

5 - CARTES DE L'ATLAS VAC ET CARTES ASSOCIÉES

5.1 - CARTES DE L'ATLAS VAC DES AÉRODROMES

Instruction N° 22900 DNA du 29 Mars 2004 relative à l'établissement des cartes d'approche et d'atterrissage à vue, des cartes des mouvements à la surface, des cartes des aires de stationnement, et des cartes des secteurs d'information de vol publiées dans la partie VAC ATLAS DES AÉRODROMES du manuel d'information aéronautique.

Recueil d'expressions standards pour les cartes de l'ATLAS VAC DES AÉRODROMES.

5.2 - CARTES DE L'ATLAS VAC DES HÉLISTATIONS

Instruction N° 23000 DNA du 15 juin 2004 relative à l'établissement des cartes d'approche et d'atterrissage à vue, et des cartes des aires de stationnement publiées dans la partie VAC ATLAS DES HÉLISTATIONS du manuel d'information aéronautique.

NB : l'Instruction N° 20100 DNA du 06 février 1990 relative à l'établissement des cartes d'approche et d'atterrissage à vue est abrogée.

5.1 - CARTES DE L'ATLAS VAC DES AÉRODROMES

- Instruction N° 22900 DNA du 29 Mars 2004 relative à l'établissement des cartes d'approche et d'atterrissage à vue, des cartes des mouvements à la surface, des cartes des aires de stationnement, et des cartes des secteurs d'information de vol publiées dans la partie VAC ATLAS DES AÉRODROMES du manuel d'information aéronautique.

Amendement NR	Modifications	Référence de l'instruction modificatrice
1	Modification de l'emplacement pour la publication de la valeur du GUND.	23900 DNA du 20.01.05
2	- Identifications des points chauds sur les cartes ATT et GMC - Intégration des nouvelles dispositions pour la publication des fréquences de radiotéléphonie - Symbole aéromodélisme - Péril animalier	SIA

INSTRUCTION N° 22 900 DNA du 29 Mars 2004
relative à l'établissement des cartes d'approche et d'atterrissage à vue,
des cartes des mouvements à la surface, des cartes des aires de stationnement, et des
cartes des secteurs d'information de vol publiées dans la partie VAC ATLAS DES AERODROMES
du manuel d'information aéronautique.

La présente instruction a pour but de définir le contenu et la présentation des cartes d'atterrissage et d'approche à vue, des cartes des mouvements à la surface, des cartes des aires de stationnement, et des cartes des secteurs d'information de vol publiées dans la partie VAC ATLAS DES AERODROMES du manuel d'information aéronautique.

Cette instruction comporte 6 annexes :

- Annexe A : carte des secteurs d'information de vol,
- Annexe B : carte d'approche à vue d'aérodrome,
- Annexe C : carte d'atterrissage à vue d'aérodrome,
- Annexe D : carte des mouvements à la surface d'aérodrome,
- Annexe E : carte des aires de stationnement d'aérodrome,
- Annexe F : pages textes.

La présente instruction annule et remplace l'instruction 20100 DNA du 6 février 1990 relative aux cartes d'atterrissage et d'approche à vue.

Les cartes de l'Atlas VAC DES AERODROMES mises en vigueur à partir du 5 Août 2004 devront être conformes à cette instruction.

Par ailleurs un recueil d'expressions standards élaboré par le Bureau Réglementation de la DNA est mis à la disposition des informateurs aéronautiques. Ce recueil doit être utilisé pour la rédaction des consignes particulières associées aux cartes.

Paris le 29 mars 2004

Jean-Claude COULARDOT
Chef du Bureau Réglementation

ANNEXE A
CARTE DES SECTEURS D'INFORMATION DE VOL (SIV)
ATLAS VAC DES AERODROMES

1 FONCTION

Cette carte a pour but de situer les secteurs d'information de vol dans leur environnement aéronautique.

2 APPLICATION

Cette carte doit être établie obligatoirement pour tous les secteurs d'information de vol.

Elle est placée dans un chapitre SIV au début de l'Atlas VAC DES AERODROMES.

3 ZONE REPRESENTEE ET ECHELLE

La zone représentée est celle couverte par le SIV concerné et l'échelle est adaptée en conséquence.

4 FORMAT

Le format de la feuille est de :

- 21 cm x 14,85 cm pour la métropole, exceptionnellement plus large, avec un pli.

Si nécessaire, la carte est présentée "à l'italienne" si cela peut éviter un pliage ;

- 21 cm x 29,7 cm pour les départements et territoires d'outre-mer.

5 UNITES DE MESURE

Les unités de mesure suivantes sont adoptées :

- altitude/hauteur : pied - ft

6 LANGUE

Les textes sont libellés en français et en anglais. Sur les cartes, seules les informations liées à la sécurité ou à caractère opérationnel sont traduites en anglais.

7 CHAMPS DE LA CARTE

La carte des secteurs d'information de vol comporte les champs suivants (voir en appendice) :

- champ 1 : Désignation du type de carte

- champ 2 : Date de la dernière mise à jour de la carte

- champ 3 : Identification de la carte

- champ 4 : Carte (vue en plan)

- champ 5 : Amendement de référence/Corrections effectuées.

8 CONTENU DES CHAMPS

Champ 1 Préciser le type de carte.	SECTEUR D'INFORMATION DE VOL <i>Flight information sector</i>
Champ 2 Mentionner la date de la dernière mise à jour de la carte sous la forme : jour, mois (abréviation réglementaire) année en deux chiffres.	12 JUN 03
Champ 3 Indiquer : - le nom officiel du SIV, - la mention AD2 et l'identification du type de carte : SIV suivi d'un numéro d'ordre.	IROISE AD2 SIV 01
Champ 4 <u>Cadre</u> : représenter les amorces des minutes toutes les 10 minutes, avec la valeur en degrés et minutes toutes les 30 minutes sur les amorces sur la bordure gauche et en bas. <u>Orientation</u> : la carte est généralement orientée au nord géographique. Aucune indication d'orientation n'est portée sur la carte. <u>Unités de mesure verticales</u> : les altitudes sont en pieds. <u>Espaces aériens - Zones à statut particulier</u> On représente les espaces aériens ou zones à statut particulier situés dans le champ de la carte : - les contours des SIV, avec en cartouche : * pour les SIV concernés : leur nom, leurs limites verticales, leur indicatif d'appel et leur fréquence. * pour les SIV adjacents : leur nom uniquement. Si un SIV est divisé en plusieurs parties, chaque partie est renseignée individuellement. La surface couverte par le SIV concerné est colorée en jaune. - exceptionnellement, et dans le cas d'une consigne particulière, les limites de secteurs de communication avec leur dénomination en bordure. La consigne particulière est mentionnée dans un cartouche. - les limites de FIR avec leur nom - les contours des TMA, CTA, CTR * les TMA, CTA par un trait avec le nom de l'espace en bordure. Seule l'enveloppe extérieure de l'espace est représentée ; * les CTR de classe A par un trait tireté avec le nom de l'espace en bordure. - les zones à statut particulier (P, D, R ZRT, ZIT et RTBA) avec leurs limites latérales et leur identification.	Diagramme illustrant les éléments cartographiques : - Amorces de minutes : 47°, 40', 007° 30' - Contour du SIV LA ROCHELLE (jaune) avec cartouche : SIV LA ROCHELLE, SFC - FL 095, LA ROCHELLE Info 124.2 - SIV TOULOUSE - BE, BW - FIR BORDEAUX - TMA NANTES - CTR COGNAC - CTR ILES ANGLO-NORMANDES - R 68 E - R 592

Champ 4 (suite)

Les ZIT et ZRT représentées sont celles qui sont publiées sur les cartes VFR et pour lesquelles la publication a été faite après accord de DNA.

- les zones de petite taille avec leur signe ponctuel et leur identification.

Aérodromes:

Les aérodromes situés dans le champ de la carte sont représentés par leur symbole et leur nom abrégé.

La symbolisation des aérodromes est basée sur les critères suivants :

- statut de l'aérodrome
- longueur et orientation des pistes
- revêtement des pistes.

Les hydroaérodromes sont représentés par un symbole particulier.

Hélistations :

Seules les hélistations ouvertes à la CAP sont représentées.

Informations topographiques :

Le fond topographique est extrait de la carte au million aéronautique. Il ne comporte que l'hydrographie.

Les mers, et étendues d'eau sont représentées, par leur symbolisation ; les cours d'eau et canaux importants sont représentés, par leur symbolisation et leur nom.

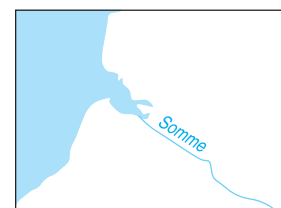
ZRT CARCASSONNE



+ D 178

CH. ECURY

	Piste revêtue		Piste non revêtue
	≥1000m	<1000m	
Ouvert à la CAP			
Agréé à usage restreint			
Réservé aux administrations			



Champ 5

Indiquer l'amendement de référence et les corrections effectuées.

AMDT 00/00 CHG : Xxxx.

REPERAGE DES CHAMPS
DE LA CARTE DES SECTEURS D'INFORMATION DE VOL DES AERODROMES

1	2	3
4		
5		

ANNEXE B

CARTE D'APPROCHE À VUE DES AERODROMES

1 FONCTION

La carte D'APPROCHE A VUE DES AERODROMES a pour objectif de donner aux pilotes en vol VFR les renseignements nécessaires pour passer de la phase de croisière ou de la phase de descente en vue de l'approche, à la phase d'atterrissage par repérage à vue.

2 APPLICATION

La carte D'APPROCHE À VUE DES AERODROMES doit être établie obligatoirement pour les aérodromes dont l'environnement aéronautique est complexe (espaces aériens, itinéraires, points de report...). Elle est complétée par une carte d'atterrissage à vue et par d'éventuels feuillets complémentaires.

3 ZONE REPRESENTEE ET ECHELLE

L'échelle est comprise entre 1/100.000 et 1/500.000, soit en général le 1/250.000, mais elle peut être adaptée en fonction de l'environnement.

Le fond de carte est réalisé par le SIA. Les données proviennent des cartes routières régionales de l'IGN.

Pour les cartes des départements et territoires d'outre-mer, lorsqu'une carte d'approche de grand format n'est pas nécessaire (petites îles, atolls...), la carte D'APPROCHE A VUE se situe dans un cartouche dans un angle supérieur de la carte D'ATTERRISSAGE A VUE.

Dans ce cas, le titre de la carte est : "APPROCHE-ATTERRISSAGE A VUE".

L'espace aérien est représenté de la surface à 5000 ft AMSL ou 2000 ft ASFC (le plus élevé des deux).

4 FORMAT

Le format de la feuille est de :

- 21 cm x 14,85 cm pour la métropole
- 21 cm x 29,7 cm pour les départements et territoires d'outre-mer.

5 PROJECTION

La projection adoptée est la projection :

- du type conique conforme de Lambert pour la métropole ;
- de type Mercator Transverse Universelle (MTU) ou Gauss-Laborde (selon le type disponible) pour les départements et territoires d'outre-mer.

6 UNITES DE MESURE

Les unités de mesure suivantes sont adoptées :

- distances : mille marin - NM
- altitudes/hauteurs : pied - ft
- orientations : degré - (°)
- pression : hectoPascal - hPa

Les orientations sont indiquées par rapport au nord magnétique.

7 SYSTEME GEODESIQUE

En l'absence d'indication contraire portée sur la carte dans le champ 7 (Non WGS-84), les coordonnées géographiques (latitude et longitude) sont exprimées selon le Système Géodésique mondial (WGS-84).

8 LANGUE

Les textes sont libellés en français et en anglais. Sur les cartes, seules les informations liées à la sécurité ou à caractère opérationnel sont traduites en anglais.

9 CHAMPS DE LA CARTE

La carte D'APPROCHE A VUE DES AERODROMES comporte les champs suivants :

Champ 1 : Désignation du type de carte

Champ 2 : Utilisation de l'aérodrome

Champ 3 : Date de la dernière mise à jour

Champ 4 : Identification de la carte

Champ 5 : Activités régulières se déroulant sur l'aérodrome

Champ 6 : Altitude, coordonnées géographiques du point de référence de l'aérodrome

Champ 7 : Données géodésiques, valeur de la déclinaison magnétique

Champ 8 : Services de la circulation aérienne

Champ 9 : Moyens radio d'atterrissage

Champ 10 : Champ cartographique de la carte d'approche à vue

Champ 11 : Référence de l'amendement et corrections effectuées

Les dimensions des champs telles qu'indiquées sur la maquette figurant en appendice peuvent être adaptées en fonction des informations à publier.

10 CONTENU DES CHAMPS

Champ 1 Préciser le type de carte.	APPROCHE A VUE <i>Visual approach</i>
Champ 2 Indiquer le statut de l'aérodrome précédé si nécessaire de la mention "Altiport" ou "Hydroaérodrome" : - Ouvert à la CAP - Usage restreint - Réservé administrations.	ALTIPORT/MOUNTAIN AIRFIELD <i>Usage restreint / Restricted use</i> Ouvert à la CAP <i>Public air traffic</i> HYDROAERODROME WATER AD Usage restreint <i>Restricted use</i> Réservé administrations <i>Reserved government services</i>
Champ 3 Mentionner la date de la dernière mise à jour de la carte sous la forme : jour, mois (abréviation réglementaire), année en deux chiffres.	12 JUN 03
Champ 4 Indiquer : - le nom officiel de l'aérodrome (le nom abrégé servant à former l'indicatif d'appel est représenté en gras) ; - la mention AD2 suivie de l'indicateur d'emplacement OACI et de l'identification du type de carte soit APP suivie d'un numéro d'ordre.	SAINT ETIENNE BOUTHEON AD2 LFMH APP 01
Champ 5 Indiquer, dans l'ordre ci-après, par des symboles les activités régulières se déroulant sur l'aérodrome : Avion, Hydravion, Hélicoptère, Planeur, ULM, Parachute, Ballon, Voltige, Aéromodélisme. A considérer : - Les parachutages : lorsque la cible est sur l'emprise de l'aérodrome ; - Les ballons : lorsque la plate-forme de décollage est sur l'emprise de l'aérodrome ; - La voltige : si l'axe est verticale piste. Ajouter la mention "câble" en-dessous du symbole représentatif de l'activité lorsque l'activité considérée (planeur/para/ballon) se déroule <i>avec câble</i> .	 
Champ 6 Indiquer : - En gras l'altitude de l'aérodrome (point le plus élevé de l'aire d'atterrissage en pieds (valeur arrondie au pied le plus proche) et la correspondance en hectoPascals (valeur arrondie au nombre entier d'hPa supérieur). - La latitude et la longitude du point de référence de l'aérodrome dans le système WGS-84, en degrés, minutes et secondes.	ALT AD : 1325 (48 hPa) LAT : 45 32 03 N LONG : 004 17 50 E
Champ 7 Indiquer : - l'indicateur d'emplacement OACI ;	LFMH VAR : 1°W (00)

Champ 7 (suite) - la valeur de la déclinaison magnétique arrondie au degré le plus proche et la date de sa dernière mise à jour en deux chiffres (année multiple de 5). Note : si le système géodésique n'est pas le WG-S84, on porte la mention "Non WGS-84".	LFLG Non WGS-84 VAR : 1°W (00)
Champ 8 Indiquer les services de la circulation aérienne fournis sur l'aérodrome, les moyens de communication. Les fréquences radio sont représentées selon les principes suivants : - en France métropolitaine : les six chiffres de la fréquence sont publiés, sauf lorsque les deux derniers chiffres sont des zéros, auquel cas, seuls les quatre premiers chiffres sont publiés - exemple : - la fréquence 120.500 est publiée : 120.5 - la fréquence 118.350 est publiée : 118.350 - la fréquence 121.175 est publiée : 121.175 - Outre-mer : les cinq premiers chiffres de la fréquence sont publiés, sauf lorsque le dernier de ces cinq chiffres est un zéro, auquel cas, seuls les quatre premiers chiffres sont publiés - exemple : - la fréquence 126.000 est publiée : 126.0 - la fréquence 136.100 est publiée : 136.1 - la fréquence 128.625 est publiée : 128.62 Indiquer les services fournis dans l'ordre ci-après : FIS – ATIS (ou ATIS/S ou ATIS/V) – APP – TWR – AFIS – A/A – GND (SOL) – PREFLIGHT (PREVOL) et en utilisant sauf pour l'APP, le format suivant : Nature du service (abréviation OACI) suivi de la fréquence (limiter si possible à 2 fréquences). Pour le service de contrôle d'APP préciser l'indicatif d'appel de la station. La fréquence supplétive est signalée par (s). Indiquer si le français seulement est utilisable (FR). Lorsque l'aérodrome est doté d'un ATIS, l'abréviation ATIS est suivie de la fréquence et du numéro de téléphone s'il y a lieu. En cas de double ATIS en anglais et en français préciser la langue associée à chaque fréquence. Dans le cas où le service d'approche (APP) est assuré par une ou des stations différentes de la station locale, indiquer éventuellement les limites dans lequel le service est rendu. Note 1 : L'absence de service TWR et APP est formellement indiquée par la mention NIL. Note 2 : Si une procédure IFR est utilisable en dehors des horaires ATS indiquer que l'auto-information se fait en français uniquement. Note 3 : Lorsque l'aérodrome n'est doté d'aucune fréquence spécifique, la fréquence A/A 123,5 ou 130,0 selon le cas, est mentionnée.	TWR : 118.650 - 122.6 (1) (1) Sur instruction ATC / On ATC instruction GND (SOL) : 121.825 - PREFLIGHT (PREVOL) : 121.7 APP : AQUITAINE Approche/Approach 118.6 - 241.825 TWR : 120.175 - 123.0 (s) AFIS : 123.4 (FR) ATIS 125.225 ☎ 04 76 77 56 87 ATIS 125.5 (FR) ☎ 01 49 75 65 80 - 131.350 (EN) APP : CHAMBERY Approche/Approach 123.750 (au dessus de/above 1000 ASFC) APP : NIL TWR : NIL Absence ATS : A/A (123.2) FR seulement /only A/A : 123.5

Champ 9

Indiquer les moyens radio d'atterrissage :

Lorsque l'aérodrome dispose de moyens radio d'atterrissage, (radiogoniomètre, ILS, LOC) l'information est indiquée sous la forme :

- VDF - fréquences (limiter si possible à 2 fréquences) ;
- ILS ou LOC ou ILS/DME ou LOC/DME - RWY n° - indicatif - fréquence ;
- STAP – fréquence - téléphone (s'il y a lieu) - mention "voir/see TXT" (les paramètres transmis sont indiqués en page TXT).

VDF : 127.575 - 120.450
ILS/DME RWY 36 L SAN 110.75
ILS/DME RWY 36 R LSN 111.5
LOC/DME RWY 18 L LSS 109.1

STAP : Absence ATS 118.125 ☎ 05 65 77 17 67
Voir/See TXT

Champ 10

Cadre : représenter les amorces des minutes avec la valeur en degrés et minutes toutes les 10 minutes sur les amorces sur la bordure gauche et en bas.

Orientation : la carte est toujours orientée au nord géographique.

Aucune indication d'orientation n'est portée sur la carte.

Echelle : indiquer une échelle graphique (système métrique) et l'unité en bas du champ.

Unités de mesure verticales et valeur du GUND : les altitudes et les hauteurs sont en pieds. Porter la mention "ALT/HGT en ft" et, en-dessous, la valeur de l'ondulation du géoïde (GUND) adoptée pour l'aérodrome et arrondie au pied le plus proche.

Infrastructure :

L'aérodrome faisant l'objet de la carte est représenté par la silhouette de sa (ou de ses) piste(s). Le nom abrégé de l'aérodrome est porté dans un cartouche.

Le symbole des pistes est noir ou vert autour du trait blanc de(s) piste(s) dans le cas où toutes les pistes de l'AD sont soit revêtues, soit non revêtues. Sinon, seule(s) la(les) piste(s) revêtue(s) est (sont) représentée(s) par le symbole.

Les aérodromes et les hélistations, situés dans le champ de la carte sont représentés par leur symbole et leur nom abrégé.

La symbolisation des aérodromes/hélistations est basée sur les critères suivants :

- statut de l'aérodrome,
- longueur et orientation des pistes,
- revêtement des pistes.

Les hélistations hospitalières sont représentées uniquement par leur symbole (croix avec un H).

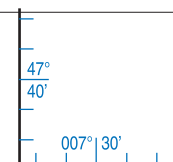
Les hydroaérodromes sont représentés par un symbole particulier.

S'il s'agit d'un aérodrome important, les pistes peuvent être représentées ainsi que la silhouette de l'emprise de l'aérodrome.

Les aérodromes inutilisables ou fermés sont représentés par leur symbole en rouge barré d'une croix.

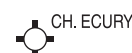
Moyens radio :

Les aides radioélectriques se trouvant dans le champ de la carte sont représentées par les symboles normalisés avec un cartouche précisant : l'indicatif, la fréquence et la mention (D) si le moyen fournit une information distance (DME ou TACAN).

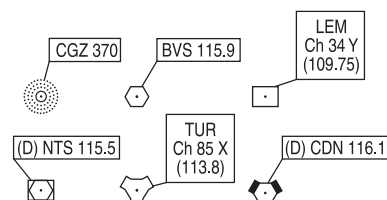
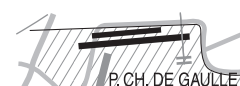


0 5 km

ALT / HGT : ft
GUND : 166 ft



	Piste revêtue		Piste non revêtue	Hélistation
	≥1000m	<1000m		
Ouvert à la CAP				
Agréé à usage restreint				
Réservé aux administrations				



Informations topographiques :

Le fond topographique est extrait de la carte de l'IGN dont l'échelle se rapproche le plus de celle de la carte d'approche. Le plus souvent, il s'agit de la Carte Régionale.

Sont représentés, par leur symbolisation et, pour les plus importants, par leur nom :

- Les renseignements planimétriques :

- * mers, et étendues d'eau,
- * cours d'eau et canaux importants,
- * côtes rocheuses ou récifs coralliens,
- * sables humides, mangrove,
- * marais et marais salants,
- * autoroutes, routes importantes,
- * autoroutes en construction,
- * voies ferrées à une voie, à deux voies ou plus,
- * bois et forêts.

- Les zones urbanisées par une trame et les villages par un symbole.

- Tous les repères visuels jugés nécessaires :

- * cimetières, hippodromes, stades,
- * églises isolées, châteaux, ruines importantes...

Les frontières internationales qui ne coïncident pas avec des limites FIR sont représentées.

Relief :

Le relief est représenté par des cotes d'altitude et, si nécessaire, par des teintes hypsométriques limitées par des courbes de niveau cotées de couleur bistre.

On fait figurer au maximum cinq plages, dont la plus basse, correspondant au niveau de l'aérodrome, ne porte pas de teinte.

Les points cotés et les courbes de niveau sont sélectionnés par le SIA. Le point le plus élevé de la carte est encadré.

Obstacles :

Sont représentés tous les obstacles artificiels isolés (OAI) dont la hauteur est > 165 ft (ou > 330 ft en agglomération) dans un rayon de 5 NM et 330 ft dans un rayon de 10 NM ainsi que les éoliennes ou parcs éoliens situés dans la fenêtre de représentation.

Ils sont représentés, de préférence, avec un signe conventionnel figurant leur silhouette : grues, bâtiments, centrales nucléaires, cheminées d'usine, clochers, châteaux d'eau, phares, pylônes, antennes, réservoirs, silos, tours métalliques, ponts suspendus, éoliennes, parcs éoliens

Lorsqu'il n'existe pas de signe spécifique ou que la lisibilité de la carte pourrait être affectée par l'utilisation du symbole concerné, l'obstacle est représenté par le symbole générique : antenne ou petit obstacle.



Le balisage lumineux est indiqué ainsi que l'altitude du sommet en ft et en italique.

Pour les groupes d'obstacles, indiquer à l'aide de plusieurs symboles la nature de l'obstacle. L'altitude indiquée est celle de l'obstacle le plus élevé du groupe.

Les lignes à haute tension sont représentées ainsi que les obstacles filiformes significatifs (câbles transporteurs, remontées mécaniques...).

Feux aéronautiques :

Les feux aéronautiques, les feux maritimes à faisceau relevé ainsi que les feux d'identification (IBN) et de danger (HBN) sont représentés.

Itinéraires et points de compte-rendu :

Les itinéraires sont représentés soit par un trait plein (obligatoire avec contact radio obligatoire), soit par un tireté (obligatoire sans contact radio) soit par un pointillé (recommandé).

Dans le cas où ils sont nommés, leur identification est portée le long de la trajectoire.

Note 1 : le trait plein ne devrait être utilisé qu'en espace de classe C ou D.

Note 2 : Les itinéraires utilisables en VFR spécial sont décrits en consignes particulières.

D'autres types d'itinéraires peuvent être représentés avec un signe conventionnel spécifique. Dans ce cas l'utilisation de l'itinéraire est indiquée en clair.

La direction magnétique et la distance en NM sont portées, ainsi que l'indication sens unique (flèche) s'il y a lieu.

Les points de compte rendu sont soit obligatoires soit facultatifs et sont représentés en conséquence.

Les itinéraires et informations propres aux hélicoptères sont indiqués en vert.

Tous les points de compte rendu doivent figurer dans la fenêtre. Si exceptionnellement, un point de compte rendu est situé hors du cadre, le symbole "hors du champ de la carte" est utilisé sur l'itinéraire.

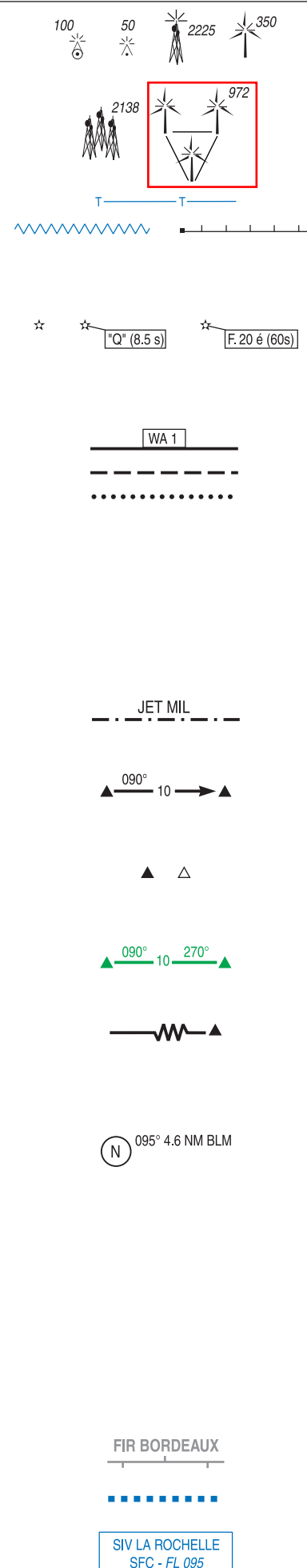
Les points de compte-rendu doivent correspondre à des repères visuels facilement identifiables dont la confirmation est fournie par un moyen radio. Sur la carte, seuls sont portés l'identification du point de compte rendu et les relevements/distances.

Les coordonnées géographiques des points de compte rendu et les repères visuels associés sont indiqués dans un tableau normalisé fourni en page TXT.

Espaces aériens - Zones à statut particulier

On représente tous les espaces ou zones à statut particulier situés dans le champ de la carte :

- les limites de FIR avec leur nom,
- les contours des SIV avec en cartouche leur nom, leurs limites verticales éventuellement associées à un renvoi vers une ou des fréquences du bandeau FIS s'il y a plusieurs secteurs dans le SIV et si l'aérodrome est APP centrale,



Champ 10 (suite)

- les espaces aériens contrôlés (TMA, CTA, CTR) avec leur nom, leur classe d'espace et leurs limites verticales.

Lorsque la classe d'espace n'est pas constante pendant les heures d'activité, on indique la classe la plus restrictive par sa lettre sur fond blanc.

- les zones à statut particulier P, D, R, et TBA avec leur identification et leurs limites verticales,

Si le champ couvert par la carte est totalement inclus dans l'espace ou la zone en question ceux-ci sont identifiés par un cartouche.

- les zones de petite taille avec leur signe ponctuel et leur identification.

- les axes de danger avec leur identification leurs limites verticales et leurs points de report ;

- les parcs et réserves naturelles avec leur contour ou leur signe ponctuel s'ils sont de petite taille.
Indiquer la hauteur minimale de survol si elle est différente de 1000 ft.

- certaines ZRT (après accord de DTA) avec leur identification et leurs limites verticales ;

- certaines ZIT (après accord de DTA) avec leur identification et leurs limites verticales.

Activités particulières :

Les activités particulières hors emprise de l'aérodrome et dans le champ de la carte sont représentées.

Les activités particulières se déroulant sur l'aérodrome et à ce titre indiquées dans le bandeau sont également représentées lorsqu'il existe une autre activité du même type dans le champ de la carte.

Sont concernées les activités suivantes : parachutages, aéromodélisme (AEM), voltige, ballons, planeurs, ULM, hélicoptères, PUL.

- Parachutages, voltige, ballons : elles sont représentées en rouge avec leur numéro d'identification et éventuellement leur contour (activités hors AD répertoriées dans l'AIP en ENR 5).

- AEM : elles sont représentées en rouge par leur contour (activité ou zone R) ou leur signe ponctuel si elles sont de petite taille associé au signe conventionnel.

- Hélicoptères, PUL, ULM, planeurs : elles sont représentées en rouge avec contour et éventuellement un symbole en cas d'existence de zone de travail ou de secteur de perte d'altitude justifiés par une activité intense et fréquente.

TMA 11 PARIS A 2500 - FL 125 CTR 2 PARIS A 1500

TMA 2 LYON C 4500 - FL 065 CTR BEAUMAIS D 1500

TMA 7 LILLE E 1500 - FL 065 CTR LE TOUQUET E 1500

P 112 SFC - FL 195 D 13 D SFC / UNL

R 105 SFC - FL 065 R 46 N1 SFC - 800 ASFC

TMA 7 PARIS A FL 055 - FL 125 E 3500 - FL 055
TMA 5 AQUITAINE E 2500 - FL 115
R 20 B5 3000 - FL 065

+ D 178

R3 D 122 B 1200 - 2500

3300

ZRT CARCASSONNE
SFC - 1500 ASFC

ZIT St-Alban
SFC - 3800

301 201 6125

9340 R 1001

PUL Zone de perte d'altitude planeurs / Glider's descending area

Champ 10 (suite)

Ajouter la mention "CABLE" en-dessous du symbole représentatif de l'activité lorsque l'activité considérée (planeur, para ou ballon) se déroule *avec câble*.

Restrictions de survol :

Les installations portant des marques d'interdiction de survol sont identifiées par leur symbole.

Des agglomérations ou installations situées à proximité de la circulation d'aérodrome dont le survol doit être évité peuvent être repérées sur la carte par un cercle ou un contour bleu.

Elles devront être en nombre aussi limité que possible et répondre aux critères suivants :

- ne pas aller à l'encontre de la bonne exécution du vol,
- ne pas correspondre à des habitations isolées.

Renseignements périphériques (en dehors du champ de la carte) :

Sont indiqués en bordure de carte par une flèche avec mention du QDR ou QDM / distance par rapport à l'ARP :

- Les aérodromes les plus proches ouverts à la CAP. Eviter de mentionner plus d'un aérodrome par 1/4 de secteur géographique (NE, SE, SW, NW),
- Les moyens radio les plus significatifs en privilégiant les VOR. Eviter de mentionner plus d'un moyen radio par 1/4 de secteur géographique (NE, SE, SW, NW).

Note : les obstacles et les feux aéronautiques hors du champ de la carte ne sont pas indiqués.

Consignes particulière ou avertissements :

Ils sont décrits dans un cartouche situé dans le champ de la carte.



ATTENTION Turbulences et discontinuités de vent en approche et finale
WARNING Turbulence and wind discontinuity during approach and final

Champ 11

Indiquer la référence de l'amendement (AMDT) et les corrections effectuées (CHG).

AMDT 00/00 **CHG** : Xxxx.

REPERAGE DES CHAMPS
DE LA CARTE D'APPROCHE A VUE DES AERODROMES

1	2	4	
	3		
5		6	7
8		9	
10			
11			

REPERAGE DES CHAMPS
DE LA CARTE D'APPROCHE A VUE DES AERODROMES

Cartes des AIP Outre-mer

Identification de l'AIP		4. AD2 XXXX VAC 01	
		3	
1	2	4-1 NOM DE L'AD	
5		6	7
8		9	
10			
11			

ANNEXE C

CARTE D'ATERRISSAGE À VUE DES AERODROMES

1 FONCTION

La carte D'ATERRISSAGE A VUE DES AERODROMES a pour objectif de donner aux pilotes en vol VFR les renseignements relatifs aux installations aéroportuaires, à l'environnement aéronautique et topographique, et au circuit de piste, nécessaires pour lui permettre de passer de la phase de croisière ou de la phase de descente en vue de l'approche, à la phase d'atterrissage par repérage à vue.

2 APPLICATION

La carte d'ATERRISSAGE A VUE DES AERODROMES doit être établie obligatoirement pour tous les aérodomes. Elle est complétée par des feuillets complémentaires.

Lorsque l'environnement aéronautique de l'aérodom est complexe (espaces aériens, itinéraires, points de reports..), une carte d'APPROCHE A VUE DES AERODROMES est obligatoirement établie.

3 ZONE REPRESENTEE ET ECHELLE

La zone représentée couvre au minimum l'ensemble des infrastructures aéroportuaires et les circuits de piste lorsqu'ils sont définis.

L'échelle est généralement 1/25 000.

En cas de besoin d'utilisation d'une échelle plus petite (entre 1/50 000 et 1/100 000), il peut être nécessaire de représenter séparément le plan détaillé des pistes au 1/25 000 dans un encart sous le champ principal de la carte d'ATERRISSAGE A VUE DES AERODROMES.

Dans le cas des altiports on représente systématiquement les profils de la piste, en long et en travers, dans un encart sous le champ principal de la carte d'ATERRISSAGE A VUE DES AERODROMES.

Pour les cartes des départements et territoires d'outre-mer, lorsqu'une carte d'approche de grand format n'est pas nécessaire (petites îles, atolls...), la carte D'APPROCHE A VUE se situe dans un cartouche dans un angle supérieur de la carte D'ATERRISSAGE A VUE.

Dans ce cas, le titre de la carte est : "APPROCHE-ATERRISSAGE A VUE".

L'espace aérien est représenté de la surface à 5000 ft AMSL ou 2000 ft ASFC (le plus élevé des deux).

4 FORMAT

Le format de la feuille est de :

- 21 cm x 14,85 cm pour la métropole ;
- 21 cm x 29,7 cm pour les départements et territoires d'outre-mer.

5 PROJECTION

La projection adoptée est la projection :

- du type conique conforme de Lambert pour la métropole ;
- de type Mercator Transverse Universelle (MTU) ou Gauss-Laborde (selon le type disponible) pour les départements et territoires d'outre-mer.

6 UNITES DE MESURE

Les unités de mesure suivantes sont adoptées :

- distances : mille marin - NM
- altitudes/hauteurs : pied - ft
- orientations : degré - (°)
- pression : hectoPascal - hPa

Les orientations sont indiquées par rapport au nord magnétique.

7 SYSTEME GEODESIQUE

En l'absence d'indication contraire portée sur la carte dans le champ 7 (Non WGS-84), les coordonnées géographiques (latitude et longitude) sont exprimées selon le Système Géodésique mondial (WGS-84).

8 LANGUE

Les textes sont libellés en français et en anglais. Sur les cartes, seules les informations liées à la sécurité ou à caractère opérationnel sont traduites en anglais.

9 LISTE DES CHAMPS

La carte d'ATERRISSAGE A VUE DES AERODROMES comporte les champs suivants :

- | | |
|---------------|---|
| Champ 1 : | Désignation du type de carte |
| Champ 2 : | *Utilisation de l'aérodrome |
| Champ 3 : | Date de la dernière mise à jour |
| Champ 4 : | Identification de la carte |
| Champ 5 : | *Activités régulières se déroulant sur l'aérodrome |
| Champ 6 : | *Altitude, coordonnées géographiques du point de référence de l'aérodrome |
| Champ 7 : | *Données géodésiques, valeur de la déclinaison magnétique |
| Champ 8 : | *Services de la circulation aérienne |
| Champ 9 : | *Moyens radio d'atterrissage |
| Champ 10 : | Champ cartographique de la carte d'atterrissage à vue |
| Champ 10bis : | Plan détaillé des pistes (facultatif) ou profils de piste (Altiports) |
| Champ 10ter: | Caractéristiques des pistes |
| Champ 11 : | Référence de l'amendement et corrections effectuées. |

* Lorsqu'une carte d'APPROCHE A VUE est établie pour l'aérodrome les champs marqués d'un astérisque sont absents sur la carte d'ATERRISSAGE A VUE.

Les dimensions des champs telles qu'indiquées sur la maquette figurant en appendice peuvent être adaptées en fonction des informations à publier.

10 CONTENU DES CHAMPS

Champ 1 Préciser le type de carte.	ATERRISSAGE A VUE <i>Visual landing</i>		
Champ 2 (absent s'il existe une carte APPROCHE à VUE pour l'aérodrome) Indiquer le statut de l'aérodrome précédé si nécessaire de la mention "Altiport" ou "Hydroaérodrome" : - Ouvert à la CAP - Usage restreint - Réservé administrations	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> ALTIPORT/MOUNTAIN AIRFIELD Usage restreint / <i>Restricted use</i> Ouvert à la CAP <i>Public air traffic</i> </td><td style="width: 50%; vertical-align: top;"> HYDROAERODROME WATER AD Usage restreint <i>Restricted use</i> Réservé administrations <i>Reserved government services</i> </td></tr> </table>	ALTIPORT/MOUNTAIN AIRFIELD Usage restreint / <i>Restricted use</i> Ouvert à la CAP <i>Public air traffic</i>	HYDROAERODROME WATER AD Usage restreint <i>Restricted use</i> Réservé administrations <i>Reserved government services</i>
ALTIPORT/MOUNTAIN AIRFIELD Usage restreint / <i>Restricted use</i> Ouvert à la CAP <i>Public air traffic</i>	HYDROAERODROME WATER AD Usage restreint <i>Restricted use</i> Réservé administrations <i>Reserved government services</i>		
Champ 3 Mentionner la date de la dernière mise à jour de la carte sous la forme : jour, mois (abréviation réglementaire), année en deux chiffres.	12 JUN 03		
Champ 4 Indiquer : - le nom officiel de l'aérodrome (le nom abrégé servant à former l'indicatif d'appel est représenté en gras) ; - la mention AD2 suivie de l'indicateur d'emplacement OACI et de l'identification du type de carte : ATT, suivie d'un numéro d'ordre.	GRENOBLE LE VERSOUD AD2 LFLG ATT 01 PERPIGNAN RIVESALTES AD2 LFMP ATT 02		
Champ 5 (absent s'il existe une carte APPROCHE à VUE pour l'aérodrome) Indiquer, dans l'ordre ci-après, par des symboles les activités régulières se déroulant sur l'aérodrome : Avion, Hydravion, Hélicoptère, Planeur, ULM, Parachute, Ballon, Voltige, Aéromodélisme. A considérer : - Les parachutages : lorsque la cible est sur l'emprise de l'aérodrome ; - Les ballons : lorsque la plateforme de décollage est sur l'emprise de l'aérodrome. - La voltige : si l'axe est verticale piste. Ajouter la mention "câble" en-dessous du symbole représentatif de l'activité lorsque l'activité considérée (planeur/para/ballon) se déroule <i>avec câble</i>.	  CABLE		
Champ 6 (absent s'il existe une carte APPROCHE à VUE pour l'aérodrome) Indiquer : - En gras l'altitude de l'aérodrome (point le plus élevé de l'aire d'atterrissage en pieds (valeur arrondie au pied le plus proche) et la correspondance en hectoPascals (valeur arrondie au nombre entier d'hPa supérieur), - La latitude et la longitude du point de référence de l'aérodrome dans le système WG-S84, en degrés, minutes et secondes.	ALT AD : 1325 (48 hPa) LAT : 45 32 03 N LONG : 004 17 50 E		
Champ 7 (absent s'il existe une carte APPROCHE à VUE pour l'aérodrome) Indiquer - l'indicateur d'emplacement OACI,	LFBN VAR : 3°W (00)		

