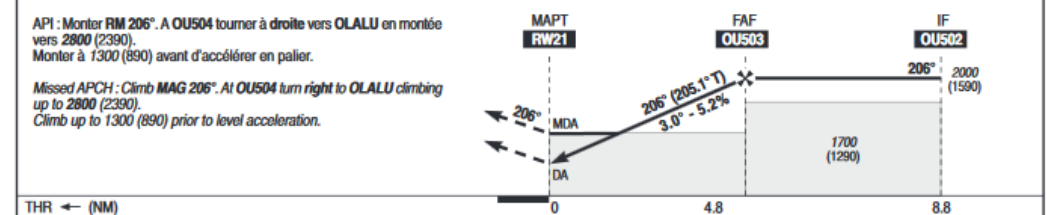
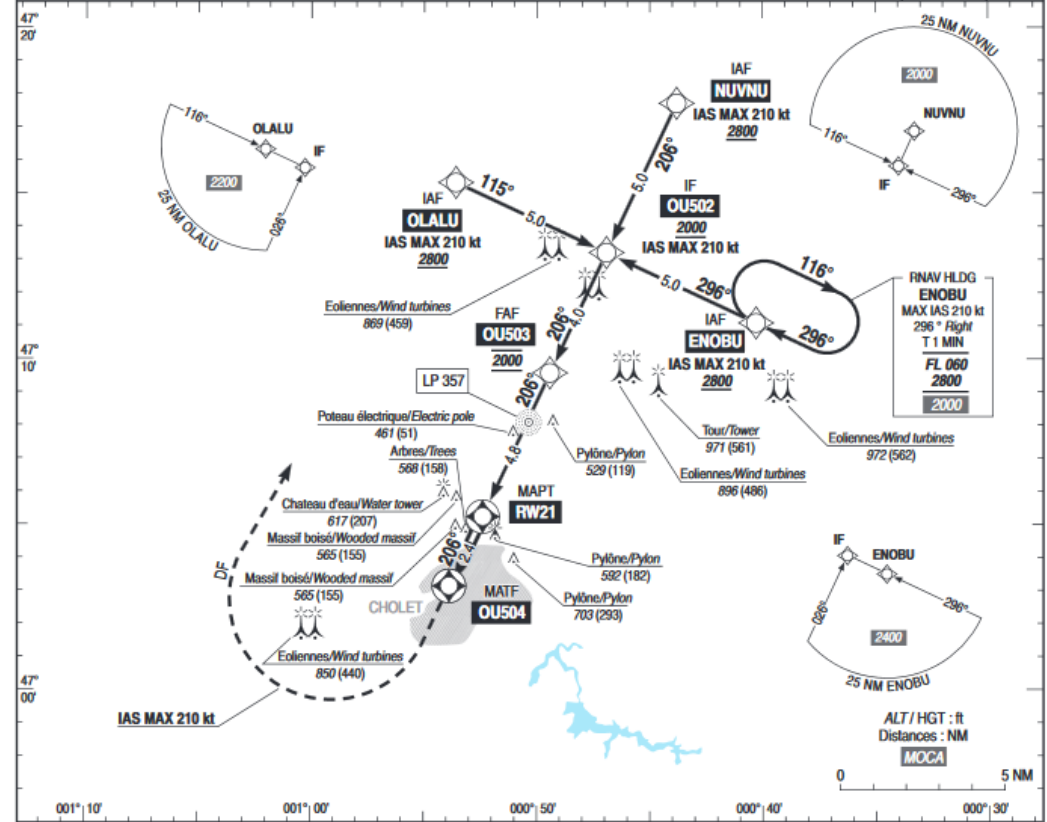
AFIS : CHOLET Information 120.400

Absence ATS : A/A FR seulement. Obtenir le QNH de NANTES sur ATIS NANTES 126.930 ou NANTES Information 120.125

