

Chapitre VIII

Position AFIS

Méthodes de travail

Page intentionnellement blanche

8.1 Rôle et responsabilités

- FONCTIONS
- SERVICES RENDUS
- ZONE DE RESPONSABILITE
- **8.2 Moyens techniques associés à la position**

8.3 Traitement des messages

- 8.3.1 OBJET
- 8.3.2 NATURE DES MESSAGES
- 8.3.3 EXPLOITATION DES MESSAGES
- 8.3.4 PLANS DE VOL

8.4 Procédure plate - forme

- INSPECTION DE L'AIRE DE MANOEUVRE (AVEC OU SANS ORGANISME AFIS)
- STRIPPING
- UTILISATION ET OCCUPATION DES PISTES
- CHOIX DES QFU / CHANGEMENT DE QFU / COMPOSANTE DE VENT
- CIRCULATION DES VEHICULES / PIETONS SUR L'AIRE DE MOUVEMENT
- DEPLACEMENT DES AVIONS TRACTES
- CONSIGNES SSLIA
- CONSIGNES LUTTE CONTRE LE PERIL AVIAIRE
- CONSIGNES DE SURETE / DOUANE / POLICE

8.5 Procédures vols VFR

- PROCEDURES GENERALES
- PASSAGE IFR / VFR
- CONSIGNES VFR DE NUIT
- VOLS D'ENTRAINEMENT (RESTRICTIONS HORAIRES ET NUISANCES)
- TRANSITS
- VOLTIGE, PLANEURS, PARACHUTAGES
- AUTRES ACTIVITES
- ORGANISMES ADJACENTS (COORDINATIONS ET TRANSFERTS D'INFORMATIONS)

8.6.1 Procédures vols IFR

- PROCEDURES GENERALES, DEPARTS ET ARRIVEES IFR
- PASSAGE VFR / IFR
- ATFM - REGULATIONS
- MINIMUMS OPERATIONNELS
- ENTRAINEMENTS
- APPROCHE A VUE
- 8.6.2 PROCEDURES GNSS VOLS IFR
- API ET ATTERRISSAGES MANQUES (OU REMISE DE GAZ)
- ORGANISMES ADJACENTS (COORDINATIONS ET TRANSFERTS D'INFORMATIONS)

8.7 Environnement

- CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES
- PROCEDURES
- CODE DE BONNE CONDUITE
- RESTRICTIONS D'USAGE

8.8 Gestion des alarmes

Alarmes bord (TCAS, pannes, ...)

8.9 Veille réglementaire

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

8.1 Rôle et Responsabilités

▪ Zone de responsabilité

La zone de responsabilité de l'agent AFIS correspond à un volume d'espace aérien défini latéralement par un cylindre de rayon égal à trois milles nautiques, centré sur le point de référence de l'aérodrome, et verticalement du sol jusqu'à un plafond horizontal situé à une hauteur égale à six cent dix mètres (2000 pieds) au-dessus de ce point de référence. (À l'exclusion de toute partie de ce volume qui rencontre un espace aérien contrôlé).

Arrêté du 07 juillet 2016 article 2.

▪ Services rendus

L'agent AFIS est chargé de rendre les services d'information de vol et d'alerte à tous les aéronefs en circulation d'aérodrome, en l'air comme au sol (espace aérien non contrôlé). Cette information porte sur tous les aéronefs connus.

▪ Fonctions

Le présent paragraphe reprend sous forme de méthodes de travail le comportement professionnel de l'agent lorsqu'il se trouve à la vigie en position pour servir la fréquence.

Prise et fin de service

Le responsable opérationnel de l'Organisme (à un moment donné) est l'agent dont le nom figure dans le tableau de service, sauf accord préalable.

A chaque ouverture du service, l'agent doit :

- S'assurer de l'alimentation en énergie des différentes installations électriques de l'organisme
- S'assurer du bon fonctionnement des moyens de communication (instrumentation diverse) et des enregistreurs numériques.
- Vérification de la synchronisation des différentes horloges (enregistreur, PCL) par rapport à l'horloge radio pilotée ; Si nécessaire, mise à jour des 2 horloges citées.
- S'assurer du fonctionnement des radios.
- En cas d'ouverture nocturne, allumer le balisage pour la visite de piste. (et vérifier à cette occasion le bon fonctionnement du balisage lumineux)
- Effectuer la visite de piste afin de pouvoir déterminer l'état de surface de la piste (publication du RCR).
- Remplir le cahier de marche

A chaque fermeture du service, l'agent doit :

- Vérifier le fonctionnement de la télécommande du balisage et si nécessaire modifier la plage de fonctionnement en fonction des horaires de CS et LS et nuit aéronautique. Toute modification sera archivée sur le cahier de suivi PCL et sur le cahier de marche.

- S'assurer du fonctionnement des radios.
- Remplir le cahier de marche

Fourniture de renseignements

Etat des infrastructures

Les modifications momentanées ou durables qui peuvent affecter l'utilisation de l'aérodrome sont annoncées sur la fréquence et notées sur le cahier de marche.

Lorsque la modification est supérieure à 12 heures, une demande de NOTAM est émise. (via cdm@DSNA).

Etat de l'aire de manœuvre

- ❖ Document d'information mis à la disposition sur le site du ministère du développement durable

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>

La détérioration de la surface, les variations momentanées de l'adhérence, les résidus de précipitation et tous les événements affectant l'aire de manœuvre dont l'agent a connaissance doivent être signalés aux usagers. Les dispositions prévues en matière de réparation, déblaiement etc.... sont expliquées dans le chap.7.3 ; ces événements sont mentionnés sur le cahier de marche.

Fonctionnement des aides visuelles et radioélectriques

Leur fonctionnement est permanent. Lorsque l'Agent AFIS constate des pannes ou anomalies des aides visuelles ou radioélectriques ou lorsque ces anomalies ou pannes lui sont rapportées, il avertit les usagers concernés et note sur le cahier de marche ces constatations et les actions menées en conséquence (cf. chap 7).

Autres événements significatifs

L'Agent AFIS doit informer les usagers de tout événement significatif susceptible d'entraîner une modification dans l'utilisation de l'aérodrome ou dans le déroulement du vol en cours ou prévu dont il aurait connaissance. Au-delà d'une certaine importance, tout événement doit être mentionné sur le cahier de marche. Le bureau compétent du BNIA peut être averti par téléphone selon l'importance ou l'urgence de l'événement.

VIBAL

Dans le cas de mauvaises conditions sur le terrain, sur demande d'un pilote ou lors d'une arrivée ou d'un départ, la visibilité n'étant pas fournie par la météorologie, il y a lieu d'effectuer une mesure de " visibilité balise ".

Cette mesure est effectuée par l'agent AFIS ou un agent de piste.

1. Se placer dans l'axe de la piste à hauteur des deux premières balises.
2. Compter le nombre d'espaces jusqu'à la dernière balise visible.
3. Multiplier le nombre d'espaces par 60 m et en déduire la VIBAL

Le nombre d'intervalles et la valeur calculée sont annoncés sur la fréquence et annotés sur le strip.

Turbulence de sillage

Lorsque des turbulences de sillage sont susceptibles de se produire à l'arrivée ou au départ, l'Agent AFIS informe les pilotes au moyen du message suivant : " Attention risque de turbulence de sillage derrière un . . . (type) en . . . (position), assurez votre séparation

Catégories de la turbulence de sillage

- GROS TONNAGE (H) Aéronef de masse max au décollage ≥ 136 T
- MOYEN TONNAGE (M) Aéronef de masse max. au décollage comprise entre $7 T < M < 136 T$
- FAIBLE TONNAGE (L) Aéronef de masse max. au décollage $\leq 7 T$

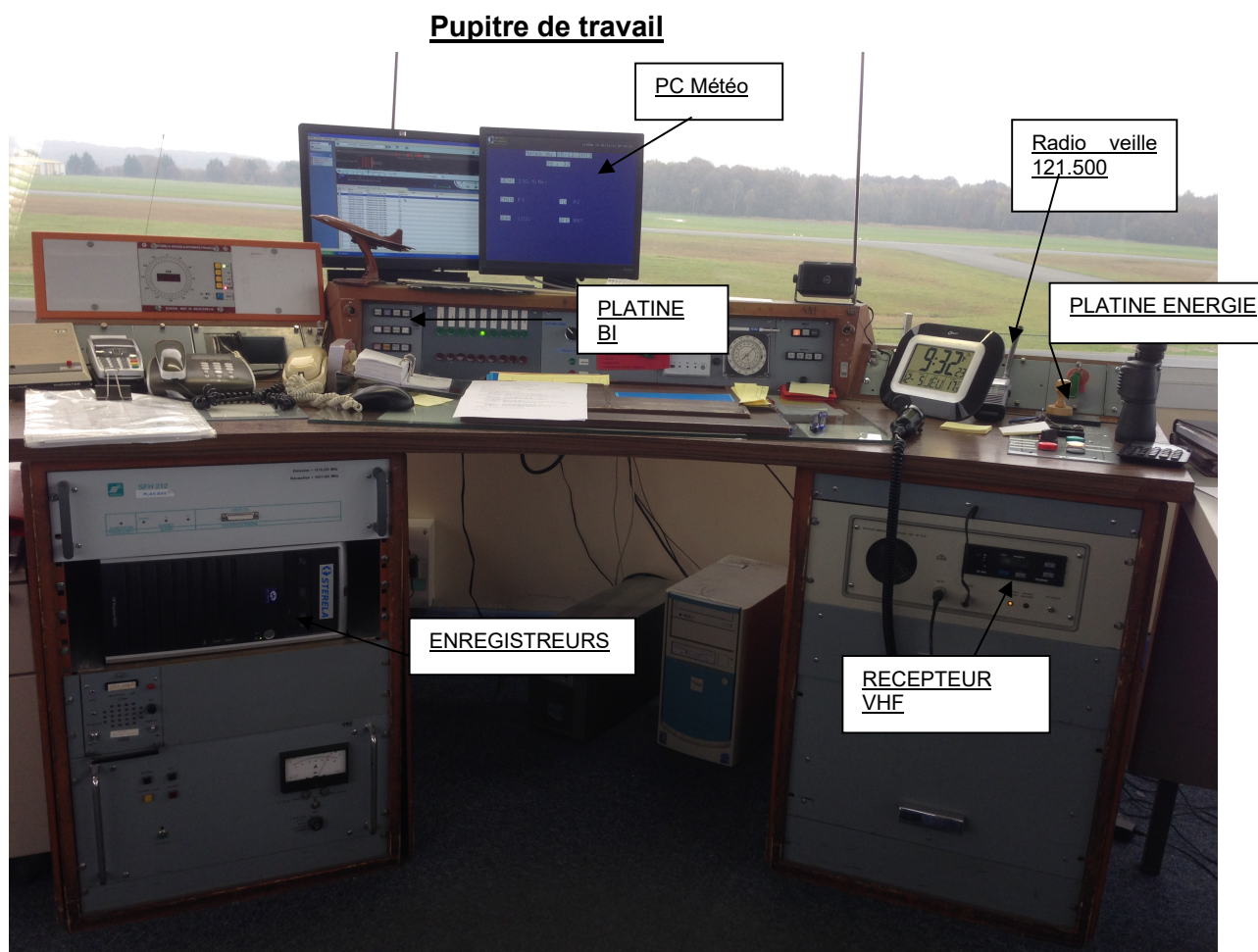
Informations de position

Renseignements concernant le trafic

- L'usage de la radio est obligatoire à Moulins. En dehors des heures d'ouverture du Service AFIS, les pilotes doivent obligatoirement effectuer l'auto-information sur la fréquence de Moulins.
- L'agent AFIS délivre des renseignements concernant la position et les intentions connues des pilotes en circulation d'aérodrome sous la forme réglementaire **d'informations de vol**.
- Ces renseignements ont pour but d'aider les commandants de bord à se séparer.

8.2 Moyens techniques associés à la position

Cf photo descriptive ci-dessous pour la position des éléments.
cf chapitre 7 pour la description des éléments



8.3 Traitement des messages

▪ Objet

Exploiter les messages air-sol émanant des usagers et générer les strips correspondants.

Recevoir et exploiter les messages écrits émanant des divers organismes de la C.A par l'intermédiaire du BNIA.

Gérer les messages reçus via le logiciel **CADAS**.

Identifiant: **MOULINS_AFIS**/ Mot de passe: **LFHY03400**

Mode de transmission normal vers le BNIA : le téléphone

Recevoir, envoyer, exploiter, les messages téléphoniques de coordination avec le C.C.R de PARIS ou St YAN APP. (téléphone enregistré.)

▪ Nature des messages

Les messages Air/sol. (aéronef / AFIS)

Les messages de coordination.(AFIS/ LFLN ou CCR)

Les messages Arrivée (ARR) :clôture d'un FPL VFR : heure d'atterrissage.

Les messages Départ (DEP) : activation d'un FPL VFR : heure de décollage

Les messages d'annulation (CNL), de changement (CHG), de délai (DLA) : concerne les modification d'un FPL

Le service d'alerte donne lieu à émission de messages conformément aux consignes locales et nationales.

▪ Exploitation des messages

Les messages Air/sol (gestion de la fréquence) ainsi que toute la messagerie sont directement exploités par l'Agent AFIS.

▪ Plans de vol

▪ Plans de vol VFR

Rappel:

Le Plan de vol est obligatoire pour les vols VFR dans les cas ci-dessous :

Franchissement de frontière : il doit être déposé 60 minutes au moins avant l'heure prévue de départ.

Survol maritime,

Evolution dans des régions, des routes ou pendant des périodes désignées par arrêté pour faciliter le service d'alerte,

Evolution dans des régions, des routes ou pendant des périodes désignées par arrêté pour faciliter la coordination avec les organismes militaires, de la C.A. d'états voisins et d'éviter la nécessité éventuelle d'une interception aux fins d'identification.

En VFR de nuit à partir du moment où l'aéronef quitte les abords de l'aérodrome et si il est soumis à 2 organismes de controle.

La validité d'un plan de vol **VFR** déposé est de soixante minutes.

La validité d'un plan de vol **IFR** déposé est de soixante minutes.

8.4 Procédures plate-forme

8.4.1 Inspection de l'aire de manœuvre :

La procédure d'inspection des aires de manœuvre est réalisée conformément à L'arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes.

Procédure GRF : Global Reporting Format

Fréquence et réalisation des inspections :

Avant chaque ouverture de service, une visite de l'aire de manœuvre est effectuée par l'agent AFIS ou la personne autorisée par le gestionnaire avec le véhicule de piste appelé FLYCO.

