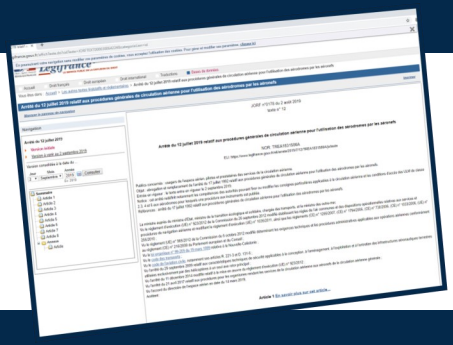
Intégrer un circuit de piste

Les règles changent (un peu) le 2 septembre 2019



Quelle référence réglementaire? Où trouver l'info?

En complément du SERA (« Standardised European Rules of Air »), l'arrêté du 17 juillet 1992 fixe les procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs. Le 2 septembre entre en vigueur l'arrêté du 19 juillet 2019 mettant à jour ces procédures. La version « à jour » est reprise dans l'AIP, au paragraphe ENR 1.1.10, disponible en ligne (Site SIA - eAIP France).

Ce qui change et ce qui se reste?

Paramètres d'aérodrome [PARTIE A—DÉFINITIONS]

- 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) de la RVR pour la piste en service.
- Quantité de nuages bas et hauteur de leur base, ou mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages, si disponibles.
- Température de l'air pour la piste à utiliser.
- Calage altimétrique QNH et, soit sur une base régulière par accord local, soit à la demande de l'aéronef, calage altimétrique QFE.
- Niveau de transition, si nécessaire.
- Heure exacte.

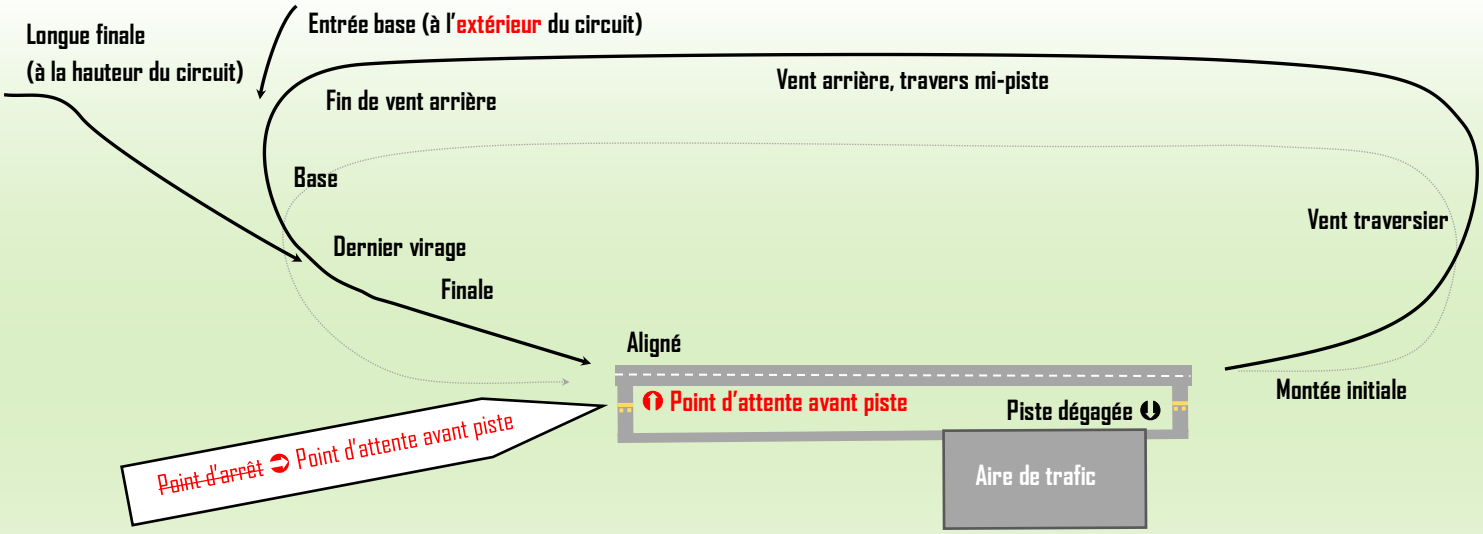
~~Visibilité au sol~~

La visibilité transmise est dorénavant celle associée à la piste en service (notion de visibilité directionnelle)

