



MINARM

MIOM

MTECT

Commandement de la Défense
Aérienne et des Opérations
Aériennes

Préfecture de Police

Direction générale de l'Aviation
civile

¹⁰⁵
N° /ARM/CDAOA/EM.BAPPS

S.G.Z.D.S.P.M. 166
N°

N° 24 03 77 DG
N°

du 17 JUN 2024

du 17 JUN 2024

du 19 JUN 2024

PROCOLE ENTRE LES ACTEURS DE L'ACTIVITE AERIENNE DANS LE CADRE DE
L'ACTIVATION DES ZIT COUBERTIN ET ZRT JOP

La Préfecture de Police de Paris

et

La Direction générale de l'Aviation civile

et

Le Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes

Relatif à l'organisation des réseaux de confiance et de leur rôle vis-à-vis des services de l'Etat impliqués dans la gestion de l'activité aérienne dans le cadre de l'activation des ZIT COUBERTIN et ZRT JOP mises en place à l'occasion des JOP 2024 du 22 juillet au 11 août puis du 26 août au 08 septembre 2024.

Applicable à compter de la date de signature.

A Paris, le 16/06/24

A Paris, le 12 JUN 2024

A Paris, le 19 JUN 2024

GCA Laurent RATAUD
Commandant de la Défense
Aérienne et des Opérations
Aériennes

Laurent NUÑEZ
Préfet de Police

Damien CAZÉ
Directeur général de l'Aviation
civile

LISTE DE DIFFUSION

DESTINATAIRES :

- Préfecture de Police de Paris
- DGAC
- CDAOA
- ADP
- Réseaux de confiance de chaque aéroport
- Réseaux de confiance thématiques
- FBO
- Gestionnaires des aéroports non ADP
- COZ PP
- SIS
- SAMU
- GMP
- GH PARIS
- MEAE
- DOUANES
- OBS / PARIS 2024
- FAGN
- RTE
- SECURITE CIVILE
- 1^{er} RHC/SGAM
- RTE
- MEAE/ Protocole
- BACEA
- BA 107
- CNOA

COPIES :

- SGDSN
- DIJOP
- CNCS
- CNFAS
- FNAM
- DIRCAM
- CPCO
- COMALAT
- EMZD-P
- PARIS 2024
- COMAIR
- GJOP
- Préfectures 91 92 93 94 95 77 78
- archives.

SOMMAIRE

1. OBJET	5
1.1. Origine du protocole.....	5
1.2. But	5
1.3. Définitions.....	5
1.4. Périmètre d'application.....	5
1.5. Acteurs concernés	7
1.6. Format des documents utilisés.....	11
1.7. Durée de validité	12
1.8. Amendements-modifications	12
2. PROCEDURES DE PROGRAMMATION	13
2.1. Transmission des informations en amont / Demande d'agrément.....	13
2.2. Procédure de transmission générale des intentions de vol.....	13
2.3. Procédure FBO de transmission des intentions de vols sur Paris-Le Bourget	15
2.4. Procédure FBO de transmission des intentions de vols hors Paris-Le Bourget	15
2.5. Coordination DGSCGC, FAGN et SAMU pour les missions de sécurité civile.....	15
2.6. Coordination des FAGN pour les missions SP et MOP	16
2.7. Coordination avec RTE.....	16
2.8. Coordination avec SGAM.....	16
2.9. Coordination avec Paris 2024 (OBS)	16
3. MODIFICATION DU NIVEAU DE MENACE (COULEUR)	16
3.1. Processus.....	16
3.2. Transmission des limitations et niveau de menace	16
4. MESURES PARTICULIERES	17
4.1. Vol retardé	17
4.2. Vol annulé après autorisation.....	17
4.3. Posé d'urgence	17
4.4. Procédure de secours.....	17
ANNEXE I – DIAGRAMME ORGANISATION	18
ANNEXE II – ANNUAIRE DES MEMBRES DES RESEAUX DE CONFIANCE	19
ANNEXE III – CHARTE DE MEMBRE DES RESEAUX DE CONFIANCE	20
ANNEXE IV - PROCESSUS DE TRANSMISSION DES INTENTIONS DE VOL	22
ANNEXE V – PERIODE DE FONCTIONNEMENT	23
ANNEXE VI – GLOSSAIRE	24

RÉFÉRENCES

R1 - SUP AIP 096/24 du 02 mai 2024 portant sur la création d'une zone interdite temporaire (ZIT) et de trois zones réglementées temporaires (ZRT) pour le dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) lié à la protection des jeux olympiques de Paris 2024.

R2 - SUP AIP 095/24 du 02 mai 2024 portant sur la création d'une zone interdite temporaire (ZIT) pour le dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) lié à la cérémonie d'ouverture des jeux olympiques de Paris et FBZ associée.

R3 - AIC 07/24 du 02 mai 2024 JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024 - MESURES DE SÛRETÉ AÉRIENNE

R4 - NOTAM LFFA-R1372/24, LFFA-A2449/24 et LFFA-A2448/24

1. OBJET

1.1. Origine du protocole

Le protocole s'inscrit dans la continuité des travaux du GT aérien démarré en 2022, et qui rassemble des spécialistes publics et privés de l'activité et de la sûreté aérienne.

Les conclusions de ce GT ont été validées par les différentes chaînes hiérarchiques et au niveau interministériel permettant de concevoir et formaliser les modes opératoires aériens pendant la période des JOP.

1.2. But

Ce protocole fixe les règles de coordination pour la planification et la conduite de l'activité aérienne de tout aéronef (hors vols d'aviation commerciale régulière au départ et à l'arrivée sur Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et vols non habités) concerné par les documents de référence.

Il s'adresse aux usagers, aux membres des réseaux de confiance, aux acteurs étatiques de l'activité aérienne définis infra.

1.3. Définitions

1.3.1. Réseau de confiance local

Un réseau de confiance local est un ensemble d'individus représentatif des entités aéronautiques présentes sur un aéroport. Ces personnes sont identifiées par leurs pairs et se portent volontaires afin de pouvoir participer au dispositif de sûreté permettant aux aéronefs de voler durant les périodes dédiées aux JOP2024 et dans les espaces aériens créés (ZRT et ZIT) par les SUP AIP de référence. La liste des membres des réseaux de confiance est validée par les signataires du présent protocole.

Conformément aux SUP AIP et à l'AIC de référence, afin que l'activité aéronautique puisse être maintenue sur un aéroport inclus dans les limites de la ZRT ou de la ZIT, un représentant de ce réseau de confiance sera physiquement présent pendant les créneaux d'activité aérienne autorisée.

Dès signature du protocole, le réseau de confiance sera actif afin de pouvoir se faire connaître des usagers de la plate-forme. Il pourra répertorier les demandes d'agrément et devra être opérationnel à partir du 15 juillet 2024, afin d'être en mesure, dès le 18 juillet 2024, de transmettre quotidiennement au C3MOA les intentions de vol concernant sa plate-forme.

1.3.2. Réseau de confiance thématique

Réseau créé dans le cadre des JOP, le réseau de confiance thématique est un ensemble d'individus représentatif d'une entité aéronautique privée (RTE – FBO – opérateurs aériens mandatés, etc.) ou des services de l'Etat (SECURITE CIVILE – SAMU – FAGN – SGAM, etc.) dont il est le point de contact privilégié au profit du C3MOA et des autorités étatiques. Ce réseau de confiance établira les demandes d'intentions de vols conformément à des procédures *ad hoc*, en planification comme en conduite (ce qui inclut les vols urgents pour certaines entités identifiées).

Les vols programmés du réseau de confiance thématique sont portés à la connaissance du réseau de confiance local concerné.

1.4. Périmètre d'application

1.4.1. Aéroports concernés dans la ZRT et la ZIT dont l'activité n'est pas suspendue

Les aéroports concernés sont :

Aérodromes en dehors du dispositif de réseaux de confiance locaux :

- Paris Le Bourget LFPB ;
- Paris Orly LFPO ;
- Paris Charles de Gaulle LFPG ;
- Villacoublay LFPV.

Aérodromes avec un réseau de confiance local :

- Issy-les-Moulineaux LFPI ;
- Chavenay Villepreux LFPX ;
- Le Plessis Belleville LFPP ;
- Lognes Emerainville LