

### OBJET : MODIFICATION DES REGLES D'UTILISATION DES AERODROMES PAR LES AERONEFS

---

#### 1 INTRODUCTION

L'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs remplace l'arrêté du 17 juillet 1992 devenu obsolète, au regard notamment de l'évolution du cadre réglementaire général de la circulation aérienne, en particulier européen, de l'organisation de la DGAC ou encore de l'évolution du trafic ULM. Ce texte clarifie et rend compatible les évolutions des différents types d'aéronefs autour d'un aérodrome. Il assure également une bonne compatibilité entre les circulations d'aéronefs en régime de vol VFR et IFR. Il est organisé en distinguant notamment les circulations sur les aérodromes contrôlés, les aérodromes AFIS et les aérodromes sans service de la circulation aérienne.

#### 2 SYNTHESE DES MODIFICATIONS APPORTÉES

Le texte a été entièrement révisé pour éclaircir certains points.

Outre l'organisation de ce texte, les principaux changements portent sur :

- les modalités d'établissement des consignes particulières applicables localement à la circulation aérienne de l'aérodrome ;
- l'introduction d'une obligation de contact radio sur et autour d'un aérodrome sur lequel le service AFIS est rendu, rendant de fait ces terrains accessibles aux seuls aéronefs munis de radios sauf exception prévue par les consignes particulières ;
- l'introduction de l'obligation pour un hélicoptère de décoller ou d'atterrir sur une piste ou une aire d'atterrissage et de décollage réservée aux hélicoptères (FATO), conformément au règlement (UE) N° 139/2014 (dit « IR ADR ») établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes ;
- les conditions d'accès des ULM aux aérodromes pour lesquels une procédure aux instruments est publiée qui tiennent désormais compte de leur classe ; ainsi, les ULM de classe 2, 3, 4 et 6 peuvent accéder aux aérodromes pour lesquels une procédure aux instruments est publiée sans accord préalable de l'organisme fournissant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome si le pilote de l'ULM peut justifier de son aptitude à s'intégrer dans la circulation d'aérodrome de ces terrains. Ces moyens de justifications sont détaillés dans l'arrêté. Seuls les ULM de classe 1 et 5 restent soumis à l'accord préalable de l'organisme.

#### 3 DETAIL DE CERTAINES DISPOSITIONS

Certaines dispositions de l'ancien arrêté n'ont pas été reprises, soit parce que couvertes par d'autres textes, soit parce que relevant davantage de « bonnes pratiques » :

- par exemple, des dispositions sur les espacements de turbulence de sillage sur un aérodrome contrôlé relèvent d'un autre texte dit « RCA3 » (arrêté du 21 avril 2017 relatif aux règles et procédures pour les services de la circulation aérienne rendus aux aéronefs évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale) ;
- les procédures applicables en cas de panne radio dans un espace à contact radio obligatoire sont déjà décrites dans le paragraphe FRA.8035 b) de l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement (UE) N° 923/2012 (règlement dit « SERA »). Le reste relève de bonnes pratiques ; les dispositions correspondantes ont donc été retirées du nouvel arrêté ;
- les dispositions relatives au niveau de vol minimal pour les aéronefs IFR (5.1.1.2 de l'arrêté du 17 juillet 1992) relèvent désormais des dispositions du règlement européen dit SERA (SERA.3110 et SERA.5015) et ont été supprimées du nouvel arrêté.

**4 ENTRÉE EN VIGUEUR**

Les nouvelles dispositions entrent en vigueur à compter du lundi 2 septembre 2019.

L'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs est abrogé le même jour.

Des travaux sont menés en parallèle pour mettre à jour la partie ENR 1.1 de l'AIP, où sont répertoriées toutes les règles générales de circulation aérienne.