

## AD 1 AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION

## AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION

## AD 1.1 DISPONIBILITE ET CONDITIONS D'UTILISATION DES AERODROMES ET DES HELISTATIONS

## AERODROMES / HELIPORTS AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE

## AD 1.1.1 CONDITIONS GENERALES

## I Conditions générales d'utilisation des aérodromes et des hélistations

## 1) Administration des aérodromes

L'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)) est compétent sur les aérodromes d'intérêt international ou national. Les autres aérodromes relèvent de la compétence d'autres personnes, généralement de collectivités territoriales.

## 2) Exploitation

L'exploitant d'un aérodrome est la personne morale qui assure l'exploitation des installations de l'aérodrome, en dehors des compétences du prestataire de navigation aérienne. Pour les aéroports relevant de la compétence de l'Etat, l'exploitant est soit une société désignée par la loi (Aéroports de Paris), soit une entité (établissement public ou société) à qui l'Etat a confié par contrat l'exploitation de l'aérodrome, soit exceptionnellement l'Etat lui-même. Pour les autres aérodromes, l'exploitant est soit la personne compétente, soit une entité à qui cette dernière a confié l'exploitation de l'aérodrome.

## 3) Conditions générales d'utilisation des aérodromes et des installations et services connexes

Les aéronefs civils ne sont pas autorisés à atterrir sur les aérodromes qui ne sont pas mentionnés dans la présente AIP, sauf en cas d'urgence ou d'autorisation spéciale.

Les restrictions éventuelles d'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique figurent à la rubrique "observations" du répertoire AD 1.3 ou dans la partie AD 2.1 correspondante, lorsqu'il s'agit des aérodromes ouverts au trafic aérien international.

Certains aérodromes, bien qu'en principe réservés à l'usage exclusif des administrations de l'Etat, peuvent toutefois, sur autorisation conjointe des autorités compétentes, être utilisés à titre temporaire ou dans des circonstances particulières par des aéronefs autres que ceux des administrations qui en ont la disposition.

Les modalités de ladite autorisation font soit l'objet de NOTAM lorsque l'autorisation est temporaire, soit l'objet d'une insertion dans la rubrique "observations" du répertoire AD 1.3 lorsque l'autorisation a un caractère permanent.

## 4) Conditions d'ouverture des aéroports internationaux (Départements et territoires d'outre-mer)

a) Les territoires de la Nouvelle-Calédonie, des îles Wallis et Futuna comprennent deux catégories d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique :

- aérodrome d'intérêt général,
- aérodrome d'intérêt local.

Seuls les aérodromes d'intérêt général sont normalement ouverts aux vols internationaux :

- NOUMEA La Tontouta pour la Nouvelle-Calédonie,
- WALLIS Hihifo pour les îles Wallis et Futuna.

b) La période dite "de jour" est celle pendant laquelle le centre du disque solaire se trouve à plus de 6 degrés au dessus de l'horizon. Il est admis que pour des latitudes inférieures ou égales à 30°, le jour commence 15 minutes avant le lever du soleil, et se termine 15 minutes après le coucher du soleil.

Un aérodrome n'est contrôlé que pendant les horaires de fonctionnement de l'organisme chargé d'y assurer le service de contrôle de la circulation aérienne. Ces horaires sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Lorsque les services fonctionnent sur demande, le transport des fonctionnaires des douanes et de police ainsi que des représentants du service de la santé incombe à l'utilisateur pour lequel le contrôle est demandé.

## AD 1.1.1 GENERAL CONDITIONS

## I General conditions under which aerodromes / heliports and associated facilities are available for use

## 1) Aerodrome administration

The State (Direction Générale de l'Aviation Civile DGAC - French Civil Aviation Authority) has authority on the aerodromes of international or national interest. Other aerodromes are within the jurisdiction of other organisations, generally territorial communities.

## 2) Operation

The aerodrome operator is the legal entity in charge of operating the aerodrome facilities, outside the competencies of the air navigation service provider. For aerodromes belonging to the State, the operator is either a Company appointed by Law (Aéroports de Paris), or an entity (public or private organisation) contracted by the State to operate the aerodrome, or exceptionally the State itself. For other aerodromes, the operator is either the appropriate person, or an entity to which this entity has entrusted the aerodrome operation.

## 3) General conditions for the use of aerodromes and related facilities and services

Civil aircraft are not authorised to land on aerodromes which are not listed in this AIP, except in case of emergency or by special authorization.

Restrictions to the use of aerodromes open to public air traffic - if any - are stated in the "remarks" item in AD 1.3 directories, or in relevant part AD 2.1 for aerodromes open to international air traffic.

Some aerodromes, which are normally reserved for the exclusive use of government administrations, may with previous authorization by the concerned authorities, be used, on a temporary basis under special circumstances, by aircraft which do not belong to the administrations normally using these aerodromes.

The conditions and items of such authorization are stated by NOTAM when the authorization is temporary, or by an entry in the "remarks" item in AD 1.3 directories when the authorization is of permanent nature.

## 4) Opening conditions of international airports (Overseas departments and territories)

a) The territories of New Caledonia, Wallis and Futuna islands include two categories of aerodromes open to public air traffic :

- general service aerodromes,
- local service aerodromes.

Only the general service aerodromes are normally open to international flights :

- NOUMEA La Tontouta for New Caledonia,
- WALLIS Hihifo for Wallis and Futuna Islands.

b) The period called "day time" occurs as long as the centre of the solar disc is up to 6 degrees beyond the horizon. It is considered that for latitudes below or equal to 30°, the "day time" period begins 15 mn before sunrise and finishes 15 mn after sunset.

An aerodrome is only controlled during the operating hours of the unit which is in charge of the air traffic control. These operating hours are brought to the users knowledge by the mean of aeronautical information.

When services are operating on a request basis, the transportation of customs and immigration officers and also of health service representatives is at the charge of the user for whom the control has been required.

Les contrôles sur demande ne peuvent avoir lieu que si les préavis suivants sont respectés :

Les demandes d'exécution de nuit de contrôles de police, douane et santé sur un aérodrome ouvert en permanence de jour et sur demande de nuit doivent parvenir à l'aérodrome au moins 3 HR avant l'heure locale de coucher du soleil, sauf pour les services réguliers entraînant l'ouverture normale de nuit.

Dans tous les autres cas d'ouverture à la demande, un préavis de vingt-quatre heures est nécessaire, sauf régime particulier (fixé par NOTAM) sur certains aérodromes. Ce préavis sera déposé le dernier jour ouvrable précédant l'utilisation avant 1600 UTC et pour les samedis et dimanches, le vendredi avant 1700 UTC.

Toutefois, lorsqu'il s'agit de demandes motivées par un déroutement pour incident technique ou pour des circonstances atmosphériques particulières, les usagers ne seront pas tenus d'observer ces préavis, mais devront néanmoins provoquer l'intervention des services de contrôle aux frontières.

En ce qui concerne la vérification des marchandises par le service de douane, les contrôles effectués en dehors des heures normales d'ouverture du bureau dont dépend l'aérodrome ainsi que les dimanches et jours fériés donnent lieu au paiement de redevances suivant un barème établi par l'administration des douanes.

c) Sur tous les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique autres que NOUMEA LA TONTOUTA, les fonctionnaires du service de la circulation aérienne ou, à défaut, les représentants des collectivités gestionnaires pour les aéroports civils et les représentants de l'autorité militaire pour les aéroports militaires ont qualité :

- pour examiner les livres de bord et vérifier en particulier si les aéronefs en provenance de l'étranger ont fait récemment escale sur un aéroport ouvert au trafic international pour y remplir les formalités requises ;

- dans le cas où un aéronef venant de l'étranger se poserait directement sur un de ces aéroports et y déchargerait tout ou partie de sa charge marchande, pour signaler l'infraction, commise aux services de douane, de police et de santé les plus proches et prendre les mesures conservatoires nécessaires en attendant l'arrivée des services de contrôle.

#### 5) **Redevances**

Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, et sous réserve de dispositions contraires les terrains agréés à usage restreint et les terrains fermés à la circulation publique avec une activité civile et commerciale, les services publics aéroportuaires, qui sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de service à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien donnent lieu à la perception de redevances.

#### 6) **Contrôle de douane et de police**

Tout aéronef effectuant à partir ou vers un pays hors de la zone Schengen doit atterrir à son arrivée sur un aéroport douanier. L'équipage, les passagers et les marchandises doivent satisfaire aux contrôles de douane et de police exigés pour l'entrée en territoire français.

Pour certains aérodromes, le commandant de bord doit se conformer aux délais de préavis nécessaires pour la mise en place à la demande de ces contrôles.

Des contrôles sanitaires peuvent d'autre part être effectués si les circonstances l'exigent.

Lorsqu'un aéronef est contraint d'atterrir à son arrivée sur le territoire français ailleurs que sur un aéroport douanier, la procédure est la suivante :

a) Atterrissage sur un aéroport gardé : le commandant de bord se conforme aux instructions données par le responsable de l'aéroport qui doit prévenir les services de police et de douane les plus proches.

b) Atterrissage sur un aéroport non gardé ou en rase campagne : le commandant de bord avise les autorités locales, police, gendarmerie, douanes, contributions indirectes et se conforme à leurs instructions.

Il est rappelé que l'exploitant de l'aéronef est responsable en cas d'atterrissage ou de décollage en rase campagne des dégâts au sol.

#### 7) **Circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes**

DELIMITATION DES ZONES ET SECTEURS :

L'ensemble des terrains constituant l'aérodrome est divisé en zones et secteurs :

- une zone publique pouvant comporter des parties librement accessibles au public et d'autres parties dont l'accès est réglementé,

- l'accès à certaines parties de la zone publique peut être subordonné au paiement d'une redevance,

*Controls on request can be performed only if, the following conditions are respected :*

*Requests for immigration, customs or health control services by night at an aerodrome opened all day on request at night-time, must reach said aerodrome at the latest 3 hours before local sunset time, except for scheduled flights involving normal night opening of the aerodrome.*

*In all other cases of on request opening, a 24 hour's notice is required, except special conditions set out by NOTAM on some aerodromes. Such notice shall be delivered on the last working day preceding the intended use, before 1600 UTC, and on Friday before 1700 UTC for Saturdays and Sundays.*

*However, in the case of requests arising from diversions due to technical incidents or special weather conditions, users will not be bound to meet notice conditions but shall nevertheless call for an intervention of border control services.*

*As regards goods inspection by customs office, controls performed outside normal opening hours of the office in charge of the aerodrome, or on Sundays or public holidays, will require fees to be paid, according to a tariff as set out by the customs administration.*

c) *On all aerodromes open to public air traffic except NOUMEA LA TONTOUTA, air traffic service offices or, in the absence of such, representatives of the managing institution for civil aerodromes or representative of military authorities for military aerodromes, are entitled to :*

*- examine log books and check, particularly, whether aircraft originating from a foreign country have recently stopped over on an aerodrome open international traffic in order to comply with legal requirements :*

*- should an aircraft from a foreign country land directly on one of these aerodromes and unload there whole or part of its payload, to inform the nearest custom, immigration and health services of such violation and to take the required protective measures pending the arrival of control services.*

#### 5) **Dues**

*On aerodromes open to public air traffic, and subject to any contrary provision, the airport lands agreed for restriction use and airport lands closed to public air traffic with a civil and commercial activity, the airport public services giving rise to payment of fees shall be the services rendered to aircraft operators and their service providers in the context of the use of airport land, infrastructure, facilities, premises and equipment provided by the aerodrome operator insofar as such use is directly necessary, on the aerodrome, to the operation of aircraft or of an air transportation service.*

#### 6) **Customs and immigration controls**

*Every aircraft making a flight from or to a state out of Schengen area must land, on arrival, at a customs controlled airport. Its crew, passengers and cargo must undergo the customs and immigration controls required to enter French territory.*

*At some aerodromes, the pilot in command must comply with the prior notice requirements necessary for availability of these controls.*

*Health controls can also be carried out if circumstances so require.*

*When an aircraft is compelled to land elsewhere than on a customs controlled airport when arriving on the French territory, the following procedure must be complied with :*

*a) Landing at a manned airport : the pilot in command complies with the instructions given by the person in charge of the airport, who must notify the nearest immigration and customs authorities.*

*b) Landing at an unmanned airport or in open country : the pilot in command notifies the local authorities (immigration, state police forces, customs, indirect tax authorities) and complies with their instructions.*

*It is reminded that the aircraft operator is liable for ground damage caused by landing or take-off in open country.*

#### 7) **Traffic of persons and vehicles on airports**

SUBDIVISION INTO AREAS AND SECTORS :

*All the land which forms an airport is divided into areas and sectors :*

*- a public area, which may include parts freely accessible to the public and other parts with regulated access,*

*- access to given parts of the public area may be contingent upon payment of dues,*

- un droit d'occupation privative peut également être accordé sur certaines parcelles de la zone publique pour l'exercice d'activités intéressant le public,

- une zone réservée dont l'accès est soumis à des consignes particulières et à la possession de titres spéciaux,

- la zone publique et la zone réservée peuvent suivant leur utilisation comporter plusieurs secteurs,

- les aérodromes mixtes comprennent, en outre, une zone militaire.

Les limites de ces zones et secteurs sont définies pour chaque aérodrome.

#### CIRCULATION DES PERSONNES ET DES VEHICULES :

Les circulations des personnes et des véhicules sont fixées par voies réglementaires pour :

a) les conditions de circulation et de stationnement dans la zone publique des personnes et des véhicules et notamment des taxis, voitures de louage et véhicules de transport,

b) les conditions d'accès, de circulation et de stationnement des personnes et des véhicules admis à pénétrer en zone réservée.

#### **8) Conditions d'utilisation exceptionnelle des aérodromes agréés à usage restreint**

a) Aérodromes agréés à usage restreint réservés aux aéronefs qui y sont basés et à ceux qui sont basés sur les aérodromes voisins. Ces aérodromes peuvent être utilisés par d'autres aéronefs sur autorisation exceptionnelle préalable.

Des autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent, de longue durée (limitée à 6 mois) ou occasionnel (pour la durée du vol), peuvent être accordées aux navigateurs aériens qui en feront la demande comme indiqué au paragraphe d) ci-dessous.

D'autre part, certains de ces aérodromes sont utilisables sans restriction les jours durant lesquels ils sont dotés des moyens en personnel et en télécommunications prévus par l'article 6 de l'arrêté du 23 novembre 1962. Ces dispositions sont énoncées dans leur arrêté d'agrément et reproduites dans les documents d'information aéronautique.

b) Aérodromes agréés à usage restreint réservés aux aéronefs qui y sont basés.

Pour ces aérodromes des autorisations de longue durée (limitée à 3 mois) ou à caractère occasionnel ne pourront être accordées qu'aux navigateurs aériens confirmés titulaires de la licence de pilote privé et totalisant 200 heures de vol comme pilote.

La demande doit être établie comme indiqué au paragraphe d) ci-après.

c) Aérodromes agréés à usage restreint réservés à une ou plusieurs activités aériennes déterminées et aux avions de servitudes.

Les dispositions du paragraphe b) leurs sont applicables.

#### **d) Etablissement des demandes**

Les demandes doivent être adressées au délégué territorial du directeur de l'aviation civile auquel l'aérodrome est rattaché, au moins 30 jours avant la date d'utilisation projetée, lorsqu'il s'agit d'une autorisation à caractère permanent ou de longue durée.

Ce préavis est réduit à 4 jours ouvrables lorsqu'elles concernent une autorisation à caractère occasionnel.

En ce qui concerne les autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent ou de longue durée, seules les demandes d'une utilisation fréquente et régulière de l'aérodrome en cause motivée par des nécessités aéronautiques, sportives ou professionnelles, seront prises en considération.

Elles devront comporter les renseignements suivants :

- Nom et profession du pilote ;
- Type, immatriculation et propriétaire de l'aéronef ;
- Licences et qualifications ;
- Nombre d'heures de vol du pilote ;
- Nombre d'heures de vol sur le type d'aéronefs utilisé (au total au cours des deux mois précédents) ;
- Aéro-club dont il est membre ;
- Aérodrome de départ ;
- Aérodrome de destination ;
- Date et période d'utilisation ;

- a right of private occupancy may also be granted to given parts of the public area for execution of activities aimed at the public,

- a restricted area, the access to which is subjected to specific instructions and to production of specific passes,

- public area and restricted area may include several sectors depending on their utilisation,

- mixed purpose airports also include a military area.

The limits of these areas and sectors are defined for each airport.

#### TRAFFIC OF PERSONS AND VEHICLES :

Traffic of persons and vehicles is subjected to regulations relative to :

a) traffic and parking of persons and vehicles in the public area, notably traffic of taxis, rental cars and transport vehicles,

b) conditions of access, traffic and parking of persons and vehicles authorized to enter the restricted area.

#### **8) Conditions for exceptional use of aerodrome agreed for restricted use**

a) Aerodromes agreed for restricted use and reserved for bases aircraft and aircraft bases on near by aerodromes. These aerodromes may be used by other aircraft upon exceptional authorization.

Exceptional authorizations, of permanent, long term (limited to 6 months), or occasional (for one flight) type, may be granted to air navigators so requesting as stated in paragraph d) below.

Besides, some of these aerodromes may be used unrestrictedly on certain days when they are provided with the personnel and communication resources as set out in item 6 of the decree of November 23, 1962. These provisions are stated in the aerodrome licensing decree and quoted in aeronautical information, documents.

b) Aerodromes agreed for restricted use and reserved for based aircraft. For these aerodromes, long term (limited to 3 months) or occasional type authorizations may be granted only to confirmed air navigators holding a private aircraft pilot's license, with a total of 200 flying hours as a pilot.

The request should be prepared as stated in paragraph d) below.

c) Aerodromes agreed for restricted use and reserved for one or several determined flying activities or for service aircraft.

The provisions of paragraph b) apply.

#### **d) Requested preparation**

Requests must be addressed to the territorial representative of the civil aviation head, not later than 30 days before the proposed date of use, for permanent or long term type authorizations.

This notice is reduced to 4 working days for occasional type authorizations.

As regards permanent or long term type exceptional authorization of use, requests will not be considered unless they are frequent and regular use of the concerned aerodrome, for aeronautical, sports or professional reasons.

Requests should show the following data :

- Pilot's name and profession ;
- Aircraft type, registration number and owner ;
- Licenses and ratings ;
- Pilot's flying hours ;
- Flying hours on the type of aircraft being used (total and during last two months) ;
- Flying club ;
- Aerodrome of departure ;
- Aerodrome of destination ;
- Date and time period of use ;

- Reason ;  
- Remarques particulières.

e) **Délivrance des autorisations**  
Les autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent et de longue durée, sont délivrées par le délégué territorial du directeur de l'aviation civile compétent.

Les autorisations sont assorties de l'obligation pour le demandeur :

- de prévenir le responsable de l'aérodrome de destination de son heure d'arrivée ou de l'ajournement du vol projeté ;
- de recueillir les dernières informations aéronautiques sur l'état d'utilisation de l'aérodrome ;
- de prendre connaissance des renseignements météorologiques les plus récents ;
- de clôturer s'il y a lieu son plan de vol VFR dès son arrivée.

A cet effet la désignation et le numéro de téléphone du responsable de l'aérodrome et de la station météorologique la plus proche seront mentionnés dans l'autorisation délivrée.

Les autorisations accordées sont renouvelables sur demande adressée au délégué territorial du directeur de l'aviation civile auquel l'aérodrome est rattaché.

Tout manquement aux dispositions et obligations énoncées ci-dessus entraînera le retrait de l'autorisation exceptionnelle accordés.

9) **Utilisation des hélistations et des hélisurfaces**  
Les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller :

- soit sur des aérodromes principalement destinés aux aéronefs à voilure fixe, le cas échéant, à des emplacement réservés ou désignés a cet effet ;
- soit sur des aérodromes équipés pour les recevoir exclusivement et qui sont dénommés hélistations ;
- à titre occasionnel, sur les emplacements situés en dehors des aérodromes et qui sont dénommés hélisurfaces.

Les conditions d'utilisation des hélistations et des hélisurfaces sont fixées ci-après.

#### **HELISTATIONS**

Les hélistations sont des aérodromes équipés pour recevoir exclusivement les hélicoptères. Elles sont classées suivant leur usage aéronautique en :

- a) hélistations ouvertes à la circulation aérienne publique ;
- b) hélistations réservées à l'usage exclusif des administrations de l'Etat ;
- c) hélistations agréées à usage restreint ;
- d) hélistations spécialement destinées au transport public à la demande.

Les hélistations citées en a), b) et c) sont créées par arrêté ministériel ; les conditions générales d'utilisation de ces hélistations sont celles fixées pour les aérodromes destinés aux aéronefs à voilure fixe (cf AD 1-3). Les hélistations citées en d) sont créées par arrêté préfectoral.

#### **HELISURFACES**

Les hélisurfaces sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel (nombre de mouvements limité à 200/an et 20/jour).

Les hélisurfaces ne sont pas considérées comme des aérodromes et leur utilisation est soumise aux conditions suivantes (Arrêté du 6 mai 1995) :

- a) Les hélisurfaces sont identifiées à l'avance par le pilote commandant de bord.

Sauf pour les opérations d'assistance et de sauvetage, le pilote, l'exploitant ou l'utilisateur de l'hélicoptère doit :

- obtenir au préalable l'accord de la personne physique ou morale ayant la jouissance du terrain, d'une part, sur l'utilisation de l'hélicoptère, d'autre part, sur l'accessibilité de celle-ci aux représentants de la force publique et aux agents de l'Etat chargés de la vérification des conditions d'utilisation de l'hélicoptère, ainsi qu'aux agents des douanes.

- prendre toute mesure appropriée pour signaler l'existence de l'hélicoptère pour éviter les dangers pouvant résulter de son utilisation, notamment si l'hélicoptère est accessible au public.

- b) Les hélisurfaces à terre peuvent être utilisées à des fins de transport public à la demande, de travail aérien ou de vols privés ; elles sont utilisées sans autorisation administrative préalable, sous réserve d'en aviser le directeur interrégional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins compétent ; les opérations de travail aérien agricole et les opérations d'assistance et de sauvetage sont dispensées de cette formalité.

- Reason ;  
- Special remarks.

e) **Authorization delivery**  
Permanent and long term type exceptional authorizations of use are delivered by the adequate territorial representative of the civil aviation head.

These authorizations involve an obligation for the applicant to :

- inform the person in charge of the aerodrome of his time of arrival or the postponement of the intended flight ;
- to collect the latest aeronautical information about the aerodrome usability condition ;
- to study the latest weather information ;
- to close his VFR flight plan, when applicable, as soon as he arrives.

For this purpose, the aerodrome and nearest weather station manager's names and telephone numbers are stated in the delivered authorization.

Granted authorizations may be renewed upon request sent to the territorial representative of the civil aviation head in charge of the aerodrome.

Any failure to comply with the above stated provisions will entail the withdrawal of the granted exceptional authorization for use.

9) **Helistations and helisurfaces availability**  
Helicopters may land on or take-off from :

- either aerodromes mainly intended for fixed wing aircraft, in case of need, at places specially reserved or designated for this purpose ;
- or aerodromes equipped to receive only helicopters, which are called helistations ;
- on an occasional basis : places located outside aerodromes which are called helisurfaces.

The conditions for the use of helistations and helisurfaces are set out as follows.

#### **HELISTATIONS**

Helistations are aerodromes equipped to receive helicopters exclusively. Depending on their aeronautical use, they are classified as follows :

- a) helistations open to public air traffic ;
- b) helistations for the exclusive use of government administrations ;
- c) helistations approved for restricted use ;
- d) helistations especially set up for charter flights.

Helistations as mentioned in a), b) and c) are established by ministerial decree ; the general conditions for the use of those helistations are the same as those concerning the aerodromes for fixed wing aircraft (ref. AD 1-3). Helistations as mentioned in d), are established by prefectorial decree.

#### **HELISURFACES**

Helisurfaces are not necessarily arranged areas which may be used on an occasional basis only (traffic limited to 20 flights a day and 200 flights a year).

Helisurfaces are not regarded as aerodromes and their use is subject to the following requirements (decree of May 06th, 1995) :

- a) Helisurfaces will be identified in advance by the helicopter captain.

Except for help and rescue purposes, helicopter pilot, operator or user must also :

- obtain the prior agreement of natural or artificial person possessing the piece of ground, about the use of the helisurface and the right for members of the police force in charge of checking the conditions for use of the helicopter, and customs officers, to access to the helisurface.

- make arrangements to make the public aware of the presence of the helisurface, in order to prevent possible risks arising from its use, especially if the helisurface is a get-at-able place.

- b) Ground helisurfaces can be used for charter flights, aerial work or private flights ; and are used without previous, authorization by the administration, provide that the concerned "Directeur interrégional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins" shall be notified ; agricultural aerial works, so that help and rescue operations are excused from complying with this procedure.

**c)** Les hélisturfaces en mer doivent être situées dans une zone agréée à cet effet par arrêté du préfet maritime.

**d)** Les hélisturfaces sont notamment interdites :

- à l'intérieur des agglomérations, sauf à titre exceptionnel, afin d'exécuter certaines opérations de transport public ou de travail aérien ;
- à l'intérieur des zones situées aux abords des aérodromes définies par l'arrêté du 22 février 1971 du ministre chargé des transports, sauf accord de l'autorité responsable de l'aérodrome.

**e)** Les hélisturfaces sont utilisées sous la responsabilité du pilote commandant de bord ou de l'exploitant de l'hélicoptère. En conséquence, les exploitants ou propriétaires d'hélicoptères utilisant des hélisturfaces doivent pouvoir justifier d'une assurance ou d'un cautionnement suffisant couvrant les dommages causés aux tiers.

**f)** Les pilotes d'hélicoptères utilisant des hélisturfaces doivent être titulaires d'une habilitation à utiliser les hélisturfaces, valable sur le territoire national, délivrée par le préfet du département où le pilote est domicilié ou par le préfet de police pour les pilotes résidents à Paris ou à l'étranger.

L'habilitation à utiliser les hélisturfaces est délivrée pour une période maximale de dix ans renouvelable.

## II Documents appropriés de l'OACI

Les normes et pratiques recommandées de l'annexe 14, volumes I et II sont appliquées dans leur plus grande partie. Les différences qui subsistent sont notifiées en partie GEN 1.7.

### AD 1.1.2 UTILISATION DE BASES AERIENNES MILITAIRES

#### I Utilisation civile de bases aériennes militaires :

NIL.

#### AD 1.1.3 PROCEDURES PAR FAIBLE VISIBILITE (LVP)

##### MISE EN VIGUEUR DES PROCEDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITE (LVP) SUR LES AERODROMES

Le règlement (UE) N° 965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 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 précise dans son annexe V, au point SPA.LVO.115 Exigences liées à l'aérodrome : L'exploitant n'utilise pas un aérodrome pour des opérations LVO lorsque la visibilité est inférieure à 800 m, sauf :

- 1) si l'aérodrome a été agréé pour de telles opérations par l'État dans lequel il se trouve ; et
- 2) des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) ont été établies ".

#### 1 MISE EN VIGUEUR DES LVP sur les aérodromes français

##### 1.1 Généralités

L'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes et son annexe définit les principes de base relatifs à la mise en vigueur des LVP sur les aérodromes français.

##### 1.2 Opérations nécessitant la mise en vigueur des LVP

Les opérations nécessitant la mise en vigueur des LVP sont les approches de précision de catégorie II et III et les décollages par RVR inférieure à 400 m.

##### 1.3 Principes de base

Afin d'assurer la sécurité des opérations décrites ci-dessus, les procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) devront avoir été mises en vigueur, dès que la RVR (ou, à défaut, la VIS) et le plafond, s'il est disponible, descendent en dessous de certains seuils, fixés pour chaque aérodrome.

Pour les pistes homologuées aux approches de précision de CAT II/III, les valeurs choisies ne peuvent toutefois pas être inférieures à 550 m pour la RVR et à 200 ft pour le plafond.

Pour les autres pistes, les LVP se rapportent aux décollages par RVR inférieure à 400 m et sont mises en vigueur dès que la RVR descend en dessous d'un seuil non inférieur à 400 m.

Ces procédures concernent :

- la préparation des différents services concernés de l'aérodrome ;
- la protection contre les intrusions - la circulation au sol ;
- la protection des aires critiques et sensibles de l'ILS et l'application des séparations entre avions qui en découlent ;
- le secours électrique (temps de commutation inférieur à 1s) ;
- l'allumage du balisage lumineux, l'éclairage des panneaux et l'allumage des barres d'arrêt ;
- la mise en veille ou en alerte du SSLIA.

**c)** Helisurfaces on sea shall be located in area approved by "prefet maritime" decree.

**d)** Helisurfaces are prohibited :

- within the built-up areas, except on an exceptional basis, for some charter flights or aerial works ;
- within areas nearby an airfield which are defined by decree of February 22nd, 1971, except airfield management agreement.

**e)** The use of helisurfaces is the responsibility of the helicopter captain or operator. Consequently, helicopter owner or operator must be able to prove an insurance policy or have suretyship adequate for damages to third parties.

**f)** Helicopter pilots using helisurfaces must be able to use helisurfaces on national territory, by the "prefet de departement" where pilot reside or by the "prefet de police" or pilot residing in Paris or abroad ;

This licence is issued for a maximum of ten years renewable.

## II Applicable ICAO documents

Standards and recommended practices are applied in accordance with ICAO annex 14, volumes I and II in their most important part. Therefore, differences are notified in part GEN 1.7.

### AD 1.1.2 USE OF MILITARY AIR BASES

#### I Civil use of military air bases :

NIL.

#### AD 1.1.3 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

##### LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP) ENFORCEMENT ON AERODROMES

The amended commission regulation (EU) NR 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) NR 216/2008 of the European Parliament and of the Council specifies in annex V, in point SPA.LVO.115 Aerodrome related requirements :

The operator shall not use an aerodrome for LVOs below a visibility of 800 m unless :

- 1) the aerodrome has been approved for such operations by the State of the aerodrome ; and
- (2) low visibility procedures (LVP) have been established ".

#### 1 LVP ENFORCEMENT on French aerodromes

##### 1.1 General

The Order of 28th August 2003 amended, relative to approval conditions and operating procedures for aerodromes and its appendix define the basic principles relatives to the LVP enforcement on French aerodromes.

##### 1.2 Flight manoeuvres and steps requiring the enforcement of LVP

Flight manoeuvres and steps requiring the use of LVP are CAT II and III precision approaches and take offs when RVR is less than 400 m.

##### 1.3 Basics

In order to ensure the reliability of the above mentioned procedures, low visibility procedures (LVP) should have been put into use as soon as the RVR (or, if not the VIS) and the ceiling if it is available, fall below certain limits, defined for each aerodrome.

For runways authorised for CAT II/III precision approaches, the selected values can not be less than 550 m for RVR and 200 ft for ceiling.

For other runways, the LVP (s) are related to TKOF with RVR less than 400 m and are used as soon as the RVR drops below a limit not less than 400 m.

These procedures concern :

- preparing the relevant services of the aerodrome ;
- anti-intrusion protection-ground traffic ;
- protecting critical and sensitive ILS areas and the applying of resulting separations between aircraft ;
- emergency stand by power supply (switching on time less than 1s) ;
- switching on lighting up of signs and stop bars ;
- the standing by or alerting of rescue and fire fighting services.

En outre lorsque les LVP sont en vigueur, les approches de précision de CAT 1 restent possibles dans la mesure où les minimums de CAT 1 sont respectés.

*In addition, when LVP are in use CAT 1 precision approaches are still usable in the extent of the CAT 1 minima are respected.*

**1.4 Information des équipages - Phraséologie**

La mise en vigueur des LVP sera annoncée sur l'ATIS pour les aérodromes qui en sont dotés, sinon au premier contact avec l'avion sur la fréquence de contrôle appropriée.

La phraséologie utilisée sera la suivante :

En français : "PROCEDURES PAR FAIBLE VISIBILITE EN VIGUEUR [PISTE (numéro)]"

En anglais : "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN FORCE [RUNWAY (number)]".

**1.4 Information for crews - Phraseology**

*The enforcement of LVP will be transmitted on ATIS if the aerodromes are equipped otherwise, on first contact with the aircraft on the appropriate control frequency.*

*The phraseology used will be as follows :*

*In French : "PROCEDURES PAR FAIBLE VISIBILITE EN VIGUEUR [PISTE (numéro)]"*

*In English : "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN FORCE [RUNWAY (number)]".*

**1.5 Utilisation des barres d'arrêt**

Les barres d'arrêt sont installées sur les aérodromes avec pistes homologuées pour les approches de précision de catégories II et III ou pour les décollages par RVR < 150 m sauf cas particuliers. Leur utilisation fait partie des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP).

On distingue :

- les barres d'arrêt permanentes qui sont allumées en rouge ;
- Les barres d'arrêt commandables qui sont allumées en rouge pour arrêter la circulation et éteintes pour indiquer que la voie est libre.

Les barres d'arrêt commandables situées aux points d'arrêt de catégories II/III, sont associées à un segment de confirmation qui correspond à un tronçon du balisage axial de la voie de circulation situé après la barre d'arrêt.

Lorsque la clairance d'alignement est délivrée, la barre d'arrêt est éteinte et le segment de confirmation allumé (feux vert).

Les pilotes ne doivent en aucun cas franchir une barre d'arrêt (commandable ou permanente) dont les feux sont allumés.

Dans le cas des barres d'arrêt commandables, même si la barre d'arrêt est éteinte, les pilotes ne doivent en aucun cas franchir le point d'arrêt si le segment de confirmation n'est pas réallumé : cette situation correspond à une panne d'alimentation de la barre d'arrêt.

**1.5 Use of stop bars**

*Stop bars are installed on aerodromes with runways certified for precision approaches CAT II and III, or for takeoffs with RVR < 150 m except in special cases. Their use is included in the low visibility operating procedures (LVP).*

*They consist of :*

- permanent stop bars which are illuminated (red light) ;
- Remote-controlled stop bars which are illuminated (red light) to stop ground traffic and extinguished to indicate that the taxiway is clear.

*Remote-controlled stop bars, located at the taxi-holding points (category II/III), are associated with a confirmation segment corresponding to a taxiway centerline lighting segment located after the stop bar.*

*When the line-up clearance is issued, the stop bar is extinguished and the confirmation segment is illuminated (green light).*

*Pilots should never cross a stop bar (remote-controlled or permanent) whose red light are on.*

*In the case of remote-controlled stop bars, even if the stop bar is extinguished, pilots should never cross the taxi-holding point if the confirmation segment is not illuminated : this situation corresponds to a power supply failure of the stop bar.*

**HOMOLOGATION DES PISTES AVEC APPROCHES DE PRECISION DE CATEGORIES II ET III ET DECOLLAGES AVEC RVR INFÉRIEURE A 150 m**

Les deux tableaux ci-après fixent la liste des pistes ayant fait l'objet, en France métropolitaine, d'une décision d'homologation pour les approches de précision de catégories II et III et les décollages avec portée visuelle de piste inférieure à 150 mètres, en application de l'arrêté du 28 août 2003 modifié, relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, dit arrêté CHEA.

Cet arrêté prescrit les conditions techniques et les procédures d'exploitation nécessaires à l'homologation des pistes d'aérodromes terrestres. La décision d'homologation d'une piste d'aérodrome est prononcée à l'issue d'un contrôle permettant de s'assurer que les conditions d'homologation respectent les dispositions portant essentiellement sur les points suivants : dégagements des aérodromes et franchissement des obstacles, caractéristiques physiques de la piste et de ses abords, alimentation électrique, équipements en aides radioélectriques, équipements en aides visuelles, détermination de la portée visuelle de piste ou de la visibilité horizontale, procédures d'exploitation.

Ces tableaux précisent les restrictions et limitations applicables par les équipages et les éventuelles dérogations.

**APPROVAL FOR RUNWAYS WITH CATEGORY II AND III PRECISION APPROACHES AND TAKEOFFS WITH RVR LESS THAN 150 m**

*The two tables below specify the list of runways subjected, in metropolitan France, to a decision giving approval for category II and III precision approaches and takeoffs with runway visual range less than 150 meters, for implementing the Ministerial Order dated August 28th, 2003 amended relative to approval requirements and aerodrome operating procedures, also known as CHEA order.*

*This Ministerial Order, called "arrêté CHEA", prescribes the technical conditions and operating procedures required for approval of land aerodrome runways. The decision giving approval of an aerodrome runway is delivered after checking that the approval conditions meet the provisions mainly concerning the following points: aerodrome clearances and obstacle clearance limits, physical characteristics of the runway and its vicinity, electrical power supply, radio-electric aids equipment, visual aids equipment, determination of the runway visual range or horizontal visibility, operating procedures.*

*These tables specify restrictions and limitations applicable to aircrews as also possible exemptions.*

**PISTES HOMOLOGUEES CAT II ET III AVEC HAUTEUR DE DECISION**

*Approved runways CAT II and III with decision height*

| NOMS<br>Names | INDICATEURS<br>D'EMPLACEMENT<br>ICAO code | RWY actuelle<br>Current RWY | LIMITATIONS |
|---------------|---|-----------------------------|-------------|
| NIL           |   |                             |             |

**PISTES HOMOLOGUEES DECOLLAGES PAR FAIBLE VISIBILITE AVEC PORTEE VISUELLE DE PISTE (RVR) INFÉRIEURE A 150 m**

*Low visibility take off approved runways with RVR below 150 m*

| NOMS<br>Names | INDICATEURS<br>D'EMPLACEMENT<br>ICAO code | RWY actuelle<br>Current RWY | LIMITATIONS |
|---------------|---|-----------------------------|-------------|
| NIL           |   |                             |             |

### PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EFFECTUER DES ENTRAÎNEMENTS AUX APPROCHES DE PRECISION DE CATEGORIE III OU DES ATERRISSAGES AUTOMATIQUES EN DEHORS DU CADRE DE PROTECTION DES LVP.

Des approches de précision de catégories II et III ne peuvent être conduites que si les procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) sont déclarées en vigueur sur la piste concernée. Toutefois, lorsque les conditions météorologiques le permettent, des entraînements aux approches de précision de cat III ou des atterrissages automatiques peuvent être effectués soit sur des pistes homologuées pour des approches de précision de catégorie III en dehors des périodes de mise en vigueur des LVP, soit sur certaines pistes homologuées pour des approches de précision de catégorie I ou II.

Il est alors nécessaire de prendre certaines précautions rappelées ou précisées ci-après, afin de prévenir certains incidents susceptibles de se produire dans ces circonstances.

Le pilote doit impérativement respecter les consignes et les créneaux horaires éventuellement fixés pour l'aérodrome et publiés à l'AIP. Il doit signaler, dès le premier contact avec l'organisme du contrôle, son intention d'effectuer un entraînement à l'approche de précision de catégorie III ou un atterrissage automatique. En effet, ceci conditionne la mise en oeuvre de séparations spécifiques entre avions, destinées à assurer la protection du signal ILS. Si celles-ci ne peuvent être appliquées ou si certaines circonstances particulières l'exigent, l'autorisation sera refusée ou la procédure pourra être interrompue sur l'instruction de l'ATC.

Des perturbations du signal ILS pouvant conduire à une reprise en pilotage manuel ne sont cependant pas à exclure. Le pilote devra donc vérifier que les conditions météorologiques lui permettent une reprise en pilotage manuel de l'avion à tout moment.

En outre pour les pistes homologuées cat I ou II, il revient à l'exploitant de s'assurer au préalable que la piste et l'équipement ILS présentent des caractéristiques qui permettent d'y effectuer des atterrissages automatiques avec l'aéronef concerné.

- le 2ème digit de la classification de l'ILS doit être D ou E (voir AIP Partie AD) ;
- la structure d'axe de l'alignement de descente doit répondre aux exigences de la catégorie III ;
- le calage de l'alignement de descente de l'ILS ne doit pas être supérieur à 3° ;
- le système d'atterrissage automatique doit être compatible avec le terrain précédant le seuil de piste et avec le profil de la piste.

Phraséologie correspondante (P) : pilote (C) : contrôleur

Le contrôleur accepte :

(P) De Gaulle, Citron Air 3245 demandons approche catégorie 2 piste 27 pour entraînement.

(C) Citron Air 3245, autorisé approche catégorie 2 piste 27 pour entraînement.

(P) De Gaulle, Citron Air 3245 demandons atterrissage automatique piste 27 pour entraînement.

(C) Citron Air 3245, autorisé atterrissage automatique piste 27 pour entraînement.

Le contrôleur refuse :

(P) De Gaulle, Citron Air 3245 demandons approche catégorie 3 piste 27 pour entraînement.

(C) Citron Air 3245 négatif cause trafic.

#### 1.1.4 MINIMUMS OPERATIONNELS D'AERODROME

##### 1.1.4.1 Minimums pour les approches aux instruments

En application de l'arrêté du 4 octobre 2017 relatif à l'établissement des procédures de vol aux instruments au bénéfice des aéronefs évoluant selon les règles applicables à la circulation aérienne générale, la France établit et publie des minimums opérationnels d'aérodrome, sous la forme de MDH/DH et de RVR/Visi, pour les procédures suivantes :

- les approches de précision de catégorie I avec DH supérieure ou égale à 200 ft ;
- les approches avec guidage vertical (APV) ;
- les approches classiques; et
- les manœuvres à vue.

Ces minimums sont publiés à l'AIP sur les cartes d'approche aux instruments. Ils constituent les minimums opérationnels les plus bas pouvant être utilisés sans autorisation opérationnelle de l'autorité de tutelle de l'exploitant d'aéronef. Par ailleurs, les exploitants d'aéronefs peuvent être amenés à majorer ou à réduire les minimums publiés en application de la réglementation opérationnelle.

### PRECAUTIONS TO BE TAKEN WHEN EXECUTING CATEGORY III PRECISION APPROACHES FOR TRAINING OR AUTOMATIC LANDINGS WHEN LVP PROTECTION PROCEDURES ARE NOT IN FORCE.

Category II and III precision approaches can only be made if low visibility procedures are in use on the runway in question. However, whenever meteorological conditions are suitable, cat III precision approaches for training or automatic landings can be made either on approved runways for cat III precision approaches when LVP procedures are not in use, or certain approved category I or II precision approach runways.

The following necessary precautions should therefore be taken, in order to avoid certain incidents likely to occur under these circumstances.

Pilots must strictly adhere to instructions and any possible time schedules decided upon by the aerodrome in question and published in AIP. They must point out, when first making contact with the air traffic control organism, that they intend to make a category III precision approach for training or an automatic landing. This in actual fact determines the setting up of specific separation between aircraft, whose purpose is to ensure that the ILS signal is functioning correctly. If this cannot be applied or if certain particular circumstances make it necessary, clearance will not be given or the procedure could be interrupted by air traffic control services.

Interferences to the ILS signal could mean going back to manual piloting. So pilots must check that meteorological conditions will allow them to return to manual piloting at any time.

In addition, for the cat I or II approved runways, operators are responsible for previously having ensured that the runway and ILS equipment are suitable to allow the aircraft in question to make automatic landings.

- the 2nd digit of the ILS classification must be D or E (see AIP Part AD) ;
- the glide path structure must to comply with the category III requirements ;
- the setting of the ILS glide path, which must not be more than 3° ;
- the automatic landing system must be compatible with the field preceding the runway threshold and the runway profile.

Corresponding phraseology (P) : pilot (C) : controller

The controller accepts:

(P) De Gaulle, Citron Air 3245, requesting approach category 2 runway 27 for training.

(C) Citron Air 3245, cleared approach category 2 runway 27 for training.

(P) De Gaulle, Citron Air 3245, requesting autoland runway 27 for training.

(C) Citron Air 3245, cleared autoland runway 27 for training.

The controller refuses:

(P) De Gaulle, Citron Air 3245, requesting approach category 3 runway 27 for training.

(C) Citron Air 3245, negative due traffic.

#### 1.1.4 AERODROME OPERATING MINIMA

##### 1.1.4.1 Operating minima for instrument approach procedures

Pursuant to 4th of October 2017 decree relating to the establishment of instrument procedures for aircraft in general air traffic ([https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000036027005](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000036027005)), France determines and publishes aerodrome operating minima as MDH/DH and RVR/Visi for the following procedures:

- Category I precision approaches with DH greater than or equal to 200 ft;
- approaches with vertical guidance (APV);
- non precision approaches; and
- visual manoeuvres.

These minima are published on instrument approach charts. They constitute the lowest operating minima that can be used without an operational approval by the aircraft operator's surveillance authority. In addition, aircraft operators may increase or reduce the published minima in application of operational regulations.

Les règles de détermination des minimums opérationnels d'aérodrome sont fixées dans la partie VII du «Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés» :  
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/procedures-aux-instruments>

Ces règles sont établies sur la base des textes réglementaires suivants :

- 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 ;
- l'arrêté du 28 juin 2011 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna, en particulier la sous-partie E « opérations tous temps ».

L'autorité de l'aviation civile territorialement compétente peut majorer les valeurs des minimums déterminées en application des règles mentionnées ci-dessus dans les cas prévus par :

- l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, modifié par l'arrêté du 14 mars 2007 ; ou
- le règlement (UE) N° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

#### 1.1.4.2 Minimums pour les départs aux instruments

Des minimums opérationnels pour les départs aux instruments par RVR supérieure à 75 m sont publiés sur les cartes d'aérodrome sous forme de RVR/Visi. Il s'agit des minimums les plus bas utilisables.

De plus, pour effectuer des départs par RVR inférieure à 400 m, une autorisation opérationnelle « LVTO » (low visibility take-off – décollage par faible visibilité) peut être requise.

Les règles de détermination des minimums de décollage sont issues de la réglementation relative aux opérations aériennes (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 et les moyens acceptables de conformités associés). Les minimums de départ dépendent essentiellement du niveau des équipements de l'aérodrome pour la réalisation des mouvements au décollage et notamment les caractéristiques du balisage de la piste concernée et des voies d'accès associées.

#### 1.1.5 AUTRES RENSEIGNEMENTS

##### 1.1.5.1 PROCEDURES GENERALES DE CIRCULATION AERIEENNE POUR L'UTILISATION DES AERODROMES PAR LES AERONEFS

Les règles ci-après, établies par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs, sont applicables aux aéronefs utilisant les aérodromes dans l'espace aérien français ou sous juridiction française. Ces règles s'appliquent également, sauf mention contraire, aux aéronefs utilisant les emplacements autres que les aérodromes (hélisturfaces, hydrosurfaces, etc.) sur lesquels le décollage et l'atterrissage sont permis en application des articles D. 132-4 et suivants du Code de l'aviation civile.

Les procédures générales de circulation aérienne applicables par les aéronefs sont définies dans la partie B de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2019 et sont indiquées ci-dessous pour information.

Les procédures générales complémentaires propres aux aéroports et altisurfaces, aux hélicoptères, aux planeurs, aux aéronefs ultra légers motorisés (ULM) et aux ballons habités sont respectivement définies aux parties C à G de l'annexe de ce même arrêté.

En complément des procédures générales, des consignes particulières de circulation aérienne peuvent être portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Tout aéronef qui utilise un aérodrome doit se conformer aux procédures générales et aux consignes particulières.

#### PARTIE A. – DÉFINITIONS

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 ;

*The rules for the determination of aerodrome operating minima are set out in part VII of the document entitled "Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés" (Criteria for the design of instrument procedures and rules for the determination of the associated operating minima) that can be found at :*

*<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/procedures-aux-instruments>*

*These rules are established on the basis of the following regulatory texts :*

*- Commission regulation (EU) NR 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) NR 216/2008 of the European Parliament and of the Council ;*

*- decree of 28th of June 2011 relating to the technical conditions for the operation of aircraft by a public transport company in Saint-Pierre-et-Miquelon, French Polynesia, New-Caledonia and Wallis and Futuna islands, in particular subpart E "all weather operations" (<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000024451688&categorieLien=id>).*

*The territorially competent civil aviation authority may increase the values of the minima that have been determined in application of the rules mentioned here above in application of :*

*- the decree of 28th of August 2003 relating to approval conditions and operating procedures for aerodromes, as amended by the decree of 14th of March 2007 ; or*

*- Commission Regulation (EU) NR 139/2014 of 12 February 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes.*

#### 1.1.4.2 Operating minima for instrument departures

*Operating minima are published on aerodrome charts in the form of RVR/Visi for instrument departures by RVR greater than 75 m. These are the lowest minima that can be used.*

*In addition, for departures by RVR less than 400 m, a low visibility take-off (LVTO) operational approval may be required.*

*The rules for the determination of take-off minima are derived from the air operations regulation (Commission regulation (EU) NR 965/2012 of 5th of October 2012). These minima mainly depend on the aerodrome level of equipment for take-off movements and in particular on the characteristics of the runway and taxiways marking and lighting.*

#### 1.1.5 OTHER INFORMATION

##### 1.1.5.1 GENERAL AIR TRAFFIC PROCEDURES FOR THE USE OF AERODROMES BY AIRCRAFT

*The following rules, established by decree of July 12, 2019, are applicable to aircraft using aerodromes in French airspace or under French jurisdiction. These rules also apply, unless otherwise specified, to aircraft using locations other than aerodromes (helipads, hydrosurfaces, etc.) on which take-off and landing are permitted in application of articles D. 132-4 and following of the Civil Aviation Code.*

*The general air traffic procedures applicable by aircraft are defined in part B of the annex to the decree of July 12, 2019 and are described here below for information.*

*The additional general procedures specific to altiports and altisurfaces, helicopters, gliders, ultralight motorized aircraft (ULMs) and manned balloons are respectively defined in parts C to G of the annex to this same decree.*

*In addition to general procedures, specific instructions may be brought to the attention of users through aeronautical information.*

*Any aircraft using an aerodrome must comply with general procedures and local instructions.*

#### PART A. - DEFINITIONS

*The following pieces of information are called parameters :*

- runway in use ;*
- surface wind direction and speed, and significant variations ;*
- visibility in the direction of take-off and initial climb, if less than 10 km or, if applicable, the current value(s) of the RVR for the runway to be used ;*

- 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 ;
- 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.

- amount of low clouds and height of their base, or instrumental measure of cloud base height, if available ;
- air temperature ;
- QNH altimeter setting and, either on a regular basis by local agreement, or at the request of the pilot, QFE altimeter setting ;
- transition level, if necessary ;
- exact time.

ATS : air traffic services as defined in Regulation (EU) NR 923/2012.

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

**PART B. - GENERAL PROVISIONS RELATING TO AERODROME TRAFFIC**

**B.1 Positions caractéristiques**

**B.1 Characteristic positions**

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

The characteristic positions of a typical aerodrome traffic circuit are shown in Figure 1 below.

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

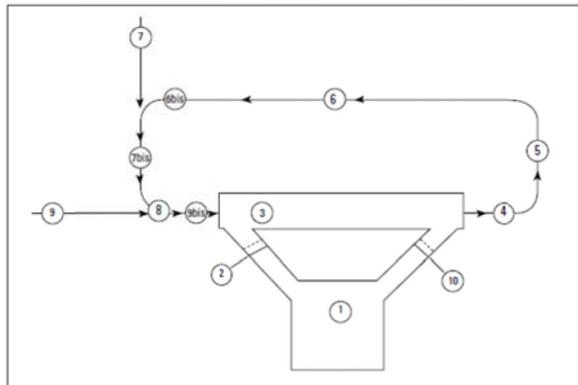
Figure 1. - Characteristic positions of aerodrome traffic

Positions caractéristiques :

- 1 aire de trafic
- 2 point d'attente avant piste
- 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

Characteristic positions :

- 1 apron
- 2 holding point before the runway
- 3 lined up
- 4 initial climb
- 5 crosswind
- 6 downwind abeam mid runway
- 6 b late downwind
- 7 base leg entry point (outside the circuit)
- 7 b base leg
- 8 last turn
- 9 long final (at circuit height)
- 9b final
- 10 runway vacated



**B.2 Circulation au sol**

**B.2 Taxiing**

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.

An aircraft shall not wait at the end of the runway in use, including on the turning areas, when another aircraft is landing on that runway, except when otherwise prescribed by local instruction. When holding points have not been established or their markings are not visible, and except otherwise prescribed by specific instructions for the use of the aerodrome, any aircraft shall wait and hold its position at a reasonable distance from the edge of the runway so as not to interfere with the movements of other aircraft.

- 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.

- Note** : ICAO Doc. 4444 recommends a distance from the runway edge at least equal to :
- 30 m for a paved runway less than 900 m in length or an unpaved runway ;
  - 50 m for a paved runway equal to or greater than 900 m.

**B.3 Circuit d'aérodrome**

**B.3 Aerodrome circuit**

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

Except when otherwise prescribed by local instruction, the pilot-in-command of an aircraft operating in an aerodrome circuit performs :

– le vent arrière à 300 m (1000 ft) 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 ft) 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.

- the downwind at 300 m (1000 ft) above the altitude of the aerodrome when the height of the cloud base allows this ;  
- leftward turns ; turns can be made rightward for training purposes with an instructor on board. Aerodrome circuits generally do not have defined dimensions. It is the responsibility of the pilot-in-command to adapt the trajectory according to the maneuverability of his aircraft so as not to interfere with other aircraft operating in aerodrome traffic. When established, the aerodrome circuit is published through aeronautical information. However, special instructions may require to follow a specific aerodrome circuit, or to avoid overflying some specific areas. Different surface circulation circuits and different aerodrome circuits specific to airplanes, gliders, micro-lights or helicopters can be established on an aerodrome. Low-height circuits may be performed for training purposes with an instructor on board, at a height different from the height of the aerodrome circuit, but not less than 90 m (300 ft) above the surface, after having received a clearance on a controlled aerodrome or prior agreement between pilots on other aerodromes ; the path followed is then a short circuit so as not to move away from the runway. Such circuits can only be carried out on condition that they do not interfere with other aircraft operating in aerodrome traffic.

#### **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 d'aérodrome différents.

#### **B.4 Overtaking**

An aircraft shall not overtake another aircraft in the aerodrome circuit unless it does not interfere and does not delay the landing of the overtaken aircraft and, where applicable, of aircraft operating in different aerodrome circuits.

#### **B.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.

#### **B.5 Missed approach**

The pilot-in-command performing a missed approach maneuvers his aircraft so as not to interfere with other aircraft operating in aerodrome traffic.

#### **B.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.

#### **B.6 Take-off and landing**

Unless otherwise cleared, or prior agreement between pilots-in-command in the case of uncontrolled aerodromes, an aircraft cannot land or take off if the runway is not cleared. A pilot-in-command must maneuver his aircraft in such a way as to avoid any incident due to wake turbulence, especially when he has obtained visual separation clearance.

#### **B.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.

#### **B.7 Rules for integration into aerodrome traffic for aircraft**

Before integrating into aerodrome traffic, all aircraft shall obtain information on the parameters.

#### **B.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.

#### **B.7.1 Rules for integration into aerodrome traffic for aircraft in VFR flight**

The aircraft integrates into the aerodrome circuit according to the other aircraft operating in this circuit and, where applicable, those operating in the other aerodrome circuits. In general, except in the specific cases presented below, the aircraft integrates at the start of the downwind at the height of the aerodrome circuit by ensuring visual separation with aircraft already engaged in aerodrome traffic and giving them priority.

#### **B.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 débuter 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.

#### **B.7.1.1 On a controlled aerodrome**

On a controlled aerodrome, the pilot-in-command takes note of the parameters by radiotelephony :  
- on departure, before leaving the apron ;  
- on arrival, before entering aerodrome traffic or before starting an instrument approach procedure.  
The aircraft will integrate into aerodrome traffic in accordance with air traffic control clearances and instructions.

#### **B.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 ;

#### **B.7.1.2 On an AFIS aerodrome**

On an aerodrome where the AFIS is provided, the pilot-in-command takes note of the parameters by radiotelephony :  
- on departure, before leaving the apron ;

– à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ou avant de débuter 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.

- on arrival, before entering aerodrome traffic or before starting an instrument approach procedure. If no aircraft is operating in aerodrome traffic, an aircraft can enter directly into final approach or in base leg. Unless there is prior agreement between pilots-in-command, when a pilot-in-command operating in aerodrome traffic becomes aware of the presence of an aircraft in IFR flight which is performing a visual maneuver on a prescribed track ( VPT ) or a straight-in approach on arrival procedure, he maneuvers his aircraft so as not to compromise the continued approach and landing of the aircraft in IFR flight.

### B.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 ;
- 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.

### B.7.1.3 On an aerodrome without ATS

On an aerodrome without ATS, the pilot-in-command of an aircraft in flight evaluates the parameters :

- at the start, before leaving the apron ; and
- on arrival, before integrating into aerodrome traffic, by examining the aerodrome. This examination must relate in particular to the signal area, the windsock, the surface condition of the maneuvering area in order to determine the runway or the landing area to be used and ensure that the use of the aerodrome does not present any apparent danger. The examination on arrival is carried out, unless this is not possible, at a height higher than the highest of the aerodrome circuits.

**Note** : a pilot-in-command in VFR may decide on arriving not to perform the aerodrome inspection :

- when he has obtained information on the runway in service from identification reports made by other pilots flying in the aerodrome traffic ;
- when he already possesses information on the wind and on signals likely to be placed on the signal and manoeuvring areas.

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

### B.7.2 Rules for integration into aerodrome traffic for aircraft in IFR flight

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

#### B.7.2.1 Case of aerodromes where an instrument approach procedure is published

##### B721.1 Sur un aérodrome contrôlé

##### B721.1 On a controlled aerodrome

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 débuter 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.

The pilot-in-command takes note of the radiotelephony parameters :

- at the start, before leaving the apron ;
- on arrival, before entering aerodrome traffic or before starting an instrument approach procedure.

When an instrument approach procedure is published at the aerodrome, the aircraft in IFR flight must comply with it unless otherwise cleared.

The aircraft will integrate into aerodrome traffic in accordance with air traffic control clearances and instructions.

##### B721.2 Sur un aérodrome AFIS

##### B721.2 On an AFIS aerodrome

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 débuter 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.

On aerodrome on which the AFIS is provided, the pilot-in-command takes note of the radiotelephony parameters :

- at the start, before leaving the apron ;
- on arrival, before entering aerodrome traffic or before starting an instrument approach procedure.

Departure procedures are recommended procedures.

If the aircraft is performing a visual approach or a visual departure, it operates in VMC.

##### B721.3 Sur un aérodrome sans ATS

##### B721.3 On an aerodrome without 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 ;

On aerodrome without ATS, the pilot-in-command of an aircraft :

- on departure, assesses the parameters before leaving the apron ;

– 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.

- on arrival, takes note of the QNH altimeter setting of a designated station following a procedure approved by the territorially competent civil aviation authority, executes a published approach procedure then carries out a visual maneuver in order to proceed at the aerodrome examination. This examination must relate in particular to the signal area, the windsock, the condition of the surface of the maneuvering area in order to determine the runway or the landing area to be used and ensure that the use of the aerodrome does not present any apparent danger. If the weather conditions allow it, the pilot-in-command interrupts his descent in order to perform the visual maneuver above the highest of the aerodrome circuits. In all cases, he performs the visual maneuver at an altitude compatible with the operational minima associated with the approach procedure carried out.

If the aircraft is performing a visual approach or a visual departure, it operates in VMC.

**B.7.2 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.

**B.7.2 Case of aerodromes where no approach or departure procedure is published**

On arrival, the aircraft in IFR flight performs a visual approach, operates in VMC and integrates in accordance with the provisions of the paragraph provided for VFR flights.

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

**B.8 Clearance arrangements and position reporting**

**B.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.

**B.8.1 On a controlled aerodrome**

On a controlled aerodrome, in order to integrate or operate in the aerodrome traffic of a controlled aerodrome, an aircraft is able at any time to receive and transmit by radiotelephony the messages necessary for the provision of air traffic services. The pilot-in-command of an aircraft obtains clearance before :

- entering and moving around the maneuvering area ;
- entering a runway ;
- taking-off ;
- integrating into the aerodrome traffic ;
- landing.

The pilot-in-command transmits a position report :

- on arrival, before integrating into the aerodrome traffic ;
- at the start, before leaving the apron ;
- any other characteristic position, at the request of the air traffic unit.

**B.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 ;
- à chaque position caractéristique de la procédure d'approche aux instruments.

**B.8.2 On an uncontrolled aerodrome (without ATC)**

On an uncontrolled aerodrome, the pilot-in-command of any aircraft equipped with a radio transmits position reports, indicates his intentions and transmits any subsequent modifications :

- a) on arrival :
- before integrating into aerodrome traffic,
  - downwind,
  - on the base leg,
  - on the final leg,
  - when the runway is clear,
  - on the apron.

- b) at the start :
- on the apron, before moving,
  - at holding point(s), before entering a runway,
  - once aligned before taking-off,
  - when leaving the aerodrome traffic.

When an aircraft in IFR flight executes a published instrument approach procedure, the pilot-in-command transmits position reports, and indicates his intentions and any subsequent changes over the appropriate communication channel :

- before starting the instrument approach procedure, and ;
- at each characteristic position of the instrument approach procedure.

**B.9 Règles relatives aux radiocommunications**

Un aéroport sur lequel est rendu le service AFIS est réservé aux aéronefs munis d'une radio. Sur un aéroport sans ATS, le canal de communication assigné à l'aéroport est utilisé dans le cadre de l'auto-information. En l'absence de canal assigné à l'aéroport, la fréquence commune d'auto-information 123,5 MHz est utilisée.

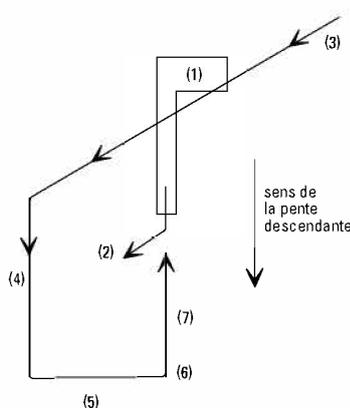
**PARTIE C. – DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES POUR LES ALTIPORTS ET ALTISURFACES****C.1 Décollage et atterrissage**

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.

**C.2 Positions caractéristiques**

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

- (1) point d'attente
- (2) montée initiale (en dégagant l'axe d'ap-proche)
- (3) passage à la verticale de l'aéroport
- (4) vent arrière
- (5) base
- (6) dernier virage
- (7) finale



- (1) Holding point
- (2) Initial climb (clearing the approach axis)
- (3) Vertical passage falling over the aerodrome slope
- (4) Down wind leg
- (5) Base leg
- (6) Last turn
- (7) Final

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

Figure 2 typical traffic circuit for an altiport or altisurface.

**C.3 Circuits d'aéroport**

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

**C.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.

**C.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'aéroport 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.

**C.6 Equipement radio****B.9 Radiocommunication rules**

An aerodrome where the AFIS is provided is reserved for aircraft equipped with a radio. On aerodromes without ATS, the communication channel assigned to the aerodrome is used for self-information (or identification reports). In the absence of a channel assigned to the aerodrome, the common self-information frequency 123.5 MHz is used.

**PART C. - ADDITIONAL PROVISIONS FOR ALTIPORTS AND ALTISURFACES****C.1 Take-off and landing**

On an altiport or altisurface, landings and take-offs are made in opposite directions, take-off in the direction of the falling slope and landing in the direction of the rising slope, whatever the wind direction is.

**C.2 Characteristic positions**

The characteristic positions of a typical surface circulation circuit and a typical aerodrome circuit for an altiport or altisurface are shown in Figure 2 below.

**C.3 Aerodrome circuits**

When not otherwise specified in local instructions, pilots shall fly the downwind leg of the aerodrome circuit at about 90 m (or 300 ft) above the highest part of the runway on the side with the fewest obstacles or, when not possible leftward.

**C.4 Special provisions relating to departure and arrival**

An aircraft departing from the holding point may line up and take-off only after monitoring the take-off direction for a sufficient time to allow, if necessary, an aircraft on final to land and clear the runway.

**C.5 Arrival**

Unless otherwise cleared, an arriving aircraft integrates at the starting point of the downwind leg after he has flown vertically over the highest deck so as to :

- become aware of the aerological elements, any obstacles, the surface condition of the altiport or the altisurface. And any other element relating to the aeronautical environment of the terrain ;
- ensure that the use of the altiport or altisurface is not prohibited or does not present any apparent danger ;
- take note of the position of other aircraft operating in aerodrome traffic so as not to interfere with their movements.

An aircraft does not begin final approach when another aircraft is at the holding point or is moving on the upper platform until the pilot-in-command of that other aircraft has clearly indicated his intention to delay take-off.

**C.6 Radio equipment**

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

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

*An aircraft shall only use an airport or an altisurface if it is equipped with radio equipment making it possible to receive and transmit at any time :*

- on a controlled airport, the messages necessary for the provision of air traffic control, and*
- on uncontrolled airports and altisurfaces, self-information messages on the specified frequencies.*

#### **C.7 Fréquence utilisée**

En l'absence d'une fréquence propre à l'aéroport ou à l'altisurface, les comptes rendus d'auto-information sont transmis sur la fréquence 130.000 MHz.

#### **C.7 Frequency used**

*In the absence of a frequency specific to the airport or altisurface, the self-information reports are transmitted on the 130.000 MHz frequency.*

### **PARTIE D. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX HÉLICOPTÈRES**

### **PART D. - RULES SPECIFIC TO HELICOPTERS**

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

*The provisions from this part are applicable to aerodromes which are not reserved for helicopters.*

#### **D.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.

#### **D.1 Radiotelephony**

*When in application of this part a helicopter follows trajectories other than those provided for the general procedures described in the general provisions, the pilot-in-command indicates his intentions by radiotelephony.*

#### **D.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.

#### **D.2 Parameters**

*On an aerodrome without air traffic service, the examination of the arriving aerodrome necessary for the evaluation of the parameters is carried out at an appropriate height so as not to interfere with other aircraft operating in aerodrome traffic. The chosen height may be less than that of the highest of the aerodrome circuits.*

#### **D.3 Circuit d'aérodrome**

#### **D.3 Aerodrome circuit**

**D.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.

**D.3.1** *Unless otherwise provided in the special instructions, a helicopter can fly the aerodrome circuit at a height lower than that of the airplane circuit, as long as it does not interfere with other aircraft operating in aerodrome traffic.*

**D.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.

**D.3.2** *A helicopter may not follow the aerodrome circuits intended for airplanes, provided that the circuit followed by the helicopter does not interfere with the circuits carried out by other aircraft in flight. In particular, the paths followed by the helicopter during final and initial climb are, as far as possible, parallel to the runway used or to the landing and take-off axis of other aircraft, without interfering with these track or axis.*

**D.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.

**D.3.3** *When the helicopter intends to cross a runway, the crossing is made perpendicular to the first third of the runway or axis used, giving priority to aircraft making a landing or take-off.*

#### **D.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.

#### **D.4 Final approach and initial climb**

*Helicopter performs the final approach or the initial climb to or from :*

- the runway, or*
- a defined area reserved for this purpose.*

#### **D.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.

#### **D.5 Surface traffic**

*When moving on the surface, either while rolling, or while air-taxiing, helicopters operate in such a way that it does not endanger or hinder other users by the blow of the rotor.*

### **PARTIE E. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX PLANEURS**

### **PART E. - SPECIFIC RULES FOR GLIDERS**

#### **E.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.

#### **E.1 Aerodrome circuit**

*When no specific instructions relating to gliders are published, they follow as far as possible the aerodrome circuits provided for airplanes.*

#### **E.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.

#### **E.2 Provisions relating to parameters**

*The pilot-in-command evaluates the parameters in accordance with the general provisions, according to the gliding possibilities of the aircraft and according to the other aircraft engaged in aerodrome traffic.*

**E.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.

**E.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.

**E.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)**

**F.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.

**F.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.

**F.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****G.1 Aérodromes contrôlés**

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

**G.2 Aérodromes non contrôlés**

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

**E.3 Rules for integration into the circuit of an uncontrolled aerodrome**

*The pilot-in-command integrates as far as possible in accordance with the general provisions and proceeds until landing according to the glide possibilities of the glider and according to other aircraft operating in aerodrome traffic.*

**E.4 Use of runways**

*Unless specifically authorized by the competent authority, take-off from a runway or another axis which is not reserved for gliders can only be carried out if the glider is being towed by another aircraft. The competent authority is the unit providing the control service at the aerodrome. In the absence of such a unit, or outside of its working hours, the competent authority is the territorially competent civil aviation safety directorate.*

**E.5 Power gliders**

*When a glider is powered and when such engine is in operation, the glider may follow the procedures applicable to airplanes. In this case, it shall follow all regulatory provisions applicable to airplanes.*

**PART F. - SPECIFIC RULES FOR ULTRALIGHT MOTORIZED AIRCRAFT (ULM) AND ULTRALIGHT GLIDER (PUL)**

**F.1** *The use by class 2, 3 and 4 and 6 microlights of aerodromes for which instrument departure or instrument approach procedures are published, is subject to the pilot's justification of his ability to integrate in aerodrome traffic at these aerodromes :*

- either by a certificate issued by a ULM pilot instructor according to a training program integrating this particular aptitude ;*
- or by holding a radiotelephone rating under a valid piloting license for any other category of aircraft ;*
- or by proof of a practice under an agreement of the competent authority of the air traffic services previously issued.*

*When air traffic conditions on the aerodrome or in the surrounding airspace justify it, this use may be prohibited or restricted by the civil aviation safety department with territorial jurisdiction. These prohibitions and restrictions are brought to the attention of users through aeronautical information.*

**F.2** *Class 1 and 5 ULMs and PULs may use an aerodrome for which departure or instrument approach procedures are published only with the prior agreement of the air traffic services unit on the aerodrome, or by default, of the regional civil aviation safety directorates.*

*On an uncontrolled aerodrome for which no departure or instrument approach procedure is published, use by class 1 and 5 microlights as well as PULs may be restricted or prohibited by the civil aviation safety directorate. When air traffic conditions on the aerodrome or its surroundings justify it these prohibitions and restrictions are brought to the attention of users through aeronautical information.*

**F.3** *The use by ULMs and PULs of aerodromes operated by the Ministry of Defense, is subject to the latter's agreement.*

**PART G. - SPECIFIC RULES FOR MANNED BALLOONS****G.1 Controlled aerodromes**

*A manned balloon can only use a controlled aerodrome with the agreement of the competent air traffic services authority.*

**G.2 Uncontrolled aerodromes**

*Take-off or landing of manned balloons on uncontrolled aerodromes or on locations for which they have not exclusive access to, is subject to the absence of interference with the aerodrome circuits and the taxiing circuits of other aircraft.*

### 1.1.5.2 ACTIVATION CTR HORS HOR PUBLIES

En dehors des horaires programmés :

- Le service de contrôle peut être rendu à tout moment sans préavis en circulation d'aérodrome. La présente veille de ce service est connue sur la fréquence TWR (ainsi que via l'ATIS s'il existe).
- La CTR est susceptible d'être maintenue sans NOTAM dans l'heure qui suit la fin des horaires programmés. L'activité réelle est connue sur la fréquence TWR si la CTR existe (ainsi que via l'ATIS s'il existe).

### 1.1.5.3 SERVICE AFIS HORS HOR PUBLIÉS

Hors horaires publiés, le service AFIS peut être rendu à tout moment sans préavis. La présence réelle de ce service est connue sur la fréquence AFIS.

### 1.1.5.4 REGLES D'UTILISATION DES AERODROMES DOTES D'UNE TELECOMMANDE RADIOELECTRIQUE DE BALISAGE

#### 1.1.5.4.1 Utilisation du système de télécommande

En l'absence d'organisme de la circulation aérienne, les aérodromes dotés d'une télécommande radioélectrique sont utilisables dans les conditions ci-après.

La présence d'une télécommande radioélectrique de balisage est signalée sur les cartes ADC et ATT, et dans la rubrique "AD 2.23 Renseignements supplémentaires".

Des restrictions d'utilisation de la télécommande peuvent être édictées et sont alors publiées en "AD 2.23 Renseignements supplémentaires". Si des particularités dans l'allumage du balisage existent, elles sont également publiées dans la rubrique "AD 2.23".

#### 1.1.5.4.1.1 Allumage du balisage

Après s'être assuré que la fréquence est libre, le balisage est allumé en donnant 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes sur la fréquence assignée pour l'auto-information dans la circulation d'aérodrome.

Lorsque plusieurs fréquences sont assignées (normale et supplétive) la fréquence à utiliser est la fréquence normale.

Les éléments suivants, lorsqu'ils existent, sont automatiquement allumés par la télécommande avec 3 coups d'alternat :

- les indicateurs visuels de pente d'approche dans les conditions du § 1.3, brillance faible

et de nuit :

- les feux de seuil, d'extrémité et de bord de la piste ;
- les feux de prolongements d'arrêt ;
- les feux du dispositif lumineux d'approche ;
- le balisage lumineux des voies de circulation aux endroits où il est nécessaire pour guider la circulation à la surface ;
- le balisage lumineux de l'aire de trafic ;
- l'éclairage des indicateurs de direction de vent (manches à vent) ;
- le balisage des obstacles si ce balisage n'a pas déjà l'obligation d'être allumé de façon continue ;

Si l'aérodrome en est équipé, les équipements supplémentaires tels que les feux d'identification de seuil à éclats, le passage en brillance moyenne des indicateurs visuels de pente d'approche ou le passage en haute intensité de l'ensemble du dispositif lumineux sont télécommandés en donnant 5 coups d'alternat en moins de cinq secondes. Le retour à la configuration initiale est télécommandé en donnant à nouveau 3 coups d'alternat. La configuration avec les équipements supplémentaires peut être obtenue directement en donnant 5 coups d'alternat.

Le balisage est déclenché pour une période de 15 minutes. Le maintien du balisage au-delà de cette période de 15 minutes est assuré en donnant à nouveau 3 ou 5 coups d'alternat, selon la configuration souhaitée. Le balisage fonctionne alors pendant 15 minutes à partir de la transmission du nouvel ordre. Cette nouvelle période peut être initiée à tout moment.

Il est demandé de relancer systématiquement la procédure STAP/PCL en début d'approche aux instruments IFR et verticale terrain pour les intégrations en régime VFR pour être certain d'avoir les 15 minutes.

En cas de panne du balisage, il est nécessaire d'attendre 10 secondes environ avant de relancer un ordre de mise en marche (temps de démarrage du groupe électrogène).

#### 1.1.5.4.1.2 Extinction du balisage

Le balisage s'éteint automatiquement au bout de 15 minutes.

### 1.1.5.2 CTR ACTIVATION OUT OF PUBLISHED SKED

Outside the scheduled times :

- The control service can be returned at any time without notice in the airfield. The present watch of this service is known on the TWR frequency (as well as via the ATIS if it exists).
- The CTR is likely to be maintained without NOTAM within one hour of the end of the scheduled timetables. The actual activity is known on the TWR frequency if the CTR exists (as well as via the ATIS if it exists).

### 1.1.5.3 AFIS OUT OF PUBLISHED SKED

Outside published schedules, the AFIS can be rendered at any time without notice. The actual presence of this service is known on the AFIS frequency.

### 1.1.5.4 OPERATING RULES FOR AERODROMES EQUIPPED WITH A LIGHTING RADIOELECTRICAL REMOTE CONTROL

#### 1.1.5.4.1 Use of the remote control system

In the absence of ATC unit, the aerodromes equipped with a radioelectrical remote control are operating as follows.

The lighting radioelectrical remote control presence is indicated on ADC and ATT charts, and in the "AD 2.23 Additional information" item.

Remote control operating restrictions can be provided and so are notified in "AD 2.23 Additional information". If any particularities in the lighting system switching-on exist, they are also published in the "AD 2.23" item.

#### 1.1.5.4.1.1 Lighting system switching-on

After checking that the frequency is vacant, the lighting system is switched on by actuating the microphone switch three times in less than 5 seconds on the assigned auto-information frequency for the aerodrome air traffic.

When several frequencies are assigned (normal and suppletive), the frequency to be used is the normal frequency.

The following elements, when existing, are automatically switched on by the remote control system with three microphone switch actuations:

- visual approach slope indicators in the conditions notified in § 1.3, lowest intensity
- and by night:
- runway threshold lights, runway end lights and runway edge lights;
  - stopway lights;
  - approach lighting system;
  - taxiway lighting system at the places where taxiing guidance is required.

- apron lighting system;

- lights of wind direction indicators (wind socks);

- obstacle lighting system if not already required to be switched on continuously;

If the aerodrome is equipped with the following equipment as runway threshold identification flashing lights, medium intensity control of visual approach slope indicators or high intensity lighting control, this additional equipment is remote-controlled by actuating 5 times the microphone switch in less than 5 seconds. Returning to the initial configuration is remote-controlled by again actuating three times the microphone switch. The configuration with the additional equipment can be directly selected by actuating 5 times the microphone switch.

The lighting system is started for a 15-minute period. The lighting system is kept on beyond this 15-minute period, by again actuating 3 or 5 times the microphone switch, according to the desired configuration. Then, the lighting system will operate for 15 minutes from the transmission of the new order. This new period can be initiated at any time.

It is requested to initiate the procedure STAP/PCL when beginning an IFR approach and overhead airfield for VFR integration to be sure to have the 15 minutes.

In case of lighting system failure, wait about 10 seconds before generating again a starting order (starting time of the ground power unit).

#### 1.1.5.4.1.2 Lighting system switching-off

The lighting system is switched off automatically after 15 minutes.

Lorsque la possibilité d'éteindre manuellement le balisage par le pilote est offerte sur un aérodrome, elle est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique dans la rubrique "AD 2.23 Renseignements supplémentaires - EQUIPEMENT AD" de l'aérodrome.

Dans ce cas, le balisage peut être éteint manuellement par le pilote en donnant 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

L'ordre d'extinction du balisage par le pilote ne doit être transmis qu'après qu'il se soit assuré de l'absence d'autres utilisateurs sur la fréquence.

#### 1.1.5.4.1.3 Cas particulier des indicateurs visuels de pente d'approche

Les indicateurs visuels de pente d'approche n'étant pas dotés d'équipement approprié pour prévenir la formation de condensation et de glace modifiant leur signal lumineux, ils ne sont utilisables que 15 minutes après leur allumage. En conséquence, il est impératif d'activer la télécommande radioélectrique de balisage 15 minutes avant l'heure prévue de son utilisation.

#### 1.1.5.4.1.4 Couplage avec un système de transmission automatique de paramètres

Sur certains aérodromes, le dispositif de télécommande radioélectrique de balisage peut être couplé à un STAP (voir règles d'utilisation au chapitre suivant).

La même fréquence est alors utilisée pour l'auto-information dans la circulation d'aérodrome, la télécommande de balisage lumineux et le STAP.

L'allumage du balisage et l'émission du STAP sont alors déclenchés simultanément en donnant 3 ou 5 coups d'alternat sur cette fréquence.

#### 1.1.5.4.2 Règles particulières pour la mise en oeuvre du balisage lumineux

Le balisage lumineux doit être allumé, en plus des conditions du § 1.3 :

- avant que l'aéronef circule sur l'aire de manoeuvre,
- tant que l'aéronef évolue en-dessous de la hauteur minimale de 650 m (2200 ft) au-dessus du sol.

#### 1.1.5.4.3 Conditions d'utilisation de l'aérodrome

Les aérodromes dotés d'une télécommande de balisage lumineux sont utilisés conformément aux dispositions :

- de l'arrêté du 17 Juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs,
- de l'arrêté du 20 juin 2001 relatif au vol de nuit en avion selon les règles de vol à vue.

Lors de son premier message sur la fréquence de l'aérodrome, l'aéronef au départ ou à l'arrivée doit transmettre son indicatif et le nom du propriétaire de l'aéronef.

#### 1.1.5.4.4 Redevances

Il est recommandé aux usagers de prendre contact avec le gestionnaire de l'aérodrome pour fixer les modalités de règlement des redevances.

### 1.1.5.5 SYSTEME DE TRANSMISSION AUTOMATIQUE DE PARAMETRES (STAP)

#### 1.1.5.5.1 Généralités

Un Système de Transmission Automatique de Paramètres (STAP) permet, en l'absence d'organisme de la circulation aérienne, la transmission en français, des paramètres météorologiques utiles à l'atterrissage et au décollage des aéronefs. Ces paramètres peuvent être complétés par des informations locales.

Ces informations sont accessibles sur la fréquence utilisée pour assurer l'auto-information dans la circulation d'aérodrome, sauf si une fréquence différente de celle-ci est spécifiée. Elles peuvent, éventuellement, être également fournies aux usagers aéronautiques via un serveur vocal téléphonique ou un serveur télématique dont le numéro d'appel téléphonique est indiqué en "AD 2.23 Renseignements supplémentaires" et sur les cartes IAC.

La présence d'un STAP est signalée dans le bandeau COM des cartes ADC, IAC et APP/ATT, et dans la rubrique "AD 2.23 Renseignements supplémentaires".

#### 1.1.5.5.2 Règles d'utilisation d'un STAP

##### 1.1.5.5.2.1 Mise en oeuvre

La transmission automatique des paramètres se fait à l'initiative du pilote sur réception de 3 ou 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

##### 1.1.5.5.2.2 Paramètres météorologiques

Les paramètres sont transmis, en fonction des capteurs effectivement installés, dans l'ordre suivant :

- direction et vitesse du vent en surface (vent)
- visibilité au sol (VIS ou RVR)
- mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages ( base des nuages )

*When the possibility of switching off the lighting manually by the pilot is offered at an aerodrome, it is brought to users attention by means of aeronautical information in the information under the heading "AD 2.23 Additional information - AD EQUIPMENT" of the aerodrome.*

*In this case, the lighting system can be switched off manually by actuating 7 times the microphone switch in less than 5 seconds.*

*The order to switch-off the lighting system by the pilot shall only be transmitted after being certain that there are no other users on the frequency.*

#### 1.1.5.4.1.3 Special case of visual approach slope indicators

*The visual approach slope indicators have no appropriate equipment for preventing condensation or icing which may change their lighting signal, they are only available 15 minutes after being switched on. Consequently, it is imperative to activate the lighting radioelectrical remote control 15 minutes prior its use.*

#### 1.1.5.4.1.4 Coupling with a parameter automatic transmission system (STAP)

*In some aerodromes, the lighting radioelectrical remote control system can be coupled with a STAP (see operating rules in the next chapter). Then, the same frequency is used for auto-information procedures in the aerodrome air traffic, lighting remote control and STAP.*

*Lighting system switching-on and STAP transmission are then started simultaneously by actuating 3 or 5 times the microphone switch on this frequency.*

#### 1.1.5.4.2 Special rules for the lighting system operation

*The lighting system must be switched on, in addition to the conditions notified in § 1.3:*

- before the aircraft is taxiing on the maneuvering area,
- as long as the aircraft is flying below the minimum height of 650 m (2200 ft) above ground level.

#### 1.1.5.4.3 Aerodrome operating conditions

*The aerodrome equipped with a lighting remote control are used according to the provisions:*

- of the Ministerial Order dated July 17th, 1992 relating to the general air traffic procedures concerning the use of aerodromes by aircraft
- of the Ministerial Order dated June 20th, 2001 relating to aircraft VFR night flights.

*Upon the first message on the aerodrome frequency, the pilot of an inbound or outbound aircraft must transmit the aircraft call sign and the name of the aircraft owner.*

#### 1.1.5.4.4 Aerodrome charges

*It is recommended to users to contact the aerodrome manager for the payment procedures of aerodrome charges.*

### 1.1.5.5 PARAMETER AUTOMATIC TRANSMISSION SYSTEM (STAP)

#### 1.1.5.5.1 General

*A data automatic transmission system (STAP) is used, in the absence of ATC unit, to transmit in French language, weather parameters available for aircraft landing and take-off. These parameters can be completed by local information.*

*This information is available on the frequency used for auto-information in the aerodrome air traffic, except if another frequency is specified. This information can also be provided to air users through a telephone voice server or a telematic server whose telephone number is notified in "AD 2.23 Additional information" and on the IAC charts.*

*The STAP presence is indicated in the COM band of ADC, IAC and APP/ATT chart, and in the "AD 2.23 Additional information" item.*

#### 1.1.5.5.2 STAP operating rules

##### 1.1.5.5.2.1 STAP operation

*The automatic transmission of parameters is carried out by pilot action on reception of 3 or 5 microphone switch actuations in less of 5 seconds.*

##### 1.1.5.5.2.2 Weather parameters

*These parameters are transmitted, depending on sensors effectively installed, in the following order:*

- Surface wind direction and velocity (wind)
- Ground visibility (VIS or RVR)
- Instrumental measurement of the cloud base height ( cloud base )

- température de l'air (T)
- température du point de rosée (DP)
- QNH( QNH)
- QFE (QFE)

- Air temperature (T)
- Dew point temperature (DP)
- QNH( QNH)
- QFE (QFE)

Les paramètres normalement disponibles sur le STAP sont signalés dans la rubrique "AD 2.23 Renseignements supplémentaires". Les paramètres qui ne sont pas mentionnés dans cette rubrique sont omis du message diffusé.

En cas d'indisponibilité d'un capteur installé, le paramètre est signalé « non disponible »

The datas normally available on the STAP are indicated in the "AD 2.23 Additional information" item. The datas which are not mentioned in this heading are not included in the transmitted message.

In case of unavailability of an installed sensor, the data is indicated as « unavailable »

**Note :** La visibilité au sol est transmise si l'aérodrome est doté d'un diffusomètre. Elle est transmise sous forme de RVR si l'aérodrome dispose d'un transmissomètre ; la valeur de la RVR est alors transmise à moins qu'elle ne soit signalée « supérieure à xxxx mètres » ou « inférieure à xxxx mètres » pour les mesures supérieures ou inférieures aux valeurs mesurables par un transmissomètre.

**Note:** The ground visibility is transmitted if the aerodrome is equipped with a diffusometer. It is transmitted as RVR if the aerodrome has a transmissometer, the RVR value is then transmitted except if it is indicated as « more than xxxx meters » or « less than xxxx meters » for the values which are more than or less than the values measured by a transmissometer.

#### 1.1.5.5.23 Couplage avec un dispositif de télécommande radioélectrique de balisage

Sur certains aérodromes, le STAP peut être couplé à un dispositif de télécommande radioélectrique de balisage (voir règles d'utilisation au chapitre précédent).

La même fréquence est alors utilisée pour l'auto-information dans la circulation d'aérodrome, la télécommande de balisage lumineux et le STAP.

L'allumage du balisage et l'émission du STAP sont alors déclenchés simultanément en donnant 3 ou 5 coups d'alternat sur cette fréquence.

#### 1.1.5.5.23 Coupling with a lighting radioelectrical remote control system

In some aerodromes, the STAP can be coupled with a lighting radioelectrical remote control system (see operating rules in the next chapter).

Then, the same frequency is used for auto-information procedures in the aerodrome air traffic, lighting remote control and STAP.

Lighting system switching-on and STAP transmission are then started simultaneously by actuating 3 or 5 times the microphone switch on this frequency.

#### 1.1.5.5.24 Horaires de fonctionnement

Sur les aérodromes dotés d'un organisme de la circulation aérienne, le STAP fonctionne en dehors des horaires ATS.

#### 1.1.5.5.24 Operating Times

On aerodromes with an ATC unit, the STAP operates out of ATS times.

#### 1.1.5.5.25 Ecoute du STAP par les aéronefs en transit

Un aéronef en transit peut écouter les paramètres diffusés par le STAP. Toutefois, de nuit, si le STAP est couplé à une télécommande de balisage, le balisage ne doit être éteint qu'après s'être assuré de l'absence d'autre utilisateur sur la fréquence et en respectant les procédures applicables.

#### 1.1.5.5.25 STAP listening watch by transiting aircraft

A transiting aircraft can listen the parameters transmitted by the STAP. However, at night, if the STAP is coupled with a lighting remote control, the lighting system shall be switched off only after checking that there are no users on the frequency and complying with the applicable procedures.

### 1.1.5.6 PREVENTION DU PERIL ANIMALIER

(Décret n° 2007-432 du 25 mars 2007 et arrêté du 10 avril 2007 modifié par l'arrêté du 30 avril 2014 relatifs à la prévention du péril animalier sur les aérodromes et applicables aux collectivités de l'outre-mer).

La prévention du péril animalier concourt à la sécurité des vols. Elle vise à réduire les risques de collision entre les aéronefs et les animaux, lors des opérations de décollage et d'atterrissage.

Elle s'exerce avec un ensemble d'actions préventives visant à rendre le milieu inhospitalier aux animaux par une gestion appropriée de l'environnement naturel et la pose de clôtures adaptées aux risques et à l'environnement (y compris à la configuration du terrain) et la mise en oeuvre, de façon occasionnelle ou permanente, d'une ou plusieurs mesures appropriées d'effarouchement ou de prélèvement des animaux.

### 1.1.5.6 PREVENTION OF ANIMAL HAZARDS

(Decree No. 2007-432 of March 25 th, 2007 and Order of April 10 th, 2007 amended by Order of April 30 th, 2014 on the prevention of animal hazards at aerodromes, and applicable to Overseas Communities).

Prevention of animal hazards is an important aspect of flight safety. Its purpose is to reduce the risk of collision between aircraft and animals, during take-offs and landings.

Prevention is achieved through a set of preventive measures aiming at rendering the environment inhospitable by suitable natural environment management and fencing adapted to the hazards and environment (including terrain configuration), and by applying scare or capture techniques, either permanently or on a case-by-case basis.

#### 1.1.5.6.1 SERVICE DE PREVENTION DU PERIL ANIMALIER SUR LES AERODROMES

**1.1.5.6.1.1** Les exploitants d'aérodromes civils et les gestionnaires des zones civiles des aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal, sont tenus d'assurer, sous l'autorité du Préfet, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du péril animalier. Ils peuvent, en tout ou partie, confier l'exécution de ces missions, par voie de convention, au service départemental d'incendie et de secours, à l'autorité militaire ou à un organisme agréé.

#### 1.1.5.6.1 ANIMAL HAZARDS PREVENTION SERVICE

**1.1.5.6.1.1** Operators of civil aerodromes and managers of aerodrome civil areas open to commercial air traffic whose Ministry of Defence is the main controlling authority, shall ensure, under the authority of the Prefect, aircraft rescue and fire-fighting services and prevention of animal hazards. They may entrust these missions in whole or in part, by convention, to the Departmental Fire and Rescue Service, the military authority or any accredited organisation.

**1.1.5.6.1.2** Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et les aérodromes agréés à usage restreint où le préfet exerce le pouvoir de police et dont le trafic, au cours des trois dernières années civiles consécutives écoulées, a totalisé au moins mille mouvements commerciaux annuels d'avions d'une longueur hors tout égale ou supérieure à douze mètres, doivent obligatoirement se doter d'un dispositif de prévention du péril animalier.

**1.1.5.6.1.2** Aerodromes open to public air traffic and aerodromes approved for restricted use where the Prefect is the principal police authority, which received, during the past three consecutive civil years, at least one thousand commercial movements per year of aircraft with an overall length equal to or greater than twelve metres, shall adopt prevention measures against animal hazards.

Au dessous de ce seuil, lorsque la situation faunistique et la nature du trafic le justifient, le préfet, après consultation de l'exploitant d'aérodrome, décide de la mise en place d'un service de péril animalier adapté.

Below this threshold, if justified by the fauna and traffic, the Prefect can decide to implement a suitable animal hazard service after consulting the aerodrome operator.

Sur les aérodromes pour lesquels ont été constatés, au cours des trois dernières années civiles consécutives écoulées, au moins vingt cinq mille mouvements commerciaux annuels d'avions d'une longueur hors tout égale ou supérieur à douze mètres, les mesures de prévention du péril animalier ont un caractère permanent.

**1.1.5.6.1.3** Pour chaque aérodrome, le préfet détermine par arrêté, après consultation de l'exploitant, les périodes minimales durant lesquelles les mesures appropriées d'effarouchement ou de prélèvement des animaux sont mises en oeuvre de façon occasionnelle ou permanente.

L'arrêté est notifié à l'exploitant par le préfet et publié au recueil des actes administratifs de l'Etat dans les départements métropolitains et d'outre-mer et à Saint-Pierre et Miquelon. Les mesures correspondantes sont portées à la connaissance des usagers par voie de l'information aéronautique.

Lorsqu'elles ont un caractère permanent, les mesures sont mises en oeuvre à partir de trente minutes avant le lever du soleil et jusqu'à trente minutes après le coucher du soleil.

Lorsqu'elles ont un caractère occasionnel, les mesures ne sont mises en oeuvre que si l'aérodrome a totalisé un trafic, au cours des trois dernières années civiles consécutives écoulées, d'au moins mille mouvements commerciaux annuels d'avions d'une longueur hors tout égale ou supérieure à douze mètres, à partir de trente minutes avant le lever du soleil et jusqu'à trente minutes après le coucher du soleil.

Elles le sont également dans ces mêmes conditions chaque fois qu'un équipage ou que l'organisme de la circulation signale la présence d'animaux susceptibles d'entraîner un danger.

Lorsque la situation faunistique d'un aérodrome le justifie, le préfet peut, sur demande de l'exploitant, autoriser la mise en oeuvre de jour comme de nuit, des mesures appropriées d'effarouchement ou de prélèvement d'animaux, en précisant la période de l'année durant laquelle elle est applicable.

Toute demande doit être appuyée par une expertise préalable analysant notamment la situation faunistique locale, les causes de l'attrait que l'aérodrome présente pour les animaux et les caractéristiques du trafic aérien sur l'aérodrome concerné.

#### 1.1.5.6.2 ROLE DES EXPLOITANTS

L'exploitant d'aérodrome :

- organise l'exécution des mesures de prévention du péril animalier qu'il peut confier, par voie de convention, au service départemental d'incendie et de secours, à l'autorité militaire ou à un organisme agréé,

- établit les consignes d'intervention relatives à la prévention du péril animalier applicables sur l'aérodrome et en garantit le respect,

- indique au préfet les situations ou les lieux qui, dans l'emprise de l'aérodrome ou sur les terrains voisins, sont particulièrement attractifs pour les animaux,

- informe l'organisme de la circulation aérienne, s'il en existe un sur l'aérodrome, de la présence d'animaux, des mesures d'effarouchement et de prélèvement d'animaux mis en oeuvre et de leurs résultats, en veillant à la qualité de ces informations,

- veille à ce que les personnels détiennent une formation professionnelle relative à la prévention du péril animalier et à la connaissance des caractéristiques, notamment faunistiques, de l'aérodrome sur lequel ils exercent leur activité,

- transmet au préfet les comptes rendus d'impact d'animaux qu'il a établis, le bilan annuel des animaux prélevés par espèce ainsi que le compte rendu annuel des actions préventives (gestion appropriée de l'environnement naturel et pose de clôtures adaptées y compris à la configuration du terrain),

- recueille les restes d'animaux sur les aires de manoeuvre,

- adresse au service désigné par le préfet, les restes d'oiseaux non putrescibles récupérés sur les pistes ou une photo numérique des restes d'oiseaux,

- assure l'entretien courant des matériels qu'il utilise pour l'exécution des mesures de prévention du péril animalier,

- établit un compte rendu des interventions quotidiennes.

Les moyens opérationnels en personnels dont l'exploitant d'aérodrome dispose afin d'assurer la prévention du péril animalier comprennent au moins :

- un agent exerçant de façon continue les opérations de prévention du péril animalier, si la prévention est assurée de façon permanente ;

*On aerodromes where, during the past three consecutive civil years, at least twenty five thousand commercial movements per year of aircraft with an overall length equal to or greater than twelve metres have been recorded, prevention measures against animal hazards shall be permanent.*

**1.1.5.6.1.3** *For each aerodrome, the Prefect specifies by Order, after consulting the operator, the minimum periods during which the scare or capture techniques are implemented, either permanently or on a case-by-case basis.*

*The Order is notified to the operator by the Prefect and published in the State Official Gazette in the Metropolitan and Overseas Departments and Saint-Pierre et Miquelon. The corresponding measures are shared with users through Aeronautical Information Services.*

*Permanent measures shall be implemented from thirty minutes before the sun rises until thirty minutes after the sunset.*

*Case-by-case measures shall be implemented on the aerodrome, from thirty minutes before the sun rises until thirty minutes after the sunset, only if it received, during the past three consecutive civil years, at least one thousand commercial movements per year of aircraft with an overall length equal to or greater than twelve metres.*

*Case-by-case measures shall also be implemented in the same conditions each time a crew or air traffic organisation reports the presence of animals that can present a hazard.*

*If justified by the fauna, the Prefect, on the operator's request, may authorise the implementation of scare or capture techniques, day and night, and will specify the applicability period during the year.*

*Requests shall be supported by prior expert appraisal on the local fauna, attractiveness to animals and air traffic characteristics on the concerned aerodrome.*

#### 1.1.5.6.2 MISSIONS OF OPERATORS

*The aerodrome operator shall:*

- *execute the animal hazard prevention measures that can be entrusted by convention, to the Departmental Fire and Rescue Service, the military authority or any accredited organisation;*

- *set up the response instructions related to prevention of animal hazards that are applicable on the aerodrome, and ensure the instructions are complied with;*

- *report to the Prefect the situations or locations which, within the area of jurisdiction of the aerodrome or on adjacent lands, create an attraction for animals;*

- *inform the air traffic organisation, if any on the aerodrome, of animal presence, scare or capture techniques implemented and results, and ensure information accuracy;*

- *ensure the personnel is adequately trained in the prevention of animal hazards and in knowing the characteristics, especially of fauna, of the aerodrome on which they work;*

- *transmit to the Prefect the animal strike reports, the yearly assessment of captured animals per species and the yearly report of preventive actions (appropriate management of the natural environment and adequate fencing, suitable for the terrain);*

- *collect animal remains on marshalling areas;*

- *transmit to the service appointed by the Prefect, non putrescible bird remains collected on the runways or digital photos of bird remains;*

- *ensure the routine maintenance of the equipment used to apply animal hazard prevention measures;*

- *draw up the report of the daily interventions.*

*The manpower operational resources at the disposal of the aerodrome operator to ensure prevention of animal hazards shall include at least:*

- *one officer undertaking ongoing preventive actions against animal hazards, in the case of permanent prevention;*

– un agent susceptible de mener des actions d'effarouchement et de prélèvement d'animaux, si la prévention est assurée de façon occasionnelle.

La destruction d'animaux par tir n'est effectuée que par des personnes détenteuses du permis de chasser.

Les exploitants d'aéronefs et les organismes chargés de leur entretien établissent, pour tout impact d'animal constaté, un compte rendu qui est adressé au ministre chargé de l'aviation civile.

L'exploitant d'aérodrome est tenu informé des impacts d'animaux qui se sont produits de manière avérée sur l'aérodrome.

Le préfet est destinataire du cahier des consignes d'intervention établi par l'exploitant d'aérodrome et, le cas échéant, de ses modifications préalablement à leur mise en oeuvre.

Il fait procéder à des visites sur place organisées par les services de l'aviation civile auxquels sont communiquées, à leur demande, toutes pièces justifiant la conformité à la réglementation en vigueur et prescrit éventuellement les mesures nécessaires à son respect.

Le préfet peut, après mise en demeure restée infructueuse, prendre toute mesure destinée à pallier à tout manquement, et en cas de danger sérieux lié au péril animalier détecté par les analyses statistiques des incidents et des accidents, décider de restreindre l'activité aéroportuaire.

#### 1.1.5.6.3 INFORMATIONS RELATIVES A LA PRESENCE D'ANIMAUX

L'organisme chargé du contrôle de la circulation aérienne sur l'aérodrome informe l'exploitant de la présence d'animaux à proximité des aires de manoeuvre ainsi que des impacts sur les aéronefs, dès qu'il en a connaissance. Il permet la conduite de l'action des agents chargés du péril animalier.

Les équipages signalent les concentrations et mouvements d'animaux qu'ils détectent ainsi que les impacts d'animaux sur leurs aéronefs, aux organismes de la circulation aérienne avec lesquels ils sont en contact.

##### 1.1.5.6.3.1 Informations temporaires

###### Indisponibilité du service de prévention du péril animalier

Lorsque les moyens nécessaires à la prévention du péril animalier sont momentanément indisponibles, en tout ou partie, l'exploitant prend toutes dispositions en vue de faire cesser cette situation dans les plus brefs délais et prévient l'organisme de la circulation aérienne.

Dans les cas où la suspension ou la réduction momentanée des moyens est prévisible, elle est précédée de la publication d'un avis aux navigateurs aériens.

Lorsque l'indisponibilité de ces moyens paraît devoir durer plus de douze heures, l'exploitant d'aérodrome informe l'organisme de la circulation aérienne, qui demande la publication d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

##### 1.1.5.6.3.2 Informations en temps réel

Les pilotes des aéronefs en approche, à l'atterrissage ou au décollage, reçoivent des informations sur l'activité animalière locale.

Ces informations actualisent ou complètent les informations permanentes ou temporaires. Elles sont diffusées soit par l'ATIS soit sur les fréquences de l'organisme de circulation aérienne (TWR-APP-AFIS).

#### 1.1.5.6.4 PRESCRIPTIONS TECHNIQUES RELATIVES AUX MATERIELS UTILISES POUR LA LUTTE ANIMALIERE

Les actions d'effarouchement et de prélèvement sont réalisées par l'emploi des moyens techniques suivants :

- 1 - Les dispositifs d'effarouchement acoustique mobiles et fixes spécifiques aux oiseaux ;
- 2 - Les dispositifs mobiles d'effarouchement pyrotechnique, utilisant des projectiles détonants et crépitants ;
- 3 - Les fusils ;
- 4 - Les effaroucheurs optiques ;
- 5 - Les matériels de capture des animaux.

Les équipements indiqués au 4) ne sont pas exigés sur les aérodromes où les mesures de lutte contre le péril animalier ont un caractère occasionnel. La mise en place de tout autre moyen technique fait l'objet d'un protocole relatif à son utilisation sur l'aérodrome concerné, passé entre le préfet et l'exploitant d'aérodrome.

Les moyens en matériels dont l'exploitant d'aérodrome dispose afin d'assurer la prévention du péril animalier comprennent au moins :

- one officer able to undertake animal scare or capture activities, if prevention is executed on a case-by-case basis.

Animals shall be only by shot persons who hold hunting permits.

The aircraft operators and organisations in charge of aircraft maintenance shall set up, for any reported animal strike, a report addressed to the Minister in charge of civil aviation.

The aerodrome operator shall be kept informed of animal strikes occurring on the aerodrome.

The response instructions set up by the aerodrome operator shall be addressed to the Prefect with amendments, if any, prior to implementation.

The aerodrome operator shall perform on-site visits organised by the civil aviation services, which shall receive, on their request, all documentation demonstrating compliance with the current Regulations. The aerodrome operator may also prescribe any measure deemed necessary to ensure the Regulations are complied with.

The Prefect is entitled, following an unsuccessful formal notice, to take any measure to enforce the Order, and in the event of serious risks related to animal hazards detected by statistical analyses of incidents and accidents, to restrain aerodrome activity.

#### 1.1.5.6.3 INFORMATION RELATED TO ANIMAL PRESENCE

The air traffic control authority shall inform the operator of animal presence near marshalling areas and strikes on aircraft as soon as possible. It shall allow the officers in charge of animal hazard management to undertake any suitable action.

Aircrews shall report animal concentrations, movements and strikes on aircraft to the air traffic organisations with which they liaise.

##### 1.1.5.6.3.1 Temporary information

###### Unavailability of the animal hazards prevention service

When the resources required for animal hazard prevention, in whole or in part, are briefly unavailable, the operator shall take arrangements to put an end to this situation as soon as possible and shall inform the air traffic organisation.

When the suspension or reduction of resources can be foreseen, a notice shall be transmitted to air navigators.

When resource unavailability seems to last more than twelve hours, the aerodrome operator shall inform the air traffic organisation, which will request the issuance of a notice to air navigators (NOTAM).

##### 1.1.5.6.3.2 Real-time information

Pilots of aircraft in the approach, landing or take-off phase shall receive information on local animal activity.

This information updates or complements the permanent or temporary information. It is broadcast either by ATIS or on the frequencies of the air traffic organisation (TWR-APP-AFIS).

#### 1.1.5.6.4 TECHNICAL PROVISIONS RELATED TO ANIMAL CONTROL EQUIPMENT

Animal scare or capture activities shall use the following control measures:

- 1 - Bird-specific mobile and stationary acoustic scare devices;
- 2 - Pyrotechnics: various noise making shells (bangers or crackers);
- 3 - Shotguns;
- 4 - Visual deterrents;
- 5 - Capture devices.

Equipment listed in paragraph 4) is not required on aerodromes where animal hazard control measures are conducted on a case-by-case basis. The implementation of any other technical device shall give rise to a protocol covering its use on the concerned aerodrome and signed by the Prefect and the aerodrome operator.

Resources and equipment put at the disposal of the aerodrome operator to prevent animal hazards shall include at least:

- un véhicule adapté au terrain, équipé pour la lutte animalière et la capture des animaux domestiques ;
- un générateur mobile de cris de détresse ;
- un pistolet lance-fusées et les fusées adaptées ;
- un revolver d'alarme lance-fusées et les fusées adaptées ;
- un fusil de chasse et les cartouches correspondantes ;
- une paire de jumelles à fort grossissement ;
- un casque de protection anti-bruit ou des valves d'oreilles.

Lorsque la prévention est assurée de façon permanente, la dotation minimale est doublée en ce qui concerne les pistolets et fusils de chasse.

Lorsque la situation faunistique et les conditions d'exploitation de l'aérodrome le justifient, le préfet peut, après consultation de l'exploitant, imposer l'utilisation de moyens complémentaires et peut, sur demande de l'exploitant d'aérodrome, autoriser des adaptations à l'ensemble des moyens en matériels cités ci-dessus.

Sur les aérodromes où la prévention du péril animalier est assurée de façon permanente, le ou les véhicules sont des véhicules adaptés au terrain, équipés chacun d'un gyrophare, d'une radio VHF en liaison avec la tour de contrôle et de l'ensemble des moyens mobiles de lutte contre la faune.

Sur les aérodromes où la prévention du péril animalier est assurée de façon occasionnelle, le ou les véhicules ont les mêmes caractéristiques mais la radio VHF fonctionnera sur la fréquence aérodrome et pourra être portable.

COMPTE RENDU DE RENCONTRE D'ANIMAUX : correspond au modèle ci-après. Il doit être envoyé :

- one all-terrain vehicle equipped for animal control and capture of pets;
- one alarm/distress call emitter;
- one flare pistol with corresponding flares;
- one alarm flare pistol with corresponding flares;
- one shotgun with corresponding cartridges;
- one pair of high magnification binoculars;
- ear defenders or ear protectors.

*When prevention is permanent, the amount of pistols and shotguns is doubled.*

*If justified by the fauna and aerodrome operating conditions, the Prefect is entitled to impose the use of additional means after consulting the operator, and, on the aerodrome operator's request, to authorise adaptations of the above-mentioned equipment.*

*On aerodromes where permanent animal hazard prevention is provided, vehicles shall be all-terrain vehicles equipped with one revolving light, one VHF radio in communication with the control tower and all mobile fauna control devices.*

*On aerodromes where animal hazard prevention is provided on a case-by-case basis, vehicle characteristics are similar, but the VHF radio shall operate on the aerodrome frequency and could be hand-held.*

*WILDLIFE STRIKE REPORT : same as the form model below. It must be sent:*

E-mail : [stac-picaweb@aviation-civile.gouv.fr](mailto:stac-picaweb@aviation-civile.gouv.fr)

FAX : 01 49 56 83 48

Courrier/Mail : STAC/ACE

BP 31037

TOULOUSE CEDEX 1



**WILDLIFE STRIKE REPORTING FORM**

1. Operator .....

2. Aircraft (Make/Model) .....

3. Engine (Make/Model) .....

4. Registration number .....

5. Date of strike Day..... Month..... Year.....

6. Hour T.U. ....

7. Dawn  Day  Dusk  Night

8. Name of aerodrome .....

Runway used.....

Location of incident (if enroute).....

9. Height/AGL.....feet

10. Indicated air speed .....knots

11. Phase of flight :

    Taxiing

    Take off (0-50 ft)

    Climb (> 50 ft)

    Enroute

    Stacking

    Descent

    Approach (100-50 ft)

    Landing (< 50 ft)

    Unknown

12. Lights on

    Landing lights

    Strobe lights

13. MET conditions

    VMC  IMC

    Cloudy :

    visibility :

    Fog

    Rain

    Snow

14. Animal species .....

|                   |                          |                          |
|-------------------|--------------------------|--------------------------|
| Number of animal: | Struck                   | Seen                     |
| 1                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 to 10           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 to 100         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| more than 100     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Size of animal:

    small

    medium

    large

15. Effect on flight

    none

    take off aborted

    landing with caution

    engines switched off

    other action taken (specify in 19)

Pilot warned of animal hazard

    yes  no

16. Parts of aircraft struck and damaged caused :

|                                     | Struck                   | Damaged                  |
|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Radome                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Windscreen                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nose of aircraft                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Engine NR 1                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Engine NR 2                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Engine NR 3                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Engine NR 4                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Propeller                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Wing / rotor                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Fuselage                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Landing gear                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Tail                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Lights                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Other damage caused (specify in 19) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

17. Length of time that aircraft is not airworthy .....hours

    Estimated cost of repairs or replacement .....euros

    Other estimated expenses .....euros

    (example : loss of income, fuel, hotels)

18. Send numeric photography of animals remains at :  
stac-picaweb@aviation-civile.gouv.fr

19. Observations

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank