



Point sécurité ACOL N°1

Règles de circulation pour l'utilisation des aérodomes et priorités.

Cas particulier LFOZ.

Dans le cadre de sa politique sécurité, en cours de mise en œuvre (obligation réglementaire depuis avril 2019), l'ACOL s'est dotée d'une Commission Sécurité-Prévention (CoSP) animée par un Correspondant Prévention Sécurité (CPS cf. bonne pratique FFA).

Pour son premier "Point sécurité" l'équipe s'est proposée d'aborder la circulation d'aérodomes non contrôlés.

CPS : Eric MARCELIN

CoSP : Philippe BERCHOFF, Marie-Claude DUVAL et Alain AVOL.

Préambule : les AD contrôlés ne sont pas abordés pour alléger le texte...

Je ne rappelle pas les « zones d'habitation dont le survol est à éviter » ou les « consignes particulières » disponibles sur les cartes VAC, sauf cas particulier.

En italique : textes intégraux tirés des documents cités en fin du flash-info.

A l'arrivée :

Veiller la fréquence et s'annoncer suffisamment tôt. Il est recommandé au moins 3 mn sur la carte VAC.

Règles d'intégration : priorité aux trafics en TdP jusqu'à l'intégration, sans les gêner (cf. infra).

En règle générale, en l'absence d'AFIS, **verticale** « à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'AD », il est souvent recommandé 500 ft au-dessus du TdP par sécurité.

Examen de l'ASI, manche à air, etc., éloignement parallèle à la montée initiale avant de rejoindre la VA.

A LFOZ, la verticale est régulièrement à éviter (largage parachutistes, voltige, treuillage planeurs). Importance de la veille Radio.

« Un pilote CdB en VFR peut se dispenser de l'examen de l'AD 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'AD ».*
- *Lorsqu'il a déjà connaissance du vent et des signaux pouvant être disposés sur l'aire à signaux et sur l'aire de manœuvre » (1,2).*

Intégration en Vent arrière :

A LFOZ, il n'y a pas de matérialisation de la VA ni du début de VA... ni sur la carte VAC, ni pour l'agent AFIS. Une consigne indiscutable est que le TdP standard se fait au nord-ouest des installations.

« **Les circuits d'aérodrome n'ont pas en général de dimensions définies** » (Arrêté 12/07/19) (...) *il incombe au pilote CdB d'adapter le trajet (...) afin de ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.*

(...) *l'aéronef s'intègre en début de vent arrière à la hauteur du circuit de l'aérodrome en assurant une **séparation visuelle** avec les aéronefs déjà*

engagés dans la circulation d'aérodrome et **en leur laissant la priorité de passage** » (Arrêté 12/07/19).

« **Attention** : la position du point où l'on s'annonce « en vent arrière » à la radio se trouve **par le travers du milieu de la piste en service** ». (Cf.3,4).

Remarque : ce n'est donc pas parce que l'on s'annonce en premier en VA que l'on est obligatoirement n°1...

« Sur un aérodrome sur lequel **est rendu le service AFIS** (...) si aucun aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome, un aéronef peut s'intégrer **directement** en approche finale ou en base » (cf. 1).

Règles générales de priorité :

Priorité à droite, MAIS:

Priorité aux trafics déjà en TdP jusqu'à l'intégration, sans les gêner.

Planeur prioritaire sur avion remorqueur, (prioritaire sur des avions volant en formation), prioritaires sur un avion volant seul (cf. 5).

Dans le Tour de piste :

Une fois intégré : priorité à celui qui est devant en TdP standard. Ne pas hésiter à se déclarer n°1, n°2, etc. le cas échéant, pour lever au maximum toute ambiguïté.

Si dépassement, **par la droite**. En Tdp en 23 main droite, cela signifie dépasser dans l'intérieur du tour de piste. Une bonne pratique consiste à prévenir l'aéronef de son intention de le dépasser.

« Un aéronef ne peut dépasser un autre aéronef dans le circuit d'AD qu'à condition de ne pas gêner et de ne pas retarder l'atterrissage de l'aéronef dépassé (...) » (1, 6).

Lorsque 2 aéronefs se préparent à atterrir, priorité à l'avion **le plus bas** (5,7), ou à l'aéronef dont la manœuvrabilité est entravée (8).

Priorité **des avions en vol** sur l'avion au sol (9,10). Ne pas s'engager sur la piste si un aéronef est en finale.

Priorité à l'avion **en finale** sur l'avion en vol (5,10). L'avion en finale est bien prioritaire sur l'avion en base.

Une **longue finale** n'est pas un TdP standard, et ne devrait donc pas être envisagée en l'absence d'AFIS, ou d'entente préalable avec les CdB déjà en TdP ou en passe d'intégration standard.

Un aéronef à l'atterrissage ou en approche finale ne doit pas franchir le **seuil de piste** tant que l'aéronef qui le précède **n'a pas franchi l'extrémité de piste** ou **amorcé un virage**, ou tant que tous les aéronefs le précédant à l'arrivée n'ont pas **dégagé la piste** (sauf autorisation du contrôleur en AD contrôlé, clairance « d'atterrissage derrière ») (cf. 5).

Remarque : La piste n'est dégagée qu'au moment **où l'aéronef franchit le point d'attente**, (il passe alors réglementairement de la piste au taxiway) marquage au sol, 2 bandes jaunes continues suivies de 2 bandes jaunes discontinues. A LFOZ, la piste n'est donc pas encore dégagée immédiatement après le premier virage vers le TXW (l'aéronef est encore considéré comme « sur la piste »).

VFR et IFR :

Priorité à un vol IFR faisant une **approche directe aux instruments** sur la piste en service. Cela n'empêche pas qu'il y ait une entente préalable entre les CdB pour que le vol VFR en fin de Tour de Piste puisse être quand même n° 1 pour faire un touché par exemple.... Une approche directe aux instruments suppose la présence d'un agent AFIS.

Priorité à un vol IFR exécutant une Manœuvre à Vue Imposée (MVI) (VPT Visual manoeuvring using Prescribed Track) (cf. 11). Pour mémoire, il n'y a pas de MVI à LFOZ.

Si le trafic IFR est en **Manœuvre à Vue Libre** (MVL), le vol est conduit comme un vol VFR.

En l'absence d'organisme ATS en service, une procédure d'approche aux instruments doit impérativement se terminer par une Manœuvre à Vue Libre (MVL), au cours de laquelle le vol IFR évolue comme un vol VFR sans priorité particulière (cf. 11, 12).

En l'absence d'AFIS, le vol IFR se termine donc en vol VFR sans priorité particulière.

Parmi les mots ou phrases clés qui indique un vol IFR, l'agent AFIS va dire « arrivée IFR en cours ». Le trafic IFR peut signaler « RNP 05 ou RNP 23 », « GNSS 05 ou GNSS 23 », « RNAV 05 ou RNAV23 ». (RNP: Required Navigation Performance, GNSS: Global Navigation System by Satellite, RNAV: aeRa NAVigation, navigation de surface).

La coexistence VFR/IFR à LFOZ peut justifier à elle seule un point sécurité complet ultérieur.

Radio AD non contrôlé (sans ATC) : CR de position, intentions..., pour mémoire :

- *« À l'arrivée :*

- Avant de s'intégrer dans la circulation d'AD.*

- En VA.*

- En base.*

- En finale.*

- Lorsque la piste est dégagée.*

- Sur l'aire de trafic.*

- *Au départ :*

- sur l'aire de trafic, avant de se déplacer.*

- aux points d'attente, avant de pénétrer sur une piste.*

- une fois aligné avant de décoller.*

- lorsqu'il quitte la circulation d'AD ».*

(Arrêté 12/07/19)

Remarque : il n'est pas obligatoire de se signaler en montée initiale ou en vent traversier.

Ne pas hésiter à le faire en cas de possibilité de trajectoire conflictuelle.

Conseil : en l'absence d'AFIS, ne pas hésiter à faire un essai Radio avec un autre trafic.

Et bien sûr, ne pas oublier courtoisie.... Et cordialité...

Bons vols !

Eric Marcellin (Correspondant Prévention Sécurité)

26/11/2020

Références :

1) [Arrêté 12/07/19](#) *relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs. Newsletter FI sept 19 site FFA*

2) *GEN 69- 75 ATLAS VAC SIA* A noter qu'il est basé sur l'arrêté du 17/07/92..., en partie obsolète. Cf. « *Abrogation et remplacement de l'arrêté du 17/07/92* », par l'arrêté du 12/07/19.

3) Manuel du Pilote Avion, Edition 01/2020, p 129

4) « *Vent arrière, travers mi-piste : position où est normalement communiqué le n° d'ordre à l'atterrissage* » SIA Guide VFR Edition 2019

5) Manuel du Pilote Avion, Edition 01/2020, p 157

6) « *Un aéronef ne peut dépasser un autre aéronef dans le circuit d'AD 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* » Arrêté 12/07/19. *GEN 66 ATLAS VAC*

7) SERA/ FR 42 12/10/2017

« *Lorsque deux ou plusieurs aéroplanes se rapprochent d'un aérodrome ou d'un site d'exploitation afin d'y atterrir, l'aéroplane se trouvant au niveau le plus élevé cède le passage à celui qui se trouve au niveau inférieur, mais ce dernier ne se prévaut pas de cette règle pour se placer devant un autre aéroplane en train d'exécuter les phases finales d'une approche, ou pour le dépasser. Toutefois, les aéroplanes motopropulsés cèdent le passage aux planeurs* ».

Ministère de la transition écologique Règlementation de la circulation aérienne 07/08/19

SERA (Standardised European Rules of the Air).

8) SERA.3210,

« Lorsqu'un pilote sait que la manœuvrabilité d'un autre aéronef est entravée, il cède le passage à celui-ci ».

9) Manuel du Pilote Avion, Edition 01/2020, p 156

10) SERA FR 42 12/10/2017 *« un aéronef en vol ou manœuvrant au sol (...) cède le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en train d'exécuter les phases finales d'une approche »*

11) Manuel du Pilote Avion, Edition 01/2020, p 350

12) cartes LFOZ IAC RWY 23 RNP 10/09/2020, IAC RWY 05 RNP 10/09/2020, IAC [RWY 23](#) NDB 13/09/18, site SIA eAIP France (sur le site orleans.aeroport.fr, les cartes « IAC GNSS » et « VAC » ne sont pas à jour...).