

DIRECTION DE LA CIRCULATION AERIENNE MILITAIRE

INSTRUCTION

N° 250 / DIRCAM

RELATIVE A L'INFORMATION AERONAUTIQUE

La présente instruction annule et remplace l'instruction Nº 850/DIRCAM du 10 juillet 2009

A Taverny, le.... 0. 8. FEV. 2010

Le général de brigade aérienne Philippe Adam Directeur de la Circulation aérienne militaire





APPROBATION DU DOCUMENT

	Nom et qualité	Date et signature
Auteurs	CC Magaly BARLET-BAS Adjoint au chef de la division information aéronautique	A BOTTOM POS
Auteurs	CF Bernard BASTIER Chef de la section réglementation	310
Vérificateur	CF Laurent DUBAU Sous-directeur réglementation	- when
Approbateur	GBA Philippe ADAM Directeur de la circulation aérienne militaire	- Out



FEUILLET D'ENREGISTREMENT DES MODIFICATIFS

Numéro de version	Date d'édition	Objet du changement	Pages affectées
1.0	11 mars 2010	Remplacement de l'instruction n° 850 DIRCAM du 10 juillet 2009 suite au changement de nom de celle-ci annoncé par CMIA06/09 du 17 décembre 2009	Toutes
1.1	20 septembre 2010	Remplacement DIRCAM TAVERNY en DSAÉ DIRCAM VILLACOUBLAY suite à la restructuration de la DIRCAM et à son déménagement vers la BA107 VILLACOUBLAY. Et Changement de l'adresse MOFI de la DIA.	Toutes
1.2	01 décembre	Mise à jour des références	Sommaire III-4
	2011	Nouvelles dispositions de	Références V
		publications de NOTAM	T I-4
	Nouvelles dispositions concernant l'élaboration de fiches d'installation		TI - A - 1
			T II pages 3-4-5-6-7-13
			T II Ann 2-1
			T II Ann 4
			TIII Pages 1-6-9 à 26
1.3	13 novembre	Mise à jour des références	Sommaire III pages 2-3
	2014	Création du BIVC	Préambule IV page 2
		Insertion des spécifications de	Références V (toutes pages)
		représentation cartographique des procédures	Définitions VI (toutes pages)
		Changement de l'adresse	Abréviations VII (toutes pages)
		d'autorité de la DIA (NeMO)	T I pages 2-3-4-6
		SNOWTAM	T II (toutes pages)
		Calendrier AIRAC	T II-A1-4
			T II-A2 (toutes pages)
			T II-A4
			T III pages 1-2-4-5-7-8-9-10- 11-12-20
	<u> </u>	<u> </u>	

SOMMAIRE

APPROBATION DU DOCUMENT	I
SUIVI DES MODIFICATIFS – DIFFUSION DU DOCUMENT	II
SOMMAIRE	III
PREAMBULE	IV
LISTE DES TEXTES DE REFERENCE	V
DEFINITIONS	VI
ABREVIATIONS	VII
SYSTEME QUALITE	VIII
TITRE I : ORGANISATION	TI
I.1. LE SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE (SIA)	TI-1
I.1.1. Rôle du SIA	TI-1
I.1.2. Zone d'action du SIA	TI-1
I.2. LA DIVISION INFORMATION AERONAUTIQUE	TI-1
I.2.1. Rôle de la DIA	TI-1
I.2.2. Zone d'action de la DIA	TI-2
I.3. LES INFORMATEURS AERONAUTIQUES	TI-2
I.3.1. Fonctions de l'informateur aéronautique	TI-2
I.3.2. Le fournisseur de données aéronautiques I.3.3. L'informateur local	TI-2 TI-2
I.3.4. Rôle des différents organismes défense	TI-3
	TI-4
I.4. FAMILLES D'INFORMATIONS AERONAUTIQUES	TI-4
I.4.1. Famille « Espace aérien » I.4.2. Famille « Utilisation »	TI-5
	TI-5
I.4.3. Famille « Renseignements généraux »	11-3
I.5. ORGANISATION DU RECUEIL DE L'INFORMATION PERMANENTE	TI-5
I.5.1. Organisation générale	TI-5
I.5.1.1. Documentation publiée par le SIA	TI-5
I.5.1.2. Documentation publiée par la DIA	TI-5
I.5.2. Organisation pour la famille « Espace aérien »	TI-6
153 Organisation pour les familles « Utilisation » et « Renseignements généraux »	TI-6

Instruction n°250/DIRCAM V1.3	III - 2 Sommaire
Information aéronautique 1	3 novembre 2014
I.6. ORGANISATION GENERALE DU RECUEIL DE L'INFORMATION TEMPORAIRE PREVISIBLE	TI-6
I.7. ORGANISATION GENERALE DU RECUEIL DE L'INFORMATION TEMPORAIRE IMPREVISIBLE	TI-7
I.8. ETAPES DE LA FOURNITURE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE	TI-7
ANNEXE : SCHEMAS ORGANISATIONNELS	
I.A.1. INFORMATION PERMANENTE	TI-A-1
I.A.1.1. Schéma organisationnel général du recueil de l'information permanente	TI-A-1
I.A.1.2. Schéma organisationnel pour la famille « Espace aérien »	TI-A-2
I.A.1.3. Schéma organisationnel pour les familles « Utilisation » et « Renseignements généraux »	TI-A-3
I.A.2. ORGANISATION GENERALE DU RECUEIL DE L'INFORMATION TEMPORAIRE PREVISIBLE	TI-A-4
I.A.3. ORGANISATION GENERALE DU RECUEIL DE L'INFORMATION TEMPORAIRE IMPREVISIBLE	TI-A-5
TITRE II : LES DOCUMENTS D'INFORMATION AERONAUTIQUE	
II.1. GENERALITES	
II.1.1. Dispositions générales	TII-1
II.1.2. Classification des publications d'information aéronautique	TII-1
II.1.3. Abonnements	TII-1
II.2. PUBLICATIONS D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIP ET MILAIP)	TII-1
II.2.1. Documents publiés par le SIA	TII-1
II.2.1.1. Méthode de mise à jour	TII-2
II.2.1.2. Les suppléments à l'AIP	TII-2
II.2.2. Documents publiés par la DIA	TII-2
II.2.2.1. Les publications d'information aéronautique militaires (MILAIP France)	TII-2
II.2.2.2. Méthode de mise à jour	TII-3
II.2.2.3. Cartes militaires de procédures aux instruments avions conventionnels et hélicopte	
II.2.2.4. Cartes militaires de procédures aux instruments avions de combat et d'entraineme	nt TII-4
II.3. NOTAM	TII-8
II.3.1. Nature de l'information	TII-9
II.3.2. Mode de traitement des NOTAM	TII-9
II.3.3. Mode de diffusion des NOTAM	TII-9
II.3.4. Validité des NOTAM	TII-9

Instruction n°250/DIRCAM V1.3 Information aéronautique	III - 3 Sommaire 13 novembre 2014
II.3.5. Répartition et numérotation des NOTAM	TII-9
II.3.5.1. Par séries	TII-9
II.3.5.2. Par numéros	TII-10
II.3.5.3. Par types	TII-10
II.3.5.4. Exemples de numérotation	TII-10
II.3.6. Informations concernées par la publication d'un NOTAM	TII-10
II.3.7. Informations non diffusées par NOTAM	TII-12
II.3.8. SNOWTAM	TII-12
II.3.9. NOTAM particuliers	TII-13
II.3.9.1. Péril animalier	TII-13
II.3.9.2. NOTAM TRIGGER	TII-13
II.4. LES CYCLES DE MISE A JOUR DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE	TII-14
II.4.1. Le cycle AIRAC	TII-14
II.4.1.1. Organisation du système AIRAC	TII-14
II.4.1.2. Dates clés du système AIRAC	TII-14
II.4.2. Le cycle DOUBLE AIRAC	TII-14
II.4.3. Le cycle NON AIRAC	TII-14
II.4.4. Schémas récapitulatifs des cycles de diffusion de l'information permanente	TII-15
II.4.4.1. Les différents cycles	TII-15
II.4.4.2. Modes de traitement	TII-15
II.4.4.3. Calendrier des cycles AIRAC	TII-15
II.5. CIRCULAIRES D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIC) ET CIRCULAI D'INFORMATION AERONAUTIQUE MILITAIRES (AICM)	RES TII-16
II.5.1. Les circulaires d'information aéronautique (AIC)	TII-16
II.5.1.1. Spécifications générales	TII-16
II.5.1.2. Emission	TII-16
II.5.2. Les circulaires d'information aéronautique militaires (AICM)	TII-17
II.6. DOCUMENTS RELATIFS AUX TERRITOIRE D'OUTRE MER	TII-17
II.7. AUTRES DOCUMENTS ELABORES PAR LA DIA	TII-18
II.8. UNITES DE MESURES A UTILISER DANS LES DOCUMENTS	TII-18
ANNEXE 1 : PUBLICATIONS DU SIA	TII.A1
ANNEXE 2 : PUBLICATIONS DE LA DIA	TII.A2
ANNEXE 3 : PUBLICATIONS COMMUNES SIA/DIA	TII.A3
ANNEXE 4 : CALENDRIER AIRAC	TII.A4

III.3.5. Guide et modèle pour l'établissement de la fiche d'installation

TIII-9

TIII GUIDE DE L'INFORMATEUR LOCAL	
III.1. GUIDE POUR LA REDACTION D'UNE DEMANDE DE NOTAM	TIII-1
III.2. GUIDE POUR LA REDACTION DES SNOWTAM	TIII-1
III.2.1. Généralités	TIII-1
III.2.2. Contexture du message SNOWTAM	TIII-2
III.2.3. Définition des différents types de neige au sol	TIII-4
III.2.4. Exemple de rédaction d'un message SNOWTAM	TIII-4
III.2.5. Imprimé SNOWTAM	TIII-5
III.3. FICHE D'INSTALLATION	TIII-6
III.3.1. Présentation	TIII-6
III.3.1.1. Cas général	TIII-6
III.3.1.2. Cas particulier	TIII-6
III.3.1.3. Mise à jour	TIII-6
III.3.2. Procédure de mise à jour	TIII-6
III.3.2.1. Mise à jour globale	TIII-6
III.3.2.2. Mise à jour ponctuelle	TIII-7
III.3.2.3. Délais de transmission	TIII-7
III.3.2.4. Conformité de la fiche	TIII-7
III.3.3. Documents associés à la fiche d'installation	TIII-7
III.3.4. Méthodologie de mise à jour des documents	TIII-7
III.3.4.1.Etablissement et transmission des demandes de publications	TIII-7
III.3.4.2. Cas des publications destinées à la documentation civile (AIP France)	TIII-8
III.3.4.3. Adresses de la DIA	TIII-8
III.3.4.4. Formatage type à utiliser pour les demandes de publications	TIII-8
III.3.4.4.1. Codification des demandes de modification	TIII-8
III.3.4.4.2. Feuillet d'accompagnement	TIII-8
III.3.4.5. Cas particuliers	TIII-9

PREAMBULE

1. CONSIDERATIONS GENERALES

L'information aéronautique a pour objet de renseigner de façon aussi précise et rapide que possible tous ceux dont l'activité ou la fonction nécessite la connaissance :

- des règles et procédures de circulation aérienne ;
- des informations et avis relatifs aux caractéristiques, aux conditions d'utilisation et à l'état de fonctionnement des services, installations, aides et moyens aménagés dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité de la navigation aérienne.

A cette fin, les services d'information aéronautique sont institués pour recueillir et diffuser les renseignements nécessaires.

En France, où la coexistence de la circulation aérienne générale (CAG) et de la circulation aérienne militaire (CAM) implique des besoins et procédures qui peuvent être différents, les services d'information aéronautiques sont définis par l'arrêté du 3 juin 2008 relatif aux services d'information aéronautique, qui stipule en son article 1^{er} :

« Les services d'information aéronautique ont pour objet de recueillir et de diffuser des informations destinées à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

Sauf pour les besoins spécifiques de la défense définis par une instruction du directeur de la circulation aérienne militaire, la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) rend les services d'information aéronautique et précise les dispositions mises en place pour assurer ces services. »

La présente instruction est prise en application de cet arrêté.

2. OBJET DE L'INSTRUCTION

A ce titre, elle fixe les conditions dans lesquelles les documents d'information aéronautique sont élaborés, publiés et suivis en vue de garantir la maîtrise, le niveau d'intégrité, la régularité et l'efficacité de la diffusion de l'information aéronautique pour les besoins de la défense.

Elle décrit:

- l'organisation générale du traitement de l'information aéronautique en France ;
- l'organisation mise en place pour assurer le recueil, le traitement et la diffusion de l'information aéronautique au sein de la défense ;
- les différents types de documents aéronautiques ;
- la méthodologie utilisée dans le traitement de l'information aéronautique au sein de la défense.

Elle présente également les relations existant entre la division information aéronautique de la direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM/DIA¹) et le service de l'information aéronautique de la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA/SIA²).

¹ Désignée dans la présente instruction par le sigle « DIA »

² Désigné dans la présente instruction par le sigle « SIA »

3. CHAMP D'APPLICATION

3.1. Publications aéronautiques

La présente instruction traite de l'élaboration et de la diffusion de l'information aéronautique destinée principalement aux besoins des usagers de la défense :

- information aéronautique à caractère permanent :
 - manuel d'information aéronautique militaire (MIAM),
 - manuels ou recueils de cartes d'approche et d'atterrissage aux instruments (MIAC),
 - recueil de cartes de procédures à vue avions et hélicoptères (A VUE),
 - Manuel En Route France;
 - cartes aéronautiques spécifiques à la défense.
- information aéronautique défense à caractère temporaire :
 - NOTAM,
 - suppléments au MILAIP,
 - circulaires d'information aéronautique militaires (CMIA).

Elle traite également de l'élaboration et de la diffusion de l'information aéronautique relative aux espaces, aux procédures ou aux aérodromes de la défense, destinée aux usagers de l'aviation civile :

- de l'information aéronautique à caractère permanent :
 - manuel d'information aéronautique (MIA),
 - manuels de cartes d'approche et d'atterrissage aux instruments (IAC),
 - manuel de cartes de procédures à vue avions et hélicoptères (VAC),
- de l'information aéronautique à caractère temporaire :
 - NOTAM,
 - suppléments à l'AIP,
- des circulaires d'information aéronautique (AIC).

Dans un but pratique d'utilisation par les équipages, certains documents sont édités dans un format permettant une utilisation aisée en vol. Les documents listés ci-dessous, bien que faisant partie intégrante des documents d'information aéronautiques sont également des documents de vol.

- manuels et recueils de cartes d'approche et d'atterrissage aux instruments (MIAC),
- recueil de cartes de procédures à vue avions et hélicoptères (A VUE),
- cartes aéronautiques spécifiques à la défense.

3.2. Cas particuliers

Certaines dispositions doivent être connues de tous les utilisateurs de l'espace aérien évoluant selon les règles de la CAG ou de la CAM. Elles concernent essentiellement l'organisation, la gestion et l'utilisation de l'espace aérien, certaines activités potentiellement dangereuses ou contraignantes pour le déroulement d'un vol (tirs, parachutage, voltige, parcs naturels...), ainsi que l'utilisation des aérodromes mixtes. Ces dispositions sont diffusées dans les publications d'information aéronautique (AIP France), NOTAM et circulaires d'information aéronautique (AIC) édités par le service d'information aéronautique (SIA).

TEXTES DE REFERENCES

OACI

Annexe 4, onzième édition 2009, amendement 56 - Cartes aéronautiques.

Annexe 14, sixième édition 2013, amendement 11.

Annexe 15, quatorzième édition 2013, amendement 37- Services d'information aéronautique.

Document 8126-AN 872, sixième édition 2003, amendement 2 : Manuel des services d'information aéronautique.

Europe

Règlement (UE) n° 1035/2011 du 17 octobre 2011 de la Commission européenne établissant les exigences communes pour la fourniture de services de la navigation aérienne – Annexe IV. Procédures d'exploitation pour les données dynamiques AIS d'Eurocontrol (OPADD).

France

Arrêté du 3 juin 2008 relatif aux services d'information aéronautique.

Manuel d'information aéronautique du service d'information aéronautique.

Procédure 013/DSNA-AIS du 8 décembre 2008 relative à l'information aéronautique.

Guide NOTAM

DEFINITIONS

Nota: Les définitions ci-après sont conformes à celles utilisées par l'aviation civile et sont reprises du document intitulé « PRO13 » version V2 de la DSNA. Les définitions issues de l'Annexe 15 de l'OACI sont identifiées par la mention (A15), celles issues de l'arrêté du 3 juin 2008 par la mention (IA), les définitions spécifiques à la défense par (D).

AIRAC (A15) : Acronyme (régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques) désignant un système qui a pour but la notification à l'avance, sur la base de dates communes de mise en vigueur, de circonstances impliquant des changements importants dans les pratiques d'exploitation.

Amendement AIP (A15): Modification permanente de l'information publiée dans l'AIP.

Bulletin d'information pré-vol (PIB) (A15) : Exposé de l'information NOTAM en vigueur ayant de l'importance pour l'exploitation, établie avant un vol.

Circulaire d'information aéronautique (AIC) (A15): Avis contenant des renseignements qui ne satisfont pas aux conditions d'émission d'un NOTAM ou d'insertion dans une publication d'information aéronautique, mais qui concernent la sécurité des vols, la navigation aérienne, ou d'autres questions techniques, administratives, ou législatives.

Circulaire militaire d'information aéronautique (CMIA) (D) : AIC spécifique défense.

Données et renseignements aéronautiques : Voir « Informations aéronautiques »

Familles: Voir « Informations aéronautiques »

Fournisseur de données aéronautiques (IA) : Organisme qui recueille, vérifie, valide et transmet au prestataire de services d'information aéronautique, selon un protocole signé avec lui, des données et renseignements aéronautiques.

Informateur aéronautique : Terme générique désignant toute personne ou entité identifiée chargée de l'élaboration et/ou du recueil et de la transmission, dans les délais requis, des données et renseignements aéronautiques concernant sa zone géographique ou son domaine de responsabilité et dont il s'assure de la validité. L'informateur aéronautique transmet également la période de validité des données ou renseignements à publier. Il assure le cas échéant la cohérence des données aux frontières.

Informateur local (D): Informateur aéronautique qui, au niveau local, recueille les données et renseignements validés en provenance de ses fournisseurs de données, effectue les coordinations nécessaires, met en forme les données, s'assure de leur complétude et transmet ses demandes de publication conformément au schéma de transmission adapté à la catégorie et à la famille d'information concernées.

Informations aéronautiques (A15) : Informations résultant de l'assemblage, de l'analyse et du formatage des données aéronautiques.

Par convention, on utilise les termes de :

- « données et renseignements » : en amont du SIA ou de la DIA,
- « informations aéronautiques » : en aval du SIA ou de la DIA.

Les données, renseignements et informations aéronautiques sont répartis en 3 familles :

- famille « utilisation ».
- famille « espace aérien »,
- famille « renseignements généraux ».

Informations permanentes et informations temporaires :

- les informations permanentes sont publiées dans des amendements à l'AIP ou au MILAIP en respectant les préavis nécessaires ;
 - les informations temporaires sont publiées sous forme de NOTAM, SUP AIP et SUP MIL.

Informations temporaires prévisibles ou imprévisibles :

- une information prévisible doit être diffusée au moins 12 heures avant sa mise en vigueur pour permettre sa prise en compte par les usagers ;
- est considéré comme imprévisible un renseignement qui ne peut être fourni avec un préavis d'au moins 12 heures. Si le préavis est inférieur à 12h, le demandeur transmet également le renseignement aux organismes de la circulation aérienne concernés, pour diffusion par radio (ATIS, fréquence d'info de vol/contrôle) afin de garantir sa prise en compte par les usagers.

Informations à caractère AIRAC ou non AIRAC: Les informations à caractère AIRAC sont des informations « opérationnelles » qui doivent être impérativement diffusées selon le système régularisé AIRAC et justifient d'un préavis de diffusion AIRAC (+ 28 jours) afin de garantir leur prise en compte par les usagers. Il s'agit des informations affectant :

- les bases de données FMS (trajectoires/procédures de navigation aux instruments en-route, arrivée, approche, départ) ;
- les procédures de contrôle du trafic aérien (changement impactant les méthodes de travail des contrôleurs) ;
 - la structure de l'espace aérien.

Ces informations sont diffusées par BMJ AIRAC ou par SUP AIP avec préavis AIRAC.

Mise à disposition: Terme utilisé pour décrire les moyens permettant de rendre l'information accessible aux usagers (la diffusion par le SIA et la DIA est l'un des moyens; les autres impliquent une démarche de l'usager).

NOTAM (A15) : Avis diffusé par télécommunication, donnant sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

Prestataire de services d'information aéronautique (IA) : organisme chargé d'assurer les services d'information aéronautique.

Production : terme utilisé pour couvrir toutes les étapes allant du recueil à la publication des informations aéronautiques

Publication d'information aéronautique (AIP) (A15) : Publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable, et essentielles à la navigation aérienne.

Suppléments d'AIP (SUP AIP) (A15) : Pages spéciales de l'AIP où sont publiées des modifications temporaires de l'information contenue dans l'AIP.

Système Intégré d'Information Aéronautique (A15): système composé des éléments suivants :

- l'AIP, y compris ses mises à jour (amendements AIP);
- les AIC;
- les suppléments d'AIP (SUP AIP);
- les NOTAM et Bulletins d'Information Prévol (PIB) ;
- les listes récapitulatives.

SUP MIL (D) : Pages spéciales de couleur verte où sont publiées des modifications temporaires de l'information contenue dans le MILAIP.

Validation (cf ISO 9000) : Confirmation par des preuves tangibles que les exigences pour une utilisation spécifique ou une application prévues ont été satisfaites.

L'information aéronautique validée satisfait aux exigences liées à son usage opérationnel (cohérence des dispositifs mis en œuvre). Les données ou renseignements aéronautiques sont vérifiés puis validés à différents niveaux par des autorités habilitées à assurer cette validation.

Exemple : la validation de la demande de publication d'une nouvelle fréquence garantit que toutes les dispositions techniques et opérationnelles permettant son utilisation ont bien été prises.

Vérification (cf ISO 9000) : Confirmation par des preuves tangibles que les exigences spécifiées sont satisfaites.

L'information aéronautique vérifiée satisfait aux exigences de l'Annexe 15 de l'OACI (résolution et intégrité des données).

ABREVIATIONS UTILISEES DANS LE PRESENT DOCUMENT

L'ensemble des abréviations utilisées en matière d'information aéronautique est disponible à l'AIP France, parte GEN 2 et à l'AAP-2 pour les définitions émanant de l'OTAN.

AD Partie aérodromes de l'AIP

AFIS Service d'information de vol d'aérodrome

AIC Circulaire d'information aéronautique

CMIA Circulaire militaire d'information aéronautique

AIP Publications d'information aéronautique.

AIP SUP Supplément à l'AIP

« Aeronautical information regulation and control », système dont le but

AIRAC est la notification, à l'avance, sur la base de dates communes de mise en

vigueur, de changements importants dans les pratiques d'exploitation.

AIS Service d'information aéronautique.

ALAVIA Commandement de la force d'aéronautique navale

ATIS Service automatique d'information de région terminale

ATS Services de la circulation aérienne.

A VUE Recueil de cartes de procédures à vue

BEP/CRG Bureau exécutif permanent d'un CRG.

BIA Bureau d'information aéronautique

BIVC Bureau d'information de vol centralisé

BMJ Bulletin de mise à jour

BNI Bureau NOTAM international

CAG Circulation aérienne générale

CAM Circulation aérienne militaire

CBA « Crossed border area » zone transfrontalière

CFA Commandement des forces aériennes

COMALAT Commandement de l'aviation légère de l'armée de terre

Information aéronautique

CRG Comité régional de gestion

DGA EV Direction générale de l'armement - essais en vol

DIA Division information aéronautique

DIRCAM Direction de la circulation aérienne militaire

DIRCAM/SDEA Sous direction espace aérien de la DIRCAM

DIRCAM/SDR Sous direction réglementation de la DIRCAM

DOD Department Of Defense (United States)

DSAÉ Direction de la Sécurité Aéronautique d'État

DSNA Direction des services de la navigation aérienne

EAD Base de données aéronautiques d'Eurocontrol

ENR Partie descriptive « en-route » dans l'AIP

FIR Région d'information de vol

GEN Partie descriptive des « généralités » dans l'AIP

IAC Carte d'approche et d'atterrissage aux instruments

IGN Institut géographique national

MIAC Carte militaire d'approche aux instruments

MIAM Manuel d'information aéronautique militaire

MILAIP Publication d'information aéronautique militaire

NM Mille marin

NOTAM Avis aux navigateurs aériens

OACI Organisation de l'aviation civile internationale

OAI Obstacle artificiel isolé

OTAN Organisation du traité de l'Atlantique Nord

PSNA Prestataire de services de la navigation aérienne

RSFTA Réseau des services fixes des télécommunications aéronautiques

SAR Recherche et sauvetage

SDR CAM Sous-direction régionale de la circulation aérienne militaire

SFA Service fixe aéronautique

SIA Service d'information aéronautique

SID Départ standard aux instruments

SIV Secteur d'information de vol

SNOWTAM NOTAM neige

STAR Arrivée standard aux instruments

SUPMIL Supplément au MILAIP

TSA Zone de ségrégation temporaire

UIR Région supérieure d'information de vol

UTC Temps universel coordonné

VAC Carte d'approche et d'atterrissage à vue

VFR Règles de vol à vue

UIR Région supérieure d'information de vol

WGS « World geodetic system », système géodésique mondial de référence

(associé à 1984 : année de référence).

SYSTEME QUALITE:

CONTROLE DE L'INTEGRITE DES DONNEES

1. Système qualité

Conformément aux dispositions du chapitre 3 de l'Annexe 15 de l'OACI, les exigences minimales recommandées pour le traitement des données aéronautiques s'appliquent à toutes les phases de traitement de la donnée.

Un système qualité est établi pour donner aux utilisateurs l'assurance nécessaire que les informations et données aéronautiques diffusées répondent aux spécifications énoncées de qualité (précision, résolution et intégrité) et de traçabilité, grâce à des procédures appropriées mises en application à chaque étape du processus de production ou de modification des données. Le système donne également les assurances nécessaires quant à l'applicabilité des données aéronautiques pendant la période d'utilisation prévue et au respect des dates convenues de diffusion.

Des recommandations consensuelles ont été développées grâce à des groupes de travail composés du RTCA (Requirements & Technical Concepts for Aviation) et de l'EUROCAE (EURopean Organisation for Civil Aviation Equipment). La norme RTCA DO–200A/ED–76 "Standards for processing aeronautical data" précise les exigences du processus de production d'une base de données pour des applications embarquées ou basées au sol en termes :

- d'exactitude,
- de précision,
- de niveau d'assurance,
- de traçabilité,
- de durée.
- de complétude,
- de format.

Cette norme permet d'adapter les moyens de vérification/validation en fonction du niveau de criticité et concerne les exigences qualité suivantes :

- qualité des données : aptitude des données à satisfaire les exigences de leur utilisation fiable

dans le système final.

- assurance qualité : assurance que les exigences qualité définies sont introduites dans le

produit final.

- gestion de la qualité : cadre de travail dans lequel les procédures de travail sont

développées, gérées, contrôlées, évaluées et historiées.

La qualité des données est également définie suivant 7 caractéristiques :

- exactitude : conformité des éléments de données issues de valeurs mesurées ;

- précision : plus petite différence entre deux valeurs adjacentes ;

- niveau d'assurance : confiance de non-corruption durant le stockage ou le transit ;

- traçabilité : aptitude à déterminer l'origine d'une donnée et les différentes étapes

de son traitement;

- période de validité : confiance sur l'applicabilité dans une période donnée ;

Information aéronautique

- complétude : toutes les données sont pourvues ;

- format : format des données correspond aux exigences de l'utilisateur

La qualité d'une donnée (caractérisée par la précision, la résolution, le niveau d'assurance, la traçabilité, la durée de validité, la complétude et le format) est son aptitude à respecter les exigences pour que son application au niveau du système final soit sûre.

La chaine de données aéronautique est ainsi vérifiée au fil des différents maillons. La vérification de la donnée reçue consiste à contrôler l'intégrité de la donnée transmise et savoir si elle a bien été transmise par une personne habilitée. Si des erreurs sont détectées, elles sont signalées immédiatement pour effectuer des actions correctives.

La qualité doit être un souci permanent de l'ensemble des acteurs, depuis le recueil du renseignement jusqu'à la diffusion de l'information aéronautique.

2. Application à la DIA

Dans cette optique, la DIA est un organisme certifié :

- prestataire de services au titre du règlement (CE) No 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne.
- ISO 9001 V2008.

3. Application aux organismes défense

Chaque organisme défense fournisseur de données met en place en son sein un système de contrôle de la qualité des renseignements fournis.

4. La Base de données Eurocontrol (EAD)

La base européenne de données et de cartes aéronautiques (EAD) regroupe les services d'information aéronautique (AIS) européens.

Elle permet à un usager ou des organismes de consulter la base de données et d'obtenir en temps réel, via un système de services en ligne, des informations aéronautiques cohérentes et disponibles grâce à un point d'accès au Web gratuit (www.cfmu.eurocontrol.int/cfmu/public/standard page/ead homepage.html).

Les NOTAM et les AIP traités manuellement par plusieurs pays, sont mis en ligne pour diffuser des informations aéronautiques actualisées.

TITRE I

ORGANISATION DE LA FOURNITURE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE EN FRANCE

L'organisation de la fourniture de l'information aéronautique découle des dispositions de l'article 1^{er} de l'arrêté du 3 juin 2008 relatif aux services d'information aéronautique : sauf pour les besoins spécifiques de la défense définis par la présente instruction, la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) rend les services d'information aéronautique et précise les dispositions mises en place pour assurer ces services.

Au sein de la DSNA, le service d'information aéronautique (SIA) est chargé de l'organisation du recueil, de l'élaboration, du stockage et de la publication de l'information aéronautique française de référence.

En complément, la division information aéronautique (DIA) de la Direction de la circulation aérienne militaire est chargée de l'organisation du recueil, de l'élaboration, du stockage et de la publication de l'information aéronautique pour les besoins de la défense.

I.1. LE SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE (SIA)

L.1.1. Rôle du SIA

Le SIA est chargé:

- d'organiser le recueil, l'élaboration, le stockage et la publication de l'information aéronautique française de référence ;
- d'effectuer les échanges d'informations aéronautiques avec les prestataires de service d'information aéronautique étrangers ;
- d'alimenter la base de données aéronautiques européenne pour les données de sa zone de responsabilité et de garantir leur qualité.

Il choisit le mode de publication de l'information adapté, en concertation avec le demandeur et dans le respect de la réglementation.

I.1.2. Zone d'action du SIA

L'aire de compétence du SIA s'étend aux zones géographiques dans lesquelles les services de la circulation aérienne sont assurés par l'administration française et par l'administration monégasque pour le territoire de la Principauté de Monaco.

I.2. LA DIVISION INFORMATION AERONAUTIQUE (DIA)

La division information aéronautique (DIA) de la Direction de la circulation aérienne militaire est l'organisme chargé d'assurer les services de l'information aéronautique pour les besoins de la défense. Elle est située à Mérignac, co-implantée avec le SIA.

I.2.1. Rôle de la DIA

La DIA est chargée d'assurer l'organisation du recueil, l'élaboration, le stockage et la publication de l'information aéronautique militaire.

Elle est coordonnateur national pour la Défense. A ce titre, elle recueille, vérifie, valide et transmet au SIA les données et renseignements aéronautiques d'origine Défense (informations permanentes de la famille

Information aéronautique

Utilisation). La nature des données et renseignements à transmettre ainsi que les modalités de transmission sont précisées par convention locale entre la DIA et le SIA.

Elle est l'interlocuteur de la défense auprès des divers fournisseurs français et étrangers en matière de documentation aéronautique.

Dans ce cadre, ses missions principales sont :

- le recueil, la synthèse, l'édition et la diffusion des renseignements aéronautiques nécessaires aux opérateurs défense :
- le recueil, la synthèse, et la transmission au SIA des renseignements aéronautiques liés à des activités défense, nécessaires aux opérateurs de l'aviation civile ;
- la conception et l'entretien de supports d'information pour les organismes opérationnels ;
- la mise à jour des données disponibles sur les sites de la DIA sur l'Internet et l'Intradef;
- l'archivage des données publiées ;
- la coordination de ses activités avec le SIA, définie par protocole ;
- la coopération internationale dans ses domaines de compétence ;
- la coordination des activités relatives à l'information aéronautique au sein de la défense;
- les relations avec les usagers et les fournisseurs de données ;
- la gestion des abonnements.

La DIA assure également l'édition et la diffusion des textes réglementaires établis par la direction de la circulation aérienne militaire.

I.2.2. Zone d'action de la DIA

L'aire de compétence de la DIA est le territoire métropolitain.

La DIA assure également l'interface avec les organismes étrangers pour la fourniture de documentations aéronautiques étrangères aux forces françaises.

I.3. LES INFORMATEURS AERONAUTIQUES

I.3.1. Fonctions de l'informateur aéronautique

L'Informateur aéronautique est chargé de l'élaboration et/ou du recueil et de la transmission, dans les délais requis, des données et renseignements aéronautiques concernant sa zone géographique ou son domaine de responsabilité et dont il s'assure de la validité.

L'informateur aéronautique transmet également la période de validité des données ou renseignements à publier. Il assure le cas échéant la cohérence des données aux frontières.

Au sein de la défense, l'informateur aéronautique est obligatoirement une des entités listées dans le tableau du I.3.4.

I.3.2. Le fournisseur de données aéronautiques

Lorsqu'il recueille, vérifie, valide et transmet au prestataire de services d'information aéronautique des données et renseignements aéronautiques, l'informateur aéronautique devient un « fournisseur de données aéronautiques ».

I.3.3. L'informateur local

Le fournisseur de données aéronautiques est aussi appelé « informateur local » pour désigner l'autorité qui fournit, au niveau élémentaire, les renseignements et données aéronautiques à la DIA (ou au SIA selon le cas).

Information aéronautique

Au sein de son organisme, l'informateur local désigne un « correspondant information aéronautique » chargé d'assurer l'interface entre cet organisme et la DIA (ou le SIA selon le cas).

I.3.4. Rôle des différents organismes défense

Le rôle des différents organismes impliqués dans le recueil, le traitement et la diffusion de l'information aéronautique au sein de la défense sont répertoriés dans le tableau ci-dessous.

Organisme	Rôle	Périmètre d'action
DSAÉ/DIRCAM/SDR	Etablir la réglementation de la circulation aérienne et tous documents à caractère réglementaire ou informatif associés, notamment par le biais d'instructions et de circulaires d'information aéronautique militaires, publiées par la DIA.	Zones géographiques dans lesquelles les services de la circulation aérienne sont assurés par l'administration française, en métropole et Outre-mer.
DSAÉ/DIRCAM/SDEA	Etablir, en liaison avec les BEP/CRG, et le CDPGE les arrêtés et tous autres documents relatifs à la structure, à la gestion et à l'utilisation de l'espace aérien, permanents ou temporaires. Fournir en temps utile à la DIA les éléments destinés à être publiés dans la documentation aéronautique militaire. Fournir en temps utile au SIA les renseignements prévisibles temporaires au profit d'activités de la défense ou dans le cadre de la sûreté (dispositifs particuliers de sûreté, nationaux, internationaux ou incluant plusieurs zones de compétence de CRG,).	Zones géographiques dans lesquelles les services de la circulation aérienne sont assurés par l'administration française, en métropole et Outre-mer.
Commandant d'aérodrome défense (1)	Recueillir, rédiger, mettre en forme et transmettre les renseignements destinés à être publiés dans la documentation aéronautique. Assurer le suivi des publications aéronautiques concernant l'aérodrome, les espaces aériens associés ainsi que les aides radio à la navigation utilisées dans la fourniture des services de la circulation aérienne.	Aérodrome et espaces aériens associés.
PSNA défense : - COMALAT - ALAVIA - CFA - CEV	Transmettre à la DIA en temps utile des renseignements destinés à être publiés dans la documentation aéronautique militaire.	Informations particulières à un prestataire, pouvant être utiles à l'ensemble des prestataires et usagers défense.
Gestionnaires d'espaces aériens	Les chefs des organismes de la défense gestionnaires de zones P, D ou R sont responsables du recueil et de la transmission des données et renseignements aéronautiques concernant toute modification d'utilisation de ces espaces ayant un impact sur la navigation aérienne en CAM ou en CAG.	La nature des données et des renseignements à être publiés par le SIA, ainsi que les modalités de transmission, peuvent être précisées par protocole d'accord entre la DIRCAM et la DSNA.

	I mark the second of the secon	
BEP/CRG	Elaborer et transmettre en temps utile à	Région relevant de la
	DSAÉ/DIRCAM/SDEA les renseignements	compétence du CRG.
	permanents, ou temporaires de portée nationale,	
	concernant des espaces aériens relevant de sa	
	compétence et devant être publiés par la voie de	
	l'information aéronautique éditée par l'aviation civile.	
	1 1	
	Elaborer et transmettre au SIA des données et	
	renseignements aéronautiques concernant toute	
	création, suppression ou modification de la structure ou	
	du statut de l'espace aérien, d'activité aérienne sportive	
	ou récréative publiée à l'AIP France, ainsi que des	
	itinéraires de transit VFR de jour ou de nuit et des	
	itinéraires de survol des régions maritimes.	
Autorité directrice	Elaborer et/ou recueillir puis transmettre en temps utile	Espaces et procédures
d'un exercice (usager	au BEP concerné ou à la DSAÉ/DIRCAM selon le cas,	associées limités au
défense, ou organisme	les renseignements relatifs à l'exercice projeté	périmètre de l'exercice.
étranger)	conformément aux dispositions de l'instruction	
<i>S</i> ,	3150/DIRCAM.	
SDR CAM	Recueillir, vérifier , valider et transmettre à la DIA des	Dans sa zone de compétence
	renseignements concernant les obstacles artificiels	
	isolés (OAI) ayant un caractère temporaire et	
	n'excédant pas 100 m de hauteur et les visonnières	
	destinés à être publiés dans la documentation	
	aéronautique militaire.	
	acronautique mintane.	

Nota : (1) Le Commandant d'aérodrome devra officiellement informer la DIA si il délègue ses prérogatives d'Informateur local à une fonction relevant de son autorité (Ex : CSO, Chef ESCA,...). Toute information n'émanant pas du Commandant d'aérodrome ou de son délégataire ne sera pas prise en compte.

I.4. FAMILLES D'INFORMATIONS AERONAUTIQUES

Afin de faciliter leur traitement, les informations aéronautiques sont classées en trois « familles » :

- Espace aérien;
- Utilisation;
- Renseignements généraux.

Ces trois familles conditionnent les circuits de demande de publication.

I.4.1. Famille « Espace aérien »

La famille «Espace aérien» concerne les informations relatives aux créations, suppressions et modifications des:

- FIR/UIR;
- espaces aériens contrôlés;
- routes ATS;
- itinéraires de transit VFR;
- zones dangereuses, réglementées et interdites ;
- TSA, TRA et CBA;

ainsi qu'aux:

- localisation des activités aériennes et sportives ;
- interdictions de survol (zone interdite de survol);
- exercices aériens militaires ou SAR, ou manifestations aériennes et événements aéronautiques divers, régionaux, nationaux ou internationaux.

Les renseignements concernant cette famille proviennent principalement des BEP-CRG, de la DIRCAM/SDEA et des autorités territoriales concernées.

I.4.2. Famille « Utilisation »

La famille « Utilisation » concerne toutes les informations relatives à l'utilisation de l'espace aérien et des aérodromes.

- installations et services de radiocommunication et de radionavigation (types, positions, indicatifs, fréquences ...);
- service fixe aéronautique, (SFA);
- sectorisation et secteurs d'information de vol (SIV) ;
- procédures d'attente, d'approche, d'arrivée et de départ et toutes autres procédures ATS, déclinaison magnétique ;
- altitude de transition ;
- obstacles artificiels isolés (OAI);
- caractéristiques des infrastructures de l'aérodrome ;
- emplacement et altitude des points désignés pour la vérification des altimètres avant le vol, centrales inertielles...;
- balisage lumineux;
- obstacles dans les aires d'approche et de décollage et distances déclarées pour chaque piste ;
- toute autre information nécessaire aux usagers liée à l'exploitation de l'aérodrome.

Pour les aérodromes, cette famille couvre toutes les informations permanentes contenues dans l'AIP et le MILAIP ainsi que toutes les informations temporaires ayant un impact sur la sécurité des vols sur l'aérodrome.

Cette famille comprend également l'impact de modifications de la famille « espace aérien » sur les publications relatives aux aérodromes.

I.4.3. Famille « Renseignements généraux »

La famille "Renseignements généraux" concerne toutes les informations à caractère général autres que celles des familles "espace aérien" et "utilisation" et publiées dans l'AIP ou sous forme de circulaires d'information aéronautique (AIC) ou de circulaires d'information aéronautique militaire (CMIA).

1.5. ORGANISATION DU RECUEIL DE L'INFORMATION PERMANENTE

I.5.1. Organisation générale

Le schéma I.A.1.1 en annexe au présent titre donne une vue synoptique des circuits de recueil de l'information aéronautique permanente pour les besoins de la défense.

I.5.1.1. <u>Documentation publiée par le SIA</u>

La DIA est coordonnateur pour la défense au profit du SIA. Elle recueille et centralise vers le SIA les renseignements transmis par les fournisseurs de données aéronautiques de la défense concernant les familles « Utilisation » et « Renseignements généraux », destinés à être publiés dans la documentation éditée par le SIA.

I.5.1.2. Documentation publiée par la DIA

Les informations contenues dans le MILAIP proviennent de plusieurs sources distinctes comme indiqué au tableau I.3.4.

La DIA recueille, centralise met en forme et publie les renseignements transmis par les fournisseurs de données aéronautiques de la défense concernant les familles «Utilisation» et «Renseignements généraux », destinés à être publiés dans la documentation aéronautique militaire.

I.5.2. Organisation pour la famille « Espace aérien »

Hormis pour les zones M, les publications aéronautiques concernant la famille « Espace aérien » sont toutes publiées par le SIA; certaines informations sont reprises dans le MILAIP.

Toutes les publications relatives à la famille « espace aérien », hormis celles relatives à un espace temporaire ne concernant qu'une seule région (ressort d'un seul CRG), nécessitent l'accord à publication du Directoire à l'espace aérien.

Les renseignements concernant les zones M sont fournis à la DIA par DSAÉ/DIRCAM/SDEA

Voir le schéma organisationnel I.A.1.2 en annexe.

I.5.3. Organisation pour les familles « Utilisation » et « Renseignements généraux »

Voir le schéma organisationnel I.A.1.3 en annexe.

Les informateurs locaux de la défense adressent leurs demandes de publications de la famille « utilisation » à la DIA. La DIA retransmet au SIA les documents à publier dans la documentation civile.

Le fournisseur de données aéronautiques (informateur local) est totalement responsable de l'information publiée. En cas de doute, il peut obtenir tout renseignement nécessaire auprès de la DIA. Si la DIA constate une incohérence dans la demande ou a un doute sur la possibilité de publication de l'information, elle en réfère au demandeur et à DSAÉ DIRCAM VILLACOUBLAY pour accord à publication.

S'il s'agit d'une demande de publication d'une AIC ou d'une CMIA, la demande est adressée et soumise à l'approbation de DSAÉ DIRCAM VILLACOUBLAY.

Les renseignements publiés dans les parties GEN et ENR du MIAM sont soumis à accord à publication de DSAÉ DIRCAM VILLACOUBLAY.

Cas des volets de procédures aux instruments

Le processus de demande, d'établissement, d'approbation et de mise à publication des volets de procédures publiés aux MIAC et aux IAC est décrit dans l'instruction n°1350 DIRCAM.

Les procédures exploitant ne sont pas publiées par la DIA.

I.6. ORGANISATION GENERALE DU RECUEIL DE L'INFORMATION TEMPORAIRE **PREVISIBLE**

Les informateurs locaux de la défense adressent leurs demandes de publications temporaires prévisibles à la DIA ou au SIA selon le cas.

Voir le schéma organisationnel I.A.2. en annexe (page TI-A-4), ainsi que le guide de l'informateur local au Titre III.

Nota: au sein du SIA, le Bureau Notam International (BNI) est chargé de la diffusion des NOTAM

I.7. ORGANISATION GENERALE DU RECUEIL DE L'INFORMATION TEMPORAIRE IMPREVISIBLE

Les informateurs locaux de la défense adressent leurs demandes de publications temporaires imprévisibles à la DIA ou au SIA selon le cas.

Ces informations ne sont soumises ni à approbation ni à accord à publication de DSAÉ DIRCAM VILLACOUBLAY.

Voir le schéma organisationnel I.A.3. en annexe (page TI-A-5), ainsi que le guide de l'informateur local au Titre III.

I.8. ETAPES DE LA FOURNITURE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE

La fourniture de l'information aéronautique se décompose en huit étapes :

- 1 recueil ou élaboration des données et informations ;
- 2 préparation de la demande de publication ;
- 3 transmission de la demande de publication;
- 4 accord à publication :
- 5 analyse, planification de la demande;
- 6 élaboration et publication de l'information ;
- 7 vérification de l'information publiée;
- 8 mise à disposition de l'information.

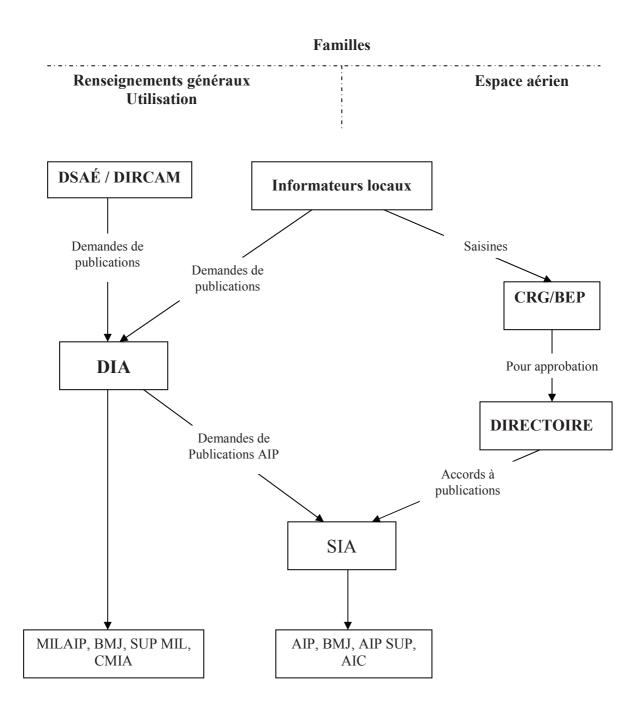
Bien que ne faisant pas partie intégrante du processus, le retour d'information vers l'informateur local et la DIA est essentiel pour maintenir un haut degré de qualité de la fourniture de l'information aéronautique.

Ainsi, les services de la CAM recueillent les renseignements concernant toute anomalie relative à l'état et au fonctionnement des installations et services de la circulation aérienne ainsi qu'aux publications aéronautiques portée à leur connaissance par les équipages d'aéronefs. Ces renseignements sont transmis à la DIA qui les exploite et les diffuse selon les besoins.

ANNEXE AU TITRE I: SCHEMAS ORGANISATIONNELS

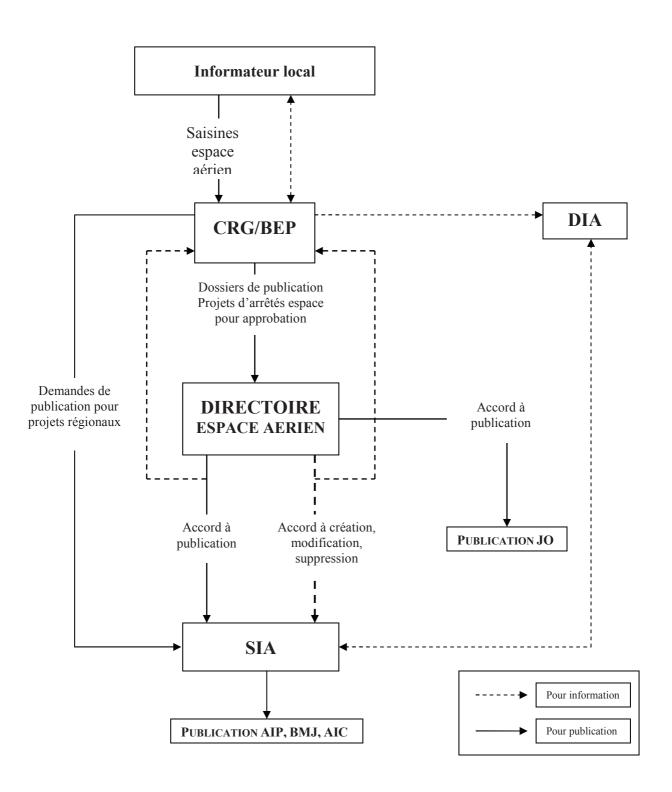
I.A.1. INFORMATION PERMANENTE

I.A.1.1. Schéma organisationnel général du recueil de l'information permanente



.

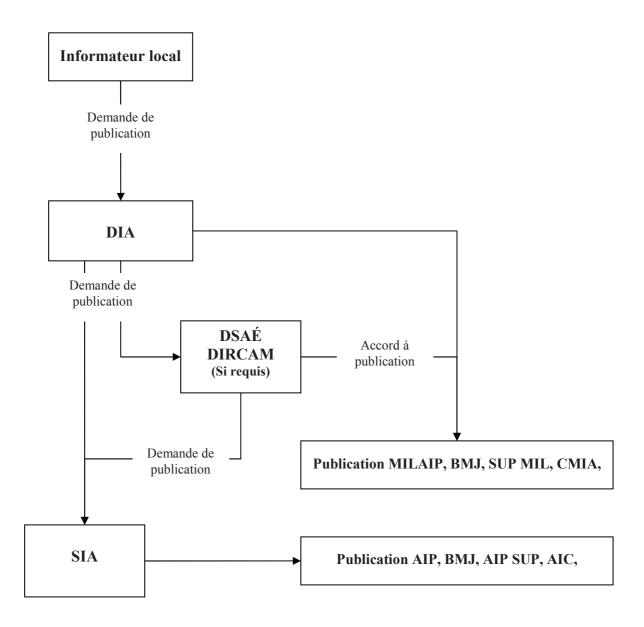
I.A.1.2. Schéma organisationnel pour la famille « Espace aérien »



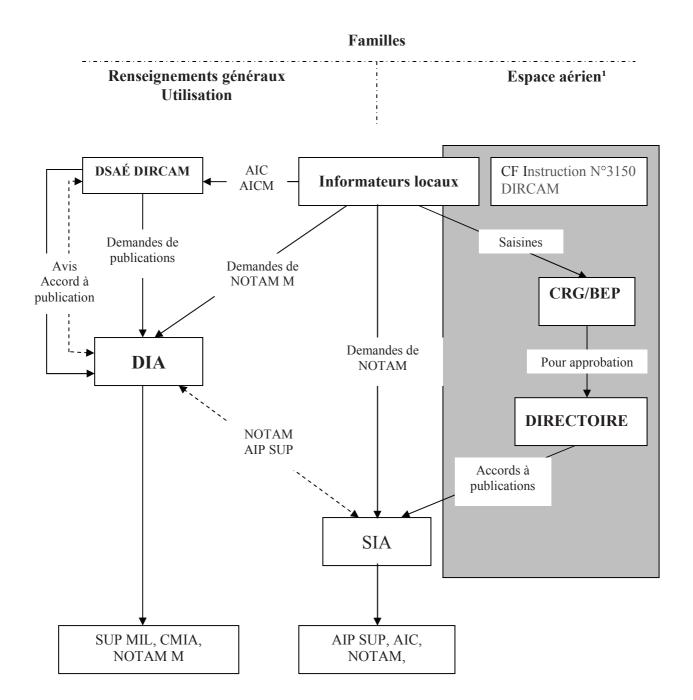
V1.3

I.A.1.3. Schéma organisationnel pour les familles « Utilisation » et « Renseignements généraux »

Les informateurs locaux de la défense adressent leurs demandes de publications de la famille « utilisation » à la DIA. La DIA retransmet au SIA les documents à publier dans la documentation civile.



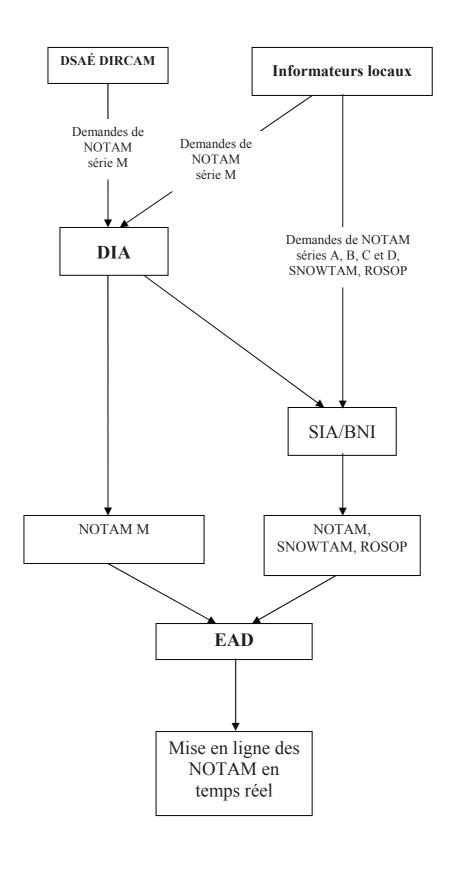
I.A.2. ORGANISATION GENERALE DU RECUEIL DE L'INFORMATION TEMPORAIRE PREVISIBLE



Nota : au sein du SIA, le Bureau Notam International (BNI) est chargé de la diffusion des NOTAM

¹ La création d'espaces aériens temporaires pour la réalisation d'activités particulières de la Défense fait l'objet de l'instruction N°3150 DIRCAM.

I.A.3. ORGANISATION GENERALE DU RECUEIL DE L'INFORMATION TEMPORAIRE IMPREVISIBLE



TII - 1

TITRE II LES DOCUMENTS D'INFORMATION AERONAUTIQUE

II.1. GENERALITES

II.1.1. Dispositions générales

Conformément aux dispositions de l'arrêté du 3 juin 2008, l'information aéronautique est publiée sous forme de système intégré d'information aéronautique comprenant :

- des publications d'information aéronautique (AIP) et des amendements diffusés et mis à disposition selon les règles du système régularisé AIRAC;
- des NOTAM et des suppléments d'AIP;
- des circulaires d'information aéronautique.

II.1.2. Classification des publications d'information aéronautique

Pour faciliter leur élaboration, leur diffusion et leur exploitation, les renseignements transmis sont classés en 2 catégories d'informations :

- information aéronautique permanente, destinée à être insérée dans la documentation dite « de base » (AIP et MILAIP), décrite au II.2 ;
- information aéronautique temporaire, intéressant directement l'exploitation, décrite au II.3.

II.1.3. Abonnements

Les procédures d'abonnement et les dotations des organismes de la défense sont fixées par l'instruction n°150/DIRCAM.

En ce domaine, la DIA est l'interlocuteur des entités de la défense, pour la documentation aéronautique contenue dans son catalogue (annexe de l'instruction N°150/DIRCAM).

II.2. PUBLICATIONS D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIP ET MILAIP)

Les publications d'information aéronautique sont destinées à porter à la connaissance des usagers les informations aéronautiques à caractère durable et essentielles pour la navigation aérienne. Ces publications sont aussi appelées « documents de base ».

Ces documents sont élaborés et diffusés :

- par le SIA pour l'aviation civile (AIP);
- par la DIA pour la défense (MILAIP).

II.2.1. Documents publiés par le SIA (voir en TII-A1)

- ⇒ Le manuel d'information aéronautique (MIA) est constitué de trois parties :
 - Généralités (GEN) (1 volume au format A4);
 - En-route (ENR) (1 volume au format A4);
 - Aérodromes (AD) (2 volumes au format A4).

TII - 2

- - atlas des procédures d'arrivée et de départ (SID, STAR), (Atlas ARR/DEP 2 volumes au format A4);
 - atlas des cartes d'aérodromes et d'approche aux instruments (Atlas IAC en 2 volumes au format A4);
 - atlas des cartes d'approche et d'atterrissage à vue (Atlas VAC en 2 volumes au format A5);
 - atlas des cartes VAC d'hélistations (1 volume au format A5);
- ⇒ Les suppléments à l'AIP (AIP SUP).

L'ensemble de ces documents constitue l'AIP FRANCE.

Voir le descriptif général au TII-A1.

II.2.1.1. Méthode de mise à jour

Hormis pour les AIP SUP, la mise à jour s'effectue au moyen de bulletins de mise à jour (BMJ) publiés tous les 28 jours conformément au cycle AIRAC.

Chaque bulletin peut contenir une partie AIRAC et une partie NON AIRAC, qui sont, dans la mesure du possible, diffusées ensemble.

Ces bulletins peuvent comporter des pages, imprimées sur papier jaune, relatives à des informations temporaires lorsqu'elles concernent des informations valables 3 mois au moins (habituellement proposés sous forme d'un AIP SUP).

Les bulletins sont précédés :

- d'une page verte indiquant les pages à insérer ou à détruire,
- d'une page rose comportant des modifications à mettre à jour de façon manuscrite (doit être exceptionnelle).

II.2.1.2. Les suppléments à l'AIP (AIP SUP)

Les modifications temporaires de longue durée (trois mois ou plus) et les informations de courte durée qui contiennent un long texte et/ou des éléments graphiques sont publiés sous la forme de suppléments à l'AIP (AIP SUP).

Des suppléments imprimés sur papier jaune sont publiés, si besoin, le jeudi pour la diffusion d'annexes cartographiques et/ou de textes longs associés aux NOTAM.

Ces suppléments sont numérotés chronologiquement à partir du 1er janvier de l'année en cours. Ces suppléments sont publiés dans le format de l'AIP et/ou de l'Atlas qui est affecté par la modification et sont aussi disponibles sur le site Internet du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr).

II.2.2. Documents publiés par la DIA

II.2.2.1. Les publications d'information aéronautique militaires (MILAIP France)

Les publications d'information aéronautique militaires, communément appelées « MILAIP », contiennent les informations spécifiques à la circulation aérienne militaire ainsi qu'aux installations et

procédures relevant du ministre de la défense (à l'exclusion de certaines informations communes aux deux types de circulation qui sont répertoriées dans l'AIP FRANCE).

Ces informations sont disponibles sur :

- Sur le site Internet à l'adresse « <u>www.dircam.air.defense.gouv.fr/dia</u> » ;
- Sur le site Intradef à l'adresse « www.dircam.air.defense.gouv.fr ».

Les documents constituant le MIL AIP sont :

- le manuel d'information aéronautique militaire ;
- les Manuels et Recueils de procédures ;
- les suppléments au MILAIP (SUPMIL);

Succinctement décrits ci-dessous (voir le descriptif général en TII-A2).

⇒ le Manuel d'information aéronautique militaire (MIAM) (1 volume – A4), comprend :

- une partie Généralités (GEN) : Renseignements sur les règlements nationaux et exigences,

les systèmes de mesure, abréviations, codes, services de la

CAM, redevances.

- une partie En-route (ENR) : Règles et procédures générales en CAM, espaces aériens des

services de la CA, routes ATS, aides/système de radionavigation, avertissements à la navigation, cartes de

croisière.

- une partie Aérodromes (AD) : Fiches d'installations des aérodromes.

⇒ les Manuels et Recueils de procédures :

- MIAC 4

- MIAC 1 : Manuel de cartes de procédures aux instruments au profit des aéronefs d'état

« Aérodromes Aviation civile » (2 volumes – A5).

Nota: Ce document est une compilation des informations contenues dans les IAC et ARR-DEP publiés par le SIA, adaptée pour une utilisation en vol des

équipages de la défense.

- MIAC 2 : Manuel de cartes de procédures aux instruments pour aéronefs d'état -

Procédures conventionnelles Avions et Hélicoptères, Procédures nonconventionnelles Hélicoptères – « Aérodromes défense » (1 volume – A5).

1

Recueil de cartes de procédures aux instruments et de circuits à vue des aérodromes de la Défense – Avions de combat et d'entraînement –

« Aérodromes défense » (manuel adapté cabine étroite).

Nota: Les circuits à vue des champs de tir sont insérés au MIAC4.

- A VUE : Recueil de cartes de procédures à vue - Avions/hélicoptères - Aérodromes

défense et civils. (1 volume – A5)

Nota: Seuls les volets « défense » font partie du MILAIP. Les volets « civils »

sont insérés dans ce volume pour une utilisation pratique en vol

⇒ les suppléments au MILAIP (SUPMIL) :

Les modifications temporaires de longue durée (trois mois ou plus) et les informations de courte durée qui contiennent un long texte et/ou des éléments graphiques sont publiés sous la forme de suppléments au MILAIP (SUP MIL).

Ils sont imprimés sur papier vert et sont publiés en fonction des besoins.

Ces suppléments sont numérotés chronologiquement à partir du 1er janvier de l'année en cours.

II.2.2.2. Méthode de mise à jour

La mise à jour de ces documents s'effectue au moyen de « bulletins de mise à jour » (BMJ), publiés aux dates AIRAC à l'exception des SUP MIL qui font l'objet d'une édition en fonction des besoins.

Chaque fournisseur de données est entièrement responsable de la nature, de l'exactitude et du suivi des données dont il demande la publication au MIAM.

Nota: pour éviter les redondances, les informations relatives aux installations relevant du ministre de la défense et insérées dans l'AIP FRANCE (notamment en parties ENR et AD) ne sont pas, en principe, reprises dans le MIAM.

II.2.2.3. Cartes militaires de procédures aux instruments avions conventionnels et hélicoptères

Le MIAC 1 et le MIAC 2 sont les recueils destinés aux avions conventionnels (CAT A, B, C, D) et aux hélicoptères qui utilisent la catégorie A avions.

Le MIAC 1 est la compilation des cartes de procédures aux instruments éditées et publiées par l'aviation civile sur les aérodromes civils français, il regroupe les parties IAC et ARR/DEP de l'AIP France. Il s'agit de la réduction au format A5 de ces documents publiés initialement au format A4, la DIRCAM ne vérifie pas ces procédures.

Le MIAC 2 est l'atlas de cartes de procédures aux instruments sur les aérodromes de la défense. Il est élaboré, édité et publié par la DIRCAM. Les procédures "hélicoptères" sont insérées dans l'atlas MIAC 2 et repérées par un liseré noir.

Indépendamment du format A5, la présentation des cartes de ces deux manuels, est conforme au recueil de consignes cartographiques édité par la DSNA (SIA) et au manuel de représentation cartographique de la DIRCAM/DIA.

II.2.2.4. Cartes militaires de procédures aux instruments avions de combat et d'entrainement

Le MIAC 4 est l'atlas des cartes de procédures aux instruments et des circuits d'arrivée à vue, sur les aérodromes de la défense pour les aéronefs de combat et d'entraînement.

La normalisation de la présentation des cartes du MIAC 4 est extraite du STANAG 3970 relatif au contenu et au format des cartes d'aérodrome et de procédures aux instruments utilisables en vol.

- a. le nom de l'organisme qui approuve la procédure (DIRCAM) ;
- b. le nom de l'aérodrome et son indicateur d'emplacement OACI;
- c. l'identification du type de procédure, en majuscule et en gras, situé en haut à droite en dehors du cadre ;
- d. l'identification des règles de construction des procédures utilisées pour la conception. En majuscule et en gras à gauche du volet et en dehors de la trame :
 - 1. TERPS pour les critères APATC1;
 - 2. MIPS pour les critères AATCP1;
 - 3. PANS-OPS pour les critères du Doc 8168 de l'OACI;
 - 4. NATIONAL FRA pour les critères français de la présente instruction
- e. les informations pertinentes de communication en haut à gauche de la vue en plan ;
- f. un descriptif de l'aérodrome ou de l'hélistation incluant :
 - 1. la ou les pistes avec la longueur, la largeur la position des seuils ;
 - 2. une représentation des taxiways et des points d'attente ;

- 3. les systèmes d'arrêt;
- 4. un synoptique du dispositif lumineux d'approche;
- 5. l'altitude du seuil (TDZE pour l'OTAN);
- 6. les TLOF;
- 7. le phare d'identification;
- 8. la pente de piste (si supérieure à 0,5%);
- g. les restrictions éventuelles et/ou les avertissements, réduits au minimum nécessaire à l'exécution de la procédure en toute sécurité ;
- h. les minimums en application de la présente instruction (AATCP1 pour l'OTAN) ;
- i. la date de mise en vigueur;
- j. les coordonnées géographiques du point de référence de l'aérodrome (ARP), normalement situé en haut de la page en dehors du cadre. Elles sont exprimées en WGS 84 en degrés décimaux et arrondies au centième de minute le plus proche ;
- k. l'altitude de l'aérodrome;
- 1. l'altitude de transition si définie ;
- m. le minutage de la procédure le cas échéant;
- n. une légende, si possible au début du manuel;
- o. une table des matières;
- p. les altitude/hauteur minimales de sécurité radar.

⇒ Carte d'aérodrome

Cette carte a pour but de fournir aux équipages des renseignements détaillés de nature à faciliter la circulation au sol des aéronefs en direction et en provenance des postes de stationnement, ainsi que le stationnement des aéronefs.

La carte d'aérodrome doit comporter les éléments suivant et être identifiée dans un référentiel géodésique (par exemple WGS 84) :

- a. DIRCAM (nom de l'organisme approbateur);
- b. titre de la carte d'aérodrome, placé dans le coin supérieur gauche à l'extérieur du cadre ;
- c. nom de l'aérodrome et identification OACI, en majuscule et en gras, placé en haut à droite à l'extérieur du cadre :
- d. les pistes, montrant la longueur, la largeur, les seuils décalés, la pente, l'orientation magnétique et l'identification de piste ;
- e. un descriptif des voies de circulation et des points d'attente ;
- f. les systèmes d'arrêt;
- g. synoptique du dispositif lumineux d'approche;
- h. altitude des seuils;
- i. altitude de l'aérodrome;
- j. toutes les aides à la navigation situées dans le périmètre de la vue ;
- k. les aires de poser hélicoptère ;
- 1. le phare d'identification de l'aérodrome ;
- m. la déclinaison magnétique;

- n. le point de référence de l'aérodrome et ses coordonnées ;
- o. la tour de contrôle ;
- p. tout autre structure ou objet si besoin ou obligatoire.

⇒ Carte des aires de stationnement

Cette carte supplémentaire donnera aux équipages des renseignements détaillés de nature à faciliter les mouvements au sol des aéronefs entre les voies de circulation et les postes de stationnement d'aéronef, ainsi que les stationnements des aéronefs.

Elle indique tous les renseignements figurants sur la carte d'aérodrome et notamment :

- l'altitude de l'aire de trafic, arrondie au pied le plus proche ;
- les aires de trafic, avec les postes de stationnement, la force portante ou les restrictions de type d'aéronef, le balisage lumineux, les marques et autres aides visuelles de guidage et de contrôle, le cas échéant ;
- les coordonnées, en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde pour les postes de stationnement ;
- les entrées de voies de circulation, avec leur identification, y compris les points d'attente avant piste et le cas échéant les points d'attente intermédiaires ainsi que les barres d'arrêt;
- les points chauds (HS)¹ reconnus ;
- les limites de l'aire relevant du service de contrôle de la circulation aérienne ;
- les obstacles à la circulation au sol ;
- les aires d'entretien et d'avitaillement d'aéronef et les bâtiments importants pour l'exploitation.

⇒ Carte des procédures d'approche aux instruments

En principe une carte est publiée pour chaque procédure, toutefois une seule carte peut être fournie pour représenter plusieurs procédures d'approche, lorsque les procédures correspondant aux segments d'approche intermédiaire, finale et interrompue sont identiques et que la lisibilité de la carte n'est pas compromise.

Lorsque les conditions ci-dessus ne sont pas respectées, les procédures ILS et LOC sont représentées sur deux cartes distinctes. Afin d'harmoniser pour un usage interallié par les forces de l'OTAN, les cartes du MIAC 4 sont identifiées selon les recommandations du STANAG 3970 :

- "NATIONAL FRA" pour les procédures conformes aux spécifications de l'instruction n°1350 DIRCAM;
- "PANS-OPS" pour les procédures conformes au Doc 8168 volume II de l'OACI ;
- "MIPS" pour les procédures conformes au STANAG 3759 et l'AATCP-1;
- "TERPS" pour les procédures conformes aux normes de l'APATC-1(abrogé).

Par ailleurs, les procédures MIAC 4 qui sont conformes à la fois à l'instruction n°1350 DIRCAM (titre II, chapitre 3) et à l'AATCP-1 (chapitre 5 - HPMA) sont clairement identifiées HPMA par exemple, HPMA TAC 23, signifie qu'il s'agit d'une procédure TACAN pour avion de combat et d'entraînement, piste 23.

La représentation des divers éléments graphiques est conforme au manuel de représentation cartographique de la DIRCAM/DIA. Ce manuel est inspiré du recueil de consignes cartographiques

¹ Point chaud : endroit sur l'aire de mouvement d'un aérodrome où il y a déjà eu des collisions ou des incursions sur piste et où les pilotes et conducteurs doivent exercer une plus grande vigilance.

édité par la DSNA (SIA) et des publications diffusées par le DoD pour les pays membres de l'alliance du traité de l'Atlantique Nord.

Sur les cartes des procédures d'approche aux instruments, la vue en plan comporte :

- a. vue en plan de la procédure ;
- b. l'altitude/hauteur de sécurité, positionnée au coin gauche ;
- c. la déclinaison magnétique;
- d. les obstacles significatifs, les lacs et rivières ;
- e. les aérodromes à proximité que le pilote pourrait confondre avec l'aérodrome décrit;
- f. les aides à la navigation sur lesquelles est basée la procédure, identifiées par l'indicatif, le canal ou la fréquence et l'identification Morse dans un tableau ;
- g. un cercle de distance à l'intérieur duquel tous les objets sont à l'échelle ;
- h. si besoin une description hydrographique, mais ne devant pas surcharger la vue de la procédure ;
- i. les zones construites de grandes dimensions à proximité de l'aérodrome ;
- j. le circuit d'attente si nécessaire ;
- k. les radials d'arrivées spécifiées, s'il est nécessaire d'en définir pour exécuter la procédure.

La vue de profil comporte :

- a. la vue de profil de la procédure ;
- b. la transcription de l'approche interrompue intitulée "approche interrompue" ou un rébus (utilisant les symboles de l'approche interrompue) et les instructions écrites intitulées "approche interrompue";
- c. l'altitude du seuil dans le descriptif de l'aérodrome et/ou sous le profil ;
- d. l'aide à la radio navigation de base ;
- e. la RDH;
- f. l'angle de descente.

⇒ Carte de procédures de départ aux instruments

Cette carte donne à l'équipage des renseignements lui permettant de se conformer à un itinéraire normalisé aux instruments, depuis la phase de décollage jusqu'à la phase de croisière, ou un point de transfert CAM préalablement défini. Le format de la carte est identique à celui des cartes de procédures d'approche aux instruments, la vue de profil disparaît au profit d'un descriptif de la route de départ aux instruments.

Un descriptif du SID, comprenant tous les virages, altitudes, caps, distances, aide à la navigation et toutes les routes (voies aériennes, points à cinq lettres, direct...) vers le point terminal du départ. La procédure de perte de communication est décrite.

Les cartes de procédure de départ aux instruments sont appelées "SID" pour "standard instrument departure" complétées par un chiffre représentant le numéro chronologique du volet de procédure.

D'une manière générale, la carte SID 01 décrit l'aérodrome avec la configuration des pistes, les aides radio à la navigation et les obstacles significatifs sur l'aérodrome.

Les distances déclarées sont portées dans immédiatement en dessous de la vue en plan sur la partie gauche. A droite, sont notés les minimums de décollage pour les départs omnidirectionnels euxmêmes décrits dans le cadre inférieur.

Certaines procédures de départ normalisé, lorsque le vol est destiné à être poursuivi sous contrôle d'un organisme de contrôle en route, peuvent être à usage exclusif CAM ou CAG. Dans ce cas, un avertissement est porté sur la vue en plan notifiant la restriction de règle de vol.

L'identification de la procédure, est conforme aux prescriptions du recueil de consignes cartographiques édité par la DSNA (SIA) lorsque le vol peut s'effectuer en CAM I et CAG IFR. L'identification pour une procédure réservée à l'exécution d'un vol en CAM I s'effectue de la manière suivante :

- les deux dernières lettres de l'indicatif OACI de l'aérodrome ;
- un chiffre dans l'ordre croissant de 1 à 9 déterminant l'ordre des départs normalisés, par défaut 1, si il n'existe qu'une seule procédure ;
- un groupe de deux à trois lettres identifiant le secteur de départ, commençant par la lettre R pour "réacteur";
- l'identification de la piste.

Exemple : BM 1 RNE RWY 09 pour un départ aux instruments de l'aérodrome de Mont de Marsan en piste 09 vers le Nord Est.

II.3. NOTAM

Le traitement des NOTAM fait l'objet d'une règlementation internationale publiée par l'OACI dans l'annexe 15 (Service d'information aéronautique) et la Doc 8126 (Manuel des services d'information aéronautique) ainsi que par EUROCONTROL dans le document OPADD (Operating procedures for AIS dynamic data). Afin d'en faciliter l'exploitation par les usagers, ces documents sont synthétisés dans le « Guide NOTAM » édité par le SIA et consultable sur les sites Internet du SIA ou INTRADEF de la DIRCAM (www.dircam.air.defense.gouv.fr).

II.3.1. Nature de l'information

Les NOTAM sont des messages publiés dans le but d'informer les usagers sur l'état ou la modification d'une installation, d'une procédure aéronautique, d'un service et sur l'organisation de l'espace aérien. Ils signalent un danger ou une restriction pour la navigation aérienne dont la communication à temps aux équipages et services de contrôle est essentielle.

Des NOTAM sont publiés chaque fois qu'il y a lieu de diffuser des renseignements intéressants directement l'exploitation opérationnelle à caractère permanent ou temporaire, prévisible ou imprévisible.

⇒ Informations permanentes

Informations destinées à figurer dans l'AIP ou le MILAIP mais exigeant une diffusion immédiate. La diffusion d'un NOTAM est dans ce cas destinée à couvrir la période précédant la publication à l'AIP.

⇒ Informations temporaires prévisibles

Elles font l'objet de demandes de NOTAM transmises soit par messagerie RSFTA, soit par courrier ou fax si la demande comporte un texte long et/ou des annexes cartographiques. Elles sont adressées au destinataire chargé de la publication (SIA pour les NOTAM ou DIA pour les NOTAM de série M) en tenant compte des délais.

Les NOTAM peuvent être complétés par des éléments explicatifs complémentaires (cartes, croquis ou texte). Ces éléments, dits "suppléments à l'AIP" numérotés chronologiquement, sont établis sur papier jaune.

⇒ Informations imprévisibles (renseignement fourni avec un préavis de moins de 12 H)

Ces renseignements concernent des informations qui doivent être publiées le plus rapidement possible (interruption ou rétablissement de moyens par exemple) ; ils font l'objet, en raison de leur urgence :

- soit de demandes de NOTAM lorsque la validité du renseignement est supérieure à 12 H;
- soit par messagerie ou téléphone lorsque leur validité est inférieure à 12 H.

II.3.2. Mode de traitement des NOTAM

Conformément à la convention passée entre le SIA et la DIA :

- Le SIA/BNI est chargé de l'exploitation des demandes, de l'élaboration et de la diffusion de NOTAM de série A, B, C, D, E et M en dehors de horaires de fonctionnement de la DIA.
- La DIA est chargée de l'exploitation des demandes, de l'élaboration et de la diffusion de NOTAM de série M durant ses horaires de fonctionnement.

II.3.3. Mode de diffusion des NOTAM

Un NOTAM doit être diffusé chaque fois que les informations qu'il contient présentent une importance opérationnelle directe pour les destinataires qui ne pourraient bénéficier autrement du préavis minimal de sept jours. Tous les NOTAM, y compris de série M, sont diffusés via le réseau RSFTA et INTERNET sur le site du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr).

Nota : les informations de courte durée qui contiennent un long texte et/ou des éléments graphiques sont publiées, sous forme de suppléments d'AIP.

II.3.4. Validité des NOTAM

Un NOTAM ne devrait pas demeurer en vigueur plus de trois mois.

Si les situations modifiées durent plus de trois mois, un NOTAM nouveau ou de remplacement devrait être émis, surtout dans les cas où la situation n'est appelée à durer qu'un mois ou deux de plus. A noter également que tout changement de longue durée (trois mois ou plus) doit être publié dans un supplément d'AIP.

II.3.5. Répartition et numérotation des NOTAM

Les NOTAM sont répartis par séries, numéros et types.

II.3.5.1. Par séries

- Série A	Les aérodromes suivants et les espaces aériens associés ainsi que les moyens de radio navigation utilisés pour l'approche, les moyens de radionavigation en route, les informations concernant l' UIR (FL>195).
	AJACCIO Napoléon Bonaparte, BALE Mulhouse, BASTIA Poretta, BIARRITZ Bayonne Anglet, BORDEAUX Mérignac, CHALONS Vatry, CLERMONTFERRAND Auvergne, FIGARI Sud Corse, GRENOBLE Isère, LILLE Lesquin, LYON Saint Exupéry, MARSEILLE Provence, MONTPELLIER Méditerranée, NANTES Atlantique, NICE Côte d'Azur, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PAU Pyrénées, STRASBOURG Entzheim, TARBES Lourdes Pyrénées, TOULOUSE Blagnac
- Série B	Les aérodromes suivants (civils et mixte civils/militaires) et les espaces aériens associés ainsi que les moyens de radio navigation utilisés pour l'approche.
	ANGOULEME Brie Champniers, ANNECY Meythet, AVIGNON Caumont, BEZIERS Vias, BEAUVAIS Tillé, BREST Bretagne, CAEN Carpiquet, CALAIS Dunkerque, CALVI Sainte Catherine, CARCASSONNE Salvaza, CANNES Mandelieu, CHAMBERY

	Aix Les Bains, CHATEAUROUX Déols, CHERBOURG Maupertus, COLMAR Houssen, DEAUVILLE Normandie, DIJON Longvic, DINARD Pleurtuit Saint-Malo, EPINAL Mirecourt, FIGARI Sud Corse, HYERES Le Palyvestre, ISTRES, LANNION, LA MOLE, LA ROCHELLE IIe de Ré, LE HAVRE Octeville, LE TOUQUET Paris Plage, LIMOGES Bellegarde, LORIENT Lann Bihoué, LYON Bron, METZ Nancy Lorraine, NANCY Essey, NIMES Garons, PERPIGNAN Rivesaltes, POITIERS Biard, PONTOISE Cormeilles en Vexin, QUIMPER Pluguffan, REIMS Champagne, RENNES Saint Jacques, ROUEN Vallée de Seine, SAINT BRIEUC Armor, SAINT-ETIENNE Bouthéon, SAINT NAZAIRE Montoir, TOURS Val de Loire, TOUSSUS Le Noble, TROYES Barberey, VICHY Charmeil, MONACO Héliport
- Série C	Informations concernant les FIR (FL<195): LFBB, LFEE, LFFF, LFMM, LFRR. - Dangers à la Navigation aérienne (parachutages, voltige, aéronefs non habités)
	- Restrictions espaces aériens
	- Activation zones P/R/D
	- Obstacles situés en dehors de l'emprise des AD et dont la hauteur est supérieure ou égale à 100 m ASFC.
	- Routes ATS
	- Communications Air/Sol.
- Série D	Aérodromes et espaces aériens associés (non contenus dans les séries ci-dessus) situés dans les FIR Bordeaux (LFBB) , Marseille (LFMM) et Reims (LFEE).
- Série E	Aérodromes et espaces aériens associés (non contenus dans les séries A et B) qui sont situés dans les FIR Brest (LFRR) et Paris (LFFF).
	Réservée pour les informations concernant :
- Série M	- les infrastructures, les aides radio ATT des aérodromes militaires listés ci-dessous *
	- les obstacles situés sur l'emprise (à moins de 5NM de l'ARP) des AD MIL listés ci-dessous
	- les procédures liées aux aérodromes MIL listés ci-dessous
	- les obstacles situés en dehors de l'emprise des AD CIV et MIL et dont la hauteur est inférieure à 100 m ASFC
	- Les plans de remplacement
	* Ambérieu, Avord, Bitche, Cazaux, Chateaudun, Coëtquidan, Cognac Chateaubernard, Creil, Cuers Pierrefeu, Dax Seyresse, Evreux Fauville, Etain Rouvres, Landivisiau, Lanveoc Poulmic, Le Luc Le Cannet, Le Valdahon, Luxeuil Saint Sauveur, Mont De Marsan, Nancy Ochey, Orange Caritat, Orléans Bricy, Phalsbourg Bourscheid, Romorantin Pruniers, Saint Dizier Robinson, Sainte Léocadie, Saintes Thénac, Salon de Provence, Solenzara, Villacoublay Vélizy.

II.3.5.2. Par numéros

Les NOTAM sont numérotés de 0001 à n dans chaque série, avec comme point de départ, le 1^{er} janvier de l'année en cours. La numérotation est précédée de la lettre affectée à la série. La diffusion s'effectue dans l'ordre croissant et continu dans chaque série.

II.3.5.3. Par types

NOTAMN (NEW)	NOTAM contenant de nouveaux renseignements.
NOTAMR (REPLACED)	NOTAM remplaçant un NOTAM en vigueur, de même série
NOTAMC (CANCELLED)	NOTAM annulant un NOTAM de même série en vigueur ou diffusé mais pas encore actif

II.3.5.4. Exemples de numérotation

A01515/08 NOTAMN B0005/09 NOTAMR B0001/09

M0719/08 NOTAMC M0703/08

II.3.6. Informations concernées par la publication d'un NOTAM

Les informations listées ci-dessous doivent être publiées par NOTAM

- a) mise en service, fermeture ou importantes modifications dans l'exploitation de l'aérodrome ou des pistes,
- b) mise en service, suppression ou importantes modifications dans le fonctionnement des services aéronautiques (AD, AIS, ATS, ENR, etc...),
- c) mise en réglage, en service ou retrait d'aides radioélectriques, interruption ou remise en service, modification des fréquences, changement dans les heures de service publiées, changement d'indicatif, changement d'orientation (aides directionnelles), modification de l'emplacement, variations de puissance d'au moins 50 %, changement d'horaire ou de teneur des émissions, irrégularité ou incertitude du fonctionnement de toute aide radio à la navigation aérienne ou des services de communication air-sol,
- d) mise en service, suppression, interruption ou modification importante d'aides visuelles,
- e) interruption ou remise en service d'éléments majeurs des dispositifs de balisage lumineux d'aérodrome,
- f) mise en vigueur, suppression ou modification importante de procédures pour les services de la navigation aérienne,
- g) apparition ou correction de défauts ou d'entraves majeures sur l'aire de manœuvres,
- h) modifications et limitations dans la disponibilité de carburant, d'huile et d'oxygène,
- i) changements importants dans les moyens et services de recherches et de sauvetage,
- j) installation, retrait ou remise en service de phares de danger balisant d'importants obstacles à la navigation aérienne,
- k) modifications apportées aux règlements et nécessitant des mesures immédiates,
- existence de dangers affectant la navigation aérienne (y compris obstacles, exercices militaires, manifestations aériennes de grande ou de moyenne importance, courses, activités majeures de parachutage hors des emplacements promulgués),

Nota : les obstacles tels que mâts de mesure de vent, éoliennes, pylônes, grues hors aérodromes d'une hauteur comprise entre 50 et 100 mètres, sont diffusés par NOTAM de série M pour les besoins de la défense.

Dans ce cas, la demande de NOTAM M doit contenir : la nature de l'obstacle, sa position en coordonnées géographiques WGS 84, le radial et la distance de l'aérodrome le plus proche, l'altitude au sommet, la hauteur, le type de balisage ainsi que le département et la commune d'implantation (données nécessaires pour renseigner la base de données EAD).

- m) érection, suppression ou modification d'importants obstacles à la navigation aérienne dans les aires de décollage, montée, d'approche interrompue, d'approche ainsi que dans la bande de piste,
- n) création ou suppression, (mise en activité ou hors activité) de zones interdites, réglementées ou dangereuses, modification des caractéristiques ou changement de statut de ces zones,
- o) attribution, annulation ou changement d'indicateur d'emplacement,
- p) changements de catégorie de l'aérodrome, des niveaux de protection et des horaires correspondants du service de sécurité incendie et sauvetage,
- q) existence, élimination, ou importantes modifications de conditions dangereuses dues à la neige, la neige fondante, l'eau ou la glace sur l'aire de mouvement,
- r) apparition d'épidémies nécessitant des changements dans les règlements publiés en matière de vaccination et dans les dispositions relatives au contrôle sanitaire,
- s) prévisions de rayonnement cosmique d'origine solaire,

- t) occurrence d'une activité volcanique pré-éruptive, emplacement, date et heure des éruptions volcaniques, présence, densité et étendue d'un nuage de cendres volcaniques, y compris la direction de son déplacement, niveaux et routes ou portions de route qui pourraient être concernés
- u) réduction temporaire des moyens de prévention du péril aviaire,
- v) dégagement dans l'atmosphère de matières radioactives ou de produits chimiques toxiques à la suite d'un accident nucléaire ou chimique ; lieu, date et heure de l'incident ; niveaux de vol et routes ou portions de route qui pourraient être affectés, et direction du déplacement.

Nota: L'émission d'un NOTAM peut être envisagée dans toute autre circonstance significative ayant des conséquences importantes sur l'exploitation.

II.3.7. Informations non diffusées par NOTAM

Les renseignements listés ci-dessous ne sont pas diffusés par NOTAM, ils sont transmis aux équipages par la voie de l'information de vol, via l'ATIS, l'organisme de contrôle, l'organisme AFIS...

- a) travaux d'entretien normaux sur les aires de trafic et les voies de circulation lorsqu'ils ne présentent aucun danger pour la sécurité de l'exploitation aérienne,
- b) travaux de balisage sur une piste lorsque la sécurité de l'exploitation aérienne peut être préservée grâce à l'utilisation d'autres pistes disponibles ou lorsque l'équipement peut être déplacé en cas de besoin.
- c) obstacles temporaires à proximité des aérodromes lorsqu'ils ne présentent aucun danger pour la sécurité de l'exploitation aérienne,
- d) défaillance partielle des dispositifs d'éclairage de l'aéroport lorsque cette défaillance ne présente aucun danger pour la sécurité de l'exploitation aérienne,
- e) défaillance partielle et temporaire des communications air-sol lorsque d'autres fréquences répondant au même usage sont disponibles et utilisables,
- f) absence de contrôle de la circulation sur les aires de trafic et de contrôle de la circulation routière.
- g) présence sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, de panneaux indicateurs hors d'usage,
- h) activités de parachutisme, lorsqu'elles ont lieu dans l'espace aérien non contrôlé selon les règles VFR en des emplacements promulgués ou à l'intérieur d'aires dangereuses ou interdites,
 - Nota : les informations sur ces activités sont obligatoirement adressées, par messages écrits (format identique à une demande de NOTAM, au SIA qui les retransmet à la DIA afin d'être diffusées par NOTAM M aux usagers de la Défense.
- i) autres renseignements de même nature à caractère temporaire,
- m) état opérationnel du terrain : « SPECIAL », « BLACK », « X-RAY ».

II.3.8. SNOWTAM

Un SNOWTAM est un NOTAM d'une série spéciale notifiant, selon un modèle d'imprimé spécial, la présence ou l'élimination de conditions dangereuses dues à de la neige, de la glace ou de la neige fondante sur l'aire de mouvement.

Toutes les dispositions relatives aux SNOWTAM figurent à l'AIP France partie AD 1.2-9 à 23 « Plan neige ».

La validité maximale du SNOWTAM est de 24 heures

Un nouveau SNOWTAM doit être diffusé chaque changement significatif des conditions dangereuses qui ont conduit à sa rédaction.

Les modalités d'établissement des SNOWTAM figurent en III.2.

II.3.9. NOTAM particuliers (voir guide Notam)

II.3.9.1. Péril animalier

Le NOTAM est édité chaque fois qu'il est nécessaire de signaler aux usagers des renseignements concernant l'observation d'une situation ornithologique particulière ou exceptionnelle, installée sur un aérodrome et induisant une activité dangereuse pour la navigation aérienne.

La procédure est identique à celle établie pour les NOTAM.

Voir également les dispositions concernant le signalement du péril animalier à l'AIP France partie AD 1.1-13 à 18.

II.3.9.2. NOTAM TRIGGER

Le NOTAM TRIGGER (déclencheur) est émis principalement par le BNI. Le bureau NOTAM MIL peut émettre des NOTAM TRIGGER pour les publications Défense insérées dans l'AIP ainsi que pour les publications d'information aéronautique militaire (MILAIP).

LE NOTAM TRIGGER avertit les usagers qu'une information AIRAC (création, suppression et modifications importantes) sera diffusée dans le bulletin de mise à jour auquel il se réfère. Il est publié en même temps que le BMJ AIRAC.

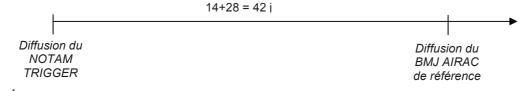
Le TRIGGER respecte toutes les règles du NOTAM en ce qui concerne le choix de la série, le champ A, les niveaux supérieurs et inférieurs.

La date de publication du NOTAM est la même que la date de publication du BMJ.

Le texte du NOTAM commence toujours par « NOTAM TRIGGER » et finit toujours par la référence du BMJ concerné.

Il contient une courte description de l'information.

Le NOTAM TRIGGER est diffusé uniquement via le RSFTA, tous les 28 jours, 42 jours avant la date de mise en vigueur du BMJ AIRAC auquel il se rapporte.



<u>Exemple</u>

(B2701/00 NOTAMN

Q)LFRR/QFATT/IV/NBO/AE/000/999/4759N00410W005

A)LFRQ

B)0007130000

C)0007262359

EF)NOTAM TRIGGER - AMDT AIRAC AIP PERM 07/00

MODIFICATION DES PROCEDURES D'APP, MSA, STAR, ET ALT DE L'AD)

EA)TRIGGER NOTAM – PERM AIRAC AIP AMDT 07/00

MODIFICATION OF APP PROCEDURES, MSA, STAR AND AD ALTITUDE.)

II.4. LES CYCLES DE MISE A JOUR DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE

II.4.1. Le Cycle AIRAC (voir définitions)

II.4.1.1. Organisation du système AIRAC

Les publications d'information aéronautiques sont diffusées selon le système AIRAC désignant un système qui a pour but la notification à l'avance, sur la base de dates communes de mise en vigueur, de circonstances impliquant des changements importants dans les pratiques d'exploitation.

Ce système est basé sur :

- des dates communes de mise en vigueur des informations publiées : dates à intervalles réguliers de 28 jours, définies au niveau international. La mise en vigueur est fixée à 0h01 UTC à la date d'effet :
- des dates de publication avec préavis lié au caractère et à la nature des informations diffusées.

Publication « AIRAC » : préavis AIRAC de 28 jours, plus 14 jours de délai postal, soit une diffusion 42 jours avant la date de mise en vigueur.

Toutes les informations de l'AIP sont diffusées par le SIA pour mise en vigueur à des dates AIRAC. De même, les informations du MILAIP sont diffusées aux mêmes dates par la DIA.

Les créations, suppressions et modifications importantes décidées à l'avance font l'objet d'une diffusion AIRAC (limites horizontales, verticales, règlements et procédures applicables aux espaces, aux routes, fréquences, entretien connus des aides radio, procédures d'attente et d'approche, installations et pistes).

II.4.1.2. Dates clés du système AIRAC

Trois dates importantes font partie du système AIRAC:

- La date de mise en vigueur ;
- La date de publication, 42 jours avant la mise en vigueur;
- La date limite à laquelle l'information brute doit parvenir au SIA ou à la DIA, soit 42 jours avant la date de publication.

II.4.2. Le cycle DOUBLE AIRAC

Pour tout changement majeur prévu et lorsqu'un préavis est souhaitable et réalisable, les renseignements sont publiés au moins 56 jours avant leur date d'entrée en vigueur.

Cette disposition nécessite un préavis de 56 jours avant la date de mise en vigueur, plus 14 jours de délai postal, soit 70 jours, plus 42 jours de traitement et de mise en forme de l'information publiée. En conséquence, les renseignements relatifs à une telle publication doivent parvenir à la DIA 70+42 = 112 jours avant la date de mise en vigueur souhaitée.

Cette publication est dite « DOUBLE AIRAC ».

II.4.3. Le cycle NON AIRAC

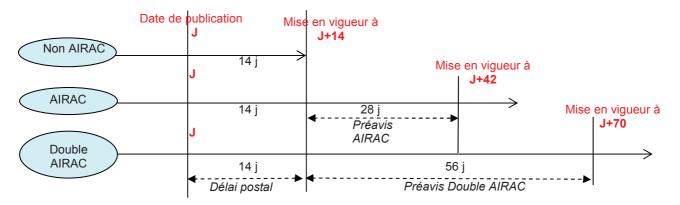
Certains renseignements aéronautiques impliquant des changements mineurs dans les pratiques d'exploitation. (ex : changement de numéros de téléphone,....) sont diffusés, par voie postale dans un délai de 14 jours avant la date de mise en vigueur (délai postal seulement).

Un délai de traitement et de mise en forme de l'information publiée de 42 jours est nécessaire. En conséquence, les renseignements relatifs à une telle publication doivent parvenir à la DIA 14+42 = 56 jours avant la date de mise en vigueur souhaitée.

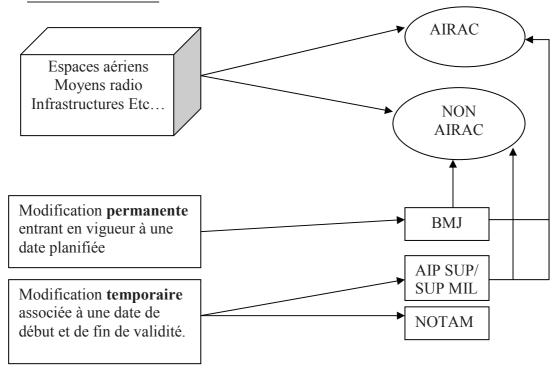
Ce cycle est dit « NON AIRAC »

II.4.4 Schémas récapitulatifs des cycles de diffusion de l'information permanente

II.4.4.1. Les différents cycles



II.4.4.2. Modes de traitement



II.4.4.3. Calendrier des cycles AIRAC

Le calendrier AIRAC de l'année en cours, avec les dates limites de réception SIA, est mis à disposition chaque année (en octobre/ novembre).

Le calendrier en vigueur au 26 juin 2014 figure en annexe 4.

Le calendrier des cycles AIRAC est mis à disposition sur les sites Intradef et Internet de la DIA.

- Sur le site Internet à l'adresse « <u>www.dircam.air.defense.gouv.fr/dia</u> » ;
- Sur le site Intradef à l'adresse « www.dircam.air.defense.gouv.fr ».

TII - 16

II.5. CIRCULAIRES D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIC) ET CIRCULAIRES MILITAIRE D'INFORMATION AERONAUTIQUE (CMIA)

II.5.1. Les circulaires d'information aéronautique (AIC)

II.5.1.1. Spécifications générales

Les AIC traitent des informations d'ordre aéronautique général qui n'entrent pas dans le cadre des informations publiées dans les AIP ou dans les NOTAM.

Ces informations sont le plus souvent d'ordre explicatif ou consultatif.

Elles peuvent annoncer des changements importants à longue échéance dans une législation, un règlement, des procédures, des installations ou des services et rappeler des dispositions réglementaires en vigueur.

Elles sont classées en deux séries :

- la série A qui groupe les informations ayant une portée internationale ;
- la série B qui groupe les informations ayant une portée nationale.

En principe, les organismes de la défense ne publient pas d'AIC. Toutefois, s'il s'avère nécessaire de publier une AIC, DSAÉ DIRCAM VILLACOUBLAY doit être saisie de la demande. La DIA assure l'interface avec le SIA pour la publication.

Les AIC sont publiées en français et en anglais et imprimées sur papier blanc. Chaque série est numérotée de 1 à suivre à partir du 1er Janvier de l'année en cours. Une liste récapitulative des circulaires en vigueur est diffusée à chaque nouvelle édition d'une AIC. Elles sont aussi disponibles sur le site Internet du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr).

II.5.1.2. Emission

Une AIC est émise chaque fois qu'il est souhaitable de diffuser :

- a) une prévision à longue échéance relative à des changements importants dans la législation, un règlement, des procédures, des installations et des services;
- b) des renseignements d'un caractère purement explicatif ou consultatif de nature à influer sur la sécurité aérienne;
- c) des renseignements ou avis de caractère explicatif ou consultatif concernant des questions techniques, législatives ou purement administratives.

Il faut entendre notamment par là:

- 1) prévisions de modifications importantes concernant les procédures, services et installations de navigation aérienne;
- 2) prévisions relatives à la mise en œuvre de nouveaux systèmes de navigation;
- 3) renseignements de caractère important qui proviennent d'enquêtes sur les accidents ou incidents d'aviation et qui intéressent la sécurité en vol;
- 4) renseignements sur la réglementation relative à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite;
- 5) conseils sur des questions médicales qui présentent un intérêt particulier pour les pilotes;
- 6) avertissements donnés aux pilotes en vue d'éviter des dangers matériels;
- 7) effets de certains phénomènes météorologiques sur l'exploitation aérienne;
- 8) renseignements concernant de nouveaux dangers qui influent sur les techniques d'utilisation des aéronefs;
- 9) règlements concernant le transport par air de marchandises réglementées;
- 10) mention des dispositions prescrites par les lois nationales et des modifications qui y ont été apportées et ont été publiées;

- 11) arrangements concernant la délivrance des licences aux équipages de conduite;
- 12) formation du personnel de l'aéronautique;
- 13) application des dispositions des lois nationales et exemptions les concernant;
- 14) conseils sur l'emploi et l'entretien de types d'équipement déterminés;
- 15) indications sur la disponibilité réelle ou prévue des éditions nouvelles ou révisées de cartes aéronautiques;
- 16) présence d'équipements de communication à bord des aéronefs;
- 17) renseignements explicatifs sur l'atténuation du bruit;
- 18) directives de navigabilité applicables;
- 19) modifications dans les séries NOTAM ou la diffusion, nouvelles éditions des AIP ou changements majeurs dans leur teneur, leur portée ou leur présentation;
- 20) renseignements préalables sur le plan neige
- 21) autres renseignements de nature analogue.

II.5.2. Les circulaires militaire d'information aéronautique (CMIA)

Pour ses besoins propres, la défense établit des circulaires d'information aéronautique militaires (AICM), éditées et diffusées par la DIA.

Elles sont publiées par la DIA, en français uniquement, en une seule série internationale imprimée sur papier vert. Elles comportent une numérotation chronologique fondée sur l'année civile. La liste récapitulative des circulaires en vigueur est diffusée à toutes les dates AIRAC sur le cédérom DIRCAM/DIA et les sites :

- Sur le site Internet à l'adresse « www.dircam.air.defense.gouv.fr/dia » ;
- Sur le site Intradef à l'adresse « www.dircam.air.defense.gouv.fr » .

Les spécifications générales sont identiques à celles qui établissent les AIC.

Seule DSAÉ DIRCAM Sous Direction Réglementation (SDR) peut demander l'émission d'une CMIA.

Si un informateur local souhaite faire publier une CMIA, il adresse une demande par courrier à DSAÉ DIRCAM VILLACOUBLAY qui juge de l'opportunité de publier cette CMIA

II.6. DOCUMENTS RELATIFS AUX TERRITOIRES D'OUTRE-MER

Des documents analogues sont publiés par le SIA pour les espaces aériens des territoires d'outre-mer placés sous juridiction française (quatre AIP) :

- AIP ANTILLES GUYANE SAINT-PIERRE et MIQUELON (AIP CAR/SAM/NAM),
- AIP NOUVELLE-CALEDONIE WALLIS et FUTUNA (AIP PAC-N),
- AIP POLYNESIE FRANCAISE (AIP PAC-P),
- AIP REUNION MAYOTTE et ILES EPARSES (AIP RUN).

La DIA ne publie pas de documentation aéronautique spécifique à l'outre mer.

II.7. AUTRES DOCUMENTS ELABORES PAR LA DIA

La DIA élabore également des documents complémentaires, adaptés aux besoins des équipages de la défense, répertoriés ci-dessous :

- CARTE CAM
- CARTES au 1/1 000 000 Défense
- CARTES LFC-FRANCE-DIRCAM au 1/500 000 (élaborée conjointement avec l'IGN) :
- ROUTIER CAG
- CARTE TSA 43
- CARTE RTBA (élaborée conjointement avec le SIA)
- EN ROUTE FRANCE
- CD ROM DIRCAM/DIA

Les caractéristiques de ces documents sont données en annexe 2 au présent titre.

Le manuel EN ROUTE France est établi pour faciliter la préparation et l'exécution des missions aériennes. Il présente les informations nécessaires, obtenues par compilation des différents AIP et réglementations nationales officielles, civile et militaire, sous une forme condensée et ergonomique.

Leur tenue à jour est assurée par des bulletins de mise à jour ou par des rééditions complètes.

Cas des cartes au 1/1 000 000 et au 1/500 000

La carte 1/1 000 000 Défense fait l'objet de deux éditions annuelles (printemps et automne).

La carte 1/500 000 (5 feuillets) est éditée une fois par an (mise à disposition avril/mai).

Les demandes de modifications à apporter à ces cartes sont à adresser à la DIA.

Nota: Ces cartes ne sont pas éditées par la DIA qui sous-traite cette action à l'IGN, la DIA ne fournissant que les éléments nécessaires aux surcharges aéronautiques.

Les versions papier de ces cartes ne sont pas diffusées par la DIA mais sont disponibles auprès de l'EGI (Etablissement géographique interarmées) de Creil.

II.8. UNITES DE MESURES A UTILISER DANS LES DOCUMENTS

Les positions des installations et moyens sont déterminées en coordonnées géographiques latitude puis longitude dans le système géodésique mondial WGS-84, sauf mention contraire, (à défaut en relèvement magnétique et distance en mètres par rapport à un point caractéristique).

Les horaires sont indiqués en heures U.T.C. (temps universel coordonné).

Les distances horizontales sont indiquées en milles marins (NM), si nécessaire à un dixième près (à défaut en mètres).

Les distances verticales sont exprimées en pieds pour les altitudes et les hauteurs (exceptionnelle en mètres) ou en niveau de vol.

Nota: les unités de mesure utilisées dans l'ensemble de l'exploitation en vol et au sol doivent être conformes aux dispositions de l'Annexe 5 de l'OACI et du décret 61-501 du 03 mai 1981 relatif aux unités de mesure et au contrôle des instruments de mesure.

La table d'unités (Table OACI) utilisée dans les publications d'information aéronautique, les NOTAM et les circulaires d'information aéronautique est donnée ci-après :

OBJET	UNITÉS
Altitudes, hauteurs,	Pieds
Altitude et hauteur des nuages	Mètres
Calage altimétrique	Hectopascal
Dimensions sur les aérodromes	Mètres
Direction du vent pour l'atterrissage et le décollage	Degrés magnétiques
Direction du vent pour tout autre usage	Degrés vrais
Distances	Milles marins et dixièmes
Heure	Heures et minutes UTC
Masse	Tonnes (métriques) ou Kilogrammes
Température	Degrés Celsius
Visibilité	Kilomètres ou mètres
Vitesse horizontale	Nœuds
Vitesse du vent	Nœuds
Vitesse verticale	Mètres par seconde

Expression des altitudes ou hauteurs :

Les altitudes ou hauteurs mentionnées sur les diverses cartes aéronautiques pour indiquer des informations relatives à la topographie ou aux obstacles sont calculées :

- soit en utilisant la formule : 1 mètre = 3,2808 pieds ;
- soit par lecture de la table de conversion publiée au GEN 2.6-1 de l'AIP France.

Le résultat obtenu est publié en arrondissant au pied le plus proche.

Les tables de conversion mètres/pieds, pieds/mètres, milles marins/mètres, mètres/milles marins, kilomètres/milles marins et milles marins/kilomètres figurent en annexe 5 au présent titre.

ANNEXE 1: PUBLICATIONS ELABOREES PAR LE SIA

Les publications d'information aéronautique (AIP) comprennent toutes les informations concernant l'infrastructure, les services et les procédures de l'espace aérien français.

Ces AIP sont conformes au standard défini par l'OACI (Cf. Annexe 15 et Doc 8126).

DOCUMENTS PERMANENTS CARACTERISTIQUES FONCTION ELABORES PAR LE SIA L'AIP France (PUBLICATIONS MANUEL D'INFORMATION AERONAUTIQUE (MIA) constitué d'INFORMATION Aéronautique) ET SES AMENDEMENTS (BULLETINS DE MISE de 4 volumes bleus au format A4 A JOUR - BMJ) comportant 3 parties : GENéralités, EN Route et AéroDromes (AD0, AD1 « Publications d'un Etat, ou éditées par et AD2) Les AIP sont destinés à décision d'un Etat, renfermant des porter à la connaissance informations aéronautiques de caractère ATLAS DES CARTES VAC (cartes des usagers les durable et essentielles à la navigation d'approche et d'atterrissage à vue de informations aérienne » tous les aérodromes ouverts à la CAP aéronautiques de caractère ou à usage restreint) constitué de 2 durable et essentielles volumes verts au format A5. pour la navigation aérienne. ATLAS DES CARTES VAC HELISTATIONS (cartes d'approche et d'atterrissage à vue de toutes les hélistations ouvertes à la CAP ou à usage restreint) constitué de 2 volumes verts au format A5 Consultation: AIP consultable sur le site ATLAS DES CARTES internet SIA. D'AERODROMES ARR / DEP (Procédures d'arrivée et de départ aux Mise à jour : instruments) constitué de 2 volumes modifications Les rouges au format A 4. permanentes de l'AIP (bulletins de mise à jour) sont publiées sous la ATLAS DES CARTES IAC (cartes de procédures d'approche / atterrissage forme d'amendements à aux instruments) constitué de 2 l'AIP à des dates AIRAC volumes rouges au format A4. (tous les 28 jours). Chaque bulletin peut Les suppléments à l'AIP sont des pages SUP AIP: suppléments à l'AIP contenir une partie spéciales sur lesquelles sont publiées des imprimés sur papier jaune, publiés le « AIRAC » et une partie modifications temporaires de l'information jeudi pour diffusion d'annexes « non AIRAC » diffusées contenue dans l'AIP. Leur publication est cartographiques et/ou de textes ensemble signalée par un NOTAM. associés aux NOTAM. (numérotation chronologique à partir du 1er janvier de l'année en cours) Des documents analogues sont publiés pour les 4 AIPs spécifiques (4 volumes bleus au espaces aériens des format A4): territoires d'outre-mer placés sous juridiction - AIP ANTILLES - GUYANE française. SAINT-PIERRE et MIQUELON (AIP CAR/SAM/NAM), AIP NOUVELLE-CALEDONIE WALLIS et FUTUNA (AIP PAC-N), - AIP POLYNESIE FRANCAISE (AIP (travaux sur pistes, exercices militaires,...) PAC-P), - AIP REUNION - MAYOTTE et ILES EPARSES (AIP RUN).

DOCUMENTS PERMANENTS ELABORES PAR LE SIA	Caractéristiques	Fonction
LES CIRCULAIRES D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIC) Consideration of the	 AIC France Série A Internationale Série B Nationale AIC pour DOM TOM (série A uniquement) 	Les AIC sont destinées à porter à la connaissance des usagers les informations aéronautiques qui ne remplissent pas les conditions requises pour une insertion dans l'AIP, ni pour une publication d'un NOTAM ou d'un SUP AIP. Publication tous les jeudis au format A4, consultable sur le site internet du SIA
LES CARTES AERONAUTIQUES élaborées par le SIA	Caractéristiques	Fonction
LES CARTES AERONAUTIQUES et documents VFR Maseille Deta do Rôine 2008	La « Pochette documents VFR » comprend : - le guide VFR, - la carte aéronautique de la France 1/1 00 000 en 2 coupures Nord- Sud, - le manuel « complément aux cartes aéronautiques » qui contient les informations indispensables pour utiliser les cartes, - la carte Réseau Très Basse Altitude Défense la plaquette de préparation de vol, - une « règle aéronautique » à différentes échelles. EDITION : 2 fois par an	Documents utilisables pour le vol à vue.
Carte de vol à vue et radionavigation	Carte de vol à vue et radionavigation Echelle: 1/1.000.000 fond topographique: Institut Géographique National Edition semestrielle 3 ou 4 et 11 ème cycle airac) éditeur SIA	Vols de navigation à vue et de radionavigation en espace inférieur. Les renseignements qui y figurent sont compris entre 3 000ft AMSL ou 1600ft ASFC et le FL 195.

Information aéronautique

Outils de diffusion	Caractéristiques	Fonction
AIP FRANCE Politicine of the date on a state of the state	CD-ROM Contenu : AIP France Métropolitaine (MIA-ARR/DEP-IAC-VAC) AIP DOM-TOM Mise à jour mensuelle SIA	Toute la documentation publiée par le SIA est disponible sur le CD ROM.
- SITE INTERNET Accounts of the continue of t	SITE INTERNET SIA Contenu: L'ensemble des publications d'information Aéronautique française est disponible sur le site Internet. (AIP, NOTAM, AIC) Mise à jour mensuelle SIA	Les usagers peuvent préparer leur vol en consultant l'information aéronautique permanente et temporaire en vigueur et se renseigner également sur les textes réglementaires concernant la circulation aérienne, la navigabilité et l'utilisation des aéronefs, les licences des personnels navigants.

ANNEXE 2: PUBLICATIONS ELABOREES PAR LA DIA

Les publications militaires d'information aéronautique - MILAIP France (MIAM, MIAC 2 et 4, A Vue, cartes CAM)- contiennent des procédures et informations spécifiques à la circulation aérienne militaire et aux installations relevant du Ministre de la Défense (à l'exclusion des informations communes aux deux types de circulation qui sont répertoriées dans l'AIP France)

Documents élaborés par la DIA	Caractéristiques	Fonction	
MIAM PUBLICATIONS MILITAIRES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE MANUEL D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE MILITAIRE Format numérique uniquement	- Le Manuel d'Information Aéronautique Militaire (MIAM) comporte 1 volume unique contenant les parties GEN (Généralités) ENR (en-route), AD (Aérodromes), CARTE de radionavigation haute altitude en CAM, CARTE RESEAU TRES BASSE ALTITUDE (RTBA,), CARTE DE CROISIERE.)	Le MIAM porte à la connaissance des usagers militaires les informations aéronautiques spécifiques à la Défense. Consultation : site internet DIA, CD rom. Mise à jour : cycle AIRAC. (version anglaise en cours d'élaboration)	
MIAC I MIA C - 1 - BANKE, DE CAPITER DE PROCESSIES NIC MOTHINIMITE POINT LES ARROGES DE L'AVIATION CIVILE - Procédures connectionnelles - AVIONS of RELICOPTERES	instruments au profit des aéronefs d'état « Aérodromes Aviation	Compilation des cartes d'approche aux instruments (IAC) et cartes d'arrivée départ (ARR DEP) publiés au IAC, réduits au format A5 pour une utilisation en vol.	
MIAC 2 MIA C - 2 - MANUEL DE CARTES DE PROCEDURES AUX INSTRUMENTS POUR LES AERONEFS D'ETAT SUR LES AERODROMES DE LA DEFENSE - Procédures conventionnelles : MODRE de INELCOPTIBES - Procédures non-conventionnelles : MELECOPTIBES - Procédures non-conventionnelles : MELECOPTIBES - CONCAR	aux instruments pour les aéronefs d'état sur les aérodromes Défense : - procédures conventionnelles	Contient les volets de procédure édités par la DIRCAM/ DIA. Manuel conçu pour être utilisé en vol.	
FORCES ARMEES FRANCAISES OMNANT INTERNAL STRUCTURE OF THE STRUCTURE OF TH	- MIAC 4 (Version Française) Recueil de procédures aux instruments et de circuits à vue pour aéronefs militaires - avions de combat et d'entrainement - sur les aérodromes Défense. -MIAC 4 (Version Anglaise) Compilation of instrument procedures and visual pattern for military aircraft. Combat and training Aircraft	Version française disponible uniquement en version numérique. Version anglaise disponible en éditions papier et numérique. Manuel conçu pour être utilisé en cabine étroite.	

Information aéronautique

Documents élaborés par la DIA	Caractéristiques	Fonction
A VUE RECURL DE CARTES PROCEDURES A VUE AVIONS HELICOPTERES	A VUE Recueil de cartes de procédures à vue (Avions et Hélicoptères)	Ce manuel comporte les cartes des aérodromes Défense ainsi que les cartes VAC des aérodromes civils utiles aux usagers Défense
En route France Manuel EN ROUTE FRANCE EDITION 01/14 A MAN AND AND AND AND AND AND AND AND AND A	En route France 2 éditions papier (avril et novembre) Mise à jour mensuelle sur le site et le CD ROM DIRCAM	Compilation des informations contenues dans l'AIP France et dans le MILAIP. Manuel conçu pour être utilisé en vol.
En route Afrique FINCES ARMES SHANCARES EN ROUTE AFRIQUE ADJETON 2013 AND	En route Afrique 1 édition papier (août) Mise à jour mensuelle sur le site et le CD ROM DIRCAM	Compilation des informations contenues dans les AIP étrangers concernés par ce manuel. Manuel conçu pour être utilisé en vol.
CD-ROM DIRCAM/DIA, Edition 07/2008 DIRCAM DIA	CD-ROM DSAÉ/DIRCAM/DIA, Mise à jour mensuelle (à chaque date AIRAC)	Toute la documentation publiée par la DIRCAM est disponible sur le CD ROM. Certaines cartes aéronautiques non diffusées sur le site Internet sont disponibles sur ce CD.

Cartes élaborées par la DIA	Caractéristiques	Fonction
Carte Obstacles	Carte Obstacles disponible sur les sites DIRCAM éditeur DSAÉ/DIRCAM/DIA Edition mensuelle sur le site DIRCAM et CD Rom. Fichiers numériques obstacles sur site Intradef	Ce produit présente les évolutions des obstacles. La référence est ENR 5.4 de l'AIP France
Carte de vol à vue et radionavigation 1/1.000.000 Défense	Carte de vol à vue et radionavigation 1/1.000.000 Défense. éditeur et fond topographique : SIA Edition semestrielle (3 ^{ème} et 11 ^{ème} cycles AIRAC, mars et octobre)	Vols de navigation à vue et de radionavigation en espace inférieur. Les renseignements qui y figurent sont compris entre 3 000ft AMSL ou 1600ft ASFC et le FL 195. La DIA est responsable de la mise à jour de la surcharge aéronautique militaire.
Carte aéronautique 1/500.000 DIRCAM	Carte aéronautique 1/500.000 LFC-FRANCE 5 feuillets Editeur et fond topographique : Institut Géographique National Surcharge aéronautique : DIA. Renseignements aéronautiques limités au plus élevé des 2 niveaux : 5000ft AMSL ou 2000ft ASFC. Une seule diffusion annuelle (printemps) par l'établissement géographique interarmées (EGI).	Carte utilisée pour les vols de navigation à vue à basse et très basse altitude des usagers de la défense.

Information aéronautique

V1.3

Cartes élaborées par la DIA	Caractéristiques	Fonction
Carte de radionavigation haute altitude en CAM	Carte de radionavigation haute altitude en CAM 1/2.000.000 éditeur DSAÉ/DIRCAM/DIA 6 éditions annuelles	Vols de radionavigation en espace supérieur effectués en Circulation Aérienne Militaire. (itinéraires, moyens radio, limites CCT, fréquences, restrictions d'espace, axes de ravitaillement). Cette carte comprend le tracé des TSA en espace supérieur et les procédures en cas de panne radio.
Exemple carte exercice	Cartes spécifiques aux exercices défense. Une carte exercice recto/verso est diffusée à la demande pour un exercice majeur (complément SUP AIP). Elle définit les règles de circulation aérienne à haute, moyenne et basse altitude.	Des cartes spécifiques sont élaborées à la demande pour les exercices militaires.
Carte TSA 43	Carte TSA 43 Carte aéronautique 1/ 500.000 éditeur et fond topographique : Institut Géographique National Une édition annuelle (Printemps) Diffusion papier par l'établissement géographique interarmées (EGI).	Carte spécifique utilisée pour le combat aérien.

Nota : <u>LES DOCUMENTS DE VOL</u> (MIAC 1, EN ROUTE France, EN ROUTE AFRIQUE, RECUEIL DES CARTES DE PROCEDURES A VUE AVIONS HELICOPTERES) présentent les informations nécessaires, obtenues par compilation des différents AIP, pour faciliter la préparation et l'exécution des missions aériennes. Leur tenue à jour est assurée par des bulletins de mise à jour ou par des rééditions complètes.

ANNEXE 3: PUBLICATIONS COMMUNES SIA/DIA

Les publications suivantes sont élaborées conjointement par le SIA et la DIA

Documents élaborés conjointement SIA/DIA	Caractéristiques	Fonction
Carte de croisière Garte de croisière Espace Supérieur Espace S	Carte de croisière espace inférieur et supérieur (ENR 6.1 et 6.2) Impression : SIA 6 éditions annuelles (1 cycle sur 2) Cartes mises à jour par la DIA avec données du SIA. Fascicule (points significatifs, secteurs radiocom, ATIS, moyens radio, IAF) mis à jour par le SIA.	Vols de radionavigation en en IFR espace inférieur (recto) et supérieur (verso). Dépliant comportant : fréquences secteurs, points de compterendu, classification des espaces, moyens radios, ATIS, IAF.)
Carte Réseau Très Basse Altitude Défense (RTBA)	Carte Réseau Très Basse Altitude Défense (RTBA) Editeur : DIA/ SIA 2 éditions annuelles (AIRAC 03 et 11) Mise à jour DIA Impression SIA	Pour les besoins d'entrainement des forces aériennes nationales et internationales en tous temps, l'espace aérien français comporte un réseau d'itinéraires pour vols militaires en très basse altitude (RTBA) constitué d'un espace de zones réglementées dont le contournement est obligatoire pendant l'activité et dont les caractéristiques sont publiées dans la documentation aéronautique civile et militaire.

Information aéronautique

ANNEXE 4: CALENDRIER AIRAC

Le calendrier AIRAC est mis à disposition chaque année (en octobre/ novembre).

Cycle AIRAC	Date limite de réception des demandes au SIA/ DIA	Date de publication	Date de mise en vigueur	
			NON AIRAC	AIRAC
10/14	26-juin-14	07-août-14	21-août-14	18-sept14
11/14	24-juil14	04-sept.14	18-sept14	16-oct14
12/14	21-août-14	02-oct14	16-oct14	13-nov14
14/14	18-sept14	30-oct14	13-nov14	11-dec14
01/15	16-oct14	27-nov14	11-dec14	08-jan.15
02/15	13-nov14	25-dec14	08-jan.15	05-fev15
03/15	11-dec14	22-janv15	05-fev15	05-mars-15
04/15	08-jan.15	19-fevr15	05-mars-15	02-avr15
05/15	05-fev15	19-mars-15	02-avr15	30-avr15
06/15	05-mars-15	16-avr15	30-avr15	28-mai-15
07/15	02-avr15	14-mai-15	28-mai-15	25-juin-15
08/15	30-avr15	11-juin-15	25-juin-15	23-juil15
09/15	28-mai-15	09-juil15	23-juil15	20-août-15
10/15	25-juin-15	06-août-15	20-août-15	17-sept15
11/15	23-juil15	03-sept.15	17-sept15	15-oct15
12/15	20-août-15	01-oct15	15-oct15	12-nov15
13/15	17-sept15	29-oct15	12-nov15	10-dec15
01/16	15-oct15	26-nov15	10-dec15	07-jan.16
02/16	12-nov15	24-dec15	07-jan.16	04-fev16
03/16	10-dec15	21-janv16	04-fev16	03-mars-16
04/16	07-jan.16	18-fevr16	03-mars-16	31-mars16
05/16	04-fev16	17-mars-16	31-mars16	28-avr16
06/16	03-mars-16	14-avr16	28-avr16	26-mai-16
07/16	31-mars16	12-mai-16	26-mai-16	23-juin-16
08/16	28-avr16	09-juin-16	23-juin-16	21-juil16
09/16	26-mai-16	07-juil16	21-juil16	18-août-16
10/16	23-juin-16	04-août-16	18-août-16	15-sept16
11/16	21-juil16	01-sept.16	15-sept16	13-oct16
12/16	18-août-16	29-sept16	13-oct16	10-nov16
13/16	15-sept16	27-oct16	10-nov16	08-dec16

TITRE III

GUIDE DE L'INFORMATEUR LOCAL

Ce guide est destiné à donner à l'informateur local les éléments nécessaires à la rédaction ou la modification :

- des NOTAM de séries A, B, C, D, E et M;
- des SNOWTAM;
- des fiches d'installation ;

et donne la méthodologie employée pour demander la publication de nouveaux documents ou la mise à jour de documents existants.

III.1. GUIDE POUR LA REDACTION D'UNE DEMANDE DE NOTAM

LA SEULE REFERENCE POUR ETABLIR UNE DEMANDE DE NOTAM EST LE GUIDE DISPONIBLE EN LIGNE SUR LE SITE INTERNET DU SIA OU SUR LE SITE INTRADEF DE LA DIRCAM.

III 2. GUIDE POUR LA REDACTION DES SNOWTAM

Note liminaire

Toutes les dispositions ci-après émanent de l'AIP France partie AD 1.2-9 à 23 « Plan neige ». Il convient de s'y référer pour tout renseignement complémentaire en ce qui concerne le traitement de la neige et de la glace sur les aérodromes.

La DIA est chargée du suivi des mises à jours de ce chapitre, en fonction de l'évolution du document de référence.

III.2.1. Généralités

Seuls les aérodromes dotés des équipements de mesure et/ou disposant d'un plan neige saisonnier¹ émettent des SNOWTAM. Les autres AD effectuent des demandes de NOTAM pour communiquer l'état de leur aire de mouvement².

La liste des aérodromes MIL reliés au RSFTA et émettant des SNOWTAM est publiée dans le MILAIP AD 1.2.

La rédaction et l'envoi du SNOWTAM sont de la responsabilité du commandant d'aérodrome (informateur local).

Lorsque les renseignements portent sur deux ou trois pistes, les rubriques C à P doivent être renseignées pour chacune des pistes.

Des cases, y compris l'indicatif de rubrique, doivent être omises complètement lorsqu'il n'y a pas d'information à y inclure. Dans ce cas l'indicatif de rubrique doit aussi être omis.

Il faut utiliser les unités métriques, sans indiquer l'unité de mesures.

La validité maximale du SNOWTAM est de 24 heures. Un nouveau SNOWTAM doit être diffusé chaque fois qu'un changement significatif intervient dans les conditions à la surface. Les modifications énumérées ci-après, en ce qui concerne les conditions à la surface des pistes, sont jugées significatives :

-

¹ voir DOC OACI 9137 - Manuel des services d'aéroport - Partie 2

² voir guide NOTAM publié par SIA.

1.	une modification d'environ 0,05 de la valeur du coefficient de frottement,
2.	des modifications de l'épaisseur du dépôt supérieures à : 20 mm pour la neige sèche, 10 mm pour la neige mouillée, 3 mm pour la neige fondante,
3.	une modification de 10% ou plus de la longueur ou de la largeur utilisable d'une piste,
4.	toute modification du type de dépôt ou de son étendue qui exige une nouvelle classification dans la case F ou T du SNOWTAM,
5.	si des bancs de neige critiques se trouvent d'un seul côté ou de part et d'autre de la piste, toute modification de leur hauteur ou de leur distance par rapport à l'axe de piste,
6.	toute modification affectant la visibilité du balisage lumineux de la piste, par suite de l'obscurcissement des feux,
7.	toutes les autres conditions réputées significatives, d'après l'expérience ou les conditions locales.

Les SNOWTAM sont adressées sous forme de message télégraphique (RSFTA). Pour faciliter la rédaction du message il est conseillé de remplir d'abord l'imprimé publié au paragraphe III.2.5 puis d'utiliser ce dernier comme canevas pour la rédaction du message télégraphique.

III.2.2. Contexture du message SNOWTAM

Le message SNOWTAM est formaté sous une forme codée compréhensible par les systèmes de traitement automatisés.

➤ Destinataire

Pour la France, le message est adressé à une adresse collective unique : LFZZSZLF

Indicateur de priorité : GG

GDH et Code OACI de l'origine : JJHHMM LFxxZPZX

Exemple:

GG LFZZSZLF 151305 LFSIZPZX

III.2.2. Contexture du message SNOWTAM

Lorsque la demande de SNOWTAM est envoyée par message télégraphique, le message est formaté sous une forme codée compréhensible par les systèmes de traitement automatisés.

➤ Destinataire

Le message est adressé à une adresse unique : LFFAYNYX

Indicateur de priorité : GG

GDH et Code OACI de l'origine : JJHHMM LFxxZPZX

Exemple:

GG LFFAYNYX 151305 LFSIZPZX

➤ En tête

L'en-tête du message est formaté pour faciliter le traitement automatique des messages SNOWTAM dans les banques de données informatisées.

Il est abrégé sous la forme : « TTAAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB) ».

L'explication de ces symboles est la suivante :

TT	=	Désignateur de données SNOWTAM => SW.
AA	=	Désignateur géographique des Etats (France => LF).
iiii	=	Numéro de série du SNOWTAM exprimé par un groupe à 4 chiffres.
CCCC	=	Indicateur d'emplacement à quatre lettres de l'aérodrome auquel se rapporte le SNOWTAM (cf. DOC OACI 7910 - Indicateurs d'emplacement).
MMYYGGgg	=	Date/heure d'observation/de mesure, où : MM = Mois, (janvier = 01, décembre = 12), YY = Jour du mois, Gggg = heure UTC (en heure GG et minutes gg).
(BBB)	=	Groupe facultatif pour désigner un rectificatif à un SNOWTAM diffusé antérieurement avec le même numéro de série = COR. Les parenthèses de (BBB) indiquent que ce groupe est facultatif

➤ Corps du message

Pour aider à la compréhension de ce paragraphe, consulter l'exemplaire d'imprimé SNOWTAM en TIII-14.

Case A -	Indicateur d'emplacement d'aérodrome (quatre lettres).
Case B -	Groupe date/heure de 8 chiffres - donnant le mois, le jour, l'heure et la minute de l'observation en UTC, cette case doit toujours être remplie.
Case C -	Numéro d'identification de la piste en commençant par le nombre le moins élevé.
Case D -	Longueur dégagée de la piste, en m, si elle est inférieure à la longueur publiée (voir la case T).
Case E -	Largeur dégagée de la piste, en m, si elle est inférieure à la largeur publiée, s'il y a décalage à gauche ou à droite par rapport à l'axe de piste, ajouter "L" ou "R", s'il s'agit de la largeur observée à partir du seuil qui porte le numéro d'identification de piste le plus faible.
Case F -	Dépôts observés sur toute la longueur de la piste. Il est possible d'utiliser des combinaisons de chiffres appropriées pour indiquer des conditions qui varient sur différents segments de la piste. En présence de plusieurs types de dépôts sur une même partie de la piste, ceux-ci seront mentionnés dans l'ordre où ils se succèdent, du haut vers le bas du dépôt total. La présence de congères, les dépôts d'épaisseur sensiblement supérieurs à la moyenne ou d'autres caractéristiques significatives des dépôts pourront être indiqués en langage clair dans la case "T".
Case G -	Epaisseur moyenne du dépôt (en mm) sur chaque tiers de la longueur totale de la piste, ou "XX" si cette épaisseur n'est pas mesurable ou n'est pas significative du point de vue de l'exploitation. La mesure sera effectuée à 20 mm près pour la neige sèche, à 10 mm près pour la neige humide et à 3 mm près pour la neige fondante.
Case H -	Conditions de freinage sur chaque tiers de la piste et équipement de mesure utilisé. Coefficient estimé (un seul chiffre) mesuré ou calculé (deux chiffres), à partir du seuil qui porte le numéro d'identification de piste le plus faible. Indiquer le chiffre code 9 si les conditions à la surface de la piste ou l'équipement de mesure disponible ne permettent pas de mesurer les conditions de freinage avec une fiabilité suffisante. Indiquer le type d'équipement utilisé, au moyen de l'une des abréviations suivantes :

	IMG	Imag						
	JBD	Décéléromètre James Blake						
	SFT Véhicule de mesure du frottement							
	SKH Skiddomètre (pneu haute pression)							
	SKI Skiddometre (pied hadte pression) SKL Skiddomètre (pneu basse pression)							
	TAP Tapleymeter							
	Autre	A préciser en langage clair						
Case J -	rapport a (des deu	e neige critiques. Indiquer leur hauteur éventuelle en cm et leur distance par u bord de la piste en m, suivie des lettres "L"(gauche), "R" (droite) ou "LR" x côtés) (l'observation étant faite à partir du seuil qui porte le numéro cation de piste le plus faible).						
Case K -	Si des feux de piste sont obscurcis, indiquer "OUI" suivi de "L", "R" ou "L.R.", l'observation étant faite à partir du seuil portant le numéro d'identification de piste le plus faible.							
Case L -	Si un nouveau déblaiement doit être effectué, indiquer la longueur et la largeur de piste déblayée, ou "TOTAL" si la piste doit être entièrement déblayée.							
Case M -	Indiquer l'heure UTC prévue.							
Case N -	Le code de la case F peut être utilisé pour décrire les conditions sur les voies de circulation. Inscrire "NON" si aucune des voies de circulation desservant la piste n'est utilisable.							
Case P -	S'il y a lieu "OUI" suivi de la distance latérale, en m.							
Case R -	Le code de la case F peut être utilisé pour décrire les conditions sur l'aire de trafic, inscrire "NON" si l'aire de trafic est inutilisable.							
Case S -	Indiquer	l'heure prévue de la prochaine observation/mesure, en UTC.						
Case T -	Donner en langage clair tout renseignement intéressant l'exploitation, mais utiliser toujours l'échelle ci-après pour indiquer la longueur de la piste non déblayée (case D) et le pourcentage de recouvrement de la piste (case F) en procédant, au besoin, par tiers de piste :							
	" piste re	couverte à 10 % " si les dépôts recouvrent moins de 10% de la piste,						
	" piste re	couverte à 25 % " si les dépôts recouvrent de 11 à 25 % de la piste,						
	" piste re	ecouverte à 50 % " si les dépôts recouvrent de 26 à 50 % de la piste, " piste te à 100 % " si les dépôts recouvrent plus de 50% de la piste.						

III.2.3. Définition des différents types de neige au sol

a) Neige sèche.

Neige qui, non tassée, se disperse au souffle ou qui, tassée à la main, se désagrège une fois relâchée ; densité inférieure à 0,35.

b) Neige mouillée.

Neige qui, tassée à la main, s'agglutine et forme ou tend à former une boule : densité égale ou supérieure à 0,35 et inférieure à 0,5.

c) Neige compactée.

Neige qui a été comprimée en une masse solide et résiste à une nouvelle compression et qui forme bloc ou se fragmente lorsqu'on la ramasse ; densité supérieure ou égale à 0,5.

d) Neige fondante.

Neige gorgée d'eau qui, si l'on frappe du pied à plat sur le sol, produit des éclaboussures ; densité de 0,5 à 0,8.

Nota: Les mélanges de glace, de neige et/ou d'eau stagnante peuvent, notamment lors des chutes de pluies et de neige, ou de neige, avoir des densités supérieures à 0,8. Ces mélanges, en raison de leur haute

teneur en eau ou en glace, ont un aspect transparent au lieu d'un aspect translucide, ce qui, dans la gamme des mélanges à haute densité, les distingue facilement de la neige fondante.

III.2.4. Exemple de rédaction d'un message SNOWTAM

GG LFZZSZLF 310630 LFPOZPZX SWLF0149 LFPO 01310620 SNOWTAM 0149 A)LFPO B)01310620 C)08 D) P) C)07 D) P) R)NON S) 01310920 T) DEGLACAGE

L'imprimé SNOWTAM peut servir de grille de lecture pour le décodage des SNOWTAM.

III.2.5. Imprimé SNOWTAM

Voir page suivante

Imprimé SNOWTAM

	line	sec ateur	de p	riorité)		IADRE	SSESI												.	1		"
(En-tête COM)	(Dat	e et heu	ure du	dépôt)			(Indic	(Indicatil de l'expéditeur)													<=	
(Ca sisa shears)	(SWAA * numéro de série)						(Indicateur d'emplacement) (DATE/HEURE DE L'OBSERVATION)								IGI	oupe I	aculta	of)		(III)		
(En tête abrege)	s	W		•																		
SNOWTAN	A	T		(Numé	ro de .	série)	_	-														
				(INDICA	TEUR	D'EMPL	ACEMEI	VT DE L	AÉRO	DROM							A)			_		-
(DATE/HEURE D	E T.0E	SERV	ATIO	N (heure	de la l	in des m	esures e	n UTC	1)								B)			_		-
(IDENTIFICATIO	N DE	A PIS	TE)														C)			_		-
(LONGUEUR UÉ	BLAYE	E SI IN	IFÉR	IEURE A	A LON	GUEUR	DE PIST	E PUBL	IÉE (er	m))							0)			-		-
(LARGEUR DÉBL (en m si décalée		-		1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1						s les c	hiffres))					E)					-
(CONDITIONS SI (Observées sur NIL - PISTE DÉB 1 HUMIDE 2 MOUILLÉE 3 GIVRE DU (4 NEIGE SÉC) 5 NEIGE MO 6 NEIGE FON 7 GLACE 8 NEIGE COM 9 ORNIÈRES	OU FL GELÉE CHE UILLÉ IDAN	AQUE: BLAN E TE	de la ECHE S D'E	a piste à _l EAU (épaisse	partir d	du seuil q				dentific	ation de	e piste	le plu	us fa	ible		F)					-
ĖPAISSEUR MO	YENN	E	(en	mm) SU	R CHA	QUE TIEF	RS DE L	LONG	UEUR	TOTAL	DELA	PISTE					GI			-	79.18	-
MESURE DE FRO	COE	FFICIE alculé di pemer	o.40 entrentrentre 0.25 9 - coum ent de	CALCULÉ let plus re 0,39 et re 0,35 et re 0,29 et det au-de douteux resuré, uti mesure t	OU ME 0,36 0,30 0,26 ssous iliser le	SURÉ ou es deux c Pour le f	BON MOY MOY MED DOU hiffres i	EN/BO EN EN/MÉ IOCRE TEUX relevés estimé,	DU FRO - 5 N - 4 - 3 DIOCRI - 1 - 9 à l'obsi n'utilis	E ervatio ser qu'i	n suivis un seul (chiffre					2					•
(CONGÈRES CR	ITIQU	ES : Ha	uteu	ır (cm). D	istanc	e (m) du l	ord de	la piste	survis	de l'.	R ou L	R', s'il	y a he	eu			JI			-		-
FEUX DE PISTE	S.IF2	SONT	085	CURCIS (Dans I	'affirmati	ive, insc	rire "Ol	JI" suivi	de L',	R'ou	LR', s'	ilyalı	ieu			K)			100 122 100 17	10.00	-
(NOUVEAU DEB								m									L)			-		-
(QU'ON ESPÈRE	TER	MINER	A	UTCI					(M)			-		-
(VOIE DE CIRCU	LATI	ON./Si	aucu	ine des vi	oies de	circulat	ion appi	opriée:	s n'est	dispon	ible, ins	crire ?	NON"	1)			N)					-
(PRÉSENCE DE (si les bancs on									nent, er	n m							P)					
(AIRE DE TRAFI	C ISi	inutilis	able	inscrire	NON")											R)			_		-
PROCHAINE OF	SERV	ATION	I/ME	SURE PR	ĖVUE	POUR	mois/jo	ur/heur	e en Ul	rcıı							SI			-	28/1	-
(REMARQUE EN	N LAN	GAGE	CLAI			présence 'exploita											T)					1<
NOTES	2	· Pour	rens	ettres de r eignemei entre par	nts cor	cernant	autres p	ustes, r	épondr													

III.3. FICHE D'INSTALLATION

III.3.1. Présentation

III.3.1.1. Cas général

La fiche d'installation est un document destiné à présenter, sous une forme synthétique, l'ensemble des renseignements relatifs à un aérodrome.

La qualité des renseignements contenus dans cette fiche est primordiale et relève de la responsabilité du commandant d'aérodrome.

Les références servant de base à la conception de la fiche d'installation sont :

- le DOC 8126 de l'OACI, 6^{ème} édition 2003, amendement 2;
- l'ANNEXE 15 de l'OACI, 14^{ème} édition 2013, amendement 37;
- l'ANNEXE 14 de l'OACI, volume 1, 6ème édition 2013, amendement 11.

La fiche d'installation est publiée dans le MIAM, partie AD2.

Les éléments essentiels sont repris dans le manuel de vol « En-route France ».

III.3.1.2. Cas particulier

Il n'est normalement pas établi de fiche d'installation pour les aérodromes où la défense n'est pas affectataire principal, les informations nécessaires étant publiées dans la documentation civile.

Toutefois il peut s'avérer nécessaire de fournir certains renseignements complémentaires aux équipages de la défense concernant un de ces aérodromes. Une fiche d'installation réduite peut alors être établie dans les conditions suivantes :

- la défense est affectataire secondaire ;
- l'informateur local est le commandant de l'unité militaire localement implantée ;
- seuls les renseignements spécifiques aux besoins de la défense sont publiés.

III.3.1.3. Mise à jour

La mise à jour est effectuée (cf III.3.4) :

- En continu à chaque modification permanente
- Sur demande de la DIA tous les trois ans ou moins si une évolution majeure est intervenue ou suite à une homologation ayant constaté des écarts.
- Ponctuellement, si des anomalies sont détectées lors de vérifications interne à la DIA (une coordination avec l'informateur local sera initiée)

III.3.2. Procédure de mise à jour

L'informateur local³ est responsable de l'exactitude des renseignements publiés. Il est chargé d'assurer le suivi et de provoquer la mise à jour de la fiche d'installation le concernant.

Il adresse ses demandes à la DIA conformément aux dispositions décrites au III.4 ci-après, dans le respect des délais de publication.

III.3.2.1. Mise à jour globale

Cette mise à jour se fait sur demande de la DIA auprès des commandant d'aérodrome et ce dans un cycle maximum de trois ans.

³ Dans ce cas, l'informateur local est toujours le commandant de l'aérodrome (ou de la base) concerné(e).

III.3.2.2. Mise à jour ponctuelle

L'informateur local adresse à la DIA une demande de mise à jour :

- en fonction des besoins lors de changements avérés ;
- dans le respect des délais de transmission pour des changements à venir à une date prévue. Le changement ne peut intervenir qu'à une date AIRAC.

III.3.2.3. Délais de transmission

La demande doit parvenir à la DIA 56 jours avant la mise en vigueur des informations modifiées, quel que soit le support utilisé.

III.3.2.4. Conformité de la fiche

Les informations contenues doivent être conformes au paragraphe III.3.5 de la présente instruction.

Avant publication, la DIA peut adresser le projet au demandeur pour vérification. La publication n'intervient qu'après accord à publication du demandeur. Cet échange peut être réalisé par courrier électronique.

III.3.3. Documents associés à la fiche d'installation

Les renseignements contenus dans la fiche d'installation devant être cohérents avec ceux contenus dans d'autres documents pour la même installation, l'informateur local doit procéder à la vérification des autres publications et, le cas échéant, opérer toutes les demandes de modification en même temps.

La mise à jour de la fiche d'installation est, pour un organisme, l'occasion de vérifier et de mettre à jour l'ensemble la documentation aéronautique pour laquelle il est informateur local ou fournisseur de données aéronautiques.

Documents à vérifier :

- MIAC 2 et 4;
- A VUE;
- MIAC 1 et IAC : uniquement pour les renseignements d'origine « défense » ;
- VAC : uniquement pour les renseignements d'origine « défense » ;
- AIP France: uniquement pour les renseignements d'origine « défense »;
- Cartes au 1/500 000 et 1/000 000.

Nota: Il convient de vérifier également les données contenues dans le Manuel En ROUTE France, bien que celui-ci ne soit qu'un manuel de vol compilant des informations diverses émanant de plusieurs sources, il convient qu'il soit à jour.

III.3.4. Méthodologie de mise à jour des documents

III.3.4.1. Etablissement et transmission des demandes de publications

Hormis pour les demandes de publication des NOTAM (voir III.1.) et des SNOWTAM (voir III.2.) le formatage décrit au III.3.4.4 est utilisé pour toutes les demandes de création ou de modification de publications aéronautiques.

Ces demandes peuvent intervenir à tout moment.

Ces demandes concernent toutes les informations contenues dans le MILAIP:

- les manuels de cartes aux instruments (MIAC 1, 2 et 4);
- le manuel A VUE ;
- les informations contenues dans le MIAM.

Nota : les demandes de publication des volets de procédure sont assurées par l'autorité qui les approuve (voir INSTRUCTION 1350/DIRCAM), cependant, l'informateur local peut demander à opérer une mise à

jour mineure à condition qu'elle n'entraîne aucune conséquence sur la procédure elle-même et les minimums publiés.

III.3.4.2. Cas des publications destinées à la documentation civile (AIP France)

Les informateurs locaux défense adressent toutes leurs demandes de publications à la DIA.

La DIA est coordonateur national défense auprès du SIA en matière d'information aéronautique : elle synthétise et transmet au SIA l'ensemble des publications émanant des fournisseurs de données de la défense, destinées à être publiées à l'AIP FRANCE.

III.3.4.3. Adresses de la DIA

Les demandes de publication sont acheminées vers la DIA soit :

- par INTRADEF (NeMO) : dsae-dircam-dia@intradef.gouv.f

- par INTERNET : scia.dia.dircam@inet.air.defense.gouv.fr

- par courrier postal : Direction de la circulation aérienne militaire

Division information aéronautique 04.520

Avenue de l'Argonne-CS 70037

33693 Mérignac CEDEX

- par Fax (secours uniquement) : 05.57.53.69.74 ou 811.106.69.74

Le choix du courrier électronique NeMO est préférable car il permet d'optimiser le traitement du dossier.

III.3.4.4. Formatage type à utiliser pour les demandes de publications

III.3.4.4.1. Codification des demandes de modification

Pour chaque document à modifier (MIAM, MIAC, A VUE...), l'informateur local établit une copie du document en vigueur (document électronique et/ou papier) à modifier sur laquelle il porte les modifications souhaitées en appliquant la codification suivante :

- Information obsolète : Surligner en jaune

Information de remplacement : Ecrire en rouge
 Nouvelle information : Ecrire en rouge

Le document ainsi annoté est adressé en pièce jointe à la demande de publication.

III.3.4.4.2. Feuillet d'accompagnement

Chaque demande de publication est accompagnée d'un feuillet ou d'un fichier électronique comportant au moins les éléments récapitulés dans le tableau ci-dessous.

Objet de la Demande	PUBLICATION / MODIFICATION /			
REF/	Référence de courrier/message/courriel			
Pièces jointes				
Identification du point de contact	Personne chargée du suivi du dossier			
Nature de la publication demandée	MILAIP /SUP MILAIP / AIC			
Souhaits / contraintes de planification Date de mise en vigueur souhaitée Préavis AIRAC ou non AIRAC	MEV : JJ/MM/AAAA			

Information aéronautique

Remarques

Contraintes opérationnelles	Forte – moyenne - faible
NOTAM concernant la demande	Numéro du NOTAM – sinon néant
Coordination effectuée avec	Coordonnées du contact DIA
Demande d'approbation avant publication	Le demandeur doit préciser s'il exige de vérifier le dossier informatique finalisé par la DIA pour vérification et approbation avant publication.
Adresse Internet et/ou Intradef (obligatoire)	Pour toute réponse ou demande d'approbation

Exemple de feuillet d'accompagnement

Objet de la Demande	MODIFICATION				
REF/	Courriel du				
Pièces jointes	Un exemplaire de la fiche en vigueur annotée				
Identification du point de contact	MAJ Martin chef BIA 811 112 xx xx				
Nature de la publication demandée	A VUE : Fiche AD2 LFSR TXT 04				
Souhaits / contraintes de planification Date de mise en vigueur souhaitée Préavis AIRAC ou non AIRAC Contraintes opérationnelles	MEV : prochain cycle AIRAC Contraintes opérationnelles faibles				
NOTAM concernant la demande	Oui – B0776/09				
Coordination effectuée avec	ADC DUPONT – DSAÉ/DIRCAM/DIA				
Demande d'approbation avant publication	NON				
Adresse Internet et/ou Intradef (obligatoire)	zzzz.yyyy@intradef.gouv.fr				
Remarques					

III.3.4.5. <u>Cas particuliers</u>

Pour toute demande de publication concernant l'infrastructure de l'aérodrome, l'informateur local fournit un extrait du plan de masse à jour.

Pour toute demande de modification concernant les cartes de navigation, fournir un extrait du document de référence induisant le changement, sous forme électronique ou photocopie.

Pour toute demande de publication en langue anglaise, le texte anglais est fourni par le demandeur.

III.3.5. Guide et modèle pour l'établissement de la fiche d'installation

Ci-après sont disponibles un guide suivi d'un modèle pré-rempli.

GUIDE

(Heures: HIV + 1 HR)

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome

Indicateur d'emplacement OACI et nom de l'aérodrome

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.2 Données géographiques et administratives

Données géographiques et administratives relatives à l'aérodrome

Coordonnées du point de référence de l'aérodrome (ARP) Emplacement de l'AD Direction et distance de (Ville) Direction et distance de (Ville) Direction et distance de l'ABD Altitude de référence de l'ADD (tt) Altitude de référence de l'ADD (tt) Température de référence de l'ADD (tt) Temp	Donnee	es geographiques et administratives relatives a l'ac	roarome
Direction et distance de (Ville) Direction et distance de (Ville) Direction et distance de (Ville) Direction et distance de l'aérodrome par rapport au centre de la ville ou de la localité desservie par l'aérodrome. Distance (en km) de l'aérodrome (point de référence) à un point important de la localité et direction (relèvement vrai) par rapport à ce point. Altitude de référence de l'AD (ft) Température de référence de l'AD (ft) Température de référence de l'altitude du point le plus élevé de l'aire d'atternissage) Température de référence de l'AD (l'altitude d'incivalle de l'aérodrome, déterminée comme il est prescrit à l'annexe 14/OACI, Volume I, chap 2, 2.4, au degré Celsius (C°) près. Il est recommandé de considérer comme température de référence d'aérodrome la moyenne mensuelle des températures maximales quotidiennes du mois le plus chaud de l'année (le mois le plus chaud étant celui pour lequel la température moyenne mensuelle est la plus élevée). Cette température devrait être la valeur moyenne obtenue sur plusieurs années. Ondulation du géoïde au point de mesure de l'altitude de l'aérodrome, arrondie au pied le plus proche. Distance du géoïde au-dessus (positive) ou au-dessous (négative) de l'ellipsoïde de référence mathématique. L'ondulation du géoïde correspond à la différence entre la hauteur par rapport à l'ellipsoïde du WGS-84 et la hauteur orthométrique. Déclinaison magnétique Déclinaison magnétique arrondie au degré le plus proche, date du renseignement et variation annuelle Exploitant de l'aérodrome Adresse Téléphone Nom de l'exploitant de l'aérodrome Adresse Téléphone Nom de l'exploitant de l'aérodrome Adresse électronique SFA Adresse électronique Adresse électronique Adresse électronique Types de trafic autorisés Types de trafic autorisés	1		Le point de référence d'aérodrome sera situé à proximité du centre géométrique initial ou prévu de l'aérodrome et demeurera en principe à l'emplacement où il a été déterminé en premier lieu (voir annexe 14/OACI,volume I, chap 2.2).
de la ville ou de la localité desservie par l'aérodrome. Distance (en km) de l'aérodrome (point de référence) à un point important de la localité et direction (relèvement vrai) par rapport à ce point. Altitude de référence de l'AD (ft) Altitude officielle de l'aérodrome en pieds (par définition : altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage) Température de référence de l'AD (Volume I, chap 2, 2.4, au degré Celsius (C°) près. Il est recommandé de considérer comme température de référence d'aérodrome la moyenne mensuelle des températures maximales quotidiennes du mois le plus chaud de l'année (le mois le plus chaud étant celui pour lequel la température moyenne mensuelle est la plus élevée). Cette température devrait être la valeur moyenne obtenue sur plusieurs années. Ondulation du géoïde (GUND) Ondulation du géoïde (GUND) Distance du géoïde au point de mesure de l'altitude de l'aérodrome, arrondie au pied le plus proche. Distance du géoïde au voint de mesure de l'altitude de l'aérodrome, arrondie au pied le plus proche. Distance du géoïde au-dessus (positive) ou au-dessous (négative) de l'ellipsoïde de référence mathématique. L'ondulation du géoïde correspond à la différence entre la hauteur par rapport à l'ellipsoïde du WGS-84 et la hauteur orthométrique. Déclinaison magnétique Déclinaison magnétique Déclinaison magnétique arrondie au degré le plus proche, date du renseignement et variation annuelle Exploitant de l'aérodrome Adresse Téléphone Nom de l'exploitant de l'aérodrome Adresse Téléphone Numéros de téléphone Téléphone Numéros de téléphone Téléphone Adresse électronique SFA Adresse électronique Adresse SFA (service fixe de l'aéronautique) Site Web Types de trafic autorisés Types de trafic autorisés		Emplacement de l'AD	Emplacement de l'aérodrome.
Attitude de reierence de l'AD (tt) (par définition : altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage) Température de référence de l'áerodrome, déterminée comme il est prescrit à l'annexe 14/OACI, Volume I, chap 2, 2.4, au degré Celsius (C°) près. Il est recommandé de considérer comme température de référence d'aérodrome la moyenne mensuelle des températures maximales quotidiennes du mois le plus chaud de l'année (le mois le plus chaud étant celui pour lequel la température moyenne mensuelle est la plus élevée). Cette température devrait être la valeur moyenne obtenue sur plusieurs années. Ondulation du géoïde au point de mesure de l'altitude de l'aérodrome, arrondie au pied le plus proche. Distance du géoïde au-dessus (positive) ou au-dessous (négative) de l'ellipsoïde de référence mathématique. L'ondulation du géoïde correspond à la différence entre la hauteur par rapport à l'ellipsoïde du WGS-84 et la hauteur orthométrique. Déclinaison magnétique Déclinaison magnétique arrondie au degré le plus proche, date du renseignement Variation annuelle Exploitant de l'aérodrome Adresse Adresse Téléphone Nom de l'exploitant de l'aérodrome Adresse Adresse Téléphone Numéros de téléphone 1 EACONNA (IFR / VFR / CAM) Numéros de trafic autorisés (IFR / VFR / CAM)	2	Direction et distance de (Ville)	de la ville ou de la localité desservie par l'aérodrome. Distance (en km) de l'aérodrome (point de référence) à un point important de la localité et direction (relèvement vrai) par rapport à ce point.
l'annexe 14/OACI, Volume I, chap 2, 2.4, au degré Celsius (C°) près. Il est recommandé de considérer comme température de référence d'aérodrome la moyenne mensuelle des températures maximales quotidiennes du mois le plus chaud de l'année (le mois le plus chaud étant celui pour lequel la température moyenne mensuelle est la plus élevée). Cette température devrait être la valeur moyenne obtenue sur plusieurs années. Ondulation du géoïde au point de mesure de l'altitude de l'aérodrome, arrondie au pied le plus proche. Distance du géoïde au-dessus (positive) ou au-dessous (négative) de l'ellipsoïde de référence mathématique. L'ondulation du géoïde correspond à la différence entre la hauteur par rapport à l'ellipsoïde du WGS-84 et la hauteur orthométrique. Déclinaison magnétique Déclinaison magnétique arrondie au degré le plus proche, date du renseignement et variation annuelle variation annuelle. Exploitant de l'aérodrome Adresse Téléphone Nom de l'exploitant de l'aérodrome Adresse électronique SFA Adresse électronique SFA Site Web Types de trafic autorisés Types de trafic autorisés (IFR / VFR / CAM)	3	Altitude de référence de l'AD (ft)	
arrondie au pied le plus proche. Distance du géoïde au-dessus (positive) ou au-dessous (négative) de l'ellipsoïde de référence mathématique. L'ondulation du géoïde correspond à la différence entre la hauteur par rapport à l'ellipsoïde du WGS-84 et la hauteur orthométrique. Déclinaison magnétique Déclinaison magnétique arrondie au degré le plus proche, date du renseignement et variation annuelle Exploitant de l'aérodrome Adresse Adresse Téléphone Numéros de téléphone FAX Adresse électronique SFA Adresse SFA (service fixe de l'aéronautique) 7 Types de trafic autorisés Types de trafic autorisés Adresse (IFR / VFR / CAM)		Température de référence de l'AD	l'annexe 14/OACI, Volume I, chap 2, 2.4, au degré Celsius (C°) près. Il est recommandé de considérer comme température de référence d'aérodrome la moyenne mensuelle des températures maximales quotidiennes du mois le plus chaud de l'année (le mois le plus chaud étant celui pour lequel la température moyenne mensuelle est la plus élevée). Cette température devrait être la valeur moyenne obtenue sur plusieurs années.
Date du renseignement date du renseignement et	4	Ondulation du géoïde (GUND)	arrondie au pied le plus proche. Distance du géoïde au-dessus (positive) ou au-dessous (négative) de l'ellipsoïde de référence mathématique. L'ondulation du géoïde correspond à la différence entre la hauteur par rapport à
Exploitant de l'aérodrome	5	Date du renseignement	date du renseignement et
	6	Exploitant de l'aérodrome Adresse Téléphone FAX Adresse électronique SFA	Nom de l'exploitant de l'aérodrome Adresse Numéros de téléphone télécopieur Adresse électronique Adresse SFA (service fixe de l'aéronautique)
8 Observations	7	Types de trafic autorisés	Types de trafic autorisés (IFR / VFR / CAM)
	8	Observations	

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.3 Heures de fonctionnement

Description détaillée des heures de fonctionnement des services offerts à l'aérodrome

1	Exploitant de l'aérodrome	L'heure du méridien de Greenwich (UTC) est utilisée.
2	Douane et contrôle des personnes	
3	Santé et services sanitaires	Exemple d'horaire ATS:
4	Bureau de piste AIS : BIA/BRIA	Lun/Jeu : 0630/1500
5	Bureau de piste ATS : BDP	Ven : 0630/1330
6	Bureau de piste MET	(HIV: +1h)
7	Services de la circulation aérienne (ATS)	Cela revient à écrire que les heures de fonctionnement ATS sont :
8	Avitaillement	Lun/Jeu : 0630/1500 TU en été et 0730/1600 TU en hiver
9	Assistance en escale	Ven : 0630/1330 TU en été et 0730/1430 TU en hiver
10	Sûreté	Sachant que 2 heures légales sont en vigueur en France :
11	Dégivrage	L'une pendant la période d'été (UTC + 2) et l'autre pendant la période d'hiver
12	Observations	(UTC + 1). Les heures ATS converties en heures locales sont : Lun/Jeu : 0830/1700 Ven : 0830/1530

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale

Description détaillée des services et installations d'assistance en escale disponibles à l'aérodrome

1	Services de manutention de fret	Lorsque les services de manutention du fret sont limités, il convient d'indiquer le nombre et les types des appareils, leur puissance et leur hauteur de levage (grues, élévateurs à fourche, transporteurs à courroie, etc). Lorsque les services répondent aux besoins prévus, il suffit d'utiliser une mention simple du genre « installations modernes de manutention ; poids limite : (préciser).
2	Types de carburant et de lubrifiant	Les indices de carburant et de lubrifiant disponibles.
3	Services et capacité d'avitaillement	Les types de matériel et de services d'avitaillement disponibles, avec indication du débit possible, en litres par seconde. Dans le cas où il n'existe aucune restriction, préciser « sans restriction ».
4	Services de dégivrage	Services de dégivrage
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage	Indiquer l'espace disponible dans les hangars soit en précisant le nombre d'aéronefs de types déterminés qui peuvent y être abrités, soit en énumérant les hangars et les dimensions de chacun d'eux. Indiquer si les hangars sont chauffés ou non et donner toute autre précision digne d'intérêt.
6	Services de réparation utilisables par les aéronefs de passage	Nature des réparations qui peuvent être effectuées, c'est-à-dire réparations importantes ou mineures, types d'aéronefs pouvant être réparés; Indiquer si des pièces de rechange sont disponibles et s'il y a des moyens de procéder à des changements de moteurs.
7	Observations	Tout autre renseignement utile que ne mentionne pas cette sous-section.

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.5 Services aux passagers

Brève description des services offerts aux passagers à l'aérodrome

	breve description des services enerts dux passagers à racrodrente						
4	Hôtel(s) à l'aérodrome	Hôtel(s) à l'aérodrome ou à proximité. Nature et ampleur des moyens d'hébergement de nuit à l'aéroport ou à proximité.					
'	Hôtel(s) à proximité	Préciser le nombre de chambres disponibles si les possibilités d'hébergement sont restreintes.					
0	Restaurant(s) à l'aérodrome	Restaurant(s) à l'aérodrome ou à proximité.					
2	Restaurants à proximité	Indiquer s'il existe un restaurant à l'aéroport ou à proximité et si le nombre de repas qu'il peut servir est limité ou illimité.					
3	Moyens de transport	Indiquer les moyens de transport disponibles tels qu'autobus, taxis, trains, hélicoptères ou tout autre service de transport des voyageurs entre l'aérodrome et la ville.					
4	Services médicaux	Indiquer les installations et services médicaux prévus à l'aérodrome, notamment poste de secours, infirmerie ou salle de repos, et ambulances. Lorsque des services supplémentaires importants existent hors de l'aérodrome, il y a lieu de les indiquer également en précisant leur emplacement et la distance de l'aérodrome.					
5	Services bancaires et postaux à l'aérodrome Services bancaires et postaux à proximité	Services bancaires et postaux à l'aérodrome ou à proximité.					
6	Office de tourisme	Service d'information touristique.					
7	Observations	Tout autre renseignement utile que ne mentionne pas cette sous-section.					

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

Description détaillée des services et de l'équipement de sauvetage et de lutte contre l'incendie à l'aérodrome.

Dooonp	been plient detailed de de requipement de dat votage et de ratio centre rindentale à radioareme.			
1	Catégorie de l'aérodrome	Indiquer le niveau de protection assuré à l'aérodrome , en fonction de la catégorie d'aérodrome (annexe 14, Volume I, chap 9, 9.2).		
2	Equipement de sauvetage	Indiquer l'équipement de sauvetage disponible à bord des véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie en précisant s'il correspond à la catégorie d'aérodrome mentionnée en 1).		
3	Capacité d'enlever des aéronefs accidentellement immobilisés	Il y a lieu d'indiquer les moyens disponibles pour enlever les aéronefs accidentellement immobilisés sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci. Il est possible de les indiquer sous la forme du type d'aéronef le plus gros pour l'enlèvement duquel l'aérodrome est équipé (voir annexe 14, Volume I, chap 2, 2.10 et chap 9, 9.3).		
4	Observations	Tout autre renseignement utile que ne mentionne pas cette sous-section.		

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.7 Disponibilité saisonnière-dégagement

Description détaillée de l'équipement et des priorités opérationnelles établies pour le dégagement des aires de mouvement de l'aérodrome

1	Types d'équipement	Indiquer si l'aérodrome est utilisable pendant toute l'année; s'il ne l'est pas, indiquer les périodes (mois) pendant lesquelles il n'est pas utilisable ou doit être utilisé avec précaution, en indiquant la raison pour laquelle il ne peut être utilisé ou les précautions à prendre. Les renseignements sur les services de déneigement devraient comprendre les précisions ci-après : a) si aucun équipement de déneigement n'est nécessaire, utiliser la mention « non applicable ». b) lorsque des chutes de neige se produisent mais qu'il n'existe aucun équipement de déneigement, utiliser la mention « aucun équipement ». c) lorsque l'aérodrome est équipé pour le déneigement, indiquer le type d'équipement utilisé.
2	Priorités de dégagement	Si le déneigement des aires de mouvement est nécessaire, indiquer les RWY, TWY et aires de trafic prioritaires.
3	Observations	Tout autre renseignement utile que ne mentionne pas cette sous-section.

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.8 Aires de trafic, Voies de circulation et situation/position des points de vérification

Détails relatifs aux caractéristiques physiques des aires de trafic et des voies de circulation et à la situation/position des points de vérification désignés

v 011110	ation accignos	
1	Surface et résistance des aires de trafic	Indiquer le type de revêtement et la force portante de l'aire de trafic au moyen du numéro de classification des chaussées de la méthode ACN-PCN (voir annexe 14/OACI, Volume I, chap 2, 2.6).
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation	En plus de la largeur (en mètres) et du type de revêtement des voies de circulation, indiquer sa force portante par la méthode ACN-PCN.
3	Situation et altitude des emplacements de vérification des altimètres	Situation et altitude, arrondie au pied le plus proche, des points de vérification des altimètres. (voir annexe 14/OACI, volume I, chap 2.7)
4	Situation des points de vérification VOR	Situation des points de vérification VOR repérés par une marque et un panneau indicateur (inscription de couleur noire sur fond jaune). Voir annexe 14/OACI, volume I, chap 5.2.12 et 5.4.4). La marque de point de vérification VOR sera centrée sur le point où un aéronef doit se trouver pour recevoir le signal VOR correct. Une marque de point de vérification VOR sera constitué par un cercle de 6 m de diamètre, dont l'épaisseur de trait sera de 15 cm.
5	Position des points de vérification INS	Indiquer en degrés, minutes, secondes et centièmes de secondes, les coordonnées géographiques des postes d'aéronef où ceux dotés d'un équipement INS qui peuvent aligner et programmer cet équipement avant le départ.
6	Observations	Si les emplacements des points de vérification sont représentés sur une carte d'aérodrome. l'indiquer dans cette sous-section.

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage

Brève description du système de contrôle et de guidage des mouvements à la surface et du balisage des pistes et des voies de circulation - (voir Manuel de conception des aérodromes [doc 9157], 4º partie et annexe 14/OACI)

	(,
1	Utilisation des panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronef Lignes de guidage sur TWY	
	système de guidage visuel pour l'accostage et le	
	stationnement aux postes d'aéronef	
2	Marquage et balisage lumineux des RWY	
	Marquage et balisage lumineux des TWY	
3	Barres d'arrêt (le cas échéant)	
4	Observations	

Indicateur OACI de l'AD – AD 2.10

Obstacles d'aérodrome

Liste des Obstacles

	Obstacles d'aérodrome								
N° obstacle	Type	Position	Altitude	Marquage	Observations				
(Désignation			(Hauteur)	Туре					
				Couleur du balisage					
				lumineux					
a	b	С	d	е	f				
Identification	Type d'obstacle	Position en degrés,	Altitude et Hauteur	Marquage de	Indiquer si la liste				
ou		min, sec et centièmes	de l'obstacle	l'obstacle et type et	d'obstacles est				
désignation		de seconde	arrondie au pied le	couleur du balisage	disponible sous				
des			plus proche	lumineux	forme électronique				
obstacles									

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis

Indication détaillée des renseignements météorologiques fournis par l'aérodrome, ainsi que du centre météorologique qui est chargé de les fournir

charg	é de les fournir			
1	Centre météorologique associé à l'aérodrome	Nom du centre météorologique associé à l'aérodrome.		
2	Heures de service	Heures de service et, le cas échéant, désignation du centre météorologique qui est		
	Centre MET hors heures de service	responsable en dehors de ces heures.		
	Centre MET responsable des TAF	Centre responsable de la préparation des TAF, et périodes de validité et intervalle de		
3	Périodes de validité des prévisions	publication des prévisions.		
	Intervalle de publication des prévisions			
4	Disponibilité des prévisions de tendance	Disponibilité des prévisions de tendance pour l'aérodrome et intervalle de		
	Intervalle de publication	publication.		
		P = consultation personnelle		
5	Renseignements sur la façon dont les exposés	T = téléphone		
	verbaux et/ou la consultation sont assurés	TV = télévision en circuit fermé		
		D = affichage pour autobriefing		
		C = cartes		
	Types de documentation de vol fournie et	CR = coupes transversales		
6	langue(s) utilisées(s) dans cette documentation	PL = textes abrégés en langage clair		
		TB = tables et tableaux		
		Indiquer en clair les langues employées.		
		S = carte d'analyse au sol (carte actuelle)		
		U = carte d'analyse en altitude (carte actuelle)		
	0-4	P = carte en altitude prévue		
7	Cartes et autres renseignements affichés ou	W = carte du temps significatif		
7	disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation	T = carte de la tropopause		
	Consultation	SWH = temps significatif à haute altitude (carte)		
		SWM = temps significatif à moyenne altitude (carte)		
		SWL = temps significatif à basse altitude (carte)		
		Équipement complémentaire (par exemple radar météorologique) permettant		
		d'obtenir des renseignements sur les conditions météorologiques locales ; dans le		
8	Équipement complémentaire	cas du radar météorologique et du récepteur d'images des nuages transmises par		
		satellite, utiliser respectivement les abréviations WXR et APT.		
0	Organismos ATC dessenti-	Organismes des services de la circulation aérienne auxquels sont fournis les		
9	Organismes ATS desservis	renseignements météorologiques, par exemple FIC, ACC et ou RCC, etc		
		Renseignements supplémentaires (par exemple en ce qui concerne toute limitation		
		du service, etc).		
		Indiquer toute limitation de service et tout service non encore énuméré.		
10	Renseignements supplémentaires	Indiquer s'il y a lieu les numéros de téléphone du centre météorologique assurant		
		normalement le service pour l'aérodrome et de tous les autres centres		
		météorologiques assurant le service en dehors des heures de service du premier		
		centre, soit la nuit.		
		oenite, soit ia nuit.		

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.12 Caractéristiques physiques des pistes

Description détaillée des caractéristiques physiques de chacune des pistes

RWY ID	Relèvement Vrai (1/100 deg)	Dimensions des RWY (m) L x I	Résistance du revêtement (PCN et données connexes) des RWY et SWY correspondants	Nature de la surface de chaque RWY et des SWY correspondants	Coordonnées THR / GUND (DTHR / GUND)	Altitude THR (classique)	Altitude THR et Max TDZ (précision)
1	2	3	4.1	4.2	5	6.1	6.2

- 1) Désignation.
- 2) Relèvement vrai au centième de degré.
- 3) Dimensions des RWY, arrondies au mètre le plus proche.
- 4) Résistance du revêtement (**PCN et données connexes**) et nature de la surface de chaque piste et des prolongements d'arrêt correspondants L'annexe 14, Volume I, chap 2, 2.6, contient des renseignements détaillés sur le mode d'indication de la force portante d'une chaussée.
- Pour chaque seuil et extrémité de piste, coordonnées géographiques en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde et, pour chaque seuil, ondulation du géoïde,
 - arrondie au pied le plus proche, dans le cas des pistes avec approche classique
 - arrondie au dixième de pied le plus proche, dans le cas des pistes avec approche classique
- 6.1 Altitude des seuils arrondie au pied le plus proche, dans le cas des pistes avec approche classique.
- 6.2 Altitude des seuils et du point le plus élevé de la zone de toucher des roues, arrondie au dixième de pied le plus proche, dans le cas des pistes avec approche de précision.

	RWY ID	Pente de RWY- SWY %	Dimensions SWY (m) L x I	Dimensions CWY (m) L x I	Dimensions de la bande (m) L x I	Zone dégagée d'obstacles (OFZ)	Observations
Ì	1	7	8	9	10	11	12

- 7) Pente de chaque piste et des prolongements d'arrêt correspondants.
- 8) Dimensions des prolongements d'arrêt (le cas échéant), arrondies au mètre le plus proche.
- 9) Dimensions des prolongements dégagés (le cas échéant), arrondies au mètre le plus proche.
- 10) Dimensions des bandes (voir annexe 14/OACI, Volume I, chap 3.4): Longueur, Largeur arrondie au mètre le plus proche.
- 11) Existence d'une zone dégagée d'obstacles (Piste avec approche de précision de catégorie I)
- 12) Observations

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.13 Distances déclarées

Description détaillée des distances déclarées pour chaque piste, arrondies au mètre le plus proche, dans chaque sens d'utilisation.

Les distances suivantes seront calculées au mètre le plus proche.

RWY ID	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Observations
1	2	3	4	5	6

- 1) Désignation de la piste.
- 2) Distance de roulement utilisable au décollage.

Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion au décollage.

3) Distance utilisable au décollage.

Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé, s'il y en a un.

4) Distance utilisable pour l'accélération arrêt.

Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement d'arrêt, s'il y en a un.

5) Distance utilisable à l'atterrissage.

Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.

6) Observations.

S'il est interdit d'utiliser opérationnellement une piste dans un sens donné pour le décollage, l'atterrissage ou les deux, cette piste doit être identifiée par la mention « inutilisable » ou par l'abréviation « NU » (annexe 14, Volume I, supplément A, section 3).

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste

Description détaillée du dispositif lumineux d'approche et du balisage lumineux de piste

	balisage lumineux d'approche			VASIS	PAPI	Languaur das faux da zana	
RWY ID	Туре	Longueur	intensité	THR	Angle (MEHT)	Côté / Angle (MEHT)	Longueur des feux de zone de toucher des roues
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	5

- Désignation de piste.
- 2) Type, longueur et intensité du dispositif lumineux d'approche.
- 3) Feux de seuil de piste, couleur et barres de flanc.
- 4) Type d'indicateur visuel de pente d'approche.

Les renseignements relatifs au VASIS devraient comprendre le type d'installation, l'angle (ou les angles) nominal de pente d'approche spécifié dans l'annexe 14, Volume I, 2.12, ainsi que la hauteur (ou les hauteurs) minimale des yeux du pilote au-dessus du seuil lors de la réception du signal (ou des signaux) correspondant à la position correcte de l'avion sur la pente. Dans le cas d'un AVASIS ou d'un AVASIS à 3 barres, les détails du nombre et de l'emplacement des ensembles lumineux devraient également être publiés. Dans le cas d'un AT-VASIS ou d'un PAPI, le côté de la piste sur lequel sont installés les ensembles lumineux, c'est-à-dire côté gauche ou côté droit, devrait être indiqué.

5) Longueur des feux de zone de toucher des roues.

	RWY ID		Balisage latéral						
		Longueur	Espacement	Couleur	Intensité	Longueur	Espacement	Couleur	Intensité
	1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4

- 6) Longueur, espacement, couleur et intensité des feux d'axe de piste.
- 7) Longueur, espacement, couleur et intensité des feux de bord de piste.

RWY ID	Balisage d'extrémité RWY	Balisage	SWY	Observations
		Longueur	Couleur	
1	8	9.1	9.2	10

- 8) Couleur des feux d'extrémité de piste et des barres de flanc.
- 9) Longueur et couleur des feux de prolongement d'arrêt.
- 10) Observations.

(Les types de dispositifs lumineux sont décrits dans l'annexe 14/OACI, Volume I, chap 5)

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire

Description des autres dispositifs lumineux et du système d'alimentation électrique auxiliaire

	Position des feux ABN/IBN	Emplacement, caractéristiques et heures de fonctionnement des phares			
1	Caractéristiques des feux ABN/IBN	d'aérodrome/d'identification (le cas échéant).			
	Heures de fonctionnement des feux ABN/IBN				
	Emplacement et éclairage de l'anémomètre	Emplacement et éclairage (le cas échéant) de l'anémomètre			
2	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens d'atterrissage.			
	d'atterrissage				
2	Balisage latéral TWY	Feux de bord de voies de circulation et feux axiaux de voies de circulation.			
3	Balisage axial TWY				
4	Alimentation électrique auxiliaire	Indiquer si une alimentation électrique auxiliaire est disponible (voir annexe			
4	délai de commutation	14/OACI, Volume I, chap 8,8.1) et préciser le délai maximum de commutation.			
	Observations	Celles-ci peuvent éventuellement consister en renseignements sur la disponibilité			
5	Observations	de feux de prolongement d'arrêt, de barres d'arrêt et de barres de dégagement			
		d'intersection.			

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.16 Aire d'atterrissage d'hélicoptères

Description détaillée de l'aire d'atterrissage prévue pour les hélicoptères à l'aérodrome.

2 000i.p	tion detailed de l'aire à atternesage prevae	podrios nonceptoros a racioareme.
	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO	Coordonnées géographiques, en degrés, minutes, secondes et centièmes de seconde, du centre géométrique de l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF) ou de
1	Ondulation du géoïde (GUND)	chaque seuil de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO) (le cas échéant), et ondulation du géoïde arrondie au pied le plus proche, dans le cas des aires avec approche classique arrondie au dixième de pied le plus proche, dans le cas des aires avec approche de précision
		Altitude de la TLOF et/ou de la FATO :
2	Altitude TLOF et/ou FATO	 arrondie au pied le plus proche, dans le cas des aires avec approche classique arrondie au dixième de pied le plus proche, dans le cas des aires avec approche de précision
3	Dimensions, type de surface, force portante et marques de la TLOF et de la FATO	Indiquer la surface portante désignée pour la prise de contact ou l'envol ainsi que les dimensions (arrondies au mètre), la pente (suffisante pour prévenir l'accumulation d'eau mais ne devant dépasser 2 % dans aucune direction), le type de revêtement (par exemple, asphalte, béton, herbe) et la force portante connexe exprimée en kilogrammes (annexe 14, Volume II, chap 3). Indiquer la classe de performances des hélicoptères par lesquels la FATO est destinée à être utilisée, son type (en surface, surélevée ou héli plate-forme), le relèvement vrai pour l'approche/décollage, le numéro d'identification de la FATO (s'il y a lieu), sa longueur, sa largeur, sa pente et le type de revêtement (annexe 14, Volume II, chap 3 et chap 5, 5.25.5).
4	Relèvement vrai de la FATO	Relèvement vrai de la FATO au centième de degré.
5	Distances déclarées	Distances déclarées disponibles arrondies au mètre le plus proche. Il y a lieu de fournir une indication des distances déclarées lorsqu'elles sont établies et applicables aux vols d'hélicoptères. Les données devraient comprendre : a) distance utilisable au décollage (TODAH) b) distance utilisable pour le décollage interrompu (RTODAH) c) distance utilisable à l'atterrissage (LDAH) (voir annexe 14, Volume II, chap 2).
6	Dispositif lumineux d' APP et de FATO	
7	Observations	

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.17 Espaces aérien ATS (CTR)

Description détaillée de l'espace aérien ATS organisé à l'aérodrome

1	Nom	Désignation de l'espace aérien.		
	Limites latérales	Coordonnées géographiques des limites latérales, en degrés, minutes et secondes.		
2	2 Limites verticales (plancher/plafond) Limites verticales (plancher/plafond) en ft			
3	Classification de l'espace aérien			
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS Langue(s) utilisée(s)	Indicatif d'appel de l'organe ATS assurant le service.		
5	Altitude de transition (ft)			
6	Observations			

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne

Description détaillée des installations de télécommunication des services de la circulation aérienne établies à l'aérodrome

Désignation du service	Indicatif d'appel	Fréquences	Heures de fonctionnement	Observations
1	2	3	4	5

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissage

Description détaillée des aides de radionavigation et d'atterrissage dont est doté l'aérodrome pour les approches aux instruments et les procédures de région terminale

ot loc procodured do re	giori torrimiaro					
Type des aides	Identification	Fréquences	Heures de fonctionnement	Coordonnées	Altitude DME Au sommet (Au pied)	Observations
1	2	3	4	5	6	7

- 1) Type des aides, déclinaison magnétique, arrondie au degré le plus proche, s'il y a lieu, et type d'opération prise en charge pour l'ILS/MLS, le GNSS de base, le SBAS et le GBAS et, dans le cas du VOR/ILS/MLS, déclinaison de station utilisée pour l'alignement technique de l'aide, arrondie au degré le plus proche.
- 5) Coordonnées géographiques, en degrés, minutes, secondes et dixièmes de seconde, de la position de l'antenne d'émission.
- 6) Altitude de l'antenne d'émission du DME, arrondie aux 100 ft les plus proches, et de celle du DME/P, arrondie aux 10ft les plus proches.

Lorsque la même aide sert à la fois pour la navigation de route et pour les opérations à l'aérodrome, elle doit également être décrite dans la section ENR de l'AIP ou du MILAIP. Si le système de renforcement au sol (GBAS) dessert plus d'un aérodrome, cette aide doit être décrite sous chaque aérodrome. Le nom de l'organisme qui exploite l'installation, si celui-ci n'est pas l'administration nationale désignée, doit être indiqué dans la colonne observations, de même que la zone de couverture de l'installation.

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.20 Règlements de circulation locaux

Description détaillée des règlements applicables à la circulation à l'aérodrome, notamment les routes standard de circulation au sol des aéronefs, les règlements relatifs au stationnement, les vols d'entraînement et les vols apparentés, mais à l'exclusion des procédures de vol.

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.21 Procédures antibruit

Description détaillée des procédures antibruit établies pour l'aérodrome.

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.22 Procédures de vol

Description détaillée des conditions et des procédures de vol, notamment les procédures radar et/ou ADS-B, établie sur la base de l'organisation de l'espace aérien pour l'aérodrome. Enoncé détaillé des procédures par faible visibilité éventuellement établies pour l'aérodrome, notamment :

- 1. Piste(s) et équipement associé dont l'emploi est autorisé dans le cadre des procédures par faible visibilité ;
- conditions MTO précises dans lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées;
- 3. marques au sol/dispositifs d'éclairage à utiliser dans le cadre des procédures par faible visibilité.

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.23 Renseignements supplémentaires

Renseignements supplémentaires disponibles à l'aérodrome, par exemple indication des concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome ainsi que des mouvements quotidiens importants entre les aires de repos et d'alimentation, dans la mesure du possible.

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome

Il s'agit d'inclure, dans l'ordre ci-après, les cartes relatives à l'aérodrome :

	Manuels où sont publiées les cartes
Carte d'aérodrome/hélistation – OACI	
2) Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef – OACI	
3) Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome – OACI	
4) Cartes d'obstacles d'aérodrome - OACI type A (pour chaque pist	e)
5) Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome – OACI (Electronique	
6) Carte topographique pour approche de précision - OACI (pist	e avec
approche de précision de catégorie II et III)	
7) Carte régionale – OACI (routes de départ et de transit)	
8) Carte de départ normalisé aux instruments - OACI	
9) Carte régionale – OACI (routes d'arrivée et de transit)	
10) Carte d'arrivée normalisée aux instruments - OACI	
11) Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC -OA	
12) Carte d'approche aux instruments – OACI (pour chaque piste	et type
de procédure)	
13) Carte d'approche à vue - OACI	
14) Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome	

Si certaines de ces cartes ne sont pas produites, il faut le mentionner dans la section GEN 3.2, cartes aéronautiques.

Indicateur OACI de l'AD - AD 2.25 Homologation des pistes de l'aérodrome

QFU	Décision d'homologation	Catégories d'exploitation	Restrictions / Dérogations
QFUxx	Noter la référence de la décision d'homologation	Noter les catégories d'exploitation pour lesquelles la piste est homologuée : a) piste utilisée à vue de jour ;	Noter les restrictions et/ou
Renseigner une ligne pour chaque QFU	en vigueur. Renseigner une ligne par décision en cas de décisions différentes pour des catégories d'exploitation différentes.	 b) piste utilisée à vue de nuit; c) piste utilisée en conditions de vol aux instruments pour laquelle sont définies des procédures d'approche classique; d) piste utilisée en conditions de vol aux instruments pour laquelle sont définies des procédures d'approche de précision de catégorie I; e) piste utilisée en conditions de vol aux instruments pour laquelle sont définies des procédures d'approche de précision de catégorie II et III; f) piste utilisée en conditions de vol aux instruments pour les décollages avec une portée visuelle de piste supérieure ou égale à 150 mètres; g) piste utilisée en conditions de vol aux instruments pour les décollages avec une portée visuelle de piste inférieure à 150 mètres. 	dérogations associées à l'homologation.

Modèle prérempli

(Heures: HIV + 1 HR)

EADD - AD 2.1

Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome

EADD - DONLON/International

EADD - AD 2.2 Données géographiques et administratives

	Coordonnées du point de référence de l'aérodrome	522318N 0315658W		
1	(ARP)	02201011 001000011		
	Emplacement de l'AD	258° / 1075 M du seuil de la 09L		
2	Direction et distance de (Ville)	045°, 9 KM de Donlon		
3	Altitude de référence de l'AD (ft)	98 FT		
3	Température de référence de l'AD	21 ° C		
4	Ondulation du géoïde (GUND)	39 FT		
	Déclinaison magnétique	3 °W		
5	Date du renseignement	(1990)		
	Variation annuelle	décroissante		
	Exploitant de l'aérodrome	Administration de l'Aviation Civile		
	Adresse	Aéroport de Donlon – Donlon 4W		
	Téléphone	01238282		
6	FAX	01238292		
	Adresse électronique	Donlon@air.defense.gouv.uk		
	SFA	EADDYDYX		
	Site Web	www.Donlonairport@aol.com		
7	Types de trafic autorisés	IFR/VFR		
8	Observations			

EADD - AD 2.3 Heures de fonctionnement

	\boldsymbol{j}	
1	Exploitant de l'aérodrome	LUN-VEN: 0600-2000 SAM,DIM + Jours fériés: 0700-2000
2	Douane et contrôle des personnes	LUN-VEN: 0900-1800 SAM,DIM + Jours fériés: 1000-1700
3	Santé et services sanitaires	Ouverts pendant les heures de service de l'aérodrome. 2 HR de préavis nécessaires à l'aérodrome.
4	Bureau de piste AIS : BIA / BIVC / BRIA	Comme l'aérodrome
5	Bureau de piste ATS : BDP / BIVC	Comme l'aérodrome
6	Bureau de piste MET	Comme l'aérodrome
7	Services de la circulation aérienne (ATS)	Comme l'aérodrome
8	Avitaillement	Comme l'aérodrome
9	Assistance en escale	Comme l'aérodrome
10	Sûreté	Comme l'aérodrome
11	Dégivrage	Comme l'aérodrome
12	Observations	En dehors de ces heures, les services sont assurés sur demande. Ces demandes doivent être adressées à l'aérodrome au plus tard à 1500 .

EADD - AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale

1	Services de manutention de fret	Camions de 1,5 à 3,5 tonnes. Manutention possible jusqu'à 10 tonnes.		
2	Types de carburant et de lubrifiant	JETA1, AVTUR, AVGAS 100 LL.		
_	7,1,000	Huile, toutes les sortes normalement disponibles.		
3	Services et capacité d'avitaillement	1 camion de 45 000 litres, 50 litres/sec.		
4	Services de dégivrage	En service (emplacement indiqué sur la carte de l'aérodrome).		
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage	Places limitées (entente préalable nécessaire)		
6	Services de réparation utilisables par les aéronefs	Possible pour les aéronefs jusqu'à 5 700 kg. Grosses réparations selon entente		
0	de passage	préalable.		
7	Observations	Services d'assistance en escale assurés pendant les heures d'ouverture de		
,	Observations	l'aérodrome ou après entente avec l'aérodrome.		

EADD - AD 2.5 Services aux passagers

1	Hôtel(s) à l'aérodrome	Près de l'aérodrome ou en ville
'	Hôtel(s) à proximité	
2	Restaurant(s) à l'aérodrome	A l'aérodrome et en ville
2	Restaurants à proximité	
3	Moyens de transport	Autobus, taxis et voitures de location à l'aérodrome. Chemins de fer en ville.
4	Services médicaux	Premiers soins à l'aérodrome. Hôpitaux en ville.
5	Services bancaires et postaux à l'aérodrome Services bancaires et postaux à proximité	A l'aérodrome. Ouverts pendant les heures de service de l'aérodrome.
6	Office de tourisme	Bureau en ville. Téléphone : Donlon 0123 4863559 Télécopieur : 4863569
7	Observations	Néant.

EADD - AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

1	Catégorie de l'aérodrome	Pendant les heures d'ouverture de l'aérodrome : CAT 7.
2	Equipement de sauvetage	Oui. 2 embarcations de 40 places.
3	Capacité d'enlever des aéronefs accidentellement immobilisés	Sas de levage et crics hydrauliques disponibles.
4	Observations	En dehors des heures d'ouverture de l'aérodrome, demander le service de lutte contre l'incendie. Les demandes doivent parvenir au plus tard à 1500.

EADD - AD 2.7 Disponibilité saisonnière-dégagement

1	Types d'équipement	1 Souffleuse à neige ; 2 chasse-neige ; 2 niveleuses ;1 épandeuse de sable.		
	Priorités de dégagement	 Piste 09L/27R et voie de circulation correspondante jusqu'à l'aire de trafic. 		
2		 Pïste 09R/27L et voie de circulation jusqu'à l'aire de trafic. Autres voies de circulation et postes de stationnements d'aéronefs. 		
3	Observations	Les renseignements sur le déneigement sont publiés de novembre à avril dans les NOTAM (SNOWTAM). Voir aussi le plan neige à la section AD 1.2.2.		

EADD - AD 2.8 Aires de trafic, Voies de circulation et situation/position des points de vérification

	2110 210 1111 cs de trujte, r vies de circulation et samutou position des pontis de renjiediton			
1	Surface et résistance des aires de trafic	Revêtement : Béton		
'	Carlado of rodictarios dos airos do trailo	Résistance : Numéro de classification de chaussée (PCN) 80/R/B/W/T		
	Largeur, surface et résistance des voies de	Largeur: 23 m		
2	circulation	Revêtement : Béton/asphalte		
2	Circulation	Résistance : PCN 80/R/B/W/T		
2	Situation et altitude des emplacements de vérification	ACL : sur l'aire de trafic, 28 m		
3	des altimètres			
1	Cituation des points de vérification VOD	VOR : voir carte de l'aérodrome		
4	Situation des points de vérification VOR			
E	Desition des points de vérification INC	INS : voir carte de l'aérodrome		
5	Position des points de vérification INS			
6	Observations	Néant.		

EADD - AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage

		comote des montements d'al surface et oursage
	Utilisation des panneaux d'identification des postes	
	de stationnement d'aéronef	et de RWY et à toutes les positions d'attente.
1	Lignes de guidage sur TWY	Lignes de guidage sur l'aire de trafic.
	système de guidage visuel pour l'accostage et le	Guidage nez devant aux postes de stationnement des aéronefs.
	stationnement aux postes d'aéronef	
	Marquage et balisage lumineux des RWY	Désigne le seuil, l'aire de toucher des roues, l'axe , une bordure, l'extrémité,
2		selon le cas.
	Marquage et balisage lumineux des TWY	Axe et positions d'attente à tous les croisements TWY/RWY avec marques et
		balisage lumineux
3	Barres d'arrêt (le cas échéant)	Barres d'arrêt, le cas échéant.
4	Observations	Voir aussi page(préciser) pour le roulage à destination et au départ des
4		postes de stationnement

EADD – AD 2.10 Obstacles d'aérodrome

	Obstacles d'aérodrome					
N° obstacle (Désignation	Туре	Position	Altitude/Hauteur	Marquage Type Couleur du balisage	Observations	
				lumineux		
а	b	С	d	е	f	
EADDOB001	Antenne	522142.17N 0320215.24W	305/197 FT	Balisée Feu à éclats à l'ouest	Des ensembles de données d'obstacles sont disponibles	
EADDOB002	Ligne HT	522151.82N 0315845.12W	213/49 FT	Balisée	(voir GEN 3.1.6)	
EADDOB003	Tour	522203.36N 0315457.22W	131/40 FT	Eclairée		
EADDOB004	OBST mobile	522243.85N 0315455.58W	92/10 FT	Néant		
EADDOB005	Bâtiment d'aérogare	522121.86N 0315452.18W	104/49 FT	Balisé/HI R		
EADDOB006	Hangar	522115.34N 0315531.17W	181/66 FT	Eclairé		
EADDOB007	Antenne	522138.15N 0315425.48W	122/13 FT	Eclairée		

EADD - AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis

137 110	D - AD 2.11 Renseignements meteoroto	Siques journes
1	Centre météorologique associé à l'aérodrome	DONLON
2	Heures de service	H24
	Centre MET hors heures de service	-
	Centre MET responsable des TAF	DONLON
3	Périodes de validité des prévisions	9,18 HR
	Intervalle de publication des prévisions	
4	Disponibilité des prévisions de tendance	TENDANCE
7	Intervalle de publication	1 HR
	Renseignements sur la façon dont les exposés	P = consultation personnelle
5	verbaux et/ou la consultation sont assurés	TV = télévision en circuit fermé
	voibaax oroa la concaltation cont accarco	
		C = cartes
	Types de documentation de vol fournie et	CR = coupes transversales
6	langue(s) utilisées(s) dans cette documentation	PL = textes abreges en langage clair
		TB = tables et tableaux
		Français, Anglais.
	Cartes et autres renseignements affichés ou	S, U85, U70, U50, U30,U20, P85,P70,P50,P40 , P30, P20
7	disponibles pour les exposés verbaux ou la	SWH,SWM, T
	consultation	
0	Émilia anna at a canadána antaire	Tálá aguiann stamaine le Nantalaniation a gadan mátá agulagiana a gá aguiann a sta agui
8	Équipement complémentaire	Télécopieur ; terminal d'autobriefing ; radar météorologique ; récepteur de satellite
9	Organismes ATS desservis	Donlon TWR
		Donlon APP
10	Renseignements supplémentaires	Néant

EADD - AD 2.12 Caractéristiques physiques des pistes

RWY ID	Relèvement Vrai (1/100 deg)	Dimensions des RWY (m) L x I	Résistance du revêtement (PCN et données connexes) des RWY et SWY correspondants	Nature de la surface de chaque RWY et des SWY correspondants	Coordonnées THR / GUND (DTHR / GUND)	Altitude THR (classique)	Altitude THR et Max TDZ (précision)
1	2	3	4.1	4.2	5	6.1	6.2
09L	085,23 °	2800 x 45	80/R/B/W/T	Béton	522231.15N 0315751.35W - GUND 38 FT	99 FT	
27R	265.23°	2800 x 45	80/R/B/W/T	Béton	522241.48N 0315518.65W - GUND 38 FT	53 FT	TDZ 66FT
09R	085,29°	2600 x 45	50F/A/Y/U	Asphalte/béton	522155.82N 0315754.03W - GUND 38 FT	46FT	
27L	265,29°	2600 x 45	50F/A/Y/U	Asphalte/béton	522205.71N 0315531.14N - GUND 38 FT	66 FT	

RWY ID	Pente de RWY-SWY	Dimensions SWY (m) L x I	Dimensions CWY (m) L x I	Dimensions de la bande (m) L X I	Zone dégagée d'obstacles (OFZ)	Observations
1	7	8	9	10	11	12
09L	0.5%	Néant	Néant	2920 x 300	Néant	Néant
27R	0.5 %	Néant	Néant	2920 x 300	Néant	Néant
09R	+ 1 %/-1% (1600 m) (1000m)	200 x 45	Néant	2920 x 150	Néant	Néant
27L	+ 1 %/-1% (1600 m) (1000m)	200 x 45	400 x 150	2920 x 150	Néant	Néant

EADD - AD 2.13 Distances déclarées

D.IDD A	10 2.10	mees accurees			
RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations
	(m)	(m)	(m)	(m)	
1	2	3	4	5	6
09L	2800	2800	2800	2800	Néant
27R	2800	2800	2800	2800	Néant
09R	2600	2600	2800	2600	Néant
27L	2600	3000	2800	2600	Néant

EADD - AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste

	balisage lumineux d'approche			Feux de seuil et	VASIS	PAPI	Languaur das faux da zana
RWY ID	Туре	Longueur (m)	intensité	barres de flanc	Angle (MEHT)	Côté / Angle (MEHT)	Longueur des feux de zone de toucher des roues
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	5
09L	SIAL	600 m	LIM	vert		Gauche/3° (30 FT)	Néant
27R	CAT II	900 m	LIH	Vert -		Gauche/3° (69 FT)	900 m
09R	Néant	Néant	Néant	Vert -		Gauche/3,75° (28 FT)	Néant
27L	Néant	Néant	Néant	Vert -	T-VASIS 2,75° (40 FT)		Néant

		Balisage axial				Balisage latéral			
RWY ID	Longueur Espacement Couleur		Couleur	Intensité	Longueur (m)	Espacement (m)	Couleur	Intensité	
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4	
09L	2800 m	30 m	Blanc	LIH	2800 m	50 m	Blanc	LIH	
27R	2800 m 7,5 m Blanc FM 1900m-2500m Rouge/blanc Fm 2500 M Rouge.		LIH	2800 m	50 m	Blanc	LIH		
09R	Néant	Néant	Néant	Néant	2600 m	50 m	Blanc	LIM	
27L	Néant	Néant	Néant	Néant	2600 m	50 m	Blanc	LIM	

RWY ID	Balisage d'extrémité RWY et barres	Balisage SWY		Observations
RWTID	de flanc	Longueur (m)	Couleur	Observations
1	8	9.1	9.2	10
09L	Rouge -	Néant	Néant	Néant
27R	Rouge -	Néant	Néant	Néant
09R	Rouge -	200 m	Rouge	Néant
27L	Rouge -	200 m	Rouge	Néant

EADD - AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire

	Position des feux ABN/IBN	ABN : à la tour, W toutes les 2 secondes/IBN : Néant				
1	Caractéristiques des feux ABN/IBN					
	Heures de fonctionnement des feux ABN/IBN	Fonctionnement H24				
	Emplacement et éclairage de l'anémomètre	LDI: 800 M W de l'ARP, balisé par feux				
2	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens	Anémomètre : 300 M du THR 09L, non balisé par feux				
	d'atterrissage					
2	Balisage latéral TWY	Bord : toute la TWY				
3	Balisage axial TWY	Axe: TWY A, B, C, D, E				
	Alimentation électrique auxiliaire	Alimentation électrique auxiliaire pour tout l'éclairage et le balisage de				
4	délai de commutation	l'aérodrome.				
		Temps de commutation : 1 seconde.				
5	Observations	Néant				
5						

EADD - AD 2.16 Aire d'atterrissage d'hélicoptères

4	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO	522226.98N 0315636.61W
1	Ondulation du géoïde (GUND)	41,5 FT
2	Altitude TLOF et/ou FATO	109 FT
3	Dimensions, type de surface, force portante et marques de la TLOF et de la FATO	Rectangle 30 x 30 m Asphalte, 10 tonnes, bordures blanches et lettre H blanche
4	Relèvement vrai de la FATO	123,25 /303,25 ° Direction de la zone de décollage : 124° vrai 304° vrai
5	Distances déclarées	Néant
6	Dispositif lumineux d' APP et de FATO	Bordure, aire FATO, TWY vol rasant jusqu'à l'aire de trafic
7	Observations	Néant

*EADD - AD 2.17 Espaces aérien ATS (CTR)*Description détaillée de l'espace aérien ATS organisé à l'aérodrome

1	Nom	DONLON CTR			
	Limites latérales	Cercle de 35 KM de rayon centré sur 522318N 0315658 W (ARP)			
2	Limites verticales (plancher/plafond)	3000 FT MSL			
3	Classification de l'espace aérien	D			
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS Langue(s) utilisée(s)	DONLON Tour Anglais			
5	Altitude de transition (ft)	3500 FT MSL			
6	Observations	Néant			

EADD - AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne

Désignation du service	Indicatif d'appel	Fréquences	Heures de fonctionnement	Observations
1	2	3	4	5
APP	Donlon Approche	119,100 MHz	H24	Fréquence principale
		121,500 MHz	H24	VDF disponible
TWR	Donlon Tour	118,100 MHz	Comme l'aérodrome	Fréquence d'urgence
		117,900 MHz	НО	Fréquence principale
		119,900 MHz	НО	Aéronef militaire
SRE	Donlon Directeur	123,700 MHz	0700-2100	
		118,100 MHz	Sur demande	Fréquence principale
PAR	Donlon Précision	119,900 MHz	Sur demande	
			0700-2100	Pour RWY 27 R
ATIS (ARR)	Donlon Informations	122,750 MHz	0600-2200	Fréquence principale
	d'arrivée			
ATIS (DEP)	Donlon Informations de	122,850 MHz	0600-2200	
	départ			
ATIS (INF)	Donlon Informations	122,750 MHz	2200-0600	_

EADD - AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissage

<i>EADD - AD 2.19</i>	Alaes ae l	raaionavigatio	n et a atterriss	ige		
Type des aides	Identification	Fréquences	Heures de fonctionnement	Coordonnées	Altitude DME(FT) Au sommet (Au pied)	Observations
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME (3°W/1990)	BOR	116,900 MHz	H24	522206.2N 0322230.8W	60FT (55 FT)	Néant
VOR/DME (3°W/1990)	CAA	114,300 MHz	H24	522254.4N 0314436.1W	30 FT (25 FT)	
VOR/DME (3°W/1990)	KAV	115,000 MHz CH 97 X	H24	523218.3N 0315512.6W	30 FT (25 FT)	
L	KL	411 kHz	H24	522301.2N 0315102.3W		087° MAG/5,7 km jusqu'à RWY 27R Couverture 45 km
LLZ 27R (3°W/1990) ILS CAT II (3°w OU 357°)	OXS	109,100 MHz	H24	522232.1N 0315754.8W		
GP 27	Points/traits	331,400 MHz	H24	522242.4N 0315536.4W		2,75°, RDH 51 FT
MM 27	Traits	75 kHz	H24	522246.8N 0315422.8W		087° MAG/1,1 km jusqu'à RWY 27R
OM 27	OM 27	75 kHz	H24	522301.2N 0315102.3W		087° MAG/5,7 km jusqu'à RWY 27R
GPS NA	N/A	1575.42 MHz	H24	N/A	N/A	Les antennes émettrices sont basées sur satellite
WAAS LPV	N/A	1575.42 MHz	H24	N/A	N/A	Les antennes émettrices sont basées sur satellite
GBAS CAT I	N/A	133,000 MHz	H24	522244.4N 031536.4W	N/A	

EADD - AD 2.20	Règlements de circulation locaux

EADD	4D 2 21	Dung á dronga an tiburit
EADD:	- AD 2.21	Procédures antibruit

EADD - AD 2.22 Procédures de vol

EADD - AD 2.23 Renseignements supplémentaires

EADD - AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome

Il s'agit d'inclure, dans l'ordre ci-après, les cartes relatives à l'aérodrome :

	Manuels où sont publiées les cartes
15) Carte d'aérodrome/hélistation – OACI	
16) Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef – OACI	
17) Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome – OACI	
18) Cartes d'obstacles d'aérodrome – OACI type A (pour chaque piste)	
19) Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome – OACI (Electronique)	
20) Carte topographique pour approche de précision - OACI (piste avec	
approche de précision de catégorie II et III)	
21) Carte régionale – OACI (routes de départ et de transit)	
22) Carte de départ normalisé aux instruments - OACI	
23) Carte régionale – OACI (routes d'arrivée et de transit)	
24) Carte d'arrivée normalisée aux instruments - OACI	
25) Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC -OACI	
26) Carte d'approche aux instruments – OACI (pour chaque piste et type	
de procédure)	
27) Carte d'approche à vue - OACI	
28) Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome	

Si certaines de ces cartes ne sont pas produites, il faut le mentionner dans la section GEN 3.2, cartes aéronautiques.

EADD - AD 2.25 Homologation des pistes de l'aérodrome

QFU	Décision d'homologation	Catégories d'exploitation	Restrictions / Dérogations
QFUxx	Noter la référence de la décision d'homologation	Noter les catégories d'exploitation pour lesquelles la piste est homologuée : a) piste utilisée à vue de jour ;	Noter les restrictions et/ou
Renseigner une ligne	en vigueur.	b) piste utilisée à vue de nuit ; c) piste utilisée en conditions de vol aux instruments pour laquelle sont	dérogations associées à
pour chaque QFU	Renseigner une ligne par décision en cas de décisions différentes pour des catégories d'exploitation différentes.	définies des procédures d'approche classique; d) piste utilisée en conditions de vol aux instruments pour laquelle sont définies des procédures d'approche de précision de catégorie I; e) piste utilisée en conditions de vol aux instruments pour laquelle sont définies des procédures d'approche de précision de catégorie II et III; f) piste utilisée en conditions de vol aux instruments pour les décollages avec une portée visuelle de piste supérieure ou égale à 150 mètres; g) piste utilisée en conditions de vol aux instruments pour les décollages avec une portée visuelle de piste inférieure à 150 mètres.	l'homologation.