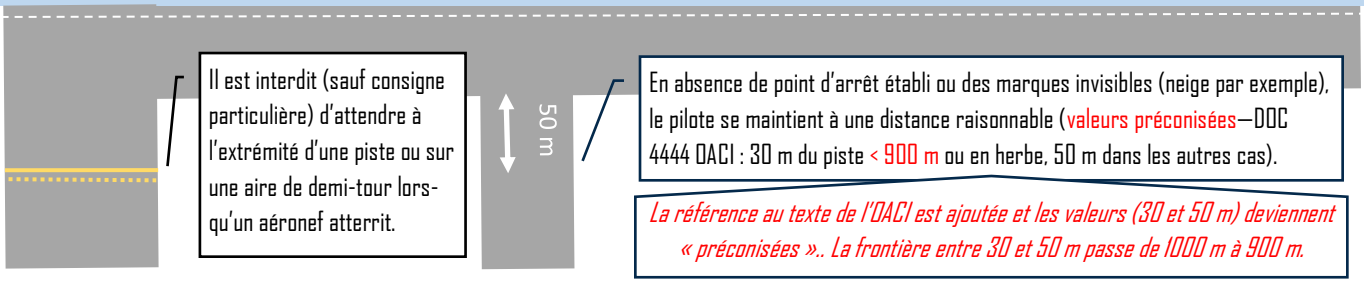
~~• pression atmosphérique à l'altitude topographique de l'aérodrome ou au seuil de piste (QFE)~~

Mise en conformité avec le SERA,
le QFE n'est plus systématiquement transmis,
n'étant normalement plus utilisé...

Positions caractéristiques [PARTIE B, § 1—POSITIONS CARACTÉRISTIQUES]



Circulation au sol [PARTIE B, § 2—CIRCULATION AU SOL]



Il est interdit (sauf consigne particulière) d'attendre à l'extrémité d'une piste ou sur une aire de demi-tour lorsqu'un aéronef atterrit.

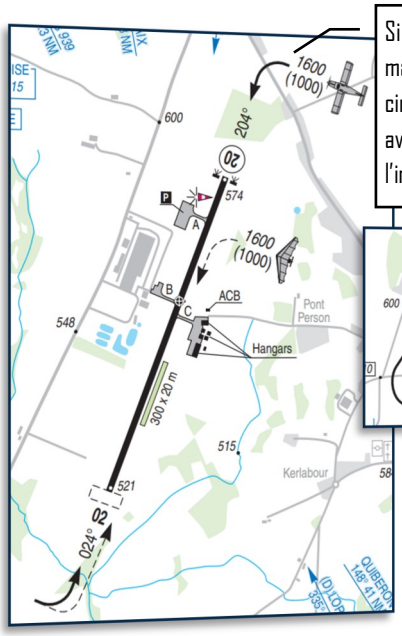
En absence de point d'arrêt établi ou des marques invisibles (neige par exemple), le pilote se maintient à une distance raisonnable (valeurs préconisées—DOC 4444 OACI : 30 m du piste < 900 m ou en herbe, 50 m dans les autres cas).

La référence au texte de l'OACI est ajoutée et les valeurs (30 et 50 m) deviennent « préconisées ».. La frontière entre 30 et 50 m passe de 1000 m à 900 m.

