

## Instruction n°20131 DNA du 31 janvier 1993

### Établissement d'une procédure de départ ou d'approche aux instruments en l'absence d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome

#### AMENDEMENTS A L'INSTRUCTION NR 20131 DNA DU 31 JANVIER 1993

Amendement NR	Sujet (principales modifications)	Référence de l'instruction modificatrice et date d'approbation
1		NR 20589 DNA du 01 juillet 1996
2	- modification de forme.	NR 20386 DNA du 29 avril 1998
3	- introduction d'un nouveau critère pour traiter un cas particulier d'un calage altimétrique à distance en région montagneuse.	NR 23400 DNA du 17 août 2004
4	- modifications diverses visant, notamment, à se rapprocher des dispositions des PANS-OPS de l'OACI.	NR 09-281 DTA du 10 novembre 2009

L'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs prévoit, au paragraphe 5 de l'annexe 1, les dispositions applicables par les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments (IFR); il précise les règles à appliquer sur un aérodrome non pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS ou lorsqu'aucun de ces organismes n'est en activité, notamment en ce qui concerne :

- les paramètres;
- l'intégration dans la circulation d'aérodrome.

La présente instruction a donc pour but de préciser :

- les conditions d'homologation pour des procédures de départ ou d'approche aux instruments;
- la procédure pour l'obtention du calage altimétrique QNH à l'arrivée;
- la méthode de calcul prise en compte pour la détermination des minimums opérationnels attachés à la manœuvre à vue libre.

#### 1 **CONDITIONS D'HOMOLOGATION D'UNE PROCÉDURE DE DÉPART OU D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS SANS ORGANISME DE LA CIRCULATION AÉRIENNE SUR L'AERODROME**

Une procédure de départ ou d'approche aux instruments en l'absence d'un organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou lorsque ce dernier n'est pas en activité, ne sera mise à l'étude que lorsqu'il existe un besoin opérationnel justifié et que l'aérodrome se prête à ce type de manœuvre, compte tenu de son environnement ou des conditions météorologiques particulières de la région.

De plus, la procédure de départ ou d'approche aux instruments ne doit pas interférer avec d'autres activités justifiant, de ce fait, la présence d'un organisme au sol afin d'assurer les coordinations nécessaires.

Afin que le pilote commandant de bord puisse transmettre à temps les comptes rendus de position et indiquer ses intentions et que ces messages, transmis en auto-information, soient compris des autres pilotes utilisant l'aérodrome :

- l'aérodrome doit être doté d'une fréquence d'auto-information particulière s'il n'existe pas d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome;
- la carte d'approche aux instruments doit indiquer que les messages d'auto-information sont transmis dans la langue française uniquement.

Enfin, cette procédure est autorisée de nuit sous réserve que la mise en œuvre du balisage soit assurée conformément aux dispositions prévues par l'instruction n° 20129 DNA du 29 janvier 1993 relative aux règles particulières d'utilisation de nuit d'un aérodrome en l'absence d'organisme de la circulation aérienne.

## **2 PROCÉDURE POUR L'OBTENTION DU CALAGE ALTIMÉTRIQUE QNH À L'ARRIVÉE**

### **2.1 CALAGE ALTIMÉTRIQUE À DISTANCE**

Le choix de la station fournissant le calage altimétrique QNH dépend des facteurs suivants :

- proximité de la station par rapport à l'aérodrome où s'effectue la procédure d'approche aux instruments;
- étude des statistiques;
- différence d'altitude entre la station et l'aérodrome : l'aérodrome ne doit pas, en principe, être à plus de 100 mètres au-dessus de la station afin de limiter les erreurs dues à la différence entre l'atmosphère standard et l'atmosphère réelle;
- horaire d'ouverture de la station afin de couvrir les besoins des utilisateurs d'une telle procédure.

Lorsque les statistiques disponibles ne permettent pas de déduire directement les écarts entre la station retenue et l'aérodrome, les relevés entre deux stations convenablement situées sur le plan géographique sont examinés.

### **2.2 CALAGE ALTIMÉTRIQUE PRÉVU**

Dans le cas particulier de certains aérodromes isolés d'outre-mer, le calage altimétrique QNH peut être une valeur prévue, déterminée par le centre météorologique à partir des cartes synoptiques disponibles.

### **2.3 CALAGE ALTIMÉTRIQUE MESURÉ**

Sur les aérodromes équipés d'un système de transmission automatique de paramètres (STAP), les calages altimétriques QNH et QFE peuvent être disponibles sur interrogation de l'aéronef. Les règles d'utilisation d'un STAP sont précisées dans la partie GEN de l'atlas IAC.

Dans certains cas, les calages altimétriques QNH/QFE de l'aérodrome peuvent également être obtenus auprès de l'organisme d'approche centrale rendant le service d'approche sur l'aérodrome concerné.

## **3 PROCÉDURE D'APPROCHE AUTORISÉE - CALCUL DE L'OCH ET DES ALTITUDES MINIMALES DE FRANCHISSEMENT D'OBSTACLES**

Seule une procédure d'approche aux instruments suivie d'une manœuvre à vue libre (MVL) est autorisée, en l'absence d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou lorsqu'un tel organisme n'est pas en activité.

### **Cas d'un calage altimétrique à distance**

En l'absence d'un calage altimétrique local, l'OCH de la procédure et les altitudes minimales de franchissement d'obstacles (MOCA) déterminées sur les segments d'approche intermédiaire et finale sont augmentées à raison de 5 ft pour chaque Mille Marin (NM) au-delà de 5 NM (Majoration (pieds) =  $5x(D-5)$  avec D = distance en NM séparant l'aérodrome de la station fournissant le QNH) ou si nécessaire, d'une valeur plus grande déterminée en accord avec le prestataire de services météorologiques.

Voir note 1 et ci-après pour le cas des régions montagneuses

### **Cas particulier d'un calage altimétrique à distance en région montagneuse :**

Dans le cas des régions montagneuses, en plus de la majoration éventuelle de la marge minimale de franchissement d'obstacles (MFO) prévue au § 1.1.8 de l'instruction 20754 DNA du 12.10.82 modifiée, l'OCH de la procédure et les altitudes minimales de franchissement d'obstacles déterminées sur les segments d'approche intermédiaire et finale doivent être majorées de la valeur suivante :

$$M(\text{ft}) = 2,3x + 0,14z$$

Avec : x (NM) = distance séparant l'aérodrome de la station fournissant le QNH ;

z (ft) = différence d'altitude entre l'aérodrome et la station fournissant le QNH.

Cette équation est utilisée lorsque le relief n'a pas d'incidence négative sur les courbes de pression atmosphérique. L'utilisation de ce critère est limitée à une distance maximale de 75 NM dans le plan horizontal ou à une différence d'altitude de 6000 ft entre l'aérodrome et la station.

**Cas d'un calage altimétrique prévu**

- L'OCH de la procédure et les altitudes minimales de franchissement d'obstacles déterminées sur les segments d'approche intermédiaire et finale correspondent à la tolérance applicable aux prévisions concernant la région, et telle que définie par le centre météorologique pour la période de validité maximale de la carte utilisée.

**Note 1:** Une majoration supplémentaire doit être prévue pour tenir compte de la différence entre l'atmosphère standard et l'atmosphère réelle lorsque l'aérodrome est situé à plus de 100 mètres au-dessus de la station. Cette majoration est fixée à 10 % de la différence d'altitude.

**4 ÉTABLISSEMENT DES CARTES D'AERODROME ET DES CARTES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

Voir instructions et consignes relatives aux cartes aéronautiques éditées par la DSNA/DO/SIA.

**5 TEXTE ABROGÉ**

L'instruction n° 20321 DNA du 21 mars 1988 modifiée relative à l'établissement d'une procédure d'approche aux instruments en l'absence d'organisme habilité à communiquer les paramètres est abrogée.

Pour le ministre de l'équipement,  
du logement et des transports  
Pour le directeur de la navigation aérienne empêché  
L'adjoint au directeur de la navigation aérienne  
Frédéric Rico

Page laissée intentionnellement blanche