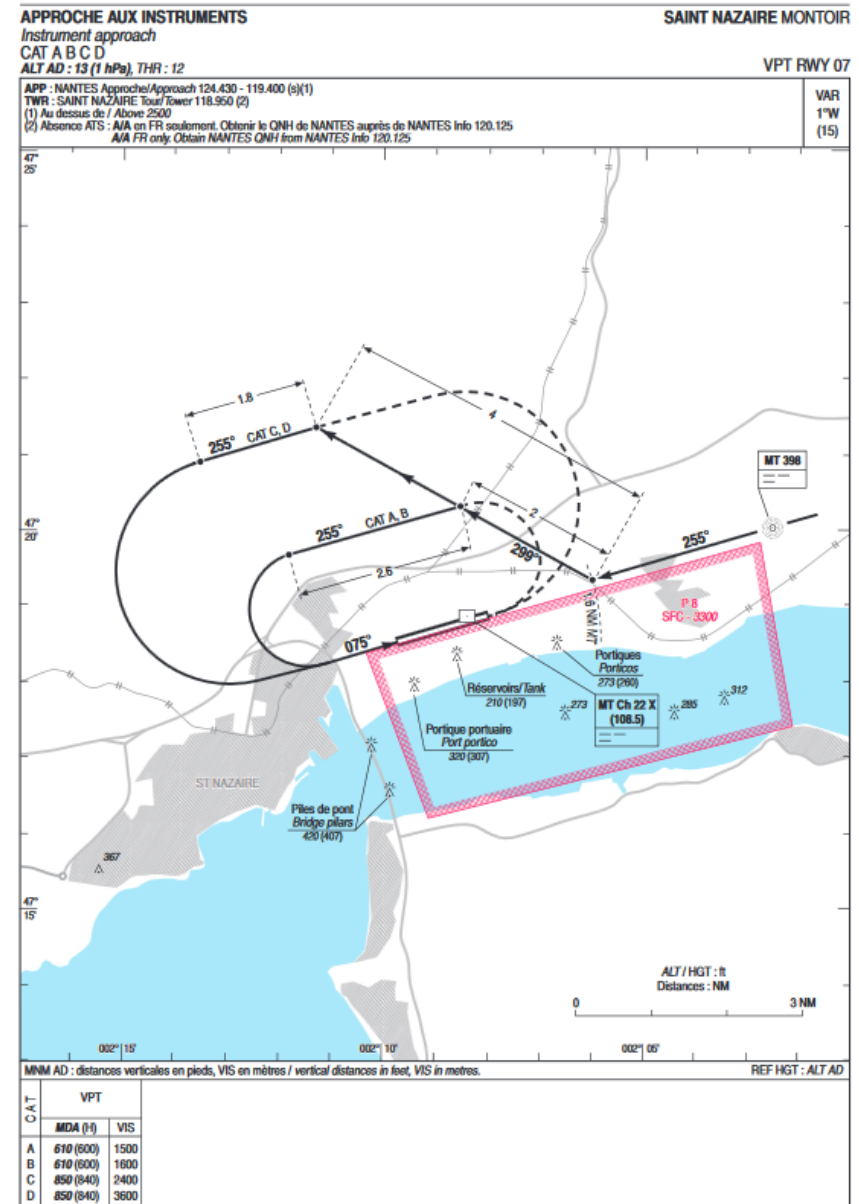
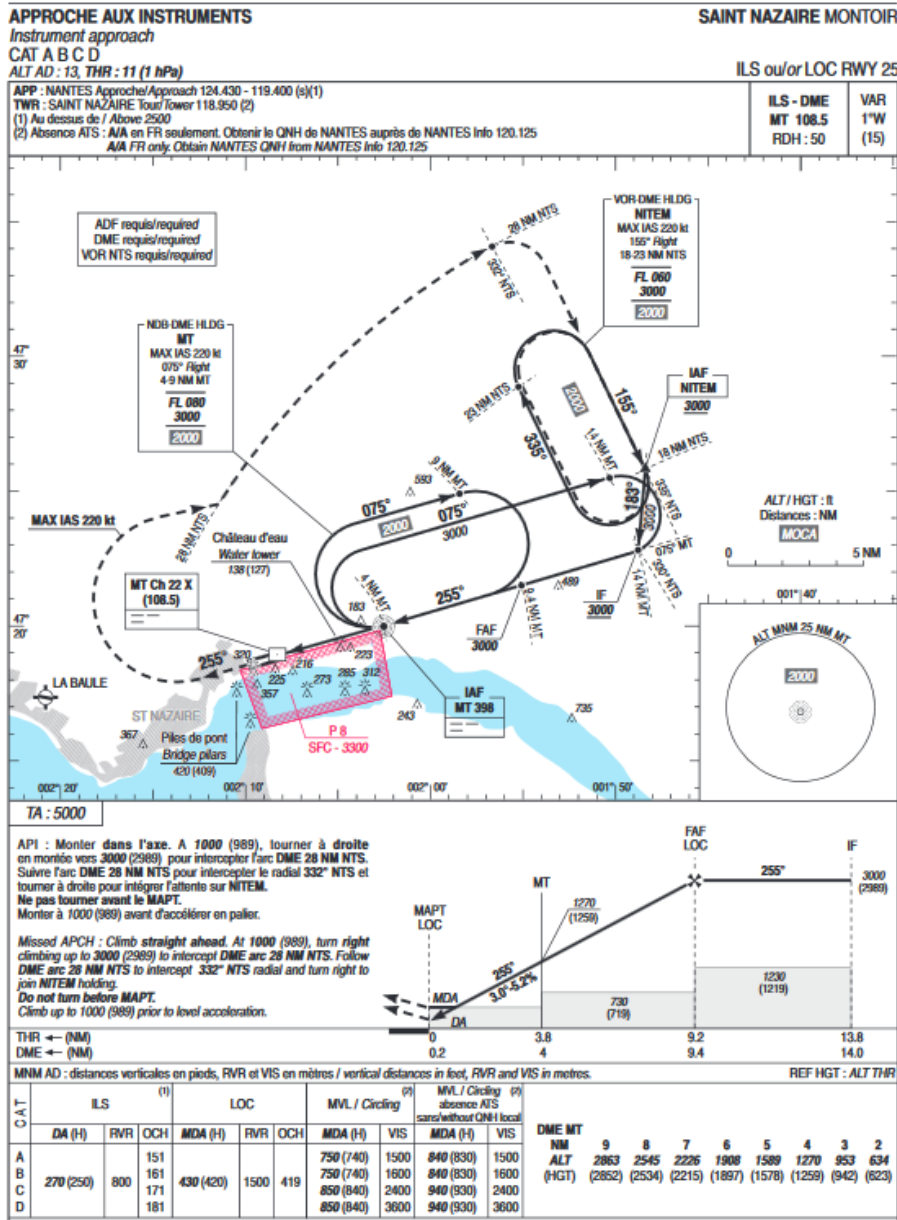
A/A FR only. Obtain QNH NANTES on ATIS NANTES 126.930 or NANTES Information 120.125

EGNOS
Ch 62580
E21A
RDH : 49

VAR
1°W
(15)



Exemple de terrain avec approche aux instruments suivie d'une VPT



Intégrer sur un aérodrome AFIS (Partie B, § 7.1.2—VFR / SUR UN AÉRODROME AFIS, § 7.2.2—IFR / SUR AÉRODROME AFIS)

Désormais un aérodrome avec AFIS est systématiquement « avec radio obligatoire »

Approche en IFR :

L'IFR n'est prioritaire qu'en approche directe ou VPT.

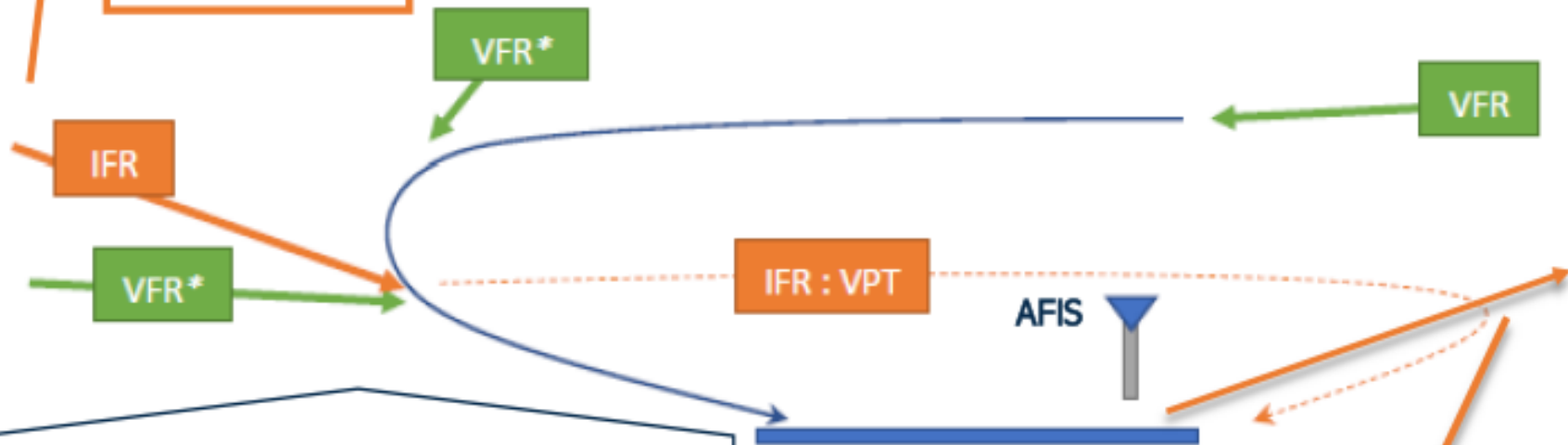
En approche à vue, il doit évoluer en VMC et s'intégrer en fonction du trafic VFR.

Approche en VFR :

(VFR*) **Si aucun aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome**, un aéronef peut d'intégrer directement en approche **finale** ou en étape de **base**.

Et si VFR et IFR cohabitent...

Hors entente préalable, un pilote VFR doit évoluer de manière à ne pas compromettre la poursuite de l'approche et de l'atterrissage d'un aéronef en vol IFR (en approche directe ou en Manoeuvre à Vue Imposée « VPT »).



*Si les conditions de vents et approches disponibles imposent une approche indirecte, il n'est plus requis de privilégier la MVL par rapport à la VPT.
L'approche directe reste dans tous les cas privilégiée.*

Départ en IFR :

Les procédures de départ sont des procédures recommandées.
Si l'aéronef effectue un départ à vue, il évolue en VMC.

PARTIE B : DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES A LA CIRCULATION D'AERODROME

7. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs

7.1. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs en vol VFR

7.1.3. Sur un aérodrome sans ATS (Mauléon)

Sur un aérodrome sans ATS, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol évalue les paramètres :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ; et
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome, en procédant à l'examen de l'aérodrome. Cet examen doit notamment porter sur l'aire à signaux, la manche à air, l'état de la surface de l'aire de manœuvre afin de déterminer la piste ou l'aire d'atterrissage à utiliser et s'assurer que l'usage de l'aérodrome ne présente pas de danger apparent. **L'examen à l'arrivée est effectué, sauf impossibilité, à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome.**

Note : Un pilote commandant de bord en VFR peut se dispenser de l'examen de l'aérodrome à l'arrivée :

- lorsqu'il a pris connaissance de la piste en service en exploitant les messages d'auto-information transmis par les aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ;
- lorsqu'il a déjà connaissance du vent et des signaux pouvant être disposés sur l'aire à signaux et sur l'aire de manœuvre.

Intégrer sur un aérodrome en auto-information (sans ATS) [Partie B, § 7.1.3—VFR / SUR UN AÉRODROME AFIS, § 7.2.3—IFR / SUR AÉRODROME AFIS]

Approche en IFR :

Le pilote obtient le QNH de référence avant de débiter l'approche.

Il interrompt si les conditions météorologiques le permettent sa descente au-dessus de l'altitude du circuit de piste « VFR » pour reconnaître l'aérodrome et rejoindre le début de vent arrière. L'IFR n'est pas prioritaire sur les autres trafics VFR.

Si l'aéronef effectue une approche à vue, il évolue en VMC.

Approche en VFR :

Intégration en début de vent arrière, à l'altitude du circuit de piste; Les aéronefs déjà en circulation d'aérodrome sont prioritaires.

Départ en IFR :

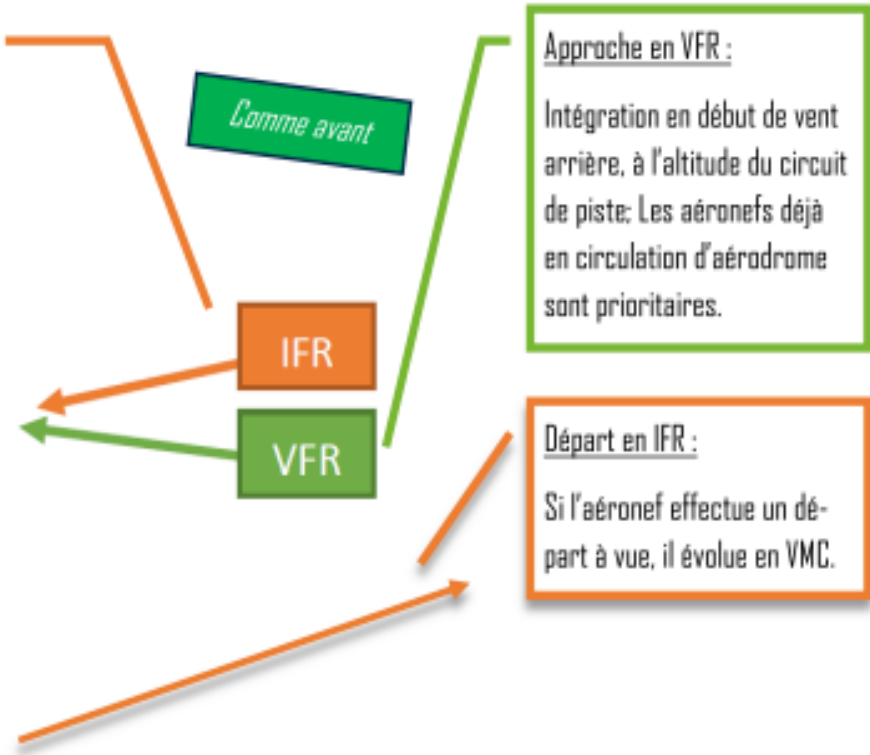
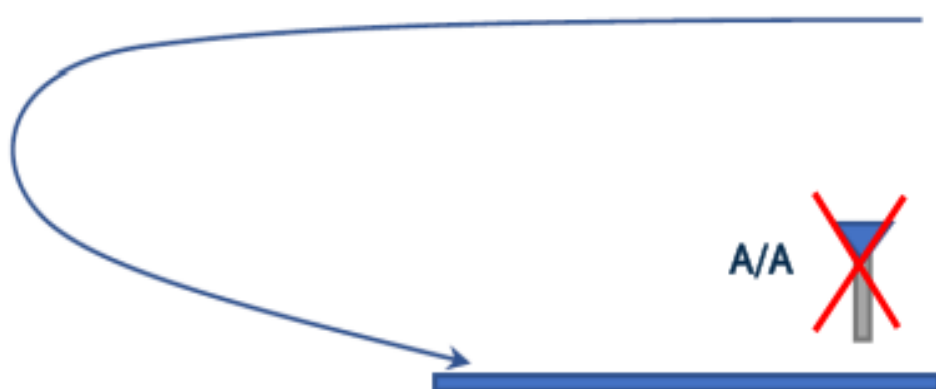
Si l'aéronef effectue un départ à vue, il évolue en VMC.

Comme avant

IFR

VFR

A/A



Récapitulons un peu !

- Intégration sur un terrain contrôlé :

Je suis les ordres du contrôleur.

- Intégration sur un terrain AFIS

Si pas de trafic dans le circuit, je peux rejoindre directement la finale ou l'étape de base. Sinon, intégration en début de vent arrière.

- Intégration sur un terrain en auto-information

Si j'ai connaissance de la piste en service et des consignes particulières, intégration en début de vent arrière.

Sinon, passage verticale pour examen puis intégration en début de vent arrière.

DANS TOUS LES CAS, LA PRIORITÉ EST LAISSÉE AUX APPAREILS DÉJÀ DANS LE CIRCUIT ET JE MANŒUVRE POUR NE PAS GÊNER LA RÉALISATION D'UNE APPROCHE IFR

Arrêté du 12 juillet 2019, relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Et quoi d'autre dans cette annexe ?

Par exemple, à quoi va me servir ma radio !



Vous pouvez chanter bien sûr, mais....

PARTIE B : DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES A LA CIRCULATION D'AERODROME

**Il faudrait mieux prendre des clairances
et faire des compte-rendus de position !!!**

8. Dispositions relatives aux clairances et compte-rendu de position

8.1. Sur un aérodrome contrôlé

Sur un aérodrome contrôlé, pour s'intégrer ou évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, un aéronef est en mesure à tout instant de recevoir et d'émettre en radiotéléphonie les messages nécessaires à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Le pilote commandant de bord d'un aéronef obtient une clairance avant :

- de pénétrer et se déplacer sur l'aire de manœuvre ;
- de pénétrer sur une piste ;
- de décoller ;
- de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ;
- d'atterrir.

Le pilote commandant de bord transmet un compte rendu de position :

- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ;
- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à toute autre position caractéristique, à la demande de l'organisme de contrôle.

PARTIE B : DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES A LA CIRCULATION D'AERODROME

8. Dispositions relatives aux clairances et compte-rendu de position

8.2. Sur un aérodrome non contrôlé (sans ATC)

Sur un aérodrome non contrôlé, le pilote commandant de bord de tout aéronef équipé d'une radio transmet des comptes rendus de position, indique ses intentions et transmet toutes modifications ultérieures :

a)à l'arrivée :

- avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome,
- en vent arrière,
- en base,
- en finale,
- lorsque la piste est dégagée,
- sur l'aire de trafic.

b)au départ :

- sur l'aire de trafic, avant de se déplacer,
- aux points d'attente, avant de pénétrer sur une piste,
- une fois aligné avant de décoller,
- lorsqu'il quitte la circulation d'aérodrome.

Lorsqu'un aéronef en vol IFR exécute une procédure d'approche aux instruments publiée, le pilote commandant de bord transmet des comptes rendus de position, et indique ses intentions et toutes modifications ultérieures sur le canal de communication approprié :

- avant d'entamer la procédure d'approche aux instruments, et ;
- à chaque position caractéristique de la procédure d'approche aux instruments.

PARTIE B : DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES A LA CIRCULATION D'AERODROME

9. Règles relatives aux radiocommunications

Un aérodrome sur lequel est rendu le service AFIS est réservé aux aéronefs munis d'une radio.

Sur un aérodrome sans ATS, le canal de communication assigné à l'aérodrome est utilisé dans le cadre de l'auto-information. En l'absence de canal assigné à l'aérodrome, la fréquence commune d'auto-information portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique est utilisée.

Remarque : les procédures qui dans l'arrêté du 17 juillet 1992, permettaient à un appareil sans radio de rejoindre un aérodrome AFIS avec radio obligatoire , n'ont pas été reprises dans ce nouvel arrêté. En cas de panne radio, appliquer le SERA 8035b

Arrêté du 12 juillet 2019, relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs : ANNEXE

Et n'oublions pas les autres usagers !



PARTIE D : RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX HÉLICOPTÈRES

Les dispositions de la présente partie sont applicables sur les aérodromes dont l'usage n'est pas réservé aux hélicoptères.

1. Radiotéléphonie

Lorsqu'en application de la présente partie un hélicoptère effectue des évolutions différentes de celles prévues dans les procédures générales décrites dans les dispositions générales, le pilote commandant de bord indique ses intentions par radiotéléphonie.

2. Paramètres

Sur un aérodrome sans service de la circulation aérienne, l'examen de l'aérodrome à l'arrivée nécessaire à l'évaluation des paramètres est effectué à une hauteur appropriée de façon à ne pas gêner les autres aéronefs qui évoluent dans la circulation d'aérodrome. La hauteur choisie peut être inférieure à celle du plus haut des circuits d'aérodrome.

3. Circuit d'aérodrome

3.1. Sauf dispositions contraires dans les consignes particulières, un hélicoptère peut effectuer le circuit d'aérodrome à une hauteur inférieure à celle du circuit avion, dans la mesure où il ne gêne pas les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

Arrêté du 12 juillet 2019, relatif aux procédures générales de circulation aérienne
pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs : ANNEXE
PARTIE D : REGLES SPECIFIQUES AUX HELICOPTERES

3.2. Un hélicoptère peut ne pas suivre les circuits d'aérodrome prévus pour les avions, sous réserve que le circuit suivi par l'hélicoptère n'interfère pas avec les circuits effectués par les autres aéronefs en vol. En particulier, les trajectoires suivies par l'hélicoptère lors de la finale et de la montée initiale sont, dans toute la mesure du possible, parallèles à la piste utilisée ou à l'axe d'atterrissage et de décollage des autres aéronefs, sans interférer avec ces pistes ou axes.

3.3. Lorsque l'hélicoptère est amené à traverser une piste, la traversée s'effectue perpendiculairement au premier tiers de la piste ou de l'axe utilisé en laissant la priorité aux aéronefs qui effectuent un atterrissage ou un décollage.

4. Approche finale et montée initiale

Un hélicoptère effectue l'approche finale ou la montée initiale vers ou depuis :

- la piste, ou
- **une aire définie réservée à cet effet**

5. Circulation en surface

Lorsqu'il se déplace en surface, soit en roulant, soit en circulation en vol rasant, un hélicoptère évolue de façon à ne pas mettre en danger ou gêner les autres usagers par le souffle du rotor.

Arrêté du 12 juillet 2019, relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs : ANNEXE

PARTIE F : REGLES SPECIFIQUES AUX AERONEFS ULTRALEGERS MOTORISES (ULM) ET AUX PLANEURS ULTRALEGERS (PUL)

1. L'utilisation par les ULM de classe 2, 3 et 4 et 6 des aérodromes pour lesquels des procédures de départ ou d'approche aux instruments sont publiées, est subordonnée à la justification par le pilote de son aptitude à s'intégrer dans la circulation d'aérodrome de ces aérodromes :

- soit par une attestation délivrée par un instructeur de pilote d'ULM selon un programme de formation intégrant cette aptitude particulière ;
- soit par la détention d'une qualification de radiotéléphonie au titre d'une licence de pilotage valide pour toute autre catégorie d'aéronef ;
- soit par la preuve d'une pratique dans le cadre d'un accord de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne précédemment délivré.

Lorsque les conditions de circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant le justifient, cette utilisation peut être interdite ou restreinte par la direction de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétente. Ces interdictions et restrictions sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Rappel : classes d'ULM :

- classe 2 : pendulaire
- classe 3 : multiaxes
- classe 4 : autogire
- classe 6 : hélicoptères

Arrêté du 12 juillet 2019, relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs : ANNEXE

PARTIE F : REGLES SPECIFIQUES AUX AERONEFS ULTRALEGERS MOTORISES (ULM) ET AUX PLANEURS ULTRALEGERS (PUL)

2. Les ULM de classe 1 et 5 ainsi que les PUL ne peuvent utiliser un aérodrome pour lequel des procédures de départ ou d'approche aux instruments sont publiées, qu'avec l'accord préalable de l'organisme fournissant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome, ou à défaut, de la direction de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétente.

Sur un aérodrome non contrôlé pour lequel aucune procédure de départ ou d'approche aux instruments n'est publiée, l'utilisation par les ULM de classe 1 et 5 ainsi que les PUL peut être restreinte ou interdite par la direction de la sécurité de l'aviation civile. Lorsque les conditions de circulation aérienne sur l'aérodrome ou ses alentours le justifient. Ces interdictions et restrictions sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Rappel : classes d'ULM :

- classe 1 : paramoteur
- classe 5 : aérostat

3. L'utilisation par les ULM et les PUL des aérodromes dont l'affectataire principal est le ministre de la défense, est subordonnée à l'accord de celui-ci.

Arrêté du 12 juillet 2019, relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs : ANNEXE

C'EST FINI (OUF!)

**Avant d'aller boire un rosé,
merci de réveiller ceux qui se sont endormis !**

