

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

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

NOR : TREA1831586A

**Publics concernés :** usagers de l'espace aérien, pilotes et prestataires des services de la circulation aérienne.

**Objet :** abrogation et remplacement de l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

**Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le 2 septembre 2019.

**Notice :** 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.

**Références :** arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

La ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, et la ministre des outre-mer,

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 modifié établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006, (UE) n° 255/2010 ;

Vu le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 modifié déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 221-3 et D. 131-6 ;

Vu l'arrêté du 29 septembre 2009 relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal ;

Vu l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

Vu l'arrêté du 21 avril 2017 relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale ;

Vu l'accord du directoire de l'espace aérien en date du 14 mars 2019,

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le présent arrêté fixe les règles relatives à l'intégration et à l'évolution des aéronefs dans la circulation d'aérodrome et les modalités d'établissement de consignes particulières propres à un aérodrome.

**Art. 2.** – Les règles relatives à l'intégration et à l'évolution des aéronefs dans la circulation d'aérodrome sont définies en annexe au présent arrêté.

Elles s'appliquent aux aéronefs qui évoluent en circulation aérienne générale dans la circulation d'aérodrome à l'exception des aéronefs qui circulent sans personne à bord.

**Art. 3.** – 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, selon les modalités fixées à l'article 4.

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

Elles s'appliquent aux aéronefs en circulation aérienne générale s'intégrant ou évoluant dans la circulation d'aérodrome.

**Art. 4. – I. –** Les consignes particulières de circulation aérienne sont établies, après avis de l'organisme fournissant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou à défaut de l'exploitant d'aérodrome, et après avis des usagers :

1° Lorsqu'elles ont trait à l'environnement, par le directeur du transport aérien ou, dans les cas définis par un accord entre celui-ci et le directeur de la sécurité de l'aviation civile, par ce dernier ;

2° Lorsqu'elles ont trait à la sécurité, par le directeur de la sécurité de l'aviation civile.

**II. –** Lorsque l'affectataire principal de l'aérodrome n'est pas le ministre chargé de l'aviation civile, les consignes particulières sont établies par le ministre affectataire après avis du ministre chargé de l'aviation civile.

**Art. 5. –** Sont abrogés l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs et l'arrêté du 26 août 1992 portant extension aux territoires d'outre-mer de l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

**Art. 6. – I. –** Les dispositions du présent arrêté sont applicables en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna.

Les dispositions du présent arrêté sont également applicables en Nouvelle-Calédonie sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en vertu de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 susvisée.

**II. –** Pour l'application en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna du présent arrêté, les consignes particulières de circulation aérienne sont établies, après avis de l'organisme fournissant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou à défaut de l'exploitant d'aérodrome, et après avis des usagers :

– en Nouvelle-Calédonie, par le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie ;

– en Polynésie française, par le chef du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française ;

– dans les îles Wallis et Futuna, par le chef du service d'Etat de l'aviation civile des îles Wallis et Futuna.

**III. –** Pour l'application du présent arrêté et de son annexe, à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, les références aux règlements de l'Union européenne sont remplacées par la référence au droit applicable en métropole en vertu de ces mêmes règlements.

**Art. 7. –** Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le 2 septembre 2019.

**Art. 8. –** Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 12 juillet 2019.

*La ministre auprès du ministre d'Etat,  
ministre de la transition écologique  
et solidaire, chargée des transports,  
Pour la ministre et par délégation :  
Le directeur du transport aérien,  
M. BOREL*

*La ministre des outre-mer,  
Pour la ministre et par délégation :  
Le directeur général des outre-mer,  
E. BERTHIER*