Sur demande, des inspections supplémentaires peuvent être réalisées en fonction des circonstances (risque aviaire, demande de l'agent AFIS). L'inspection est réalisée sur toutes les parties de l'aire de manœuvre susceptibles d'être utilisées. (Pistes sur toutes leurs longueurs + parking avion)

Actions à entreprendre :

Les inspections de l'aire de manœuvre consistent d'une manière générale à :
(voir article 10 de l'arrêté du 09/06/2021)

- Collecter des informations sur l'état général de la piste et de ses accotements (par exemple détérioration de la surface de la chaussée, présence neige, glace, eau, débris, objets)
- Effectuer, si besoin, des actions correctives immédiates (ramasser des objets, oiseaux morts...)
- Observer le bon fonctionnement du balisage à chaque prise de service et l'état général des balises
- Signaler tout obstacle non autorisé aux services compétents.
- Vérifier que la végétation ne masque pas les aides visuelles.
- Tout incident susceptible de modifier l'état des aires de manœuvre donne lieu à une inspection particulière.
- Rendre compte à l'organisme de la CA et/ou au gestionnaire si nécessaire.

Lors de l'inspection de piste, l'agent AFIS en poste évalue l'état de surface par tiers et établit un rapport RCR (Runway condition report), contenant un code RWYCC (Runway condition code) décrivant l'état de surface de la piste (pourcentage, épaisseur, type de contaminant)

Ce code est établi depuis une matrice d'évaluation de l'état de piste (RCAM - Runway Condition Assessment Matrix). Il constitue également la donnée d'entrée aux tables de performances des aéronefs pour que les pilotes puissent calculer les distances d'atterrissages.

Les éléments du RCR seront ensuite communiqués aux pilotes par l'agent AFIS sur la fréquence radio ; ainsi que sur le portail cdm@DSNA.

Si nécessaire un message au format de SNOWTAM pourra être édité en parallèle.

Les pilotes utilisent ces informations en lien avec les données de performance communiquées par le constructeur.

Selon la nécessité, l'agent AFIS pourra effectuer une/des visites de piste complémentaires et réactualisé le RCR (et éventuellement SNOWTAM).

Exemple de matrice RCAM :

MATRICE RCAM							
Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)				Runway Condition Assessment Matrix (RCAM)			
Critères d'évaluation		Critères d'évaluation pour déclassement		Assessment criteria		Downgrade assessment criteria	
Code d'état des pistes	Description de la surface des pistes	Observation sur la décélération de l'avion ou sur la maîtrise en direction	Rapport consultatif du pilote sur l'efficacité de freinage	RWY CC	Runway surface description	Observation on the deceleration of aircraft or on the control of direction	AIREP
6	.Sèche			6	.Dry		
5	.Gel	La décélération au freinage est normale compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues appliqué et la maîtrise en direction est normale	BONNE	5	.Frost	Braking deceleration is normal for the wheel and directional control is normal	GOOD
	.Mouillée (épaisseur inférieure à 3 mm)				.Wet (Less than 3 mm depth)		
	Epaisseur inf à 3 mm				Less than 3 mm depth		
	.Neige fondante				.Slush		
	.Neige seiche				.Dry snow		
	.Neige mouillée				.Wet snow		
4	Temp ext -15°C et moins	Décélération et maîtrise bonne à moyenne	BONNE A MOYENNE	4	-15°C and lower outside temp	Deceleration and control is good to medium	GOOD TO MEDIUM
	.Neige compactée				.Compacted snow		
3	.Mouillée glissante	Décélération et maîtrise sensiblement réduite	MOYENNE	3	.Slippery wet	Deceleration and control is noticeably reduced	MEDIUM
	.Neige sèche/mouillée sur neige compactée				.Dry or wet snow on top of compacted snow		
	Epaisseur 3 mm et plus				More than 3 mm depth		
	.Neige sèche				.Dry snow		
	.Neige mouillée				.Wet snow		
	.Neige compactée T > -15°C				.Compacted snow T > -15°C		
	Epaisseur 3 mm et plus	Décélération et maîtrise moyenne à médiocre	MOYENNE A MEDIOCRE	2	More than 3 mm and more	Deceleration and control is medium to poor	MEDIUM TO POOR
2	.Eau stagnante			2	.Standing water		
	.Neige fondante				.Slush		
1	.Glace	Nettement réduit	MEDIOCRE	1	.Ice	Significantly reduced	POOR
0	.Glace mouillée	Décélération et maîtrise incertaine	INFÉRIEURE A MEDIOCRE	0	.Wet ice	Deceleration and control is uncertain	LESS THAN POOR
	.Eau sur neige compactée				.Water on top of compacted snow		
	.Neige sèche/mouillée sur glace				.Dry and wet snow on top of ice		

A la fin de l'inspection, les observations sont éventuellement consignées sur le cahier de marche ou sur le cahier dédié aux visites de pistes et publié selon la méthode en vigueur sur cdm@DSNA.

8.4.2 Procédures de circulation lors des inspections :

A bord du véhicule appelé FLYCO, l'agent AFIS ou la personne autorisée par le gestionnaire chargé de l'inspection signalera chacun de ses déplacements sur la fréquence 125.205 ; il assure donc lui-même sa sécurité. En cas de besoin et/ou sur demande, le véhicule devra se placer à la distance latérale maximale possible de l'axe de piste.

Il est préférable dans la mesure du possible de débuter chaque visite de piste à contre QFU.

Il est impératif de rester à l'écoute radio pendant toute la durée de l'inspection.

Le véhicule doit circuler gyrophares et feux de route allumés

▪ STRIPPING

<u>Arrivée / Départ</u> <u>Type de vol</u> <u>Ex : A / IG ; D/S</u>		<u>Demande de Mise en route</u>	
		<u>Mise en route approuvée</u>	
<u>Indicatif</u>	<u>Type</u>	<u>Provenance/Destination</u>	<u>Date</u>
CLAIRANCE	<u>Eléments du FPL</u>		<u>Piste et visi</u>
			HEA
			HED
		<u>Slot :</u>	
		<u>Heure d'atterrissage</u>	<u>Heure de 1^{er} contact</u>
		<u>Heure de décollage</u>	<u>Heure de clôture</u>

Code visibilité 0 : Nulle 1 : Inférieure à 300 m 2 : 300 à 500 m 3 : 500 à 1500 m 4 : 1 500 à 5 000 m 5 : 5 000 à 8 000 m 6 : Supérieure à 8 000 m	Codes Balisage 0 : Jour Nul 1 : Jour mini 3 : Jour maxi 4 : Nuit Nul 5 : Nuit mini 7 : Nuit maxi
Codes Piste Code A : Piste 08 Code B : Piste 26	Codes Couleur strips Bleu pour les IFR et les VFR avec plan de vol Jaune pour les VFR sans plan de vol Rouge pour les commerciaux

Les strips sont classés sur un tableau comportant 10 cases selon la méthode locale.

Pour l'archivage, ils sont groupés par journée, enregistré sur PC (cf chap. 1.5), les journées sont rassemblées par mois et conservés 2 ans (cf tableau des enregistrements).

▪ Utilisation et occupation des pistes

Cf carte VAC. Utilisation simultanée des pistes interdites.

▪ Choix et changement de QFU, composantes de vent

L'Agent AFIS choisit la piste en service en application des consignes édictées par la réglementation générale qui figure au RCA 3 chapitre VI § 6422 et chapitre V § 532 :

QFU préférentiel : axe 26 (éviter si possible le soleil couchant pour l'atterrissage)

QFU26: composante vents entre les secteurs 174° et 354°

QFU08: composante vents entre les secteurs 355° et 173°

▪ Circulation des véhicules/piétons sur l'aire de manoeuvre

- ❖ Mise à disposition sur le site du ministère du guide d'élaboration d'un programme de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes.

L'agent AFIS n'a juridiquement aucune qualité pour contrôler les déplacements des personnes, il ne peut qu'informer les usagers des mouvements connus.

Lorsqu'il constate des manquements ou des infractions, l'agent AFIS :

- consigne les faits sur le cahier de marche et informe les autorités concernées.

Les consignes à appliquer figurent dans les arrêtés préfectoraux n°1334/83 et 1513/93 qui définissent les mesures de Police applicables sur l'aérodrome de Moulins. Ces arrêtés figurent en annexes.

Seuls deux véhicules sont autorisés à circuler sur les aires de mouvement :

Le véhicule de « piste » AFIS immatriculé AL-295-VM et celui nécessaire à l'activité « vol à voile », tous deux munis d'une radio et d'un gyrophare.

De plus, une convention a été signée entre le gestionnaire et les différentes entités basées conformément aux prescriptions des arrêtés préfectoraux n°1334/83 et 1513/93 relatifs aux mesures de police, dont un exemplaire est archivé en annexe.

Déplacement des avions tractés

Nil

Consignes SSLIA

Nil. Cf chap. 7.3

Consignes lutte contre le péril aviaire

- ❖ Références réglementaires en matière de péril animalier disponibles sur le site du service Technique de l'Aviation Civile (STAC)
<http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr>

L'aérodrome de Moulins-Montbeugny est classé en **niveau A** : seul une information sur l'activité aviaire est fournie. Les agents doivent avoir suivi une sensibilisation sur ce sujet.

Dès qu'il a connaissance de la présence d'oiseaux sur la piste ou aux abords immédiats, l'agent AFIS en informe les commandants de bord.

- La présence d'oiseaux constitue un danger potentiel pour les aéronefs utilisant l'Aérodrome de Moulins.
- La détection de la présence d'oiseaux incombe à l'agent AFIS comme aux équipages.
- Lorsque cela est nécessaire et/ou sur demande du pilote, l'AFIS demande à l'agent de piste de procéder à un effarouchement à l'aide du véhicule de piste.
- Les rapports d'impact transmis par les pilotes, qu'il y ait ou non dégât matériel, sont consignés sur le cahier de marche.
- L'agent AFIS rempli (éventuellement avec le pilote) le formulaire prévu à cet effet.
- Ce formulaire une fois rempli est envoyé par télécopie à la DSAC CE ; faire également un envoi au :

STNA 2/EO

CRNA -SE 1, rue Vincent Auriol
13617 Aix-en-Provence Cedex

L'agent AFIS doit appliquer la procédure décrite dans le chap.5. (CRESNA)

Consignes de sûreté / Douane / Police

Cf. chap.4.7

8.5 PROCEDURES VOLS VFR

▪ Procédures générales

Aéronefs au départ

Le premier contact des aéronefs VFR au départ s'effectue avant ou après la mise en route.

Aéronefs au départ pour lesquels, l'agent AFIS n'a pas de plan de vol

Ce cas ne justifie pas l'envoi d'un message " Départ ".

Cependant, si l'agent AFIS constate qu'un plan de vol est obligatoire, il fait préciser par le pilote que celui-ci a bien été déposé. Dans le cas contraire, l'agent rappelle au pilote cette obligation.

Remarque :

Renseignements disponibles sur CADAS et auprès du BNIA de Bordeaux.

Aéronefs au départ avec Plan de vol

L'agent vérifie la corrélation entre les informations dont il dispose et celles fournies par le pilote.

Il transmet par téléphone le message " départ " au BNIA de Bordeaux.

Aéronefs à l'arrivée**Aéronefs sans Plan de vol**

En cas d'arrivée non signalée par un message de la circulation aérienne, l'agent AFIS demande au commandant de bord s'il avait déposé un plan de vol

Aéronefs avec Plan de vol

Après clôture du vol (aéronef sur l'aire de trafic), l'agent transmet par téléphone le message " arrivé " au BNIA.

▪ Passage IFR / VFR

Si un plan de vol Y a été déposé, le passage IFR/VFR se fera conformément à son plan de vol.

▪ Annulation IFR

Si le pilote commandant de bord qui exécute son vol sous FPL IFR, souhaite annulé IFR et passer en vol à vue (selon SERA 5015c), dans ce cas, il doit annuler son IFR auprès d'un organisme de la circulation aérienne contrôlé.

L'annulation IFR n'implique pas l'annulation du plan de vol qui reste en vigueur sauf indication contraire du pilote.

▪ Consignes VFR de nuit

Le plan de vol est obligatoire pour les vols autres que les vols "locaux", sauf vol entre deux a/d pour lesquels le service du contrôle d'APP est assuré par le même organisme du contrôle de la CA dans les limites de l'espace aérien relevant de son autorité.

déposé ou transmis au moins 30 minutes avant le départ ou 30 minutes avant le coucher de soleil du terrain de destination.

Balisage

La mise en œuvre du balisage lumineux s'effectue manuellement.

Le tableau ci-dessous indique les valeurs d'intensité à utiliser en conditions normales.

Brillance à afficher Conditions MTO	Balisage éteint	BI
Nuit	NON	Toujours
Jour très sombre	$V \geq 2500$	$1500 \leq V \leq 2500$
Jour normal	$V \geq 2500$	S.O
Jour brillant	$V \geq 2500$	S.O

Références : C.H.E.A. § 4.18

Remarques : Il n'y a pas d'adaptation de l'intensité.

En plus des critères de visibilité, le balisage lumineux doit être allumé dès que le plafond avoisine la DA ou la MDA.

Par visibilité inférieure à 800 m ou risque d'orage, mettre le groupe en secours inversé.

▪ **Vol d'entraînement (restric. horaires et nuisances)**

Cf Chap. 1

▪ **Transits**

En aéronef en transit, qu'il soit sous FPL ou non, est traité normalement : stripping avec heures de premier et de dernier contact. Les services d'informations de vol et d'alerte lui sont rendus.

▪ **Voltige, Planeurs, Aéromodélisme, Parachutages**

Voltige

Axe de voltige N° 6750 SR-SS, Horaires AFIS 650ft AAL/FL45

L'activité est annoncée sur MOULINS Info 125.205 Mhz.

Axe piste 08/26, box 3000m x 500m.

Planeur

cf Chap.9 protocole Vol à Voile pour les zones dérogatoires.

Aéromodélisme :

Un secteur au sud de leur piste est défini. Cf carte VAC Chap. 6, entre le sol et 500ft /AAL

Parachutages

NIL

▪ **Autres Activités**

Aucune autre activité aéronautique ou non susceptible d'intéresser les aéronefs connus ne doit avoir lieu sans que l'organisme AFIS n'en soit informé. L'agent AFIS a la charge d'en informer les pilotes.

▪ **Organismes Adjacents (coordination et transferts d'informations)**

Nil

8.6.1 PROCEDURE VOLS IFR

▪ Procédures générales, départs et arrivées IFR

Départ IFR

Mise en route

Dès la demande de mise en route : l'Agent AFIS vérifie qu'il est en possession du plan de vol (avec éventuellement le créneau associé).

En l'absence de plan de vol, (après une vérification sur CADAS et auprès du BNIA), une demande d'informations peut être faite auprès de Clermont App ou St YAN APP.

Sans résultat, le pilote est invité à déposer un nouveau plan de vol.

Coordination sortante, clairance initiale de départ :

1. Au début du roulage, l'agent appelle St YAN APP ou Clermont App par le biais du téléphone enregistré pour coordonner le départ. Il transmet les éléments suivants :

Indicatif, Destination, Heure prévue du décollage, Clairance demandée par le pilote (directement à la fréquence ou à défaut, celle qui figure FPL)

2. En réponse, St YAN APP ou Clermont App délivre les éléments de la clairance :

Trajectoire (route, balise, point de report...).

Niveau.

Code transpondeur.

Fréquence de transfert.

Précisions éventuelles.

3. Cette clairance doit être collationnée sous sa forme réglementaire.
4. Il est impératif de la retransmettre dans ces termes au pilote dès que possible.

Rappel de la phraséologie à employer :

(indicatif de l'aéronef) " *CLAIRANCE SAINT YAN APP (ou PARIS CONTROLE)* début du service du contrôle en pénétrant la TMA1 de St YAN, (ou l'AWY concernée)* "

Nom de la balise radioélectrique ou point de report, ou voie aérienne, ou route magnétique"

" *NIVEAU* "

" *TRANSPONDEUR* "

" *APRES ENVOL, CONTACTEZ St YAN APPROCHE (ou PARIS CONTROLE) SUR.* (Énoncé de la fréquence de transfert) "

▪ PASSAGE VFR / IFR

Si, un plan de vol Z a été déposé, le passage VFR/IFR se fera conformément à son plan de vol, après obtention d'une clairance par l'organisme de la circulation aérienne.

Si le pilote commandant de bord qui exécute un vol conformément aux règles de vol à vue désire passer à l'application des règles de vol aux instruments, il doit :

- Transmettre à l'organisme intéressé de la circulation aérienne un FPL ou les modifications ou adjonctions à apporter au FPL antérieurement déposé pour le vol VFR.
- Dans l'espace aérien contrôlé, obtenir une clairance pour passer à l'exécution du vol IFR.

▪ ATFM - REGULATION

Les messages de régulations sont consultables sur CADAS. Dès réception, l'agent AFIS informe le CdB concerné.

▪ MINIMUMS OPERATIONNELS

Lorsque les paramètres météo sur l'aérodrome avoisinent les valeurs limites des minimums opérationnels concernant les décollages, l'agent AFIS effectue (ou fait effectuer), si possible, une VIBAL et transmet la mesure au pilote. Ce dernier évaluera, une fois aligné, la VH et décidera ou non de décoller.

L'agent consigne sur le cahier de marche les éléments suivants :

Date/ Heure.

Indicatif et type d'appareil.

Visibilité et plafond (en mentionnant les sources des paramètres).

Remarques éventuelles (circonstances, remarques faites au pilote, réponses, etc.).

En cas de décollage en dessous des minimums, il transmet les éléments à la DSAC.

Généralités

Le commandant de bord est seul responsable de l'application de la réglementation relative à l'utilisation des minimums opérationnels. En particulier, un organisme AFIS ne peut refuser la fourniture des informations pour l'atterrissage ou le décollage pour la seule raison que le pilote ne

respecterait pas les minimums opérationnels. En corollaire, ces informations ne dispensent pas le pilote du respect des minimums.

Remarques :

Quelle que soit la procédure choisie, et quelles que soient les conditions météorologiques sur le terrain, le commandant de bord peut commencer son approche et la poursuivre jusqu'à un point défini de la procédure.

Ce point est le début de descente qui commence l'approche finale pour les approches classiques (et l'Outer Marker pour l'approche ILS).

Application

L'agent AFIS transmet au pilote les derniers paramètres météorologiques dont il dispose, et demande au pilote, lorsque les conditions météorologiques sont inférieures ou égales aux valeurs des minimums standards, de vérifier ses minimums selon l'expression :

“ Vérifiez vos minimums ” :

Pour une Approche ILS, au plus tard à l'OM.

Pour une Approche classique (Locator, RNP ou ILS sans GP), au plus tard au point de début d'approche finale.

Infractions

Les organismes de la circulation aérienne doivent veiller en permanence au respect des minimums opérationnels et sont chargés de relever les infractions selon la réglementation en vigueur.

Cette action ne comporte pas systématiquement des suites disciplinaires graves, mais est destinée essentiellement à rappeler au pilote leurs responsabilités et à éviter des accidents.

Dans le cas d'une présomption de transgression des Minimums opérationnels par un pilote, l'agent AFIS note sur le cahier de marche les éléments recueillis et remplit le constat préliminaire d'infraction avant à la DSAC de Lyon.

▪ Entraînement

Cas général : pas de consignes

Cas de conditions météorologiques inférieures aux valeurs des minimums standards : Le CdB doit préciser sur la fréquence qu'il effectue la procédure en entraînement sans intention d'atterrir.

▪ APPROCHE A VUE

L'aéronef qui veut se poser en IFR en effectuant une approche à vue (VMC RCA1TAGEN069 5.1.1.2) doit s'intégrer comme un VFR. L'approche à vue est obtenue auprès du service du contrôle de St-Yan.

8.6.2 PROCEDURE RNP VOLS IFR

Possibilités d'arrivées : (cf cartes pour procédure RNP chap 6.2)

- Provenance de l'IAF MOU (ou le Nord des installations) :
 - L'altitude minimale de sécurité est de 2700' dans un rayon de 25 NM vers HY410 (IAF). La protection est assurée jusqu'à 6000'
 - Attente à 4000' sur MOU avant report sur HY410 (IAF) puis IHY26 (IF) à 3700' et le dernier point FHY26 (FAF/FAP) toujours à 3700' pour débiter la descente.
- Provenance SN (ou le sud des installations) :
 - L'altitude minimale de sécurité est de 3500' dans un rayon de 15 NM ou 5100' dans un rayon de 25 NM vers IHY26 (IF)
 - Arrivée au FL70 sauf instruction du contrôle, rejoindre directement IHY26 (IF) à 3700' et le dernier point FHY26 (FAF/FAP) toujours à 3700' pour débiter la descente.
- Si remise de gaz au MAPT à la MDA ou DA, monter vers HY430 puis tourner à gauche direct vers MOU en montée vers 3000' (altitude pour attente suite à API)
- Le FAF/FAP est à 8.6 NM du seuil de piste. Le point de report pour l'AFIS sera alors pour les avions de rappeler à 4NM finale. *(ce qui correspond à peu près à la moitié du trajet avant atterrissage)*

Rappel :

- Le point de report « FAF » est utilisé pour la procédure LNAV, on parlera alors de MDA à 1220'AMSL (310')
- Le point de report « FAP » est utilisé pour la procédure LPV, on parlera alors de DA à 1160'AMSL (250')

Cette procédure reste une **approche classique**.

Compléments d'informations :

- Pas d'utilisation de la procédure RNP quand la température est égale ou inférieure à -10°C
- Dégagement au décollage : On ne peut pas utiliser la procédure RNP pour un retour imminent sur l'aérodrome de LFHY
- Vérifier sur le site AUGUR d'Eurocontrôle les NOTAMS RAIM pour l'utilisation de la procédure et la liste des Notams concernant la couverture GPS.
- La procédure est utilisable en l'absence d'AFIS ; voir carte IAC pour consignes : obtention du QNH et MDA sans AFIS.

▪ API ET ATTERRISSAGES MANQUES

La procédure d'API publiée est appliquée. Les intentions du CdB sont demandées (nouvelle procédure ou déroutement), puis transmis à St YAN APP (ou Clermont App) pour obtention d'une nouvelle clairance.

Approche interrompue piste 26 *(en 08, MVL pas de trajectoire d'API publiée après avoir quitté l'approche directe)*

- Au MAPT à la MDA ou DA, monter vers HY430 puis tourner à gauche direct vers MOU en montée vers 3000' (altitude pour attente suite à API).

▪ ORGANISMES ADJACENTS

Se reporter au chapitre 8.6.1 procédures générales, départs et arrivées IFR

8.7 ENVIRONNEMENT

▪ Contraintes environnementales

NIL

▪ Procédures

NIL

▪ Code bonne conduite

NIL

▪ Restrictions d'usage

Sans être une procédure antibruit au sens réglementaire, le circuit VFR de nuit s'effectue au sud, pour éloignement de la zone urbanisée, et les tours de piste de nuit sont réservés aux aéronefs basés.

8.8 GESTION DES ALARMES

▪ Alarmes bord (TCAS, pannes,...)

Cf chapitre 5

8.9 VEILLE REGLEMENTAIRE

La veille réglementaire s'effectue de plusieurs manières :

- Via l'UAF (Union des Aéroports Français) qui envoie par mail toutes notifications liées à ce thème.

Identifiant : aerodrome.moulins@wanadoo.fr / Mot de passe : %Moulins

- Via la plateforme d'échange METEOR.

Identifiant : sylvain.dumont / Mot de passe : AFIS-lfhy03

- Dans le cadre de la surveillance de la conformité : Contrat Sol'Air Formation.

- Via les sites : www.ecologie-solidaire.gouv.fr/bulletin-objectif-securite

ad.easa-europa.eu/sib-docs (safety publications)

Les différents arrêtés et textes de lois en vigueur sont archivés sur PC et tenus à jour par l'agent AFIS.

Dès que l'agent AFIS reçoit une information réglementaire ou sécurité, celui-ci télécharge et archive le document. Ce dernier pourra être imprimé si besoin.