

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

(J.O.R.F. du 22 septembre 1992)

(Extension outre-mer : Arrêté du 26 août 1992  
J.O.R.F. du 22 septembre 1992)

Le ministre de l'équipement, du logement et des transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946 et publiée dans sa version authentique en langue française par décret n°69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile et notamment les articles R 211-1, D.131-1 à D. 131-10 et leurs annexes 1 et 2, et D.132-4 à D.132-12 ;

Vu l'arrêté du 6 juillet 1992 relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale ;

Vu l'accord du ministre de la défense en date du 22 juin 1992 ;

Vu l'avis du délégué à l'espace aérien en date du 1er juillet 1992,

**ARRÊTE :**

**Article 1er :** Le présent arrêté définit les règles applicables aux aéronefs utilisant les aérodromes. Ces règles s'appliquent, sauf mention contraire, aux aéronefs utilisant les emplacements autres que les aérodromes sur lesquels le décollage et l'atterrissage sont permis en application des articles D.132-4 et suivants du code de l'aviation civile.

**Art. 2 :** Les procédures générales de circulation aérienne applicables par les aéronefs sont définies à l'annexe 1 au présent arrêté.

**Art. 3 :** Les procédures générales complémentaires propres aux hélicoptères, aux planeurs, aux avions ultra légers motorisés (ULM) et aux planeurs ultra légers (PUL), aux dirigeables, aux ballons habités et aux aéronefs non habités sont respectivement définies aux annexes 2 à 7 au présent arrêté.

**Art. 4 :** En complément des procédures générales, des consignes particulières de circulation aérienne peuvent être établies, si nécessaire, selon les modalités définies aux articles 5 à 7 ci-après.

Ces consignes particulières doivent être portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

**Art. 5 :** Pour les aérodromes dont le ministre chargé de l'aviation civile est l'affectataire principal, les consignes particulières de circulation aérienne sont établies par les directeurs régionaux de l'aviation civile, les directeurs ou chefs de service de l'aviation civile outre-mer, le directeur général d'Aéroports de Paris ou les délégués de ces différentes autorités, après avis des usagers et, en tant que de besoin, des autorités et organismes concernés.

**Art. 6 :** Pour les aérodromes dont le ministre chargé de l'aviation civile n'est pas l'affectataire principal et qui sont ouverts à la circulation aérienne publique, les consignes particulières de circulation aérienne destinées aux aéronefs de la circulation aérienne générale sont établies par l'autorité désignée par l'affectataire principal en accord avec le directeur régional de l'aviation civile, le directeur ou chef de service de l'aviation civile outre-mer, le directeur général d'Aéroports de Paris ou les délégués de ces différentes autorités, après avis des usagers et, en tant que de besoin, des autorités et organismes concernés.

**Art. 7 :** Pour les aérodromes dont le ministre chargé de l'aviation civile n'est pas l'affectataire principal et qui ne sont pas ouverts à la circulation aérienne publique, les consignes particulières de circulation aérienne sont établies par l'autorité désignée par l'affectataire principal qui en informe le directeur régional de l'aviation civile, le directeur ou chef de service de l'aviation civile outre-mer, le directeur général d'Aéroports de Paris ou les délégués de ces différentes autorités.

**Art. 8 :** Sauf dérogation de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, tout aéronef qui utilise un aérodrome doit se conformer :

- aux procédures générales de circulation aérienne, qui font l'objet des articles 2 et 3 ci-dessus ;
- aux consignes particulières qui ont été définies si nécessaire pour l'aérodrome considéré et ont été portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

**Art. 9 :** Les dérogations à l'article 8 ci-dessus peuvent être délivrées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne sous forme de consignes locales applicables par certains usagers.

**Art. 10 :** L'arrêté du 8 décembre 1987 modifié relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs est abrogé.

**Art. 11 :** 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 à Paris, le 17 juillet 1992

Pour le ministre et par délégation :  
Par empêchement du directeur général  
de l'aviation civile :  
*Le directeur de la navigation aérienne*  
Y. LAMBERT