## 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

1. **Positions caractéristiques**

2. **Circulation au sol**

3. **Circuit d'aérodrome**

4. **Dépassement**

5. **Approche interrompue**

6. **Décollage et atterrissage**

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*

7.1.1. Sur un aérodrome contrôlé

7.1.2. Sur un aérodrome AFIS

7.1.3. Sur un aérodrome sans ATS

7.2. *Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs en vol IFR*

7.2.1. Cas des aérodromes où une procédure d'approche aux instruments est publiée

7.2.1.1. Sur un aérodrome contrôlé

7.2.1.2. Sur un aérodrome AFIS

7.2.1.3. Sur un aérodrome sans ATS

7.2.2. Cas des aérodromes où aucune procédure d'approche ou de départ n'est publiée

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

8.1. Sur un aérodrome contrôlé

8.2. Sur un aérodrome non contrôlé (sans ATC)

## 9. Règles relatives aux radiocommunications

PARTIE C. – DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES POUR LES ALTIPORTS ET ALTISURFACES

1. Décollage et atterrissage

2. Positions caractéristiques

3. Circuits d'aérodrome

4. Dispositions particulières relatives au départ et à l'arrivée

5. Arrivée

6. Equipement radio

7. Fréquence utilisée

PARTIE D. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX HÉLICOPTÈRES

1. Radiotéléphonie

2. Paramètres

3. Circuit d'aérodrome

4. Approche finale et montée initiale

5. Circulation en surface

PARTIE E. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX PLANEURS

1. Circuit d'aérodrome

2. Dispositions relatives aux paramètres

3. Règles d'intégration dans le circuit d'un aérodrome non contrôlé

4. Utilisation des pistes

5. Planeurs motopropulsés

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

PARTIE G. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX BALLONS HABITÉS

1. Aérodromes contrôlés

2. Aérodromes non contrôlés

## PARTIE A. – DÉFINITIONS

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 ;
- 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 ;
- niveau de transition, si nécessaire ;
- heure exacte.

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

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

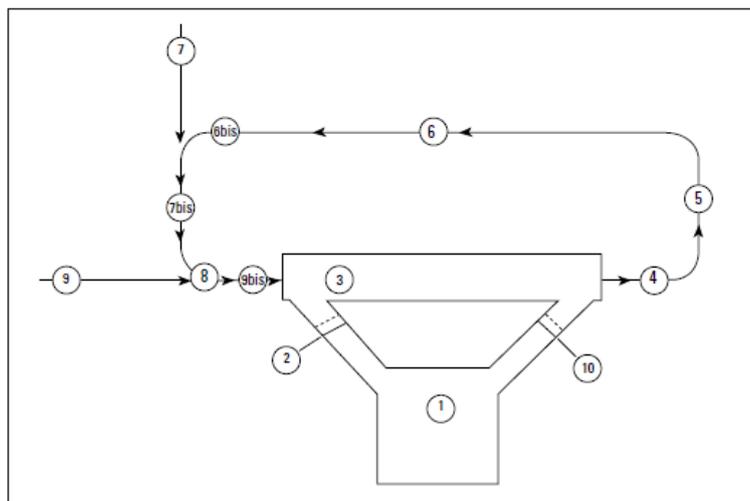
### 1. Positions caractéristiques

Les positions caractéristiques de la circulation d'aérodrome sont représentées sur la figure 1 ci-dessous.

Figure 1. – Positions caractéristiques de la circulation d'aérodrome

**Positions caractéristiques :**

- Position 1 : Aire de trafic
- Position 2 : Point d'attente avant piste
- Position 3 : Aligné
- Position 4 : Montée initiale
- Position 5 : Vent traversier
- Position 6 : Vent arrière, travers mi-piste
- Position 6 bis : Fin de vent arrière
- Position 7 : Entrée base (à l'extérieur du circuit)
- Position 7 bis : Base
- Position 8 : Dernier virage
- Position 9 : Longue finale (à la hauteur du circuit)
- Position 9 bis : Finale
- Position 10 : Piste dégagée

**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 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 ou une piste non revêtue ;
- 50 m pour une piste revêtue d'une longueur égale ou supérieure à 900 m.

**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 :

- le 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 de ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

**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 approche interrompue manœuvre son aéronef de façon à ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

## 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.

## 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.

#### 7.1.2. Sur un aérodrome AFIS

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.

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.

#### 7.1.3. Sur un aérodrome sans ATS

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.

### 7.2. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs en vol IFR

#### 7.2.1. Cas des aérodromes où une procédure d'approche aux instruments est publiée

##### 7.2.1.1. 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.

Lorsqu'une procédure d'approche aux instruments est publiée sur l'aérodrome, l'aéronef en vol IFR doit s'y conformer sauf clairance contraire.

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

#### 7.2.1.2. Sur un aérodrome AFIS

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.

Les procédures de départ sont des procédures recommandées.

Si l'aéronef effectue une approche à vue ou un départ à vue, il évolue en conditions VMC.

#### 7.2.1.3. Sur un aérodrome sans ATS

Sur un aérodrome sans ATS, le pilote commandant de bord d'un aéronef :

- au départ, évalue les paramètres avant de quitter l'aire de trafic ; et
- à l'arrivée, prend connaissance du calage altimétrique QNH d'une station désignée suivant une procédure agréée par l'autorité de l'aviation civile territorialement compétente, exécute une procédure d'approche publiée puis exécute une manœuvre à vue de manière à procéder 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. Si les conditions météorologiques le permettent, le pilote commandant de bord interrompt sa descente de manière à effectuer la manœuvre à vue au-dessus du plus haut des circuits d'aérodrome. Dans tous les cas, il effectue la manœuvre à vue à une altitude compatible avec les minimums opérationnels associés à la procédure d'approche réalisée.

Si l'aéronef effectue une approche à vue ou un départ à vue, il évolue en conditions VMC.

#### 7.2.2. Cas des aérodromes où aucune procédure d'approche ou de départ n'est publiée

A l'arrivée, l'aéronef en vol IFR effectue une approche à vue, évolue en VMC et s'intègre conformément aux dispositions du paragraphe prévues pour les vols VFR.

### 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.

#### 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.

### 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.

#### PARTIE C. – DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES POUR LES ALTIPORTS ET ALTISURFACES

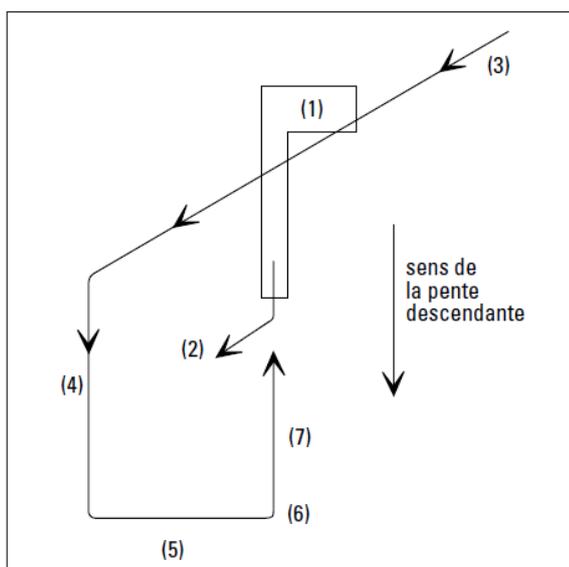
##### 1. Décollage et atterrissage

Sur un altiport ou une altisurface, le décollage s'effectue dans le sens de la descente et l'atterrissage s'effectue dans le sens de la montée, quelle que soit la direction du vent.

##### 2. Positions caractéristiques

Les positions caractéristiques d'un circuit de circulation en surface type et d'un circuit d'aérodrome type pour un altiport ou une altisurface sont représentées sur la figure 2 ci-dessous.

Figure 2 circuit de circulation type pour un altiport ou une altisurface



- (1) point d'arrêt
- (2) montée initiale (en dégageant l'axe d'approche)
- (3) passage à la verticale de l'aérodrome
- (4) vent arrière
- (5) base
- (6) dernier virage
- (7) finale

##### 3. Circuits d'aérodrome

Dans la mesure où des dispositions différentes ne figurent pas dans les consignes particulières, le vent arrière dans le circuit d'aérodrome s'effectue à environ 90 mètres (ou 300 pieds) au-dessus du niveau de la plate-forme supérieure du côté le plus dégagé d'obstacles ou sinon par la gauche.

#### 4. Dispositions particulières relatives au départ et à l'arrivée

Un aéronef au départ au point d'attente ne peut s'aligner et décoller qu'après une surveillance de la direction de décollage pendant un temps suffisant pour permettre, le cas échéant, à un aéronef en finale d'atterrir et de libérer la piste.

#### 5. Arrivée

Sauf clairance contraire, un aéronef à l'arrivée s'intègre en début de vent arrière après être passé à la verticale de la plate-forme supérieure de façon à :

- prendre connaissance des éléments d'aérogologie, des obstacles éventuels, de l'état de surface de l'altiport ou de l'altisurface et de tout autre élément relatif à l'environnement aéronautique du terrain ;
- s'assurer que l'usage de l'altiport ou de l'altisurface n'est pas interdit ou ne présente pas de danger apparent ;
- de prendre connaissance de la position des autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome afin de ne pas gêner leurs évolutions.

Un aéronef ne débute pas l'approche finale lorsqu'un autre aéronef se trouve au point d'attente ou se déplace sur la plate-forme supérieure tant que le pilote commandant de bord de cet autre aéronef n'a pas clairement manifesté son intention de différer le décollage.

#### 6. Equipement radio

Un aéronef ne peut utiliser un altiport ou une altisurface que s'il est doté d'un équipement radio permettant de recevoir et d'émettre à tout instant :

- sur un altiport contrôlé, les messages nécessaires à la fourniture du contrôle de la circulation aérienne, et
- sur les altiports et altisurfaces non contrôlés, les messages d'auto-information sur les fréquences spécifiées.

#### 7. Fréquence utilisée

En l'absence d'une fréquence propre à l'altiport ou à l'altisurface, les comptes rendus d'auto-information sont transmis sur la fréquence 130,0 MHz.

### 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.

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 piste ou axe.

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.

### PARTIE E. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX PLANEURS

#### 1. Circuit d'aérodrome

Lorsqu'aucune consigne particulière relative aux planeurs n'est publiée, ceux-ci suivent dans toute la mesure du possible les circuits d'aérodrome prévus pour les avions.

#### 2. Dispositions relatives aux paramètres

Le pilote commandant de bord évalue les paramètres conformément aux dispositions générales, en fonction des possibilités de vol plané de l'aéronef et en fonction des autres aéronefs engagés dans la circulation d'aérodrome.

#### 3. Règles d'intégration dans le circuit d'un aérodrome non contrôlé

Le pilote commandant de bord s'intègre dans la mesure du possible conformément aux dispositions générales et procède jusqu'à l'atterrissage en fonction des possibilités de vol plané du planeur et en fonction des autres aéronefs engagés dans la circulation d'aérodrome.

#### 4. Utilisation des pistes

Sauf autorisation particulière de l'autorité compétente, le décollage depuis une piste ou un autre axe qui n'est pas réservé aux planeurs ne peut être effectué que si le planeur est remorqué par un autre aéronef.

L'autorité compétente est l'organisme fournissant le service de contrôle sur l'aérodrome. En l'absence d'un tel organisme, ou en dehors de ses horaires d'activité, l'autorité compétente est la direction de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétente.

#### 5. Planeurs motopropulsés

Lorsqu'un planeur est équipé d'un dispositif motopropulseur et lorsqu'un tel dispositif est en fonctionnement, le planeur peut se conformer aux procédures applicables aux avions. Dans ce cas, il respecte l'ensemble des dispositions réglementaires applicables aux avions.

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

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.

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.

**PARTIE G. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX BALLONS HABITÉS****1. Aérodrômes contrôlés**

Un ballon habité ne peut utiliser un aéroport contrôlé qu'avec l'accord de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

**2. Aérodrômes non contrôlés**

Le décollage ou l'atterrissage des ballons habités sur des aérodrômes non contrôlés ou d'emplacements dont ils n'ont pas l'usage exclusif, est subordonné à l'absence d'interférence avec les circuits d'aéroport et les circuits de circulation au sol des autres aéronefs.