Intégrer un circuit de piste

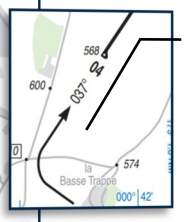
Les règles changent (un peu) le 2 septembre 2019

Circulation d'aérodrome [PARTIE B, § 3—CIRCUIT D'AÉRODROME]



Si aucun circuit n'est imposé, il est réalisé main gauche à 1000 ft AAL, Dans ce cas, le circuit peut être réalisé « main droite » avec instructeur à bord pour les besoins de l'instruction sans gêner les autres usagers.

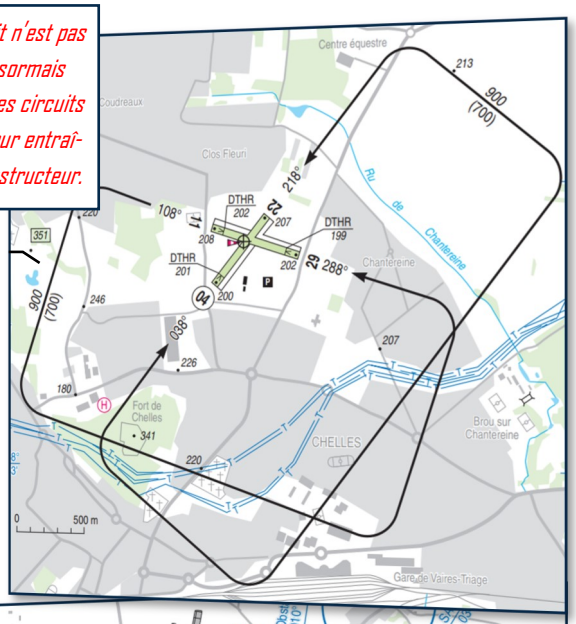
Si le sens du circuit n'est pas imposé, il est désormais possible de faire des circuits « main droite » pour entraînement, avec un instructeur.



Des consignes particulières peuvent imposer un sens particulier, voir un circuit spécifique (dessiné dans ce cas dans son intégralité) devant être suivi, à une altitude éventuellement différente des 1000 ft AAL.

Comme avant

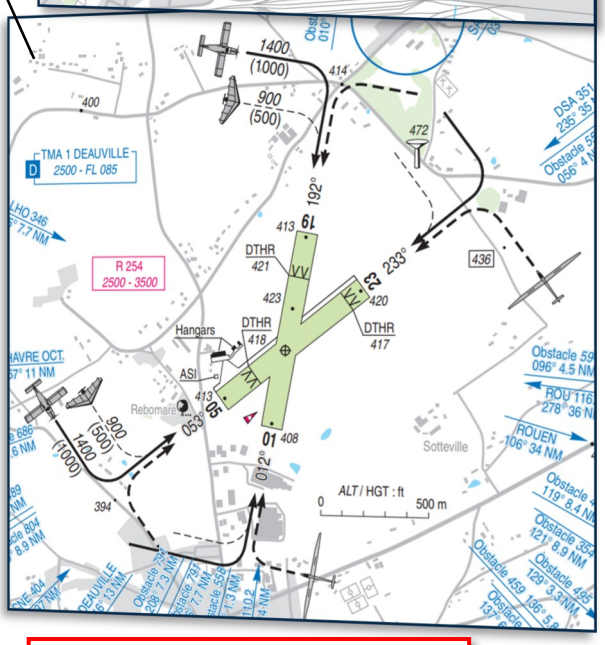
Des circuits peuvent être spécifiques à différentes catégories d'aéronefs.



Un circuit en-dessous de l'altitude standard, quand et pour qui?

1. Pour tous : exclusivement lorsque les conditions météo ne permettent pas de respecter l'altitude du tour de piste et si la hauteur de la base des nuages le permet.
2. Avec un instructeur à bord : hors interdiction spécifique, les tours de pistes « basse hauteur », rapprochés, sont possibles à une hauteur minimale de 300 ft AAL.
   Sur un aérodrome contrôlé l'accord de l'ATC est requis.
   Sur aérodrome non contrôlé, une entente avec les autres pilotes est préalablement requise. La réalisation de ces tours de pistes ne doit pas gêner les autres trafics.

L'instructeur doit être à bord pour les circuits « basse hauteur ». La hauteur minimale est désormais indiquée : 300 ft AAL.



Dépasser, oui mais! [PARTIE B, § 4—DÉPASSEMENT]

Comme avant

« 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 différents** ».

Approche interrompue [PARTIE B, § 5—APPROCHE INTERROMPUE]

« Le pilote [...] manœuvre son aéronef de façon à ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation aérodrome ».

Le terme « remise des gaz » est remplacé par « approche interrompue »

Le risque majeur en remise des gaz reste une collision avec un aéronef au décollage!

Décollage et atterrissage
[PARTIE B, § 6—DÉCOLLAGE ET ATTERRISSAGE]

« Sauf clairance contraire, ou entente préalable [sur] aérodromes non contrôlés, un aéronef ne peut ni atterrir ni décoller si la piste n'est pas dégagée ».

Ce nouvel article peut permettre une accélération du trafic à condition de garantir la sécurité, sur aérodrome contrôlé (avec accord préalable) ou non (avec entente préalable)

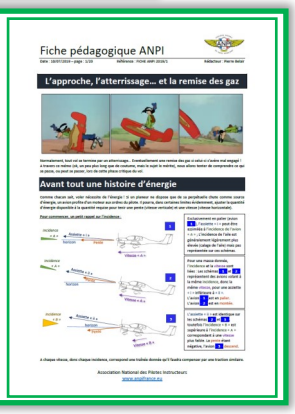
« Un pilote [...] doit manœuvrer son aéronef de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage, notamment lorsqu'il a obtenu une clairance de séparation visuelle ».

La prévention des turbulences de sillage est simplifiée : le pilote est responsable d'éviter de se mettre en danger!

L'approche, l'atterrissage... et l'approche interrompue

Retrouvez sur le site de l'ANPI notre publication détaillant cette phase délicate du vol. Cliquez!

Rendez-vous dans « les docs en libre-service ».



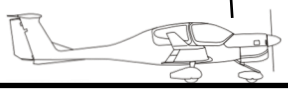
Intégrer un circuit de piste

Les règles changent (un peu) le 2 septembre 2019

Intégrer un circuit de piste [PARTIE B, § 7—RÈGLES D'INTÉGRATION DANS LA CIRCULATION D'AÉRODROME POUR LES AÉRONEFS]

Prendre connaissance des paramètres (cf. partie A) [Partie B, § 7]

Au départ, avant de quitter l'aire de trafic.



A l'arrivée sur un aérodrome contrôlé ou avec AFIS :

- VFR : avant d'intégrer le circuit
- IFR : avant de débuter l'approche

Comme avant

Arrivée sur aérodrome en auto-information :

Reconnaissance aérodrome avant d'intégrer le circuit sauf si le pilote, en VFR, a connaissance de la piste en service (en exploitant les autres messages d'auto-information), du vent estimé et des signaux pouvant être disposés sur l'aire à signaux ou sur l'aire de manœuvre (carte VAC, NOTAM).

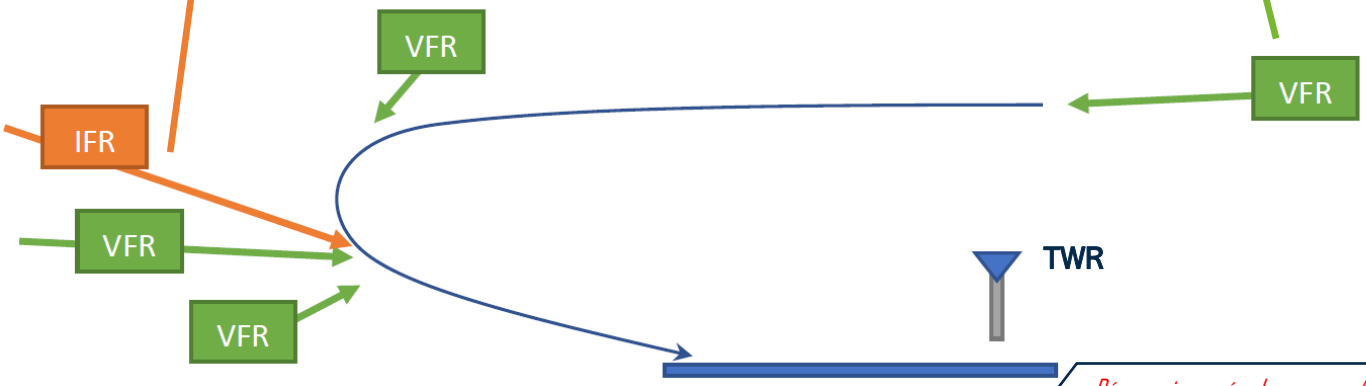
Intégrer sur un aérodrome contrôlé (ATC) [Partie B, § 7.1.1—VFR / SUR UN AÉRODROME CONTRÔLÉ, § 7.2.1—IFR / SUR AÉRODROME CONTRÔLÉ]

En IFR :

Lorsqu'une approche IFR est publiée, l'aéronef en IFR doit s'y conformer sauf clairance contraire (par exemple, une approche à vue).

En VFR :

Intégration selon les autorisations et instructions de l'ATC.



Désormais un aérodrome avec AFIS est systématiquement « avec radio obligatoire »

Intégrer sur un aérodrome AFIS [Partie B, § 7.1.2—VFR / SUR UN AÉRODROME AFIS, § 7.2.2—IFR / SUR AÉRODROME AFIS]

Approche en IFR :

L'IFR n'est prioritaire qu'en approche directe ou VPT.

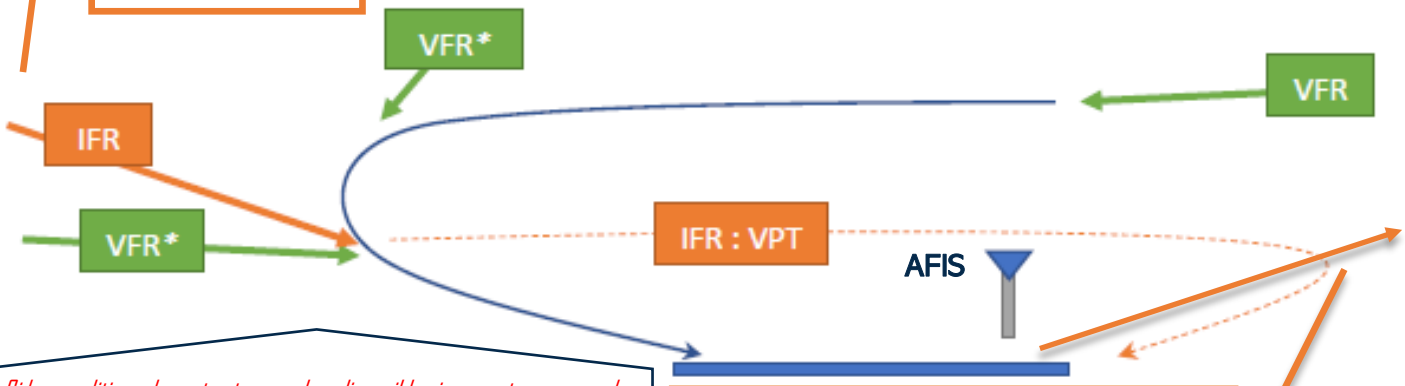
En approche à vue, il doit évoluer en VMC et s'intégrer en fonction du trafic VFR.

Approche en VFR :

(VFR*) **Si aucun aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome**, un aéronef peut d'intégrer directement en approche **finale** ou en étape de **base**.

Et si VFR et IFR cohabitent…

Hors entente préalable, un pilote VFR doit évoluer de manière à ne pas compromettre la poursuite de l'approche et de l'atterrissage d'un aéronef en vol IFR (en approche directe ou en Manoeuvre à Vue Imposée « VPT »).



Si les conditions de vents et approches disponibles imposent une approche indirecte, il n'est plus requis de privilégier la MVL par rapport à la VPT.
L'approche directe reste dans tous les cas privilégiée.

Départ en IFR :

Les procédures de départ sont des procédures recommandées.
Si l'aéronef effectue un départ à vue, il évolue en VMC.

Intégrer un circuit de piste

Les règles changent (un peu) le 2 septembre 2019

Intégrer sur un aérodrome en auto-information (sans ATS) [Partie B, § 7.1.3—VFR / Sur un aérodrome AFIS, § 7.2.3—IFR / Sur aérodrome AFIS]

Approche en IFR :

Le pilote obtient le QNH de référence avant de débuter l'approche.

Il interrompt si les conditions météorologiques le permettent sa descente au-dessus de l'altitude du circuit de piste « VFR » pour reconnaitre l'aérodrome et rejoindre le début de vent arrière. L'IFR n'est pas prioritaire sur les autres trafics VFR.

Si l'aéronef effectue une approche à vue, il évolue en VMC.

Comme avant

IFR

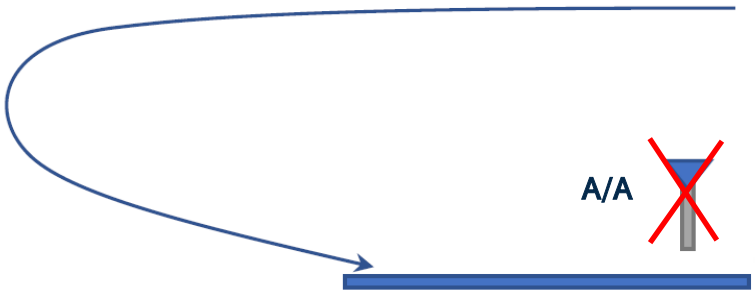
VFR

Approche en VFR :

Intégration en début de vent arrière, à l'altitude du circuit de piste; Les aéronefs déjà en circulation d'aérodrome sont prioritaires.

Départ en IFR :

Si l'aéronef effectue un départ à vue, il évolue en VMC.



Aérodromes sans approche ou départ IFR publiés [Partie B, § 7.2.2—IFR / Cas des aérodromes où aucune procédure d'approche ou de départ n'est publiée]

Nouvel article

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.

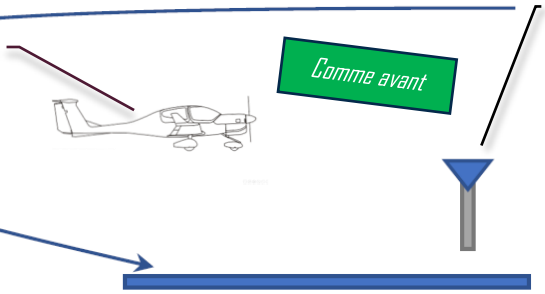
La règle imposant d'acquérir les conditions VMC au moins 500 ft avant la limite 3 000 ft AMSL / 1 000 ft AGL a disparu. (Annexe 1—§ 5.1.1.2 de l'arrêté de 1992).

Clairances et compte-rendu de position [Partie B, § 8—Dispositions relatives aux clairances et compte-rendu de position]

Sur aérodrome contrôlé (ATC) [Partie B, § 8.1—Sur un aérodrome contrôlé]

Compte-rendu de position :

- À l'arrivée, avant d'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'ATC.



Clairance requise 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.

Sur aérodrome non contrôlé (ans ATC : AFIS et A/A) [Partie B, § 8.2—Sur un aérodrome non contrôlé (sans ATC)]

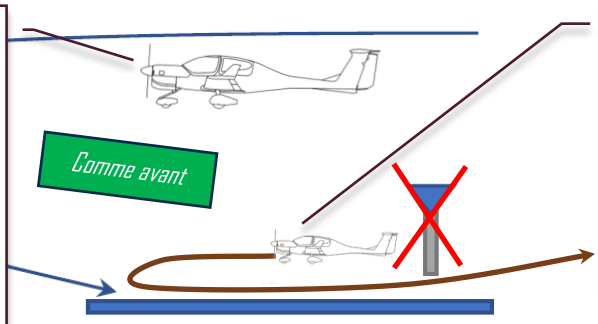
Compte-rendu de position à l'arrivée :

- Avant d'intégrer la circulation d'aérodrome;
- En vent arrière;
- En base;
- En finale;
- Lorsque la piste est dégagée;
- Sur l'aire de trafic.

⇒ En IFR :

⇒ Avant d'entamer la procédure IFR;

⇒ À chaque position caractéristique de la procédure d'approche aux instruments.



Compte-rendu de position au départ :

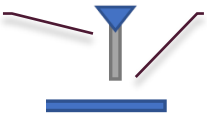
- Sur l'aire de trafic, avant de se déplacer;
- Aux points d'attente, avant de pénétrer sur une piste;
- Une fois aligné avant de décoller;
- Lorsqu'il quitte la circulation d'aérodrome.

Radiocommunications (AFIS / A/A) [Partie B, § 9—Règles relatives aux radiocommunications]

La possibilité d'AFIS sans radio obligatoire disparait.

AFIS :

Radio obligatoire



A/A :

Comme avant

Fréquence assignée ou commune d'auto-information en vigueur.

Intégrer un circuit de piste

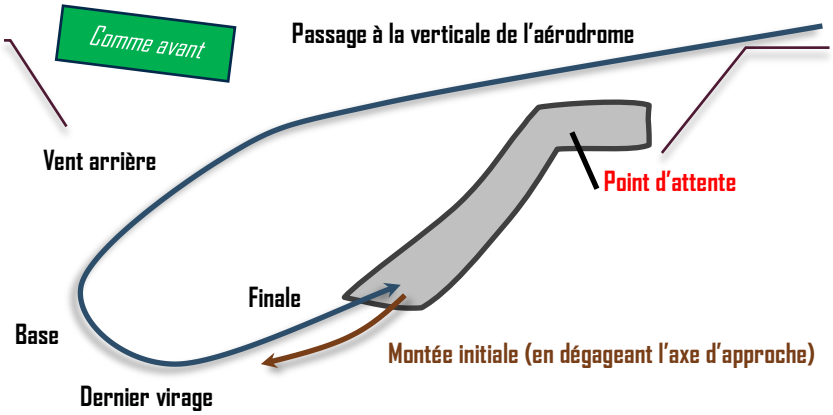
Les règles changent (un peu) le 2 septembre 2019

Altiports et altisurfaces [Partie C—Dispositions complémentaires pour les altiports et altisurfaces]

Positions caractéristiques [Partie C, § 2—Postions caractéristiques]

Circuit d'aérodrome [Partie C, § 3]

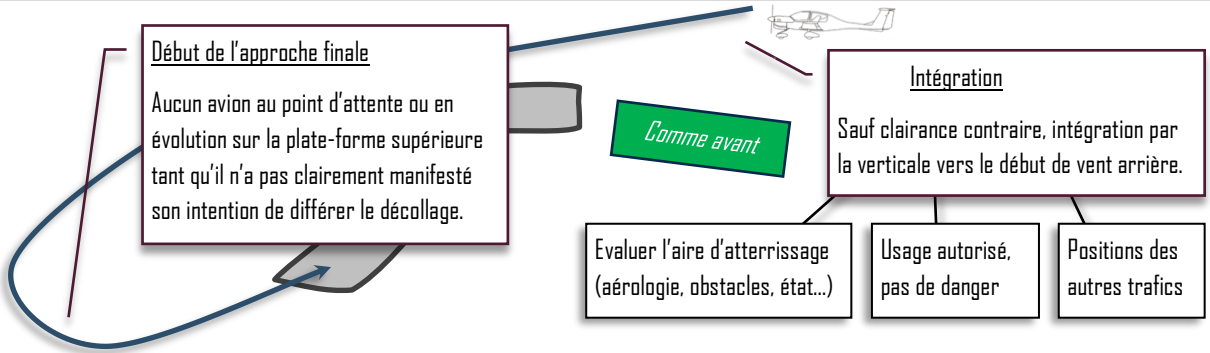
Hors consignes particulières, vent arrière à 300 ft au-dessus de la plate-forme supérieure du côté le plus dégagé d'obstacle ou sinon main gauche.



Alignemet [Partie C, § 4—Disposition 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. »

Arrivée [Partie C, § 5—Arrivée]



Début de l'approche finale

Aucun avion au point d'attente ou en évolution sur la plate-forme supérieure tant qu'il n'a pas clairement manifesté son intention de différer le décollage.

Intégration

Sauf clairance contraire, intégration par la verticale vers le début de vent arrière.

Evaluer l'aire d'atterrissage (aérologie, obstacles, état…)

Usage autorisé, pas de danger

Positions des autres trafics

Radio [Partie C, § 6—Equipement radio & § 7—Fréquence utilisée]

Radio obligatoire sur la fréquence assignée à l'altiport ou antisurface, à défaut : 130,0 MHz.

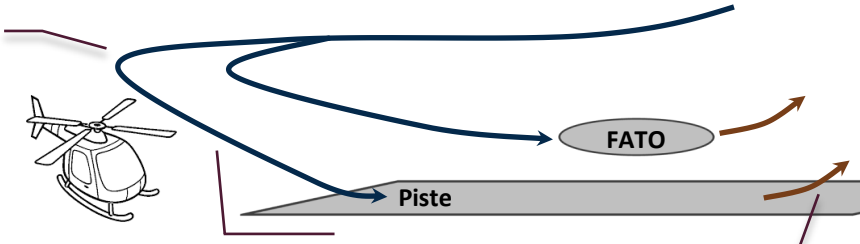
Hélicoptères (sur aérodromes non réservés aux hélicoptères) [Partie D—Règles spécifiques aux hélicoptères]

Intégration [Partie D, § 2—Paramètres], **Circuit d'aérodrome** [Partie D, § 3—Circuit d'aérodrome, § 4—Approche finale et montée initiale]

Légères restrictions

Reconnaissance et circuit d'aérodrome

Possible en-dessous de circuit standard, sur une trajectoire différente du circuit standard à condition de ne pas gêner les autres trafics.
Si traversée de piste : perpendiculairement au premier tiers de la piste en laissant la priorité aux aéronefs à l'atterrissage ou au décollage.



Radio [Partie D, § 1—Radiotelephonie]

Lorsque les évolutions en hélicoptère diffèrent des dispositions générales, le pilote doit indiquer ses intentions par radio.

Au sol [Partie D, § 5—Circulation au sol]

Soit en roulant, soit en vol rasant, un hélicoptère ne doit pas mettre en danger ou gêner les autres usagers par le souffle du rotor.

Approche finale et montée initiale

Vers ou depuis : la piste ou une aire définie réservée à cet effet (FATO), dans la mesure du possible, parallèles à l'axe utilisé par les autres aéronefs.

Planeurs et motoplaneurs [Partie E—Règles spécifiques aux planeurs]

Comme avant

Planeurs [Partie E, § 2—Paramètres],

Hors consignes particulières, comme les avions, adaptés aux contraintes du vol plané.

Motoplaneurs [Partie E, § 2—Paramètres],

Avec moteur en fonctionnement, comme les avions.

ULM / PUL [Partie F—Règles spécifiques aux ULM et PUL] - Ballons [Partie G—Règles spécifiques aux ballons habités]