## ANNEXE 1

### Procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs

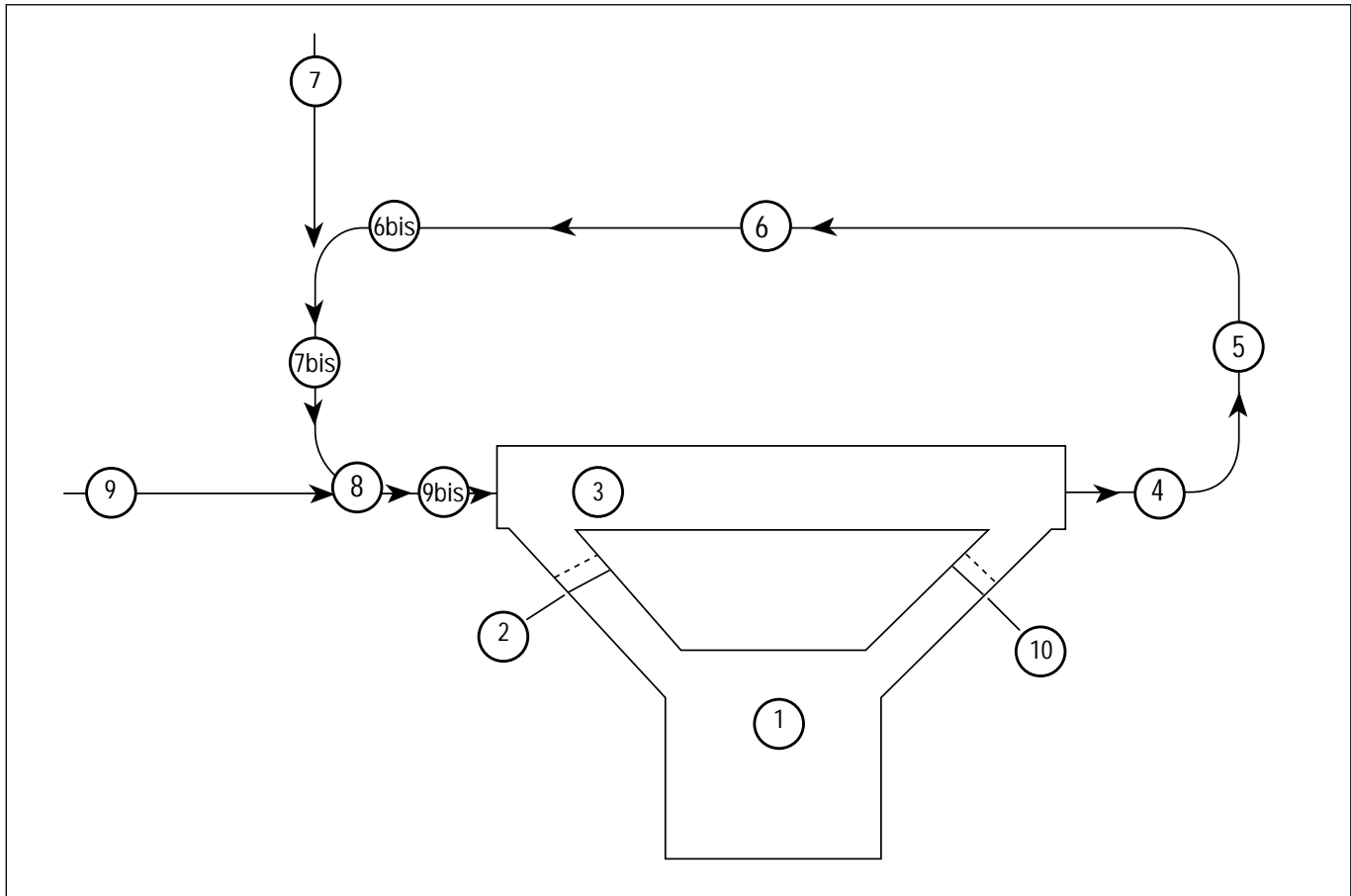
- 1 SONT APPELÉS :**
- **aérodromes contrôlés** : les aérodromes sur lesquels le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome ; ils ne sont contrôlés que pendant les horaires de fonctionnement de l'organisme chargé d'y assurer ce service ; ces horaires sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.
  - **aérodromes AFIS** : les aérodromes sur lesquels seuls le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au bénéfice de la circulation d'aérodrome ; il ne sont aérodromes AFIS que lorsque l'organisme AFIS est en activité.
- 2 DISPOSITIONS RELATIVES AUX PARAMETRES**
- 2.1** Les renseignements suivants relevant du service d'information de vol et utiles pour l'utilisation des aérodromes sont dénommés paramètres :
- piste en service ;
  - direction et vitesse du vent à la surface, et variations significatives ;
  - visibilité au sol ;
  - quantité de nuages bas et hauteur de leur base, ou mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages ;
  - température de l'air ;
  - calage altimétrique requis pour lire au point le plus élevé de l'aire d'atterrissage, une altitude égale à l'altitude topographique de l'aérodrome (QNH) ;
  - pression atmosphérique à l'altitude topographique de l'aérodrome ou au seuil de piste (QFE) ;
  - niveau de transition, si nécessaire ;
  - heure exacte.
- La quantité de nuages bas et la hauteur de la base des nuages ou, à défaut, la mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages, ainsi que la température de l'air ne sont communiquées que si ces renseignements sont disponibles.
- 2.2** Un aéronef est considéré comme informé des paramètres même si les éléments quantité de nuages bas et hauteur de leur base, ou mesure instrumentale de la base des nuages, température de l'air, niveau de transition et heure ne lui ont pas été communiqués, à moins que la connaissance de ces éléments ne soit indispensable pour respecter des règles autres que les règles de l'air et leurs textes d'application.

