

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****1.1.1 Conditions générales****1.1.1.1 Administration des aérodromes**

L'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)) est compétent pour créer, aménager et exploiter les aérodromes d'intérêt national ou international dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat. Les autres aérodromes relèvent de la compétence d'autres personnes, généralement de collectivités territoriales ou d'un groupement de collectivités territoriales.

1.1.1.2 Exploitation

L'exploitant d'un aérodrome est la personne morale qui assure l'exploitation des installations de l'aérodrome, en dehors des compétences des prestataires de services de navigation aérienne. Pour les aérodromes relevant de la compétence de l'Etat, l'exploitant est soit une société désignée par la loi (Aéroports de Paris ou une autre 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.

A l'exception des aérodromes à usage privé, un aérodrome recevant des avions dispose :

- soit d'un certificat d'aérodrome délivré en application des articles 34 et 37 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil,
- soit d'un certificat de sécurité aéroportuaire national délivré en l'application de l'article L.6331-3 du Code des transports,
- soit d'une homologation de ses pistes délivrée conformément aux exigences en vigueur au titre de l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

La liste des aérodromes disposant d'un certificat est disponible en AD 1.5.

1.1.1.3 Conditions générales d'utilisation des aérodromes et des installations et services connexes

Les restrictions éventuelles d'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique figurent dans les renseignements publiés à l'AIP.

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 procédures générales d'utilisation des aérodromes par les aéronefs en circulation aérienne générale sont rappelées au § 1.1.5.1.

1.1.1.4 Circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes**a) Délimitation des zones et secteurs**

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

- une zone côté ville 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 côté ville peut être subordonné au paiement d'une redevance,
- un droit d'occupation privative peut également être accordé sur certaines parcelles de la zone côté ville pour l'exercice d'activités intéressant le public,
- une zone côté piste dont l'accès est soumis à des consignes particulières et à la possession de titres spéciaux,
- la zone côté ville et la zone côté piste peuvent suivant leur utilisation comporter plusieurs secteurs,
- les aérodromes mixtes comprennent, en outre, une zone militaire.

1.1.1 General conditions**1.1.1.1 Aerodrome administration**

The State (Direction Générale de l'Aviation Civile DGAC - French Civil Aviation Authority) has authority to create, develop and operate aerodromes of national or international interest which list is set by decree of the State Council. The other aerodromes are within the jurisdiction of other organisations, generally territorial communities or a group of territorial communities.

1.1.1.2 Operation

The aerodrome operator is the legal entity in charge of operating the aerodrome facilities, outside the competencies of the air navigation service providers. For aerodromes belonging to the State, the operator is either a company appointed by law (Aéroports de Paris, or another 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.

With the exception of aerodromes for private use, an aerodrome receiving airplanes has :

- either an aerodrome certificate issued pursuant to articles 34 and 37 of Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council,
- either a national aerodrome certificate issued pursuant to article L.6331-3 of the transport regulation,
- or, an approval delivered in accordance with the requirements in force under the modified ministry order of August 28, 2003 relative to approval conditions and operating procedures for aerodromes.

The list of the aerodromes having a certificate is available in part AD 1.5 of the AIP.

1.1.1.3 General conditions for the use of aerodromes and related facilities and services

Possible restrictions to the use of aerodromes open to public air traffic - if any - are stated in the information published in AIP.

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.

General air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft are reminded in paragraph 1.1.5.1.

1.1.1.4 Movement of persons and vehicles on aerodromes**a) Subdivision into areas and sectors**

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

- a landside which may include parts freely accessible to the public and other parts with regulated access,
- access to given parts of the landside may be contingent upon payment of dues,
- a right of private occupancy may also be granted to given parts of the landside for execution of activities aimed at the public,
- an airside, the access to which is subjected to specific instructions and to production of specific passes,
- landside and airside may include several sectors depending on their use,
- mixed purpose aerodromes also include a military area.

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

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

b) Circulation des personnes et des véhicules

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

- a) les conditions de circulation et de stationnement dans la zone côté ville 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 côté piste.

b) Movement of persons and vehicles

The movement of people and vehicles is governed by rules relative to :

- a) movement and parking of persons and vehicles in the landside, notably movement of taxis, rental cars and transport vehicles,*
- b) conditions of access, movement and parking of persons and vehicles authorized to enter the airside.*

1.1.1.5 Aérodrômes agréés à usage restreint

Les restrictions d'utilisation des aérodrômes à usage restreint découlant de leur arrêté d'agrément figurent dans les renseignements publiés à l'AIP.

1.1.1.5 Aerodrome agreed for restricted use

Restrictions on the use of restricted aerodromes deriving from their approval orders are included in the information published in the AIP.

a) Aérodrômes agréés à usage restreint réservés aux aéronefs qui y sont basés et à ceux qui sont basés sur les aérodrômes voisins

Ces aérodrômes 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.

a) Aerodromes agreed for restricted use and reserved for based aircraft and aircraft based on nearby 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.

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

Pour ces aérodrômes 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.

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) Aérodrômes 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.

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) Etablissement des demandes

Les demandes doivent être adressées au directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégional 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. Les coordonnées des directions de la sécurité de l'aviation civile interrégionales sont disponibles sur le site du ministère des transports (<https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-aviation-civile-dgac-0>)

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'aéronef utilisé (au total et au cours des deux mois précédents) ;
- Aéro-club dont il est membre ;
- Aérodrome de départ ;
- Aérodrome de destination ;
- Date et période d'utilisation ;
- Raison ;
- Remarques particulières.

d) Requested preparation

Requests must be addressed to the head of the regional civil aviation safety directorate, not later than 30 days before the proposed date of use, for permanent or long term type authorizations. Contact details for the inter-regional civil aviation safety directorates are available on the Ministry of Transport website (<https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-aviation-civile-dgac-0>)

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 ;*
- Special remarks.*

e) Délivrance des autorisations

Les autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent et de longue durée, sont délivrées par le directeur de la sécurité 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 ;

e) Authorization delivery

Permanent and long term type exceptional authorizations of use are delivered by the competent head of the civil aviation safety directorate .

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 ;*

- 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 à la direction de la sécurité 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 accordée.

- 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 civil aviation safety directorate 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.

1.1.1.6 Hélistations et hélisurfaces

Les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller :

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

Les hélistations et les hélisurfaces peuvent être situées à terre ou en mer.

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

a) Hélistations

Les hélistations sont des aérodromes équipés pour recevoir exclusivement les hélicoptères et, sous réserve d'une autorisation du ministre chargé de l'aviation civile, certains VTOL (aéronef à décollage et atterrissage vertical). Les hélistations ministérielles 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.

Les hélistations à usage privé ainsi que celles spécialement destinées au transport public à la demande sont créées par arrêté préfectoral.

A l'exception des hélistations à usage privé :

Le répertoire sous-section AD 1.3-2 donne les caractéristiques des hélistations.

Les cartes des hélistations sont regroupées dans un atlas VAC spécifique disponible sur le site du SIA (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>).

b) Hélisurfaces

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 des aérodromes et leur utilisation est soumise aux conditions définies par l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères.

Les pilotes d'hélicoptères utilisant des hélisurfaces doivent être titulaires d'une habilitation.

1.1.1.6 Heliports and helipads

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 heliports ;
- on an occasional basis : places located outside aerodromes which are called helipads.

Heliports and helipads can be located on land or at sea.

The conditions for the use of heliports and helipads are set out as follows :

a) Heliports

Heliports are aerodromes equipped to receive helicopters exclusively and, subject to authorization from the Minister for Civil Aviation, certain VTOL (vertical take-off and landing aircraft).

Depending on their aeronautical use, ministerial heliports are classified as follows :

- a) heliports open to public air traffic ;
- b) heliports for the exclusive use of government administrations ;
- c) heliports approved for restricted use ;

Heliports intended for private use as well as heliports specifically intended for on-demand public transport are created by prefectural decree.

With the exception of heliports for private use :

The sub-section AD 1.3-2 directory gives the characteristics of heliports.

Heliports charts are included in a specific VAC atlas available on the SIA website (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>).

b) Helipads

Helipads are not necessarily arranged areas which may be used on an occasional basis only (less than 200 movements per year and 20 movements per day).

Helipads are not regarded as aerodromes and their use is subject to the requirements defined by the decree of May 06th, 1995 relating to aerodromes and other sites used by helicopters.

Helicopter pilots using helipads must hold an authorization.

1.1.1.7 Altiports

Les altiports sont des aérodromes à caractéristiques spéciales aménagés en montagne pour les besoins des transports aériens. Ils sont agréés à usage restreint et leurs conditions d'utilisation sont fixées par leur arrêté d'agrément.

L'accès aux altiports par les pilotes est soumis aux conditions fixées par arrêté du ministre en charge de l'aviation civile (Arrêté du 21 juin 2019 fixant les conditions relatives aux autorisations d'accès aux altiports).

Le répertoire en sous-section AD 1.3-3 donne les caractéristiques des altiports.

Les conditions d'utilisation des altiports sont précisées dans les cartes VAC associées disponibles sur le site du SIA (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>).

1.1.1.8 Altisurfaces

Les altisurfaces sont des emplacements situés en montagne et pouvant être utilisés par certains avions effectuant du travail aérien, ou des opérations aériennes non commerciales sans embarquement, ni débarquement de passagers. Elles sont agréées par arrêtés préfectoraux. Pour plus d'information, le cadre réglementaire applicable dans les zones de montagne est décrit dans le code de l'Environnement disponible à l'adresse suivante : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000045211089

Ces altisurfaces n'étant pas des aérodromes, elles ne font pas l'objet d'une publication d'information aéronautique par la DGAC et sont réservées aux pilotes et avions satisfaisant aux obligations de l'arrêté du 12 juillet 1963 relatif aux conditions dans lesquelles les avions peuvent atterrir ou décoller en montagne ailleurs que sur un aérodrome. En particulier, les avions doivent être autorisés par la DSAC.

Les pilotes d'avion ou de motoplaneur (TMG) (hors ULM) qui souhaitent effectuer des atterrissages et décollages sur des altisurfaces doivent satisfaire aux exigences de l'arrêté du 21 juin 2019 fixant les surfaces pour lesquelles une qualification de vol en montagne est requise en application du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

Les sites de la FFPLUM et de l'AFPM présentent des informations élaborées par leurs soins concernant les altisurfaces.

Une liste des altisurfaces est disponible via le lien suivant : https://www.afpm.fr/Terrains/Terrains_Montagne.php

Les sites de la FFPLUM et AFPM ne font pas partie du site <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/> et n'engagent pas la responsabilité de la DGAC qui ne peut être tenue pour responsable des contenus vers lesquels ces liens pointent. Ils ne visent qu'à permettre aux usagers aéronautiques d'accéder plus facilement à d'autres ressources documentaires.

1.1.2 Utilisation de bases aériennes militaires

NIL

1.1.3 Procédures par faible visibilité

1.1.3.1 Mise en vigueur des LVP sur les aérodromes français

a) Généralités

Les principes de base relatifs à la mise en œuvre des LVP qui leur sont applicables sont définis dans le règlement (UE) N° 139/2014 de la Commission du 12/02/2014 modifié (IR-ADR) établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du conseil.

Les autres aérodromes relèvent de la réglementation nationale. Les principes de base relatifs à la mise en œuvre des LVP qui leur sont applicables sont définis dans l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (arrêté CHEA).

b) Principes de base

Afin d'assurer la sécurité des opérations aériennes, les LVP devront avoir été mises en œuvre dès que la RVR (ou à défaut la VIS) et le plafond, s'il est disponible, descendent en-dessous de valeurs seuils fixées pour chaque aérodrome.

Les procédures appropriées d'exploitation par faible visibilité sont mises en œuvre lorsque l'aérodrome est destiné à être utilisé pour l'une des opérations suivantes :

- a) les décollages par faible visibilité (sous 550 m de RVR) ;
- b) les opérations d'approche et d'atterrissage avec une RVR inférieure à 550 m ou une DH inférieure à 200 pieds (60 m) ;

1.1.1.7 Altiports

Altiports are aerodromes with special characteristics, provided in mountains for the needs of air transport operations. Altiports are approved for restricted use and their conditions of use are set by their approval order.

Access to altiports by pilots is subject to the conditions laid down by the Minister for civil aviation (in the order of June 21th 2019 setting the conditions related to altiports access authorizations).

Altiports characteristics are published in a directory in AIP AD 1.3-3 sub section.

The conditions of use of altiports are specified in the associated VAC maps available on the SIA website (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>).

1.1.1.8 Mountain airfields

Mountain airfields are places located in mountains which can be used by some aircraft performing air work, or noncommercial air operations without passenger embarkation or disembarkation.. They are approved by prefectural decree. For more information, the regulatory framework applicable in mountain areas is described in the French Environment Code, available at the following address : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000045211089

As these mountain airfields sites are not aerodromes, they are not published as aeronautical information by the DGAC and are reserved for pilots and airplanes meeting the requirements of the decree of 12 July 1963 relating to the conditions under which airplane may land or take off in mountainous areas other than aerodromes. In particular, airplanes must be authorized by the DSAC.

Pilots of airplanes or motorgliders (TMG) (excluding ULMs) who wish to carry out landings and take-offs on mountain airfields must meet the requirements of the Order of 21 June 2019 fixing the surfaces for which a mountain flying qualification is required in application of Commission Regulation (EU) No 1178/2011 of 3 November 2011.

The FFPLUM and AFPM websites contain information they have themselves established concerning mountain airfields.

A list of mountain airfields is available via the following link : https://www.afpm.fr/Terrains/Terrains_Montagne.php

The FFPLUM and AFPM websites are not part of the <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/> website and do not engage the responsibility of the DGAC, which cannot be held responsible for their contents. They are only intended to provide airspace users with easier access to other documentary resources.

1.1.2 Use of military air bases

NIL

1.1.3 Low visibility procedures (LVP)

1.1.3.1 LVP enforcement on French aerodromes

a) General

The basic principles relating to the implementation of aerodrome LVP applicable to those aerodromes are defined in amended Commission regulation (EU) NR 139/2014 of 12 February 2014 (IR-ADR) laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) NR 216/2008 of the European Parliament and the Council.

Other aerodromes fall under national regulations. The basic principles relating to the implementation of aerodrome LVP applicable to those aerodromes are defined in the modified ministry order of August 28, 2003 relative to approval conditions and operating procedures for aerodromes.

b) Basics

In order to ensure safe air operations, LVP should be implemented as soon as the RVR (or the VIS) and the ceiling (if available) fall below threshold values defined for each aerodrome.

The appropriate low-visibility procedures are implemented when the aerodrome is intended to be used for any of the following operations:

- a) low-visibility take-offs (with visibility conditions less than 550 m RVR) ;*
- b) approach and landing operations with visibility conditions less than 550m RVR or DH less than 200 ft (60 m) ;*

c) l'exploitation avec crédits opérationnels, lorsque la RVR réelle est inférieure à 550 m.

c) operations with operational credits, when the actual RVR is less than 550 m.

1.1.3.2 Précautions à prendre pour effectuer des approches de précision de catégorie III ou des atterrissages 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 mises en œuvre 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 certifiées ou homologuées pour des approches de précision de catégorie III en dehors des périodes de mise en œuvre des LVP, soit sur certaines pistes certifiées ou 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 les 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 l'application 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 2.19) ;
- 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.

1.1.3.2 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 should only be performed when low visibility procedures are implemented on the considered runway. However, whenever meteorological conditions are suitable, cat III precision approaches for training or automatic landings can be performed either on certified or approved runways for cat III precision approaches when LVP procedures are not implemented, or on some certified or approved category I or II precision approach runways.

The following necessary precautions should therefore be taken, in order to avoid incidents likely to occur under these circumstances. Pilots must strictly follow the instructions and any possible time schedules decided upon by the aerodrome concerned and published in AIP. They must point out, when first contact is made with the air traffic control organism, that they intend to make a category III precision approach for training or an automatic landing. This indeed affects the implementation of specific separation distances between aircraft, whose purpose is to guarantee the proper functioning of the ILS signal. If those distances cannot be implemented or if certain 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 control. Pilots must then check that meteorological conditions are suitable to return to manual control at any time. In addition, on cat I or II approved runways, aircraft operators are responsible for previously having checked that the runway and the ILS equipment are suitable for their aircraft to perform automatic landings:

- the 2nd digit of the ILS classification must be D or E (see AIP Part AD 2.19) ;
- the glide path structure must be compliant with the category III requirements;
- the setting of the ILS glide path must not be more than 3° ;
- the automatic landing system must be compatible with the field preceding the runway threshold and the runway profile.

1.1.4 Minimums opérationnels d'aérodrome

1.1.4.1 Minimums pour les approches aux instruments

En application de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments (disponible sur <https://www.legifrance.gouv.fr>), 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.

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.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/procedures-vol-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 ». Cet arrêté est disponible sur le site <https://www.legifrance.gouv.fr>

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 :

1.1.4 Aerodrome operating minima

1.1.4.1 Operating minima for instrument approach procedures

Pursuant to 24th of January 2022 order relating to the design and establishment of instrument flight procedures (available at <https://www.legifrance.gouv.fr>), 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.

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.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/procedures-vol-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) N° 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". This order is available at <https://www.legifrance.gouv.fr>

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 :

- l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes; Cet arrêté est disponible sur le site : <https://www.legifrance.gouv.fr> ; 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. Ce règlement est disponible sur le site : <https://eur-lex.europa.eu>.

- the modified ministry order of August 28, 2003 relative to approval conditions and operating procedures for aerodromes; This order is available at : <https://www.legifrance.gouv.fr> ; or

- Commission Regulation (EU) NR 139/2014 of 12 February 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) NR 216/2008 of the European Parliament and of the Council. This regulation is available at : <https://eur-lex.europa.eu>.

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.

1.1.4.2 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 setting the technical requirements and administrative procedures applicable to air operations and the associated accepted means of compliance.

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 Autres renseignements

1.1.5.1 Utilisation des aérodromes par les aéronefs

a) Procédures générales de circulation aérienne

Les règles relatives à l'intégration et à l'évolution des aéronefs dans la circulation d'aérodrome sont fixées par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

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

Cet arrêté est disponible sur le site : <https://www.legifrance.gouv.fr>.

a) General air traffic procedures

The rules for aircraft integration and evolution in aerodrome traffic are set out in the following French order: arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Those rules apply to aircraft operating as general air traffic in aerodrome traffic, except for unmanned aircraft.

This order is available at: <https://www.legifrance.gouv.fr>.

b) Radiocommunications

Pour l'application du point 9 de la partie B de l'arrêté, en l'absence de canal assigné à un aérodrome dépourvu d'ATS, la fréquence commune d'auto-information 123.500 MHz est utilisée.

b) Radiocommunications

For the application of point 9 of Part B of the order, in the absence of a channel assigned to an aerodrome without ATS, the common self-information frequency 123.500 MHz shall be used.

c) ATS hors HOR publiés

En dehors des horaires programmés :

- Le service de contrôle peut être rendu à tout moment sans préavis en circulation d'aérodrome. La fourniture effective de ce service est connue sur la fréquence TWR (ainsi que via l'ATIS s'il existe).

- Une 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 (ainsi que via l'ATIS s'il existe).

- Le service AFIS peut être rendu à tout moment sans préavis. La fourniture effective de ce service est connue sur la fréquence AFIS.

c) ATS outside published HOR

Outside scheduled times:

- The control service may be provided at any time without prior notice in aerodrome traffic. The actual provision of this service is known on the TWR frequency (as well as via the ATIS if available).

- A CTR is likely to be maintained without a NOTAM within an hour after the end of the scheduled time. The actual activity is known on the TWR frequency (as well as via the ATIS if available).

- AFIS service may be provided at any time without notice. The actual provision of this service is known on the AFIS frequency

1.1.5.2 Télécommande radioélectrique de balisage (PCL)

Les règles d'utilisation des aérodromes dotés de PCL sont fixées par l'arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.

Cet arrêté est disponible sur le site : <https://www.legifrance.gouv.fr> Des modalités spécifiques d'utilisation peuvent le cas échéant être définies dans la section AD 2 des aérodromes concernés.

1.1.5.2 Lighting radioelectrical remote control (PCL)

The rules for using aerodromes equipped with PCL are set out in the French order: arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.

This order is available at: <https://www.legifrance.gouv.fr> Specific conditions of use may be defined in section AD 2 of the concerned aerodromes.

1.1.5.3 Système de transmission automatique de paramètres (STAP)

Les règles d'utilisation des aérodromes dotés de STAP sont fixées par l'arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.

Cet arrêté est disponible sur le site : <https://www.legifrance.gouv.fr>

Des modalités spécifiques d'utilisation peuvent le cas échéant être définies dans la section AD 2 des aérodromes concernés.

1.1.5.3 Parameters automatic transmission system (STAP)

The rules governing the use of aerodromes equipped with STAP are set out in the French order: arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.

This order is available at <https://www.legifrance.gouv.fr>

Specific conditions of use may be defined in section AD 2 of the concerned aerodromes.

← 1.1.5.4 Prévention du risque animalier**a) Généralités**

Les règles de mise en œuvre de la prévention du risque animalier sur les aérodromes sont définies dans :

- les articles D. 6332-29 à D. 6332-46 du code des transports ;
- Arrêté du 13 juin 2024 relatif à la prévention du risque animalier sur les aérodromes.

Pour les aérodromes entrant dans le champ européen ces dispositions sont complétées par :

- L'annexe VII du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil
- Le règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12/02/2014 modifié (IR-ADR) établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du conseil pour les aérodromes concernés par ce règlement.

b) Informations à l'attention des pilotes

Les équipages signalent à l'organisme rendant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome avec lequel ils sont en contact, les concentrations et mouvements d'animaux qu'ils détectent ainsi que les impacts d'animaux sur leurs aéronefs.

L'organisme rendant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome informe les pilotes des aéronefs en approche, à l'atterrissage ou au décollage de 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).

L'indisponibilité des moyens nécessaires à la prévention du risque animalier est communiquée aux usagers par l'organisme de la circulation aérienne et le cas échéant par un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

Les modalités de notification des comptes-rendus de rencontre d'animaux sont décrites sur la page suivante : Notifier un incident | Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (www.ecologie.gouv.fr)

1.1.5.4 Prevention of wildlife risk**a) General**

The implementing rules of the prevention of wildlife risk on aerodromes are defined in :

- Article D. 6332-29 to D. 6332-46 of the code of transports,
- Order of June 13th, 2024 on the prevention of wildlife risk at aerodromes.

For the aerodromes entering the scope of the European regulations, these provisions are completed by :

- Annex VII of regulation (UE) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council
- Commission regulation (EU) N°139/2014 of 12 February 2014 amended laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) N°216/2008 of the European Parliament and of the Council,

b) Information interesting the pilots

Aircrews shall report to the air traffic services at the aerodrome with which they are in contact, animal concentrations, movements on aircraft to the air traffic organisations as well as animal strikes on their aircraft.

The air traffic services at the aerodrome inform pilots of aircraft in the approach, landing or take-off phase 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).

The unavailability of means necessary to wildlife risk prevention, is disseminated to the users by the air traffic service and if necessary, by NOTAM.

The notification conditions of wildlife strike report are depicted on the following website : Notifier un incident | Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (www.ecologie.gouv.fr)

← 1.1.5.5 Résistance des chaussées aéronautiques

Les principes de bases relatifs à résistance des chaussées sont spécifiés :

- Pour les aérodromes entrant dans le champ européen : dans le règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12/02/2014 modifié (IR-ADR) établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes. Ce règlement est disponible sur le site : <https://eur-lex.europa.eu>

- Pour les aérodromes soumis à la réglementation nationale : dans l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe. Cet arrêté est disponible sur le site : <https://www.legifrance.gouv.fr>.

En cas de modalités particulières de publication de la résistance des chaussées, celles-ci sont publiées dans l'information aéronautique de chaque aérodrome et en particulier la partie AD 2 de l'AIP et l'atlas VAC.

1.1.5.5 Runway bearing strength

The basic principles relating to runway bearing strength are defined:

- For the aerodromes entering the scope of the European regulations: in amended Commission regulation (EU) N°139/2014 of 12 February 2014 (IR-ADR) laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) N°216/2008 of the European Parliament and of the Council. This regulation is available at <https://eur-lex.europa.eu>

- For the aerodromes applying the national regulations : in Order of July 10 th, 2006 on the technical characteristics of aerodromes receiving airplanes. This order is available at <https://www.legifrance.gouv.fr>

In the event of special conditions for the publication of pavement resistance, these are published in the aeronautical information for each aerodrome and in particular in part AD 2 of the AIP and the VAC atlas.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank