



FICHE PRATIQUE

Le pilote VFR dans le circuit d'un aérodrome en auto-information

La mise en œuvre des dispositions contenues dans l'Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs fait débat.

On peut citer les dispositions concernant les circuits basse hauteur, l'utilisation des raquettes sur les pistes (sujet qui a valu à certains d'entre nous de passer en commission de discipline), et l'impossibilité d'effectuer des prises de terrain par encadrement ailleurs que sur des aérodromes contrôlés alors que le programme PPL/LAPL prévoit ces exercices.

La commission Espaces Aérien de la FFA est intervenue auprès de la DTA lors de l'écriture de l'arrêté, puis a demandé des modifications après la parution de l'arrêté. Une réponse de la DTA est attendue prochainement.

Tout pilote VFR commence son apprentissage à proximité du circuit d'aérodrome et, quand la phase de maniabilité le lui permet, il fourbit ses premières armes dans le tour de piste, le tout agrémenté de l'utilisation de la radio.

Nous avons tous le souvenir de notre première utilisation de la radio, après maintes répétitions au sol des différents messages et de leur signification, le tout accompagné du bon timing pour appuyer sur le bouton de l'alternat ou le relâcher.

L'exploitation du REX FFA fait ressortir une méconnaissance et parfois un non respect des aspects réglementaires liés au tour de piste sur les aérodromes non contrôlés en auto-information et sur ce qui tourne autour.

La mise en œuvre en septembre 2020 des dispositions contenues dans l'arrêté du 12 juillet 2019 sur l'utilisation des aérodromes par les aéronefs est l'occasion de préciser les choses à nouveau.

- ✘ La France étant le pays d'Europe le plus maillé en matière d'aérodromes, les aérodromes en auto-information sont utilisés par nombre de pilotes VFR, soit parce que ces derniers y sont basés, soit parce qu'ils sont amenés à les fréquenter.
- ✘ Ces aérodromes sont majoritairement dotés de fréquences dites « Auto-information » ou « Air to air » en anglais ce qui signifie que les avions, planeurs, ULM etc... donnent des informations sur leurs aéronefs, leurs positions, leurs intentions etc... sur la fréquence attribuée à l'aérodrome, ce qui permet à tous les autres pilotes d'en prendre connaissance, d'en tirer avantages et bien évidemment d'assurer la sécurité.
- ✘ Ces aérodromes connaissent parfois beaucoup d'activités différentes :
 - A leur verticale, voltige avion ou planeur, treuillage planeur ou ULM, parachutisme, ou plus simplement intégration d'un pilote VFR venant se poser sur l'aérodrome,
 - A proximité immédiate comme les circuits de remorquage planeur ou ULM ou les zones de perte d'altitude fréquentées par les planeurs avant d'entrer dans le circuit d'atterrissage.
- ✘ Une préparation du vol minutieuse permet au pilote VFR d'appréhender, avec l'étude de la carte VAC, les caractéristiques de l'aérodrome (Fréquence attribuée, caractéristiques du(des) circuit(s) d'aérodrome et de la(des) piste(s), zones à ne pas survoler, performances de son avion pour atterrir et décoller etc...) mais également d'avoir la connaissance (NOTAM, Sup AIP etc...) des restrictions ou activités temporaires dont justement le caractère temporaire ne leur permet pas de figurer sur la carte VAC, sans oublier l'exploitation de la fiche ICARUS-FFA de l'aérodrome.
- ✘ Un pilote VFR en navigation évitera de fréquenter ces verticales quand il tracera sa navigation et privilégiera des points tournants hors de la proximité immédiate de ces aérodromes.
- ✘ Le pilote VFR à l'arrivée :
 - Doit tenir compte des activités possibles sur l'aérodrome en temps réel (Car il doit pouvoir se présenter à la verticale au-dessus des circuits publiés) pour son intégration, et assure sa sécurité et celle des autres usagers, l'utilisation de la radio trouvant là toute son utilité,
 - Se conforme aux dispositions de la carte VAC (Dont le QFU préférentiel) pour déterminer le sens de son atterrissage,
 - A la suite de sa procédure d'intégration, rejoint le début de la branche vent arrière à la hauteur du circuit et annonce ses différentes positions dans le circuit d'aérodrome sur la fréquence tout en exerçant une vigilance visuelle et en tenant compte des positions données par les autres pilotes,
 - Respecte les règles de priorité entre aéronefs contenues dans la réglementation,
 - Prend la décision de faire une approche interrompue :
 - Si son approche n'est pas stabilisée,
 - Si la piste est occupée,
 - Si un événement imprévu se produit lors de sa finale (Intrusion sur la piste, cisaillement de vent etc...).



FICHE PRATIQUE

Le pilote VFR dans le circuit d'un aérodrome en auto-information

✖ Le pilote VFR au départ :

- Vérifie et utilise la fréquence qui est celle de l'aérodrome,
- Met son transpondeur en fonctionnement dès qu'il commence à se déplacer au sol,
- Se conforme aux dispositions de la carte VAC (Dont le QFU préférentiel) pour déterminer le sens de son décollage,
- Est très vigilant aux abords de la piste quand il a à s'engager sur celle-ci, à s'aligner puis à décoller,
- Se conforme aux dispositions de la carte VAC pour suivre ses trajectoires,
- Annonce ses différentes positions dans le circuit d'aérodrome sur la fréquence tout en exerçant une vigilance visuelle en tenant compte des positions données par les autres pilotes,
- Annonce qu'il quitte la fréquence dès lors qu'il quitte définitivement le circuit et les abords de l'aérodrome.