### 3 DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES À LA CIRCULATION D'AÉRODROME DANS LE CAS D'UN AÉRODROME AUTRE QU'UN ALTIPORT

#### 3.1 Positions caractéristiques

Les positions caractéristiques d'un circuit de circulation en surface type et d'un circuit d'aérodrome type sont les suivantes :

- 1 aire de trafic
- 2 point d'arrêt
- 3 aligné
- 4 montée initiale
- 5 vent traversier
- 6 vent arrière, travers mi-piste
- 6 bis fin de vent arrière
- 7 entrée en base (à l'extérieur du circuit)
- 7 bis base
- 8 dernier virage
- 9 longue finale (à la hauteur du circuit)
- 9 bis finale
- 10 piste dégagée



### 3.2 Différents circuits

Sur un aérodrome, différents circuits de circulation en surface et différents circuits d'aérodrome spécifiques aux avions, planeurs, ULM, hélicoptères peuvent être établis.

Tout aéronef qui utilise un aérodrome doit se conformer au circuit d'aérodrome et au circuit de circulation en surface associés à l'aéronef utilisé (avion, planeur, ULM, hélicoptère, etc..) lorsqu'ils sont définis.

### 3.3 Circuit type

3.3.1 En règle générale les circuits d'aérodrome n'ont pas de dimensions strictement définies. Il incombe au pilote commandant de bord d'adapter le trajet en fonction des possibilités manoeuvrières de son aéronef et des circonstances afin de ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ou passant à proximité.

Toutefois, afin de limiter les nuisances phoniques, des consignes particulières peuvent prévoir :

- certaines zones dont il est recommandé d'éviter le survol ;
- de respecter, dans la mesure du possible, le circuit d'aérodrome quand, à titre exceptionnel, il est publié dans son intégralité.

3.3.2 Dans la mesure où des dispositions différentes ne figurent pas dans les consignes particulières, le pilote commandant de bord doit, lorsqu'il évolue dans un circuit d'aérodrome :

- effectuer le vent arrière à 300 mètres (1000 pieds) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome lorsque la hauteur des nuages le permet ; une hauteur différente peut être utilisée pour des besoins de formation au pilotage, à condition de ne pas gêner les autres usagers de l'aérodrome ;
- effectuer les virages par la gauche ;
- en cas de remise de gaz, manoeuvrer de façon à ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

### 3.4 Intégration

L'intégration dans un circuit d'aérodrome doit se faire en fonction des aéronefs qui suivent le dit circuit mais aussi des aéronefs qui peuvent suivre les autres circuits d'aérodrome.

Sur un aérodrome non contrôlé un aéronef appartenant à la circulation d'aérodrome qui connaît la présence d'un aéronef en vol IFR à l'arrivée doit, à moins d'entente préalable entre les commandants de bord, manoeuvrer de façon à ne pas compromettre la poursuite de l'approche et l'atterrissage de l'aéronef en vol IFR. Cette disposition ne s'applique que si l'aéronef en vol IFR effectue une approche finale aux instruments pour un atterrissage direct sur la piste en service ou lorsque l'approche finale est suivie d'une manoeuvre à vue imposée (MVI).

### 3.5 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 des autres aéronefs qui peuvent suivre des circuits d'aérodrome différents.

### 3.6 Radiotéléphonie

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

### 3.7 Clairances

Sur un aérodrome contrôlé, tout aéronef doit obtenir une clairance avant :

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

### 3.8 Auto-information

Des comptes rendus d'auto-information doivent être transmis par les aéronefs dotés d'un équipement de radio-communication lorsqu'ils évoluent dans la circulation d'aérodrome en l'absence d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome.

### 3.9 **Circulation au sol**

Sauf consignes particulières, un aéronef ne peut attendre à l'une des extrémités de la piste en service, y compris sur les raquettes, lorsqu'un autre aéronef est en train d'atterrir sur cette piste.

Lorsque les points d'arrêt 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 à une distance du bord de la piste au moins égale à :

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

### 3.10 **Espacement en raison de la turbulence de sillage**

3.10.1 Sur un aérodrome contrôlé, la clairance délivrée prend en compte la nécessité d'espacement résultant de la turbulence de sillage dans les cas suivants :

- à l'arrivée, aux vols IFR lorsque le service du contrôle d'approche est assuré, à l'exception des aéronefs effectuant des manoeuvres à vue à l'issue de leur procédure d'approche ;
- au départ, aux vols VFR et IFR derrière un autre décollage lorsque les aéronefs utilisent :
  - . la même piste ou des pistes parallèles distantes de moins de 750 m,
  - . des pistes sécantes si les trajectoires de vol prévues doivent se croiser,
  - . des pistes parallèles distantes de 750 m ou plus, si les trajectoires de vol prévues doivent se croiser,
- au départ, aux vols VFR et IFR derrière un aéronef à l'arrivée sur une piste avec un seuil décalé.

3.10.2 Dans les autres cas, un aéronef doit manoeuvrer de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage ; il fait de même :

- au départ, si sur sa demande il est autorisé à décoller en s'affranchissant de l'espacement prévu par l'organisme de la circulation aérienne ;
- lorsqu'il a obtenu une clairance VMC ou une clairance de séparation à vue.

3.10.3 Dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, en dehors des cas cités au paragraphe 3.10.1, les informations relatives à l'aéronef qui le précède sont transmises au pilote.

## 4 **DISPOSITIONS APPLICABLES POUR LES AÉRONEFS ÉVOLUANT SELON LES REGLES DE VOL À VUE (VFR)**

### 4.1 **Dispositions relatives aux paramètres**

#### 4.1.1 **Aérodrome contrôlé**

Sur un aérodrome contrôlé, le pilote commandant de bord doit prendre 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.

#### 4.1.2 **Aérodrome AFIS**

Sur un aérodrome AFIS, le pilote commandant de bord doit :

- a) lorsque l'aéronef est doté de l'équipement de radiocommunication, prendre connaissance des paramètres conformément aux dispositions du § 4.1.1 ;
- b) lorsque l'aéronef n'est pas doté de l'équipement de radiocommunication et lorsque l'aérodrome est accessible à de tels aéronefs, au départ, prendre connaissance des paramètres avant de quitter l'aire de trafic ; à l'arrivée, procéder à l'évaluation des paramètres nécessaires à l'atterrissage conformément aux dispositions du § 4.1.3.

#### 4.1.3 **Autre aérodrome**

Sur un aérodrome autre que contrôlé ou AFIS, le pilote commandant de bord doit procéder lui-même à l'évaluation des paramètres :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome, en procédant à l'examen de l'aérodrome. Cet examen doit être effectué, sauf impossibilité, à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome et doit notamment porter sur l'aire à signaux, la manche à air, l'état de la surface de l'aire de manoeuvre 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.

*Note 1 : Dans le cas d'un aérodyne non motopropulsé à l'arrivée, si les possibilités de manoeuvre ne permettent pas de se conformer aux dispositions précédentes, le pilote commandant de bord doit évaluer les paramètres en fonction des possibilités de vol plané de l'aérodyne et en fonction des autres aéronefs qui sont déjà engagés dans la circulation d'aérodrome.*

*Note 2 : Un pilote commandant de bord 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 manoeuvre.

### 4.2 **Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome**

#### 4.2.1 **Aérodrome contrôlé**

Lorsque l'aérodrome est contrôlé l'aéronef doit s'intégrer dans la circulation d'aérodrome conformément aux clairances.

#### 4.2.2 **Aérodrome non contrôlé**

Après avoir pris connaissance des paramètres en radiotéléphonie conformément aux dispositions du 4.1.2 a), ou après les avoir évalués lui-même conformément aux dispositions du 4.1.3, et avoir observé la position des autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome, le pilote commandant de bord doit venir s'intégrer 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 ;

*Note : Dans le cas d'un aérodyne non motopropulsé à l'arrivée, si les possibilités de manoeuvre ne permettent pas de se conformer aux dispositions précédentes, le pilote commandant de bord doit évoluer jusqu'à l'atterrissage en fonction des possibilités de vol plané de l'aérodyne et en fonction des autres aéronefs qui sont déjà engagés dans la circulation d'aérodrome.*

4.2.2.2 Lorsqu'un aérodrome AFIS n'est accessible qu'aux aéronefs dotés de l'équipement de radiocommunication, l'aéronef peut, lorsque sa route le lui permet, s'intégrer directement en approche finale ou en étape de base, si aucun autre aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome.

### 4.3 **Dispositions relatives aux radiocommunications**

#### 4.3.1 **Aérodrome contrôlé**

Le pilote commandant de bord doit transmettre 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 tout autre position caractéristique, à la demande de la tour de contrôle.

#### 4.3.2 **Aérodrome non contrôlé**

##### 4.3.2.1 **Fréquences**

Lorsque, sur un aérodrome pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS, ces organismes ne sont pas en activité, c'est la fréquence assignée à ces organismes qui doit être utilisée.

Dans le cas où aucun organisme n'existe, la fréquence à utiliser est la fréquence d'auto-information assignée à l'aérodrome. En l'absence de fréquence propre à l'aérodrome la fréquence commune définie pour cet usage et portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique doit être utilisée.

#### 4.3.2.2 *Procédures*

Le pilote commandant de bord d'un aéronef doté de l'équipement de radiocommunication doit transmettre des comptes rendus de position, indiquer ses intentions et transmettre toutes modifications ultérieures à l'organisme AFIS ou, à défaut, en auto-information :

\* 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.

\* au départ :

- sur l'aire de trafic, avant de se déplacer,
- au(x) point(s) d'arrêt, avant de pénétrer sur une piste,
- une fois aligné avant de décoller,
- lorsqu'il quitte la circulation d'aérodrome.

## 4.4 **Panne de l'équipement de radiocommunication**

### 4.4.1 ***Aérodrome contrôlé***

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

- au départ, le pilote commandant de bord ne doit pas décoller ;
- à l'arrivée, après avoir reçu la clairance d'intégration dans la circulation d'aérodrome le pilote commandant de bord doit suivre la dernière clairance qui lui a été délivrée et poursuivre jusqu'à l'atterrissage en veillant à recevoir les instructions complémentaires qui peuvent lui être transmises par signaux visuels ;
- à l'arrivée, avant d'avoir reçu la clairance d'intégration, le pilote commandant de bord ne doit pas s'intégrer dans la circulation d'aérodrome sauf cas d'urgence. Dans ce cas il doit, si les circonstances le permettent, après un passage à la verticale de l'aérodrome au-dessus du plus haut des circuits d'aérodrome, s'intégrer conformément aux dispositions du 4.2.2.1 en veillant à recevoir les clairances qui peuvent lui être transmises par signaux visuels.

### 4.4.2 ***Aérodrome non contrôlé***

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

- au départ, le pilote commandant de bord ne doit pas décoller avant d'avoir prévenu l'organisme AFIS si l'aérodrome est doté d'un tel organisme, et si l'usage de la radio est obligatoire ;
- à l'arrivée, si l'usage de la radio est obligatoire, le pilote ne doit pas s'intégrer dans la circulation d'aérodrome sauf cas d'urgence ou lorsque l'organisme AFIS, si l'aérodrome est doté d'un tel organisme, a été prévenu ; dans ces cas, il doit, si les circonstances le permettent, après passage à la verticale de l'aérodrome au-dessus du plus haut des circuits d'aérodrome, s'intégrer conformément aux dispositions du paragraphe 4.2.2.1.

## 5 **DISPOSITIONS APPLICABLES PAR LES AÉRONEFS ÉVOLUANT SELON LES REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR)**

### 5.1 **Aérodromes pour lesquels des procédures de départ ou d'approche aux instruments sont publiées ou approuvées**

#### 5.1.1 ***Respect des procédures***

5.1.1.1 En espace aérien contrôlé, sauf clairance contraire, l'aéronef doit suivre les procédures de départ ou d'approche aux instruments publiées ou approuvées ; pour un décollage d'une piste pour laquelle il n'y a pas de minimums de décollage publiés, l'aéronef peut décoller, de jour, en évoluant par repérage visuel du sol pour rejoindre une procédure de départ à une altitude suffisante compte tenu des pentes qui lui sont associées en respectant les éventuelles consignes particulières en vigueur sur l'aérodrome.

- 5.1.1.2 En espace aérien non contrôlé, un aéronef ne peut évoluer en dessous du plus élevé des deux niveaux suivants : 900 m (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1000 pieds) au-dessus du sol que pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manoeuvres qui s'y rattachent.
- A l'arrivée, si une procédure d'approche aux instruments est publiée ou approuvée, l'aéronef doit s'y conformer à moins qu'il ne décide d'effectuer une approche à vue ; l'aéronef doit alors évoluer en VMC en dessous du plus élevé des deux niveaux suivants : 900 m (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1000 pieds) au-dessus du sol. Les conditions météorologiques de vol à vue exigées en dessous de ce niveau doivent être réunies au plus tard 150 m (500 pieds) au-dessus.
- Au départ, les procédures publiées ne sont que des procédures recommandées.
- Pour un décollage d'une piste pour laquelle il n'y a pas de minimums de décollage publiés, l'aéronef peut décoller de jour en évoluant par repérage visuel du sol pour rejoindre une procédure de départ à une altitude suffisante compte tenu des pentes qui y sont associées en respectant les éventuelles consignes particulières en vigueur sur l'aérodrome.
- Lorsqu'une procédure de départ ou d'approche aux instruments est publiée ou approuvée sur un aérodrome, la possibilité d'une activité IFR sur l'aérodrome est signalée par la voie de l'information aéronautique.

### **5.1.2 Dispositions relatives aux paramètres**

#### **5.1.2.1 Aérodrome contrôlé ou pourvu d'un organisme AFIS**

Lorsqu'un aérodrome est pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS et lorsque ces organismes sont en activité, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance des paramètres en radiotéléphonie :

- au départ avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée avant de débiter une procédure d'approche aux instruments.

#### **5.1.2.2 Autre aérodrome**

Lorsqu'un aérodrome n'est pas pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS, ou lorsqu'aucun de ces organismes n'est en activité, un aéronef doit :

- au départ évaluer lui-même les paramètres ;
- à l'arrivée
  - . prendre connaissance du calage altimétrique QNH d'une station désignée suivant une procédure agréée par l'autorité de l'aviation civile territorialement compétente,
  - . effectuer une procédure d'approche suivie d'une manoeuvre à vue libre et conduire celle-ci de façon 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 manoeuvre 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.

### **5.1.3 Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome**

#### **5.1.3.1 Aérodrome contrôlé**

Lorsque l'aérodrome est contrôlé l'aéronef doit s'intégrer dans la circulation d'aérodrome conformément aux clairances.

