



# RÈGLE PRATIQUE

## LE PILOTE VFR DANS LE CIRCUIT D'UN AÉRODROME EN AUTO-INFORMATION

L'exploitation des déclarations figurant au REXFFA met en évidence une recrudescence des événements de type « **rapprochement dangereux dans la circulation d'aérodrome** » et tout particulièrement au niveau de ceux fonctionnant en auto-information. Une analyse plus détaillée montre qu'une cause récurrente à ce type d'événement est la méconnaissance voire parfois l'absence partielle ou totale de respect de certains aspects réglementaires (dont utilisation de la phraséologie) liés à l'environnement particulier du tour de piste sur ce type d'aérodrome.

Tout pilote VFR commence son apprentissage à proximité du circuit d'aérodrome et lorsque l'acquisition des bases de la maniabilité devient suffisante, il débute la réalisation des tours de piste en y associant dès le départ 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, messages devant nécessairement être accompagnés d'un *timing* adéquat dans l'appui/le relâchement du bouton de l'alternat.

Parallèlement aux constats précédents, 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, constitue une occasion supplémentaire de préciser à nouveau un certain nombre de points fondamentaux.

- ✘ La France étant le pays d'Europe le plus maillé en matière d'aérodromes, ceux en auto-information sont **utilisés par un grand nombre de pilotes VFR**, soit parce que ces derniers y sont basés, soit alors parce qu'ils sont amenés à les fréquenter dans le cadre de leur activité.
- ✘ Ces aérodromes sont majoritairement **dotés de fréquences dites « Auto-Information »** (« *Air to air* » en langue anglaise) ce qui signifie que les pilotes des avions, planeurs, ULM etc... donnent eux-mêmes des informations sur leurs aéronefs, leurs positions, leurs intentions etc... sur la fréquence A/A attribuée à l'aérodrome. Cela permet à tous les autres pilotes d'en prendre connaissance, d'en tirer avantage d'un point de vue conscience de la situation et bien évidemment d'assurer ainsi leur propre sécurité tout en participant *de facto* à celle des autres usagers.
- ✘ Ces aérodromes connaissent parfois **beaucoup d'activités différentes** :
  - À leur verticale, voltige avion ou planeur, treuillage planeur ou ULM, parachutisme, ou plus souvent intégration d'un pilote VFR venant se poser sur l'aérodrome,
  - À proximité immédiate, là où sont implémentés les circuits de remorquage planeur ou ULM ou les zones de perte d'altitude fréquentées par les planeurs avant qu'ils n'entrent dans le circuit d'atterrissage.
- ✘ Une **préparation du vol minutieuse** permet au pilote VFR d'appréhender, grâce à l'étude détaillée 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 dont le survol est à éviter, distances disponibles à l'atterrissage et au décollage, etc...) mais également de prendre connaissance *via* les NOTAM, Sup AIP, etc... des restrictions ou activités ponctuelles dont justement le caractère temporaire ne leur permet pas de figurer sur la carte VAC, sans oublier l'exploitation de la fiche ICARUS de l'aérodrome lorsqu'elle existe.
- ✘ **Un pilote VFR en navigation évitera de fréquenter ces verticales** lorsqu'il tracera sa navigation. Il privilégiera des points tournants situés hors de la proximité immédiate de ces aérodromes.
- ✘ Le pilote VFR à l'arrivée :
  - **Doit se poser les bonnes questions** vis à vis d'un aérodrome qu'il ne connaît pas ou dont il n'est pas originaire, à partir des éléments contenus au § 7-1-3 de la partie B de l'annexe à l'Arrêté du 12 juillet 2019 :  
Sur un aérodrome sans ATS, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol évalue les paramètres:
    - au départ, avant de quitter l'aire de trafic; et
    - à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome, en procédant à l'examen de l'aérodrome. Cet examen doit notamment porter sur l'aire à signaux, la manche à air, l'état de la surface de l'aire de manœuvre afin de déterminer la piste ou l'aire d'atterrissage à utiliser et s'assurer que l'usage de l'aérodrome ne présente pas de danger apparent. L'examen à l'arrivée est effectué, sauf impossibilité, à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome.
    - Note : Un pilote commandant de bord en VFR peut se dispenser de l'examen de l'aérodrome à l'arrivée :
      - lorsqu'il a pris connaissance de la piste en service en exploitant les messages d'auto-information transmis par les aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome;
      - lorsqu'il a déjà connaissance du vent et des signaux pouvant être disposés sur l'aire à signaux et sur l'aire de manœuvre.



# RÈGLE PRATIQUE

## LE PILOTE VFR DANS LE CIRCUIT D'UN AÉRODROME EN AUTO-INFORMATION

- **Doit tenir compte des activités possibles sur l'aérodrome en temps réel** (car il doit pouvoir se présenter à la verticale au-dessus du plus pénalisant des circuits publiés) pour son intégration,
- **Doit assurer sa sécurité ainsi que celle des autres usagers**, l'utilisation de la radio et d'une phraséologie conforme trouvant là toute leur utilité,
- **Doit se conformer aux prescriptions de la carte VAC** (dont éventuel QFU préférentiel), associées à l'indication de la manche à air ainsi qu'à la trajectoire des aéronefs déjà présents dans le circuit, pour déterminer le sens de son atterrissage,
- À 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 adaptée qui tient compte des positions données par chacun des autres usagers,
- **Respecte les règles de priorité entre aéronefs** contenues dans la réglementation,
- Prend la décision de procéder à 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 soudaine sur la piste, cisaillement de vent, etc...).

### ✘ Le pilote VFR au départ :

- **Vérifie et utilise la fréquence** affectée à 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 éventuel QFU préférentiel), associées à l'indication de la manche à air ainsi qu'à la trajectoire des aéronefs déjà présents dans le circuit, 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 les éventuelles trajectoires de départ publiées,
- **Annonce sur la fréquence ses différentes positions** dans le circuit d'aérodrome ou au regard de ce dernier, tout en exerçant une vigilance visuelle accrue qui tient compte des positions rapportées par chacun des autres usagers,
- **Annonce qu'il quitte la fréquence** dès lors qu'il quitte définitivement le circuit et les abords de l'aérodrome.

### ✘ Dans tous les cas, le pilote n'oubliera pas le point suivant :

Le système anti-collision le plus fiable à ce jour est le TCAS mais compte tenu de son coût prohibitif, il n'a jamais été fait la promotion de son implémentation dans nos structures associatives. La FFA s'est en revanche penchée en association avec l'EASA, la DGAC et un certain nombre d'équipementiers sur l'évaluation de systèmes alternatifs coopératifs non certifiés accessibles à l'ensemble de nos aéro-clubs.

Si les résultats se sont montrés encourageants, aucun de ces systèmes n'atteint actuellement un taux de détection et surtout d'interopérabilité tel qu'il puisse se voir reconnu comme le système anti-collision dont l'utilisation en l'état mérite d'être généralisée.

Chaque usager doit en conséquence avoir conscience que les équipements utilisables en aviation légère et sportive ne constituent à ce jour et ne pourront constituer dans un très proche avenir que des systèmes d'aide à la détection et en aucun cas de réels systèmes anti-collision.

**L'application stricte des Règles de l'Air et en particulier de la règle « voir et éviter » reste encore actuellement la base incontournable de l'anti-collision, en particulier sur et à proximité des aérodromes fonctionnant en auto-information.**

Bons vols !

La Commission Formation FFA, en collaboration avec la Commission Prévention Sécurité.



# RÈGLE PRATIQUE

## LE PILOTE VFR DANS LE CIRCUIT D'UN AÉRODROME EN AUTO-INFORMATION