Champ 7 (suite) - la valeur de la déclinaison magnétique arrondie au degré le plus proche et la date de sa dernière mise à jour en deux chiffres (année multiple de 5). Note : si le système géodésique n'est pas le WG-S84, on porte la mention "Non WGS-84".	LFQC Non WGS-84 VAR : 0° (00)
Champ 8 (absent s'il existe une carte APPROCHE à VUE pour l'aérodrome) Indiquer les services de la circulation aérienne fournis sur l'aérodrome, les moyens de communication. Les fréquences radio sont représentées selon les principes suivants : - en France métropolitaine : les six chiffres de la fréquence sont publiés, sauf lorsque les deux derniers chiffres sont des zéros, auquel cas, seuls les quatre premiers chiffres sont publiés - exemple : - la fréquence 120.500 est publiée : 120.5 - la fréquence 118.350 est publiée : 118.350 - la fréquence 121.175 est publiée : 121.175 - Outre-mer : les cinq premiers chiffres de la fréquence sont publiés, sauf lorsque le dernier de ces cinq chiffres est un zéro, auquel cas, seuls les quatre premiers chiffres sont publiés - exemple : - la fréquence 126.000 est publiée : 126.0 - la fréquence 136.100 est publiée : 136.1 - la fréquence 128.625 est publiée : 128.62 Indiquer les services fournis dans l'ordre ci-après : FIS – ATIS (ou ATIS/S ou ATIS/V) – APP – TWR – AFIS – A/A – GND (SOL) – PRE-FLIGHT (PREVOL) et en utilisant sauf pour l'APP, le format suivant : Nature du service (abréviation OACI) suivi de la fréquence (limiter si possible à 2 fréquences). Pour le service de contrôle d'APP préciser l'indicatif d'appel de la station. La fréquence supplétive est signalée par (s). Indiquer si le français seulement est utilisable (FR). Lorsque l'aérodrome est doté d'un ATIS, l'abréviation ATIS est suivie de la fréquence et du numéro de téléphone s'il y a lieu. En cas de double ATIS en anglais et en français préciser la langue associée à chaque fréquence. Dans le cas où le service d'approche (APP) est assuré par une ou des stations différentes de la station locale, indiquer éventuellement les limites dans lequel le service est rendu. Note 1 : L'absence de service TWR et APP est formellement indiquée par la mention NIL. Note 2 : Si une procédure IFR est utilisable en dehors des horaires ATS indiquer que l'auto-information se fait en français uniquement. Note 3 : Lorsque l'aérodrome n'est doté d'aucune fréquence spécifique, la fréquence A/A 123,5 ou 130,0 selon le cas, est mentionnée.	GND (SOL) : 121.825 - PREFLIGHT (PREVOL) : 121.7 TWR : 118.650 - 122.6 (1) (1) Sur instruction ATC / On ATC instruction APP : AQUITAINE Approche/Approach 118.6 - 241.825 TWR : 120.175 - 123.0 (s) AFIS : 123.4 (FR) ATIS 125.225 ☎ 04 76 77 56 87 ATIS 125.5 (FR) ☎ 01 49 75 65 80 - 131.350 (EN) APP : CHAMBERY Approche/Approach 123.750 (au dessus de/above 1000 ASFC) APP : NIL TWR : NIL Absence ATS : A/A (123.2) FR seulement /only A/A : 123.5

Champ 9 (absent s'il existe une carte APPROCHE à VUE pour l'aérodrome)

Indiquer les moyens radio d'atterrissage :

Lorsque l'aérodrome dispose de moyens radio d'atterrissage, (radiogoniomètre, ILS, LOC) l'information est indiquée sous la forme :

- VDF - fréquences (limiter si possible à 2 fréquences) ;
- ILS ou LOC ou ILS/DME ou LOC/DME – RWY n° - indicatif – fréquence ;
- STAP – fréquence - téléphone (s'il y a lieu) - mention "voir/see TXT" (les paramètres transmis sont indiqués en page TXT).

VDF : 125.9
ILS/DME RWY 02 LEM 109.75

STAP : Absence ATS 118.125 ☎ 05 65 77 17 67
Voir/See TXT

Champ 10

Cadre : représenter les amorces toutes les 30 secondes avec la valeur en degrés et minutes toutes les minutes sur les amorces sur la bordure gauche et en bas.

Orientation : la carte est toujours orientée au nord géographique.

Aucune indication d'orientation n'est portée sur la carte.

Echelle : indiquer une échelle graphique (système métrique) et l'unité en bas du champ.

Unités de mesure verticales et valeur du GUND : les altitudes et les hauteurs sont en pieds. Porter la mention "ALT/HGT en ft" et, en-dessous, la valeur de l'ondulation du géoïde (GUND) adoptée pour l'aérodrome et arrondie au pied le plus proche. (GUND absent s'il existe une carte APPROCHE à vue pour l'aérodrome).

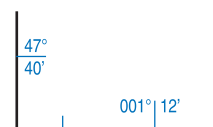
Infrastructure au sol et renseignements liés :

Pour l'aérodrome objet de la carte, sont représentés :

- Les pistes, revêtues ① ou non ②,
Si nécessaire, pour des raisons de lisibilité, l'échelle pourra ne pas être respectée en ce qui concerne la largeur de la piste revêtue,
- Le point de référence de l'aérodrome (ARP) ③,
- Pour toutes les pistes :
 - * les orientations des pistes (QFU) et les numéros d'identification. Si un QFU préférentiel a été défini pour l'aérodrome l'indiquer par le symbole approprié (cercle). Dans ce cas une information claire est obligatoirement donnée en pages TXT sur le critère qui a présidé au choix de ce QFU,
 - * les altitudes des seuils de pistes,
 - * les seuils de piste décalés (DTHR) ④ avec leur altitude,
 - * les prolongements d'arrêt (SWY) ⑤ et prolongements dégagés (CWY) ⑥,
 - * les dimensions des pistes secondaires, sauf si elles sont portées dans le champ 10ter,
- Les aires de poser pour hélicoptères ⑦,
- Les voies de circulation revêtues ⑧ ou non ⑨ avec leur désignation s'il n'existe pas de carte GMC,
- Les voies de circulation en translation pour hélicoptères ⑩ lorsqu'elles sont définies, s'il n'existe pas de carte GMC,
- Les aires de stationnement revêtues ⑪ ou non ⑫ avec leur désignation éventuelle ou le type d'activité prévue (MIL pour les aires réservées aux aéronefs militaires, CIV ou Aviation générale pour les aéronefs civils),
- Les infrastructures essentielles : aérogare (Terminal), tour (TWR), hangars, locaux ACB, (nature des installations, sans signalétique à caractère commercial),

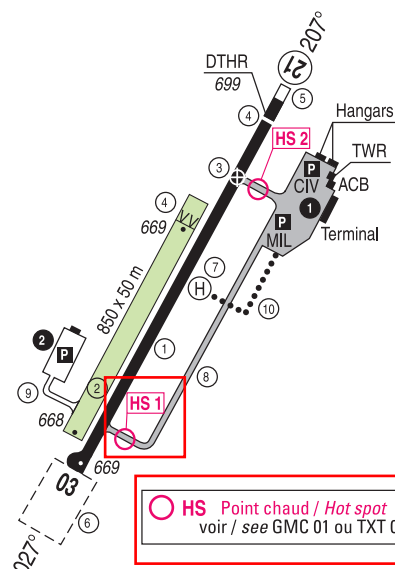
- Points chauds (HS)

Lorsqu'un ou plusieurs "points chauds" est/sont identifiés sur l'aérodrome, l'emplacement de chaque point chaud est représenté par un cercle rouge associé à l'abréviation du "point chaud (HS). Les points chauds peuvent être numérotés, les textes associés sont publiés dans la rubrique "Dangers à la Navigation aérienne".



0 500 m

ALT / HGT : ft
GUND : 155 ft



Champ 10 (suite)

- Les parties de l'aire de mouvement inutilisables de façon permanente,
- Les pistes en construction,
- L'aire à signaux par la mention ASI, les manches à air éclairées ou non,
- Les indicateurs visuels de pente d'approche PAPI et VASIS, avec **pente en degrés, au dixième de degré près, et en %, au dixième près de pourcentage**, ainsi que la MEHT,
- Les rampes lumineuses d'approche, et les feux à éclats,
- Les cibles de parachutage,
- Les terrains d'aéromodélisme (AEM) avec piste, limites latérales et plafond éventuels, associés au signe conventionnel et numéro d'activité.
- Les aires d'envol, d'ULM, d'engins télépilotes (drones), de montgolfières...,
- Les champs d'atterrissage avec ou sans axes,
- Les BATR,
- Les bandes revêtues à l'intérieur des bandes non revêtues,

Les aérodromes et les hélistations, situés dans le champ de la carte sont représentés par leur symbole et leur nom abrégé.

La symbolisation des aérodromes/hélistations est basée sur les critères suivants :

- statut de l'aérodrome,
- longueur et orientation des pistes,
- revêtement des pistes.

Les hélistations hospitalières sont représentées uniquement par leur symbole (croix avec un H).

Les hydroaérodromes sont représentés par un symbole particulier.

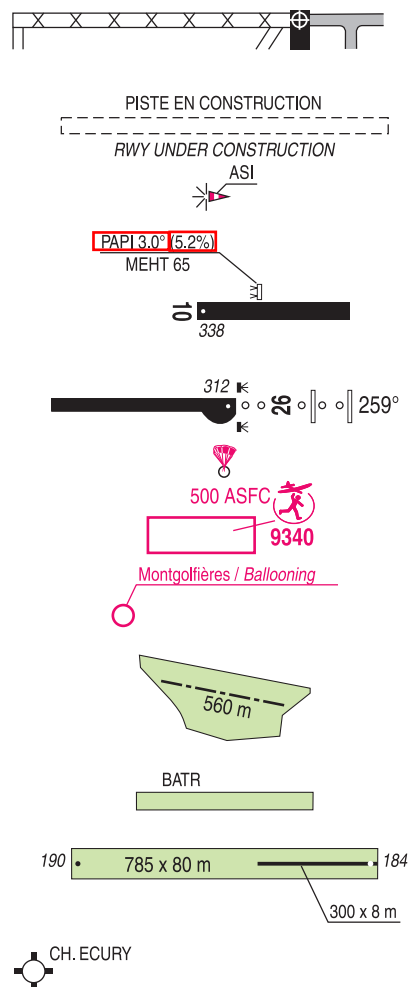
S'il s'agit d'un aérodrome important, les pistes peuvent être représentées ainsi que la silhouette de l'emprise de l'aérodrome.

Les aérodromes inutilisables ou fermés sont représentés par leur symbole en rouge barré d'une croix.

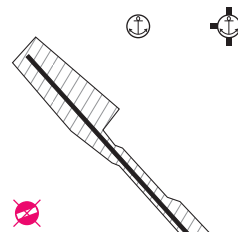
Moyens radio

1) Cas où une carte d'approche à vue est établie pour l'aérodrome :

Hormis l'antenne VDF (représentée par le symbole adéquat) les moyens radio ne sont représentés qu'en tant qu'obstacles.



	Piste revêtue		Piste non revêtue	Hélistation
	≥1000m	<1000m		
Ouvert à la CAP				
Agréé à usage restreint				
Réservé aux administrations				



VDF VOR/DME

Champ 10 (suite)

2) Cas où il n'est pas établi de carte d'approche à vue pour l'aérodrome :

Les aides radioélectriques se trouvant dans le champ de la carte sont représentées par les symboles normalisés avec un cartouche précisant : l'indicatif, la fréquence et la mention (D) si le moyen fournit une information distance (DME ou TACAN).

Informations topographiques :

Le fond topographique est extrait de la carte de l'IGN dont l'échelle se rapproche le plus de celle de la carte d'atterrissage.

Le plus souvent, il s'agit de la carte au 1/25 000.

Sont représentés, par leur symbolisation et, pour les plus importants, par leur nom :

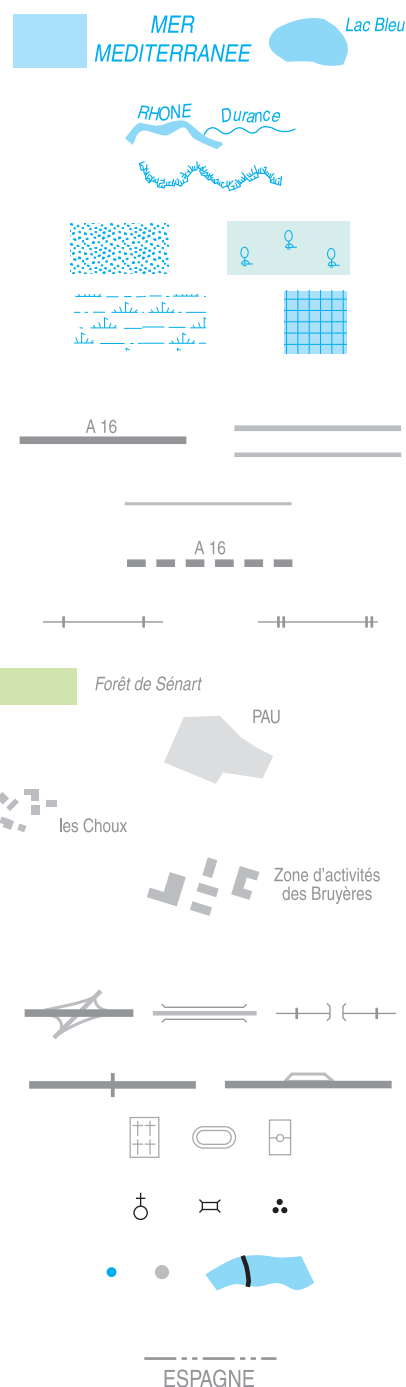
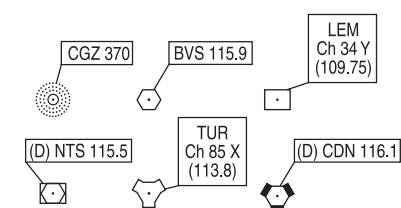
- Les renseignements planimétriques :

- * mers, et étendues d'eau,
- * cours d'eau et canaux importants,
- * côtes rocheuses ou récifs coralliens,
- * sables humides, mangrove,
- * marais et marais salants,
- * autoroutes, routes importantes,
- * routes étroites ou pistes,
- * autoroutes en construction,
- * voies ferrées à une voie, à deux voies ou plus,
- * bois et forêts,
- * zones urbanisées,
- * habitat dispersé,
- * bâtiments importants (usines, hypermarchés, zones industrielles).

- Tous les repères visuels jugés nécessaires :

- * échangeurs routiers, viaducs, entrées de tunnels,
- * péages autoroutiers, aires de service ou de repos,
- * cimetières, hippodromes, stades,
- * églises isolées, châteaux, ruines importantes,
- * réservoirs d'eau, d'hydrocarbures, barrages...

Les frontières internationales qui ne coïncident pas avec des limites FIR sont représentées.



Champ 10 (suite)

Relief :

Le relief est représenté par des cotes d'altitude et, si nécessaire, par des teintes hypsométriques limitées par des courbes de niveau cotées de couleur bistre.

On fait figurer au maximum cinq plages, dont la plus basse, correspondant au niveau de l'aérodrome, ne porte pas de teinte sauf dans le cas d'un AD situé sur un plateau qui sera représenté sur la première teinte.

Les points cotés et les courbes de niveau sont sélectionnés par le SIA. Le point le plus élevé de la carte est encadré.

Obstacles :

Sont représentés tous les obstacles artificiels isolés (OAI) dont la hauteur est > 165 ft (ou > 330 ft en agglomération) dans un rayon de 5 NM et 330 ft dans un rayon de 10 NM ainsi que les éoliennes ou parcs éoliens situés dans la fenêtre de représentation.

Ils sont représentés, de préférence, avec un signe conventionnel figurant leur silhouette : grues, bâtiments, centrales nucléaires, cheminées d'usine, clochers, châteaux d'eau, phares, pylônes, antennes, réservoirs, silos, tours métalliques, ponts suspendus, éoliennes, parcs éoliens.

Lorsqu'il n'existe pas de signe spécifique ou que la lisibilité de la carte pourrait être affectée par l'utilisation du symbole concerné, l'obstacle est représenté par le symbole générique : antenne ou petit obstacle.

En plus de ces obstacles, tous les obstacles pouvant représenter un danger pour l'exécution du vol sont représentés :

- * arbres, talus, digues,
- * clôtures, fossés, catex ...
- * limite des cocotiers (cartes d'Outre-mer).

Les lignes à haute tension sont représentées ainsi que les obstacles filiformes significatifs (câbles transporteurs, remontées mécaniques...).

Le balisage lumineux est indiqué ainsi que l'altitude du sommet en ft et en italique. Pour les groupes d'obstacles, indiquer à l'aide de plusieurs symboles la nature de l'obstacle. L'altitude indiquée est celle de l'obstacle le plus élevé du groupe. Les obstacles très proches de l'aire d'atterrissage peuvent être renseignés par leur hauteur AGL en ft et en caractères droits.

Feux :

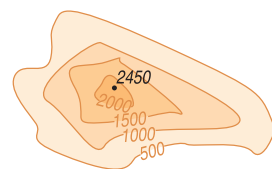
Les feux aéronautiques, les feux maritimes à faisceau relevé, les feux d'identification (IBN) et de danger (HBN), les bouées éclairées sont représentés.

Circuit d'aérodrome :

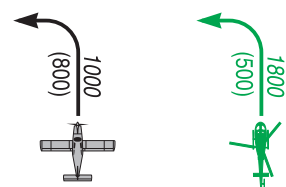
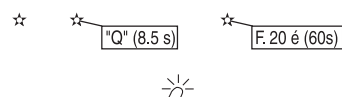
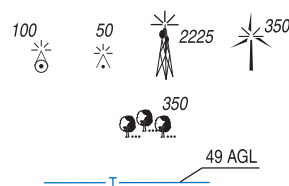
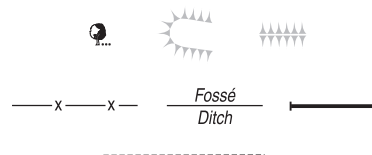
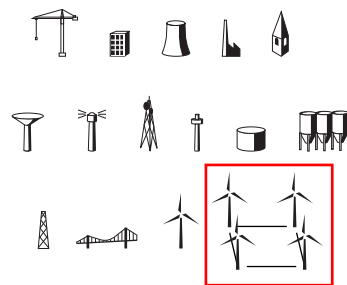
Différents circuits d'aérodrome spécifiques aux avions, planeurs, hélicoptères ou ULM sont représentés.

A chaque type d'aéronef est associée une représentation du circuit qui lui est propre (en particulier, vert pour les hélicoptères).

Sauf cas particuliers décrits ci-dessous, seules les amorces des circuits d'aérodrome sont représentées.



355



Champ 10 (suite)

Les indications d'altitude et de hauteur sont portées sur le circuit (altitudes en caractères italiques, hauteurs en caractères droits et entre parenthèses).

L'altitude du circuit est déduite de sa hauteur par la formule :

Altitude circuit = Hauteur circuit + Altitude Aérodrome arrondi à la centaine de pieds la plus proche.

L'amorce du circuit planeur, sans indication d'altitude/hauteur, est toujours représentée.

Si le circuit est commun à tous les autres types d'aéronefs, la représentation de l'amorce du circuit est celle associée à l'aéronef le plus important (ordre du bandeau), et les symboles ne sont pas représentés.

En cas de circuits multiples où chacun des circuits est spécialisé pour un type d'aéronef, les amorces et les symboles associés sont représentés pour chacun d'entre eux.

Si un des circuits est commun à deux aéronefs, la représentation de l'amorce obéit aux règles de priorité décrites ci-dessus.

Cas particuliers :

Lorsque l'environnement le rend nécessaire, le circuit complet d'aérodrome est représenté. Dans ce cas, une consigne particulière est rédigée.

Les circuits "Sur autorisation" ne sont pas représentés. Ils peuvent faire l'objet d'une consigne particulière.

Les cas particuliers liés aux circuits à des altitudes inférieures à l'altitude publiée sont également traités en consignes particulières.

D'autres types de circuits peuvent être représentés avec un signe conventionnel spécifique. Dans ce cas l'utilisation du circuit est indiqué en clair.

Trajectoires de départ initial :

Des trajectoires DEPARTS peuvent être représentées, avec, si nécessaire, l'indication du ou des symboles des aéronefs concernés. Dans ce cas, une consigne particulière est rédigée.

Itinéraires :

Exceptionnellement, lorsqu'il n'est pas possible de les représenter sur la carte d'approche pour des raisons de lisibilité, la partie finale des itinéraires d'approche peut être représentée sur la carte d'atterrissage.

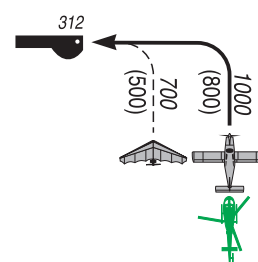
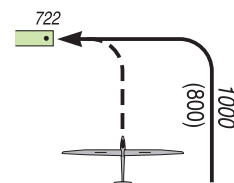
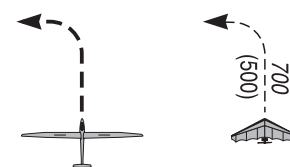
Dans ce cas les spécifications de représentation des trajectoires, points de compte rendu, informations de distances et direction magnétique sont les mêmes que celles décrites en approche.

Espaces aériens – Zones à statut particulier :

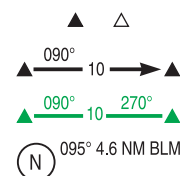
(absents s'il existe une CARTE D'APPROCHE A VUE)

On représente tous les espaces ou zones à statut particulier situés dans le champ de la carte :

- les limites de FIR avec leur nom,
- les contours des SIV avec en cartouche leur nom, leurs limites verticales éventuellement associées à un renvoi vers une ou des fréquences du bandeau FIS s'il y a plusieurs secteurs dans le SIV et si l'aérodrome est APP centrale,



ACFT MIL



FIR BORDEAUX



SIV LA ROCHELLE
SFC - FL 095

Champ 10 (suite)

- les espaces aériens contrôlés (TMA, CTA, CTR) avec leur nom, leur classe d'espace et leurs limites verticales.

Lorsque la classe d'espace n'est pas constante pendant les heures d'activité, on indique la classe la plus restrictive par sa lettre sur fond blanc.

- les zones à statut particulier P, D, R et TBA avec leur identification et leurs limites verticales,

Si le champ couvert par la carte est totalement inclus dans l'espace ou la zone en question ceux-ci sont identifiés par un cartouche.

- les zones de petite taille avec leur signe ponctuel et leur identification.
- les axes de danger avec leur identification leurs limites verticales et leurs points de report,
- les parcs et réserves naturelles avec leur contour ou leur signe ponctuel s'ils sont de petite taille.
Indiquer la hauteur minimale de survol si elle est différente de 1000 ft.

- certaines ZRT (après accord de DTA) avec leur identification et leurs limites verticales,

- certaines ZIT (après accord de DTA) avec leur identification et leurs limites verticales.

Activités particulières :

Les activités particulières hors emprise de l'aérodrome et dans le champ de la carte sont représentées.

Les activités particulières se déroulant sur l'aérodrome et à ce titre indiquées dans le bandeau sont également représentées lorsqu'il existe une autre activité du même type dans le champ de la carte.

Sont concernées les activités suivantes : parachutages, aéromodélisme (AEM), voltige, ballons, planeurs, ULM, hélicoptères, PUL.

- Parachutages, voltige, ballons : elles sont représentées en rouge avec leur numéro d'identification et éventuellement leur contour (activités hors AD répertoriées dans l'AIP en ENR 5).

- AEM : elles sont représentées en rouge par leur contour (activité ou zone R) ou leur signe ponctuel si elles sont de petite taille associé au signe conventionnel.

- Hélicoptères, PUL, ULM, planeurs : elles sont représentées en rouge avec contour et éventuellement un symbole en cas d'existence de zone de travail ou de secteur de perte d'altitude justifiés par une activité intense et fréquente.

Ajouter la mention "CABLE" en-dessous du symbole représentatif de l'activité lorsque l'activité considérée (planeur, para ou ballon) se déroule avec câble.

TMA 11 PARIS A 2500 - FL 125 CTR 2 PARIS A 1500

TMA 2 LYON C 4500 - FL 065 CTR BEAUVAIS D 1500

TMA 7 LILLE E 1500 - FL 065 CTR LE TOUQUET E 1500

P 112 SFC - FL 195

D 13 D SFC / UNL

R 105 SFC - FL 065

R 46 N1 SFC - 800 ASFC

TMA 7 PARIS
A FL 055 - FL 125
E 3500 - FL 055

TMA 5 AQUITAINE
E 2500 - FL 115
R 20 B5
3000 - FL 065

+ D 178

R3 D 122 B 1200 - 2500

3300

ZRT CARCASSONNE
SFC - 1500 ASFC

ZIT St-Alban
SFC - 3800



PUL

Zone de perte
d'altitude planeurs /
Glider's descending area



Champ 10 (suite)

Restrictions de survol :

Les installations portant des marques d'interdiction de survol sont identifiées par le symbole conventionnel.

Des agglomérations ou installations situées à proximité de la circulation d'aérodrome dont le survol doit être évité peuvent être repérées sur la carte par un cercle ou un contour bleu.

Elles devront être en nombre aussi limité que possible et répondre aux critères suivants :

- ne pas aller à l'encontre de la bonne exécution du vol,
- ne pas correspondre à des habitations isolées.

Renseignements périphériques (en dehors du champ de la carte) : absents s'il existe une CARTE D'APPROCHE A VUE .

Sont indiqués en bordure de carte par une flèche avec mention du QDR ou QDM / distance par rapport à l'ARP :

- Les aérodromes les plus proches ouverts à la CAP.
Eviter de mentionner plus d'un aérodrome par 1/4 de secteur géographique (NE, SE, SW, NW).
- Les moyens radio les plus significatifs en privilégiant les VOR.
Eviter de mentionner plus d'un moyen radio par 1/4 de secteur géographique (NE, SE, SW, NW).
- Les obstacles artificiels isolés (OAI) dont la hauteur est supérieures à 165 ft dans un rayon de 5 NM et supérieure à 330 ft dans un rayon de 10 NM.

L'altitude au sommet est indiquée.

Consignes particulière ou avertissements :

Ils sont décrits dans un cartouche situé dans le champ de la carte.



← G.LE VERSOUD
185° 25 NM

(D) DTP 110.6
066° 21 NM →

← Obstacle 656
117° 15 NM

APPROCHE A VUE : Voir MONTPELLIER MEDITERRANEE
VISUAL APPROACH : See MONTPELLIER MEDITERRANEE

Champ 10bis

Ce champ sert à présenter, soit le plan détaillé des pistes d'un aérodrome, soit les profils en long et en travers de la piste d'un aéroport.

1) Plan détaillé des pistes (facultatif) :

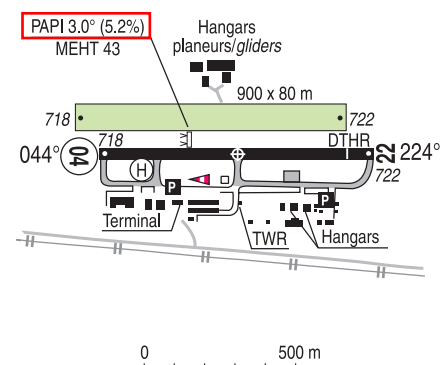
Ce champ est utilisé lorsque l'échelle du champ 10 ne permet pas une représentation détaillée des infrastructures au sol de l'aérodrome.

On indique les infrastructures au sol et les renseignements liés du champ 10 en se limitant à l'emprise de l'aérodrome.

Ce plan étant rarement orienté au nord, une flèche associée à la lettre N précise la position de celui-ci.

L'échelle figure toujours dans ce champ.

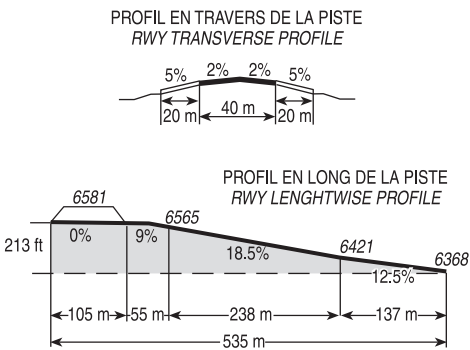
Note : lorsque ce plan détaillé est représenté, les informations d'infrastructure dans le champ 10 peuvent être allégées.



Champ 10bis (suite)

2) Profils en travers et en long de la piste :

Dans le cas d'un aéroport, les profils en travers et en long de la piste sont obligatoirement représentés dans ce champ.



Champ 10ter

Caractéristiques des pistes :

Indiquer sous forme de tableau, pour chaque piste principale : son identification (numéro de piste, QFU), ses caractéristiques physiques (dimension, nature, résistance) et ses distances déclarées (TODA, ASDA, LDA).

Les dimensions des pistes secondaires peuvent être indiquées dans le tableau ou portées directement dans le champ de la carte.

RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
10 28	103 283	3860 x 45	Revêtue Paved	66 F/A/W/T	3920 3920	3860 3860	3750 3750

Aides lumineuses :

Indiquer les aides lumineuses (approche, piste, PCL).

Les mentions relatives aux feux à éclats de seuils et aux PAPI / VASIS ne figurent pas dans cette rubrique (sauf en cas de commentaire particulier) car ces éléments sont indiqués directement dans le champ de la carte.

Si la place disponible en bas de la page n'est pas suffisante, ce champ peut être inséré en début de page TXT.

Aides lumineuses :

HI ligne APCH RWY 10 et RWY 28
HI/BI RWY 10/28

Lighting aids :

LIH APCH line RWY 10 and RWY 28
LIH/LIL RWY 10/28

Champ 11

Indiquer la référence de l'amendement (AMDT) et les corrections effectuées (CHG).

AMDT 00/00 CHG : Xxxx.

REPERAGE DES CHAMPS
DE LA CARTE D'ATERRISSAGE A VUE DES AERODROMES

(Aérodrome sans carte d'approche à vue)

1	2	4	
	3		
5		6	7
8		9	
10			
10bis			
10ter			
11			

REPERAGE DES CHAMPS
DE LA CARTE D'ATERRISSAGE A VUE DES AERODROMES

(Aérodrome avec carte d'approche à vue)

4	3	1
10		
10bis		
10ter		
11		

REPERAGE DES CHAMPS
DE LA CARTE D'ATTERRISSAGE A VUE DES AERODROMES

Cartes des AIP Outre-mer
(Aérodrome sans carte d'approche à vue)

Identification de l'AIP		4-2 AD2 XXXX VAC 01	
3			
1	2	4-1	NOM DE L'AD
5		6	7
8		9	
Encart d'approche éventuel pour carte « APPROCHE – ATTERRISSAGE A VUE »			
10bis			
10ter			
11			

REPERAGE DES CHAMPS
DE LA CARTE D'ATERRISSAGE A VUE DES AERODROMES

Cartes des AIP Outre-mer
(Aérodrome avec carte d'approche à vue)

AD2 XXXX VAC 02 4-2		Identification de l'AIP	
3			
1	2	4-1 NOM DE L'AD	
10			
10bis			
10ter			
11			

ANNEXE D

CARTE DES MOUVEMENTS À LA SURFACE DES AERODROMES (GMC)

1 FONCTION

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

2 APPLICATION

Cette carte est créée à la demande de l'informateur, si les détails nécessaires aux mouvements au sol des aéronefs sur les voies de circulation qui desservent les postes de stationnement d'aéronef ne peuvent être indiqués de façon suffisamment claire sur la carte d'atterrissage en raison d'une surabondance des renseignements.

Si nécessaire, des feuillets complémentaires identifiés comme la carte GMC, avec un numéro d'ordre à suivre, peuvent être publiés, notamment pour décrire les dispositions relatives à la gestion des aires de trafic.

3 ZONE REPRESENTEE ET ECHELLE

La zone représentée sera suffisamment grande pour indiquer clairement tous les éléments prévus dans le champ 4 ci-dessous et l'échelle sera adaptée en conséquence.

4 FORMAT

Le format de la feuille est de :

- 21 cm x 14,85 cm pour la métropole
- 21 cm x 29,7 cm pour les départements et territoires d'outre-mer.

5 UNITES DE MESURE

Les unités de mesure suivantes sont adoptées :

- distances : mètre - m
- altitude/hauteur : pied - ft

6 LANGUE

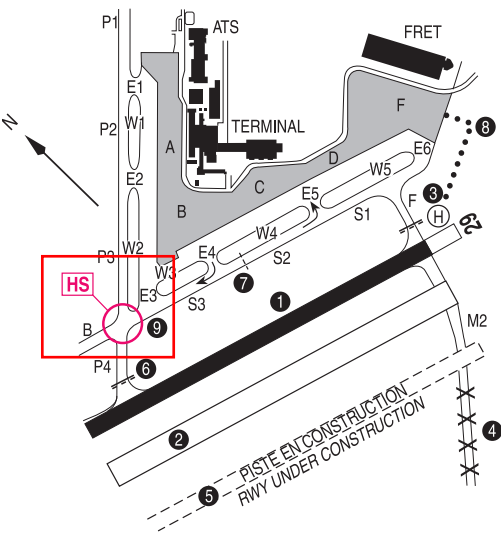
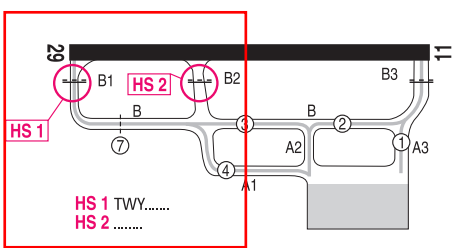
Les textes sont libellés en français et en anglais. Sur les cartes, seules les informations liées à la sécurité ou à caractère opérationnel sont traduites en anglais.

7 CHAMPS DE LA CARTE

La carte des mouvements à la surface des aéroports comporte les champs suivants (voir en appendice) :

- champ 1 : Désignation du type de carte
- champ 2 : Date de la dernière mise à jour de la carte
- champ 3 : Identification de la carte
- champ 4 : Carte (vue en plan)
- champ 5 : Amendement de référence/Corrections effectuées.

8 CONTENU DES CHAMPS

Champ 1 Préciser le type de carte.	MOUVEMENTS A LA SURFACE <i>Ground movements</i>
Champ 2 Mentionner la date de la dernière mise à jour de la carte sous la forme : jour, mois (abréviation réglementaire) année en deux chiffres.	12 JUN 03
Champ 3 Indiquer : - le nom officiel de l'aérodrome (le nom abrégé servant à former l'indicatif d'appel est représenté en gras). - la mention AD2, suivie de l'indicateur d'emplacement OACI et de l'identification du type de carte: GMC suivi d'un numéro d'ordre.	BORDEAUX MERIGNAC AD2 LFBD GMC 01
Champ 4 <u>Pistes :</u> - indiquer toutes les pistes avec le numéro (et la lettre L ou R) d'identification ; - représenter les pistes revêtues ❶ et non revêtues ❷ ; - représenter les aires de poser hélico ❸ ; - représenter les parties de l'aire de mouvement inutilisables de façon permanente ❹, y compris les pistes en construction ❺. <u>Aires de trafic :</u> - représenter les aires de trafic en grisé avec leur identification ; <u>Principaux bâtiments :</u> Les représenter en noir avec leur identification : bloc technique (ATS), aérogare (TERMINAL), gares de fret (FRET), etc... <u>Voies de circulation :</u> - représenter les voies de circulation en blanc avec leur identification (une lettre ou des lettres suivie(s) éventuellement d'un numéro) ainsi que les points d'arrêt ❹ et points d'arrêts intermédiaires ❺ ; les voies de circulation à sens unique sont signalées par une flèche, - représenter les voies de circulation en translation pour hélicoptères ❸ lorsqu'elles sont définies, - publier d'éventuelles restrictions d'utilisation de voies de circulation dans un cartouche ; - représenter, le cas échéant, les parcours normalisés pour la circulation au sol, au départ ou à l'arrivée, avec leur identification. Les parcours normalisés de circulation au sol sont identifiés par un numéro. - représenter un ou plusieurs "points chauds " avec leurs textes associés ils peuvent être numérotés).	 Diagram illustrating the airport layout, including runways (P1, P2, P3, P4), taxiways (E1, E2, E3, E4, E5, E6), and buildings (ATS, TERMINAL, FRET). A red box highlights a 'point chaud' (HS) near the terminal. A text box specifies TWY U dimensions. TWY U entre F et C Envergure MAX : 52 m TWY U between F and C MAX span : 52 m  Diagram illustrating the taxiway layout, including taxiway U and various taxiway segments (B1, B2, B3, A2, A3). A red box highlights 'points chauds' (HS 1, HS 2) and their associated text. HS 1 TWY..... HS 2

Champ 4 (suite)

Consignes particulières ou avertissements - Points chauds (HS) :
Ils sont décrits dans un cartouche situé dans le champ de la carte.

Lorsqu'un ou plusieurs « points chauds » est/sont identifiés sur l'aérodrome, l'emplacement de chaque point chaud est représenté par un cercle rouge associé à l'abréviation du « point chaud » (HS). Les « points chauds » peuvent être numérotés. ⑨

Parcours normalisé :

Lorsque des parcours normalisés sont ainsi définis, introduire dans ce champ un tableau donnant pour chaque parcours, l'identification des voies de circula

Orientation :

Porter systématiquement l'indication du Nord géographique.

Parcours normalisés au départ <i>Standardized taxi routes for departure</i>	TWY à utiliser <i>Routing via</i>
1	A3 - B3
2	A2 - B - B3
3	A2 - B - B1
4	A1 - B - B1

Champ 5

Indiquer l'amendement de référence et les corrections effectuées.

AMDT 00/00 **CHG** : Xxxx.

REPERAGE DES CHAMPS
DE LA CARTE DES MOUVEMENTS A LA SURFACE DES AERODROMES
(CARTE AU RECTO)

1	2	3
4		
5		

REPERAGE DES CHAMPS
DE LA CARTE DES MOUVEMENTS A LA SURFACE DES AERODROMES
(CARTE AU VERSO)

3	2	1
4		
5		

ANNEXE E

CARTE DES AIRES DE STATIONNEMENT DES AERODROMES (APDC)

1 FONCTION

Cette carte complémentaire a pour but de fournir aux équipages de conduite des renseignements détaillés de nature à faciliter les mouvements au sol des aéronefs de l'aviation générale entre les voies de circulation et les postes de stationnement d'aéronefs, ainsi que le stationnement ou l'accostage des aéronefs.

2 APPLICATION

Cette carte est créée à la demande de l'informateur, si les renseignements ne peuvent être présentés de façon claire sur la carte d'atterrissage ou sur la carte de mouvements à la surface, en raison de la complexité des installations terminales.

Si nécessaire, des feuillets complémentaires identifiés comme la carte APDC, avec un numéro d'ordre à suivre, peuvent être publiés, notamment pour décrire les capacités des divers postes de stationnement.

3 ZONE REPRESENTEE ET ECHELLE

La zone représentée sera suffisamment grande pour indiquer clairement tous les éléments prévus dans le champ 5 ci-dessous et l'échelle sera adaptée en conséquence.

4 FORMAT

Le format de la feuille est de :

- 21 cm x 14,85 cm pour la métropole ;
- 21 cm x 29,7 cm pour les départements et territoires d'outre-mer.

5 UNITES DE MESURE

Les unités de mesure suivantes sont adoptées :

- distances : mètre - m
- altitude/hauteur : pied - ft

6 LANGUE

Les textes sont libellés en français et en anglais. Sur les cartes, seules les informations liées à la sécurité ou à caractère opérationnel sont traduites en anglais.

7 CHAMPS DE LA CARTE

La carte des aires de stationnement des aéroports comporte les champs suivants (voir en appendice) :

- champ 1 : Désignation du type de carte
- champ 2 : Date de la dernière mise à jour de la carte
- champ 3 : Identification de la carte
- champ 4 : Désignation de l'aire de stationnement (si nécessaire)
- champ 5 : Carte (vue en plan)
- champ 6 : Amendement de référence/Corrections effectuées.

8 **CONTENU DES CHAMPS**

Champ 1 Préciser le type de carte :	AIRES DE STATIONNEMENT <i>Parking areas</i>
Champ 2 Indiquer la date de la dernière mise à jour de la carte sous la forme : jour, mois (abréviation réglementaire) année en deux chiffres.	12 JUN 03
Champ 3 Indiquer: - le nom officiel de l'aérodrome (le nom abrégé servant à former l'indicatif d'appel est représenté en gras). - la mention AD2, suivie de l'indicateur d'emplacement OACI et de l'identification du type de carte: APDC suivi d'un numéro d'ordre.	TOULOUSE BLAGNAC AD2 LFBO APDC 01
Champ 4 Indiquer l'identification de l'aire de stationnement concernée par la carte lorsque une carte spécifique pour cette aire est fournie.	AVIATION GENERALE <i>General aviation</i>
Champ 5 <u>Indiquer les éléments suivants :</u> - la zone concernée avec les voies de circulation d'entrée et de sortie avec leur identification ; - l'aire de trafic en grisé ❶ ; - l'aire de stationnement avec son éventuelle appellation ❷ ; - l'emplacement et éventuellement le sens des postes de stationnement ❸ ; - les principaux bâtiments avec leur identification ; - les voies de circulation permettant l'accès, avec leur identification ; - éventuellement l'aire de poser ❹ et l'aire de stationnement ❺ hélico. <u>Orientation</u> Porter systématiquement l'indication du Nord géographique.	The diagram illustrates the layout of Toulouse Blagnac airport. It shows a central taxiway B3 running vertically. To the left of B3 are taxiways B2 and C3. To the right of B3 are runways 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, and 10. Runway 1 is at the top, followed by 2, 3, 4, 5, 6, 7, and 10 at the bottom. A parking area H is located at the top left, and another H is at the top right. A parking area P BRAVO is at the bottom left. A parking area CHARLIE is at the bottom right. A tower (TWR) is at the top right. A terminal building is at the middle right, and a hangar is at the bottom right. A north arrow points to the right.
Champ 6 Indiquer l'amendement de référence et les corrections effectuées.	AMDT 00/00 CHG : Xxxx.

REPERAGE DES CHAMPS
DE LA CARTE DES AIRES DE STATIONNEMENT DES AERODROMES
(CARTE AU RECTO)

1	2	3
4		
5		
6		

REPERAGE DES CHAMPS
DE LA CARTE DES AIRES DE STATIONNEMENT DES AERODROMES
(CARTE AU VERSO)

3	2	1
4		
5		
6		

ANNEXE F
PAGES DE TEXTES RELATIVES
AUX CARTES D'APPROCHE ET D'ATERRISSAGE À VUE DES AÉRODROMES (TXT)

1 FONCTION

Cette page a pour but de fournir aux équipages de conduite les renseignements complémentaires qui ne peuvent être portés sur les cartes.

2 APPLICATION

Cette page doit être établie obligatoirement pour chaque aéroport publié dans l'Atlas VAC.

Elle comporte deux parties distinctes (éventuellement trois).

- consignes particulières
- caractéristiques locales (AIP PAC-P)
- informations diverses

Si nécessaire, des feuillets complémentaires identifiés comme la page TXT, avec un numéro d'ordre à suivre, peuvent être publiés.

3 FORMAT

Le format de la feuille est de :

- 21 cm x 14,85 cm pour la métropole ;
- 21 cm x 29,7 cm pour les départements et territoires d'outre-mer.

4 LANGUE

Les textes sont libellés en français et en anglais.

5 CHAMPS DE LA CARTE

La page de textes comporte les champs suivants (voir en appendices I et II) :

- champ 1 : Identification de la page
- champ 2 : Date de la dernière mise à jour de la carte
- champ 3 : Textes
- champ 4 : Amendement de référence.

6 CONTENU DES CHAMPS

Champ 1 Indiquer: - le nom officiel de l'aérodrome (le nom abrégé servant à former l'indicatif d'appel est représenté en gras). - la mention AD2, suivie de l'indicateur d'emplacement OACI et de l'identification du type de page: TXT suivi d'un numéro d'ordre.	LA ROCHELLE ILE DE RE AD2 LFBH TXT 01
Champ 2 Mentionner la date de la dernière mise à jour de la carte sous la forme : jour, mois (abréviation réglementaire) année en deux chiffres.	12 JUN 03
Champ 3 Textes (voir description en Appendice III).	
Champ 4 Indiquer l'amendement de référence.	AMDT 00/00

APPENDICE I A LA PAGE DE TEXTES DES AERODROMES

REPERAGE DES CHAMPS DE LA PAGE DE TEXTES DES AERODROMES
(PAGE AU RECTO)

	2	1
3		
4		

APPENDICE II A LA PAGE DE TEXTES DES AERODROMES

REPERAGE DES CHAMPS DE LA PAGE DE TEXTES DES AERODROMES
(PAGE AU VERSO)

1	2	
3		
4		

APPENDICE III A LA PAGE DE TEXTES DES AERODROMES

I Partie “CONSIGNES PARTICULIERES”

Généralités :

Lors de la rédaction du champ “Consignes particulières” :

- il ne sera pas répété une information qui figure déjà sur la carte ;
- il ne sera pas introduit de consigne particulière qui soit un rappel de réglementation.

Respecter les titres et l'ordre des rubriques indiqués ci-après. Certaines rubriques peuvent ne pas être présentes.

Conditions générales d'utilisation de l'AD

Indiquer :

- le type d'agrément de l'aérodrome ;
- la possibilité d'activité IFR ;
- les restrictions d'utilisation ;
- les obligations de contact radio ;
- les interdictions particulières d'utilisation de l'aérodrome ;
- les restrictions d'utilisation de la ou des pistes ;
-

Dangers à la navigation aérienne

Indiquer :

- les dangers à la navigation aérienne notamment la présence d'oiseaux, la présence d'obstacle ;
- les conditions météorologiques particulières ;
- les risques de confusion ;

- les activités récréatives proches de l'AD mais hors du champ de représentation ou rattachées à l'AD ;
- les textes associés aux “points chauds”.

Procédures et consignes particulières

Indiquer :

- les procédures et consignes particulières relatives aux arrivées, aux départs, aux transits, aux circuits d'aérodrome, à la circulation au sol ;
- les restrictions des espaces aériens ;
- les consignes relatives aux vols d'entraînement ;
- les consignes relatives à l'environnement ;
- le QFU préférentiel (uniquement si particularité) ;
- les consignes relatives à l'aéromodélisme ;
-

VFR Spécial

Indiquer :

- les conditions météo du VFR spécial ;
- les points de compte rendu (sous forme de tableau à 3 colonnes : nom du point, coordonnées WGS84, nom du lieu) ;

Points	Coordonnées/Coordinates	Noms/Names
N	45°53'43"N - 003°09'14"E	Sortie Riom sur A 71
NE	45°57'35"N - 003°28'27"E	Puy Guillaume
NA	45°50'29"N - 003°09'37"E	Péage de Gerzat
S	45°39'12"N - 003°10'07"E	Echangeur de Champeix
SE	45°45'17"N - 003°32'18"E	Courpière

- les itinéraires VFR spécial :

- normalisés : sous forme de tableau à 4 colonnes : nom itinéraire, liste des points de cheminement, altitude, observations) ;

Itinéraire <i>Routes</i>	Points de C / R <i>Reporting points</i>	ALT	Observations
N1	N-NA	2100 (1000) MNM	S'intégrer ensuite dans les circuits <i>Then integrate the circuits.</i>
S1	S-SA	3100 (2000) MNM	Survol de l'AD à 3100 (2000) minimum, puis éloignement au Nord au-delà des circuits avant de descendre pour retour et intégration dans les circuits <i>AD overfly at 3100 (2000) MNM, then outbound to the North beyond circuits before to descent for return and integration in the circuits.</i>
SE1	SE-SB-S	3500 ft AMSL MNM	Suivre ensuite l'itinéraire S1 <i>Then follow route S1.</i>

- non normalisés : par une description en clair de l'itinéraire.

- les procédures particulières et consignes particulières d'arrivée de départ et de transit pour le VFR spécial.

VFR de nuit

Indiquer :

- les restrictions éventuelles ;
- les itinéraires VFR de nuit ;
 - normalisés : sous forme de tableau à 4 colonnes (idem VFR spécial) : nom itinéraire, liste des points de cheminement, altitude, observations ;
 - non normalisés : par une description en clair de l'itinéraire.
- les procédures particulières et consignes particulières d'arrivée de départ et de transit pour le VFR de nuit.

Equipement AD

Indiquer dans cette rubrique les équipements STAP et PCL avec leurs caractéristiques et les consignes d'utilisation.

Activités diverses

Indiquer, dans l'ordre du champ 5 des cartes d'approche et d'atterrissage, les activités particulières se déroulant sur l'aérodrome : nature (éventuellement numéro) de l'activité, plafond, plancher, horaires, restrictions éventuelles et s'il y a lieu l'organisme qui connaît ou la fréquence qui diffuse l'information sur l'activité.

Consignes particulières de radiocommunication

Indiquer s'il y a lieu les procédures de panne de radiocommunication et toute consigne relative aux communications radio.

Liste des aérodromes voisins

Indiquer les aérodromes voisins lorsqu'il y a lieu (aérodrome agréé à usage restreint) avec leur nom abrégé.

(1) **AD voisins / Neighbouring AD** : AUTUN - AUXERRE - AVALLON - BEAUNE - CHALON - CHATILLON SUR SEINE - DIJON DAROIS - DIJON LONGVIC - DOLE TAVAU - MONTCEAU LES MINES - NUITS SAINT GEORGES - SAULIEU - SEMUR EN AUXOIS - TIL CHATEL - TOURNUS.

II Partie "CARACTERISTIQUES LOCALES" (AIP PAC-P seulement)

Indiquer dans l'ordre :

- la nature de la piste (RWY) ;
- la nature des voies de circulations (TWY) et des aires de stationnement (PRKG) ;
- la nature des prolongements d'arrêts (SWY) et prolongements dégagés (CWY) ;
- les caractéristiques particulières (ex : présence d'eau probable sur la bande dégagée) ;
- la largeur de bande aménagée ;

- la largeur de bande dégagée ;
- les obstacles :
 - dans la trouée ;
 - dans les dégagements latéraux.

III Partie “INFORMATIONS DIVERSES”

Généralités :

Porter systématiquement en début de ce champ l'avertissement ci-après :

“Les informations de source **non DGAC** de cette rubrique sont communiquées sous toute réserve”.

Respecter l'ordre et les titres des rubriques ci-après (les rubriques 1 à 15 figurent obligatoirement).

1 - Situation

Indiquer la situation de l'aérodrome par rapport à l'agglomération, le numéro et le nom du département.

2 - ATS

Indiquer les horaires des services de la circulation aérienne, le numéro de téléphone et l'adresse postale de l'organisme de la CA.

En cas d'horaires définis : “TWR : HOR”

“AFIS : HOR”.

En cas de service TWR et AFIS alternés sans horaires définis :

“TWR/AFIS : HOR (créneau global) service annoncé au premier contact”.

En cas d'absence de service ATS : “ATS : NIL”.

3 - VFR de nuit

Indiquer si l'aérodrome est :

- “non agréé”
- “agréé”
- “agréé avec limitations” : dans ce cas, indiquer la nature des limitations.

En cas de PCL indiquer : “Voir Aides lumineuses”.

4 - Gestionnaire

Indiquer le nom, l'adresse postale, le numéro de téléphone du gestionnaire de l'aérodrome (éventuellement l'adresse e-mail).

5 - AVA

Indiquer le nom de la délégation dont dépend l'aérodrome suivi de la mention “voir GEN”.

6 - BRIA

Indiquer la présence d'un BRIA, sinon indiquer le BRIA de rattachement

Si BRIA BRIA : HOR - TEL

Si pas de BRIA nom du BRIA (voir GEN)

7 - Préparation du vol

Indiquer les moyens disponibles sur l'AD :

“Borne minitel”, “Borne OLIVIA”, “Accès Interne”, “RSFTA”, “BDP : HOR - TEL”

Préciser Acheminement PLN VFR / *Addressing VFR FPL* : Voir / see GEN 12.

8 - MET

Mentionner :

“VFR voir GEN VAC”

“IFR voir GEN IAC”

Si station locale indiquer les horaires : “Station : HOR”.

En l’absence de station : “Station : NIL”.

9 - Douanes- Police

Indiquer les horaires et le numéro de téléphone des services de douanes et de police si ces services sont présents localement. Sinon indiquer NIL.

“HOR, téléphone” ou “NIL”.

10 - AVT

Indiquer les types de carburant et lubrifiants disponibles sur l’aérodrome, les horaires et les moyens de paiement acceptés.

“Carburants : type, HOR, téléphone, paiement”

“Lubrifiants : type, HOR, téléphone, paiement”

Indiquer les possibilités d’avitaillement en dehors des horaires s’il y a lieu.

11 - SSLIA

Indiquer le ou les niveaux de service assurés ainsi que les horaires associés.

12 - Peril animalier

Indiquer le service assuré :

- Permanent
- Occasionnel / Random
- NIL

13 - Hangars pour aéronefs de passage

Indiquer les possibilités sur l’aérodrome :

“Possible” ou “NIL”.

14 - Réparations

Indiquer les coordonnées des sociétés effectuant des réparations (nom, numéro de téléphone, adresse e-mail) ou “NIL”.

15 - ACB

Indiquer le nom, le numéro de téléphone et de fax, éventuellement l’adresse e-mail, des ACB sur l’AD. Cinq aéroclubs au maximum seront cités. Au-delà de cinq aéroclubs, porter la mention “divers” ou éventuellement les coordonnées d’une association locale des aéroclubs.

Les entreprises de droit privé (écoles de pilotages ou sociétés de travail aériens) ne seront pas citées.

Rubriques facultatives : la numérotation sera effectuée en tant que de besoin

16* - Transports

Indiquer les moyens de transport disponibles sur l’AD (sans raison sociale) :

“Taxis, bus à proximité/sur AD”.

17* - Hôtels / restaurants

Indiquer les possibilités d’hébergement et de restauration (sans raison sociale) :

“A proximité, sur AD” .

18* - Divers

Handling : Nom de la société, HOR, TEL, e-mail, FREQ OPS.

RECUEIL D'EXPRESSIONS STANDARDS POUR LES CARTES DE L'ATLAS VAC DES AÉRODROMES

Ce recueil recense les expressions standards à utiliser pour la rédaction des parties « textes » associées aux cartes de l'Atlas VAC des aérodromes.

I Rubrique « CONSIGNES PARTICULIERES / SPECIAL INSTRUCTIONS »

Conditions générales d'utilisation de l'aérodrome / *General AD operating conditions*

Objet	Exemple	Anglais	Observations
Type d'agrément terrain (cf liste des AD en service SBA) si usage restreint	AD réservé aux ACFT basés	<i>AD reserved for home based ACFT</i>	
	AD réservé aux ACFT basés et à ceux basés sur les AD voisins (1)	<i>AD reserved for home based ACFT and ACFT based on the neighbouring AD (1)</i>	(1) La liste des AD voisins est indiquée à la fin de la partie Consignes particulières.
	AD réservé au vol à voile et aux ACFT de servitude....	<i>AD reserved for gliders and service ACFT</i>	
	Les pilotes non titulaires de la qualification montagne devront se conformer aux conditions d'utilisation définies par.....	<i>Pilots without mountain flight rating must comply with operating requirements defined by.....</i>	
	AD utilisable par HEL	<i>AD available for HEL</i>	
Activité IFR	Activité IFR possible	<i>Possible IFR operations</i>	Pour les aérodromes signalés sur la carte 1/500.000 et 1/1.000.000 par un pinceau IFR
Restrictions d'utilisation de l'AD	AD réservé aux besoins de l'aviation générale	<i>AD reserved for general aviation</i>	
	AD interdit à tout trafic en dehors des HOR ATS	<i>AD prohibited for any traffic outside ATS HOR</i>	
Obligation du contact radio	AD réservé aux ACFT munis de radio	<i>AD reserved for radio-equipped ACFT</i>	
	AD réservé aux ACFT munis de radio pendant les horaires ATS	<i>AD reserved to radio-equipped ACFT during ATS HOR</i>	
Interdictions particulières concernant l'AD	AD interdit aux planeurs	<i>AD prohibited for gliders</i>	
	AD interdit par vent Nord supérieur à 15 kt	<i>AD prohibited with North wind exceeding 15 kt</i>	
Restrictions d'utilisation de la ou des pistes	Piste non revêtue réservée aux ACFT basés	<i>Unpaved RWY reserved for home-based ACFT</i>	
	Utilisation simultanée des pistes interdite	<i>Simultaneous use of RWY prohibited</i>	
	Piste non revêtue inutilisable après fortes pluies	<i>Unpaved RWY not available after heavy rain</i>	
	Restrictions possibles après fortes précipitations	<i>Possible operating restrictions after heavy rainfalls</i>	

Dangers à la navigation aérienne / Air navigation hazards

Objet	Exemple	Anglais	Observations
Présence d'obstacles ou de dangers particuliers	Ligne HT non balisée, perpendiculaire à l'axe de piste à 1108 m au Sud du seuil RWY03 ALT 614 ft.	<i>Not marked HT line, perpendicular to the runway centreline, at 1108 m south of the RWY03 threshold, ALT 614 ft.....</i>	
	Grue mobile dans la trouée Nord-Est.	<i>Movable crane within north-east funnel</i>	
	Présence d'oiseaux toute l'année. ou Présence d'oiseaux importante (<i>lieu</i>). ou Risque aviaire important.	<i>Bird presence during all the year</i> <i>Important bird presence (location)...</i> <i>Important bird hazard</i>	
	Mesure de vent par ballons captifs	<i>Wind measurements by captive balloon</i>	
Conditions météorologiques particulières	Fortes turbulences aux abords de l'AD	<i>Heavy turbulences in the AD vicinity</i>	
	AD susceptible d'être envahi en quelques minutes par la brume de mer	<i>AD likely to be covered by sea haze in a few minutes</i>	
	Rabattants par vent de secteur Nord	<i>Down-draft with north wind</i>	
Risques de confusion	Risque de confusion avec l'AD situé..... Risque de confusion avec l'autoroute	<i>Mix- up risk with the AD located...</i> <i>Mix-up risk with the highway....</i>	
Activités diverses	Activité paramoteurs... .. (CHALAIS) Voltige (N° 64000) ... (ARGENTON)		

Procédures et consignes particulières / Procedures and special instructions

Objet	Exemple	Anglais	Observations
Arrivées-départs	Report sur EM recommandé pour les arrivées par le Nord	<i>Reporting over EM recommended for north inbound flights</i>	
	Après décollage, monter à 1200 ft en restant à l'est de l'autoroute puis virer à gauche après le CEAT	<i>After take-off, climb to 1200 ft, stay East of the highway, then turn left after CEAT</i>	
Pistes préférentielles	QFU 232 préférentiel cause procédure IFR ou QFU 151 préférentiel à l'atterrissage : cause relief	<i>Preferred QFU : 232, due to IFR procedure</i> <i>Preferred QFU: 151, due to high terrain</i>	<i>Indiquer systématiquement le critère pris en compte pour le choix du QFU préférentiel</i>
Circuits	Circuits en-dessous de 500 ft AAL autorisés avec un instructeur uniquement.	<i>Aerodrome circuit below 500 ft AAL authorized only with an instructor pilot.</i>	
Transits			
Circulation au sol	Roulage interdit hors piste et TWY Prudence recommandée pour le roulage hors piste et TWY	<i>Taxiing prohibited except on RWY and TWY</i> <i>Caution advised for taxiing off RWY and TWY</i>	
Utilisation de l'espace aérien	Dans une zone de 2 NM de rayon centrée sur l'ARP, et limitée à l'ouest par la TMA Iroise du sol à 2500 ft AMSL, le contact radio avec LORIENT APP n'est pas obligatoire	<i>In an area of 2 NM radius, centred on ARP and limited at the west by IROISE TMA from ground to 2500 ft AMSL, radio contact with LORIENT APP is not required</i>	
Entraînements	Entraînements tours de piste autorisés du LUN au VEN O/R directeur AD Vols d'entraînements interdits aux ACFT réacteurs et ACFT de masse > 5,7.	<i>Training patterns authorized from MONDAY to FRIDAY O/R to AD manager</i> <i>Training flights prohibited for jet ACFT and ACFT with weight > 5,7 t</i>	
Environnement	Respecter les circuits publiés dans la mesure du possible Eviter le survol des zones habitées avoisinantes AD très sensible au bruit	<i>Comply with published circuits as far as possible</i> <i>Avoid overfly the surrounding built up areas</i> <i>Noise-sensitive AD</i>	<i>Uniquement si les zones habitées ne sont pas déjà signalées par des cercles bleus</i>

VFR Spécial / *Special VFR*

Objet	Exemple	Anglais	Observations
Conditions MET	En présence de TFC IFR : VIS 3000 m, Plafond 1000 ft AAL En l'absence de TFC IFR : VIS 1500 m	<i>With IFR traffic : VIS 3000 m, ceiling 1000 ft AAL. Without IFR traffic: VIS 1500 m</i>	
Itinéraires Itinéraires non normalisés	WC – LFMD : suivre l'autoroute A8 SW – LFMD : suivre la côte	<i>WC – LFMD : follow highway A8 SW – LFMD : follow the coast line</i>	<i>Description en clair de l'itinéraire</i>
Procédures particulières			
Arrivées			
Départs			
Transits			

VFR de nuit / *Night VFR*

Objet	Exemple	Anglais	Observations
Restrictions	Activité interdite si le balisage du Mont San Angelo est hors service	<i>Activity prohibited if the San Angelo Mont lighting is unserviceable</i>	
	VFR de nuit interdit sans PAPI	<i>Night VFR prohibited Without PAPI</i>	
Itinéraires Itinéraires normalisés			<i>Sous forme de tableau à 4 colonnes Nom de l'itinéraire – Points de compte-rendu – ALT – Observations</i>
Itinéraires non normalisés			<i>Description en clair de l'itinéraire</i>
Procédures particulières			
Arrivées	Arrivées de l'Est : se présenter verticale AD à 2700 ft	<i>Arrival from east : proceed over AD at 2700 ft</i>	
Départs	Départs vers l'Est : Monter à 2700 ft verticale AD puis cap vers l'Est en montée vers l'altitude de croisière	<i>East departures : Climb to 2700 ft over AD then take heading to east and climb to the cruising altitude</i>	
Transits			

Equipement AD / AD equipment

Objet	Exemple	Anglais	Observations
STAP			<i>Cf 20591 DNA/2/D du 01/07/1996</i>
Consignes d'utilisation	STAP utilisable O/R 1HR avant la fermeture de l'escale si SSLIA non nécessaire, 6HR avant la fermeture de l'escale si SSLIA nécessaire, par FAX au gestionnaire	<i>STAP available O/R 1 HR before station closure if SSLIA is not necessary, 6HR before station closure if SSLIA is necessary, by FAX to the manager</i>	
Paramètres disponibles	Vent, VIS ou RVR, base des nuages, T, DP, QNH, QFE, Informations diverses	<i>Wind, VIS or RVR, ceiling, T, DP, QNH, QFE, Various information</i>	
Accès au STAP	☎ XXXXX ou Minitel 36xx possible pour usagers autorisés	<i>☎ XXXXX or Minitel 36xx available for authorized users</i>	
PCL			
Consignes d'utilisation	PCL O/R PN 6 HR à directeur AD	<i>PCL O/R PN 6 HR to AD manager</i>	
	PCL n'allume pas le PAPI	<i>PAPI not turned on by PCL</i>	

Activités diverses / Special activities

Objet	Exemple	Anglais	Observations

Consignes particulières de panne de radiocommunication / Special radiocommunication instructions

Objet	Exemple	Anglais	Observations

AD voisins / Neighbouring AD

Objet	Exemple	Observations
AD à usage restreint limité aux avions basés sur AD voisins.	AD voisins / <i>neighbouring AD</i> ABBEVILLE, ALBERT, AMIENS, BEAUVAIS	<i>Information utilisant toute la largeur du feuillet.</i>

II Rubrique « CARACTERISTIQUES LOCALES / LOCAL CHARACTERISTICS »
(AIP PAC-P seulement)

III Rubrique « INFORMATIONS DIVERSES / MISCELLANEOUS INFORMATION »

1 - Situation / Location

2 - ATS

3 - VFR de nuit / Night VFR

Agréé / *Approved*

Non agréé / *Not approved*

Agréé avec limitations / *Approved with limitations*

4 - Gestionnaire / Managing authority

5 - AVA

6 - BRIA

7 - Préparation du vol / Flight preparation

Borne minitel, borne OLIVIA, accès Internet / *Minitel terminal, OLIVIA terminal, Internet access.*

8 - MET

9 - Douanes. Police / Customs. Police.

10 - AVT

11 - SSLIA

12 - Péril animalier / Wildlife strike hazard

13 - Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangars

14 - Réparations / Repairs

15 - ACB

Divers / *Various* (Si plus de cinq aéroclubs sur l'aérodrome)

16 - Transports / Transport

17 - Hôtels, restaurants / Hotel, restaurants

A proximité / *In the vicinity*

Sur AD / *On AD*

18 - Divers / Miscellaneous