#### **5.1.3.2 Aérodrome AFIS**

a) lorsque l'aéronef effectue une procédure d'approche aux instruments :

- il peut, s'il effectue une procédure d'approche directe, s'intégrer directement en approche finale ;
- il peut, si une manoeuvre à vue imposée (MVI) est possible et nécessaire compte tenu des conditions météorologiques, s'intégrer directement sur la trajectoire définie ;
- il doit, si une manoeuvre à vue libre (MVL) est possible et nécessaire compte tenu des conditions météorologiques, s'intégrer dans la circulation d'aérodrome en respectant, sauf consigne particulière relative au sens de la manoeuvre à vue, les règles d'intégration définies pour les VFR aux paragraphes 4.2.2.1 ou 4.2.2.2 selon le cas. Si les conditions météorologiques le permettent, la descente est interrompue à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome publiés pour la piste en service à moins que l'aérodrome ne soit accessible qu'aux aéronefs dotés de l'équipement de radiocommunication et qu'aucun autre aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome et sous réserve de respecter les consignes particulières publiées.

b) Lorsque l'aéronef, évoluant en VMC, décide d'effectuer une approche par repérage visuel du sol il doit s'intégrer dans la circulation d'aérodrome conformément aux dispositions prévues pour les VFR aux paragraphes 4.2.2.1 ou 4.2.2.2 selon le cas.

### 5.1.3.3 *Autre aérodrome*

Lorsqu'un aérodrome n'est pas pourvu d'un organisme de la circulation aérienne ou lorsqu'un tel organisme n'est pas en activité, un aéronef doit procéder à une manoeuvre à vue libre si une telle manoeuvre est possible, compte tenu des conditions météorologiques. Il doit s'intégrer dans la circulation d'aérodrome en respectant, sauf consigne particulière relative au sens de la manoeuvre à vue libre, les règles d'intégration définies pour les VFR au paragraphe 4.2.2.1. Si les conditions météorologiques le permettent, la descente est interrompue à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome publiés pour la piste en service. Si l'aéronef évoluant en VMC décide d'effectuer une approche à vue, il doit s'intégrer dans la circulation d'aérodrome conformément aux dispositions prévues pour les VFR au paragraphe 4.2.2.1.

## 5.1.4 **Dispositions relatives aux radiocommunications**

### 5.1.4.1 *Avant de pénétrer dans la circulation d'aérodrome*

Lorsqu'un aéronef en vol IFR exécute une procédure aux instruments publiée ou approuvée par l'autorité compétente et située hors espace aérien contrôlé, le pilote commandant de bord doit transmettre des comptes rendus de position, indiquer ses intentions et toutes modifications ultérieures :

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

### 5.1.4.2 *Dans la circulation d'aérodrome*

#### 5.1.4.2.1 *Aérodrome contrôlé*

Le pilote commandant de bord doit transmettre 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 la tour de contrôle.

#### 5.1.4.2.2 *Aérodrome AFIS*

Le pilote commandant de bord doit transmettre des comptes rendus de position et indiquer ses intentions et toutes modifications ultérieures :

- à l'arrivée :
  - . avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ;
  - . en vent arrière et en étape de base s'il exécute une manoeuvre à vue libre ou imposée ;
  - . en finale ;
  - . lorsque la piste est dégagée ;
  - . sur l'aire de trafic.
- au départ :
  - . sur l'aire de trafic avant de se déplacer ;
  - . au(x) point(s) d'arrêt avant de pénétrer sur une piste ;
  - . une fois aligné avant de décoller ;
  - . lorsqu'il quitte la circulation d'aérodrome.

#### 5.1.4.2.3 *Autre aérodrome*

Lorsque sur un aérodrome pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS, ces organismes ne sont pas en activité, c'est la fréquence assignée à ces organismes qui doit être utilisée.

Sur un aérodrome non pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS, le pilote commandant de bord doit utiliser la fréquence d'auto-information assignée à l'aérodrome.

Le pilote commandant de bord doit transmettre en auto-information des comptes rendus de position et indiquer ses intentions et toutes modifications ultérieures aux positions caractéristiques définies au paragraphe 5.1.4.2.2 ci-dessus.

## 5.2 Aérodromes pour lesquels des procédures de départ ou d'approche aux instruments n'ont pas été publiées ou approuvées

En l'absence de procédure publiée ou approuvée, l'aéronef :

- à l'arrivée, doit évoluer en VMC en dessous du plus élevé des deux niveaux suivants : 900 m (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1000 pieds) au-dessus du sol ; les conditions météorologiques de vol à vue exigées en dessous de ce niveau doivent être réunies au plus tard 150 m (500 pieds) au-dessus ; il doit alors se conformer aux dispositions prévues pour les vols VFR en ce qui concerne :
  - les paramètres,
  - l'intégration dans la circulation d'aérodrome,
  - les radiocommunications ;
- au départ, doit maintenir les conditions VMC jusqu'au plus élevé des deux niveaux suivants : 900 m (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1000 pieds) au-dessus du sol.

## 5.3 Panne de l'équipement de radiocommunication

Lorsque la panne radio survient :

- au départ l'aéronef ne doit pas décoller ;
- à l'arrivée l'aéronef doit appliquer les règles de l'air relatives à l'interruption des communications radio.

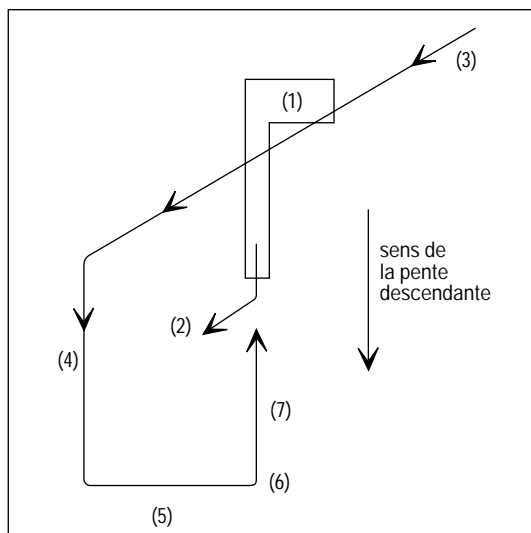
## 6 DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES POUR LES ALTIHORTS ET ALTISURFACES

### 6.1 Généralités

Les altiports et les altisurfaces sont des aérodromes et des emplacements de caractéristiques non classiques situés généralement en zone montagneuse et qui présentent habituellement une forte dénivellation entre les deux extrémités de la piste ou de l'axe d'atterrissage. Le décollage et l'atterrissage s'effectuent en sens inverse, le décollage dans le sens de la descente, l'atterrissage dans le sens de la montée quelle que soit la direction du vent.

### 6.2 Positions caractéristiques

Les positions caractéristiques d'un circuit de circulation au sol type et d'un circuit d'aérodrome type pour un altiport ou une altisurface sont les suivantes :



- (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

### 6.3 Circuit type

En règle générale les circuits d'aérodrome n'ont pas de dimensions strictement définies. Il incombe au pilote commandant de bord d'adapter le trajet en fonction du relief environnant et des possibilités manoeuvrières de son aéronef et des circonstances afin de ne pas gêner les autres aéronefs qui évoluent dans la circulation d'aérodrome. Toutefois lorsque les consignes particulières le mentionnent, le vol au-dessus de certains lieux doit être évité. 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 100 m (ou 300 pieds) au-dessus du niveau de la plate-forme supérieure du côté le plus dégagé d'obstacles ou sinon par la gauche.

**6.4 Départ**

Sauf clairance, un aéronef, au point d'arrêt ne doit s'aligner et décoller qu'après une surveillance de la direction de décollage pendant un temps suffisant pour permettre à un aéronef à l'arrivée qu'il n'aurait pas vu en approche finale d'atterrir et de libérer la piste.

**6.5 Arrivée**

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

- prendre connaissance des renseignements fournis par l'aire à signaux ;
- s'assurer que l'usage de l'altiport ou de l'altisurface n'est pas interdit ou ne présente pas de danger apparent ;
- vérifier qu'un autre aéronef ne se trouve pas sur le point de décoller.

Un aéronef ne doit pas entreprendre l'approche finale lorsqu'un autre aéronef se trouve au point d'arrêt ou se déplace sur la plate-forme supérieure tant que ce dernier n'a pas clairement manifesté son intention de différer le décollage.

**6.6 Equipement radio**

Un aéronef ne peut évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un altiport ou d'une altisurface que s'il est en mesure de recevoir et d'émettre à tout instant sur un altiport contrôlé les messages nécessaires à la fourniture du contrôle de la circulation aérienne, sur les altiports et altisurfaces non contrôlés les messages d'auto-information sur les fréquences spécifiées.

**6.7 Fréquence utilisée**

En l'absence d'une fréquence propre à l'altiport ou à l'altisurface, l'auto-information doit être effectuée sur la fréquence définie pour cet usage et portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

## ANNEXE 2

### Procédures générales complémentaires pour les hélicoptères

Les présentes procédures générales complémentaires sont applicables sur les aérodromes dont l'usage n'est pas réservé aux hélicoptères.

#### 1 **RADIOTÉLÉPHONIE**

Lorsqu'en application de la présente annexe 2 un hélicoptère effectue des évolutions différentes de celles prévues dans les procédures générales décrites à l'annexe 1 il doit indiquer ses intentions par radiotéléphonie.

#### 2 **PARAMETRES**

Sur un aérodrome autre que contrôlé ou AFIS, l'examen de l'aérodrome à l'arrivée nécessaire à l'évaluation des paramètres doit être effectué à une hauteur qui ne gêne pas les autres aéronefs qui évoluent dans la circulation d'aérodrome ; cette hauteur 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 et sous réserve, sur un aérodrome contrôlé, d'en avoir reçu la clairance, un hélicoptère qui utilise un aérodrome qui est le siège d'une activité avion peut le faire en se conformant aux procédures générales et consignes particulières applicables aux avions.

Il peut évoluer 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** Dans le cas où il ne suit pas les procédures applicables aux avions le circuit d'aérodrome suivi par l'hélicoptère ne doit pas interférer avec les circuits effectués par les autres aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome.

En particulier, les trajectoires suivies par l'hélicoptère lors de l'approche finale et de la montée initiale doivent être dans toute la mesure du possible parallèles à la piste en service ou à l'axe d'atterrissage et de décollage des autres aéronefs, et dans tous les cas ne pas interférer avec ces piste ou axe.

**3.3** Les hélicoptères doivent éviter dans la mesure du possible de traverser la piste ou l'axe d'atterrissage et de décollage des autres aéronefs.

Dans le cas où cela est impossible, la traversée doit être effectuée perpendiculairement au premier tiers de la piste ou de l'axe en service en laissant la priorité aux aéronefs qui effectuent un atterrissage ou un décollage.

#### 4 **AIRE D'APPROCHE FINALE ET DE DÉCOLLAGE**

**4.1** Sauf dispositions contraires dans les consignes particulières et sous réserve sur un aérodrome contrôlé d'en avoir reçu la clairance un hélicoptère peut effectuer l'approche finale ou la montée initiale vers ou depuis la piste.

**4.2** Dans le cas où un hélicoptère n'effectue pas l'approche finale ou la montée initiale vers ou depuis la piste il doit procéder comme suit :

a) si une aire d'approche finale et de décollage n'a pas été établie sur l'aérodrome, le pilote commandant de bord doit, dans la mesure où il ne gêne pas la circulation au sol des autres aéronefs et sous réserve :

- du respect des dispositions du 3.2 ;
- d'avoir reçu la clairance sur un aérodrome contrôlé ;

choisir une aire d'approche finale et de décollage présentant les caractéristiques et dégagements appropriés. L'aire choisie par le pilote commandant de bord ne doit pas se situer sur l'aire de trafic.

b) Si une aire d'approche finale et de décollage a été établie sur un aérodrome le pilote commandant de bord doit normalement l'utiliser pour effectuer son approche finale ou sa montée initiale à moins qu'il ne décide sous réserve du respect des dispositions du sous paragraphe a) précédent de choisir une aire d'approche finale et de décollage différente.

#### 5 **CIRCULATION EN SURFACE**

Lorsqu'il se déplace en surface soit en roulant, soit à faible hauteur en effet de sol, un hélicoptère doit veiller à ne pas mettre en danger ou gêner les autres usagers par le souffle du rotor.

## ANNEXE 3

### Procédures générales complémentaires pour les planeurs

#### 1 CIRCUIT D'AÉRODROME

Lorsque des consignes particulières destinées aux planeurs n'ont pas été publiées, ceux-ci doivent suivre dans toute la mesure du possible les circuits d'aérodrome prévus pour les avions.

#### 2 UTILISATION DES PISTES

Sauf autorisation particulière de l'autorité compétente le décollage sur une piste ou un autre axe qui n'est pas réservé aux planeurs ne peut être effectué qu'en remorqué.

#### 3 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 doit respecter l'ensemble des dispositions réglementaires applicables aux avions.

## **ANNEXE 4**

### **Procédures générales complémentaires pour les avions ultra légers motorisés (ULM) et les planeurs ultra légers (PUL)**

Les ULM et les PUL ne peuvent utiliser un aérodrome contrôlé, ou un aérodrome non contrôlé pour lequel des procédures de départ ou d'approche aux instruments ont été publiées, qu'avec l'accord de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et en se conformant aux consignes particulières établies à leur intention.

Les ULM et les PUL ne peuvent utiliser un aérodrome non contrôlé dont l'affectataire principal est le ministre chargé des armées qu'avec l'accord de l'autorité compétente et en se conformant aux consignes particulières établies à leur intention.

## **ANNEXE 5**

### **Procédures générales complémentaires pour les dirigeables**

Sauf lorsqu'il s'agit d'une plate-forme dont il a l'usage exclusif, un dirigeable ne peut utiliser un aéroport ou un emplacement qu'avec l'accord de l'autorité chargée des services de la circulation aérienne portant notamment sur l'implantation du mat d'amarrage ; il doit de plus se conformer aux consignes particulières de circulation aérienne établies à son intention par cette autorité.

## **ANNEXE 6**

### **Procédures générales complémentaires pour les ballons habités, libres ou captifs**

#### **1 AÉRODROME CONTROLÉ**

Un ballon habité, libre ou captif ne peut utiliser un aéroport contrôlé qu'avec l'accord de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et en se conformant aux consignes particulières établies à son intention.

#### **2 AUTRE AÉRODROME**

L'utilisation d'aéroports non contrôlés ou d'emplacements dont ils n'ont pas l'usage exclusif est subordonnée pour les ballons habités :

- soit à une entente préalable avec les autres usagers afin de ne pas porter préjudice aux activités de ces derniers,
- soit à l'absence d'interférence avec les circuits d'aéroport et les circuits de circulation au sol des autres aéro-nefs.

## **ANNEXE 7**

### **Procédures générales complémentaires pour les aéronefs non habités**

Lorsque des consignes particulières destinées aux aéronefs non habités n'ont pas été publiées, ceux-ci ne doivent pas utiliser un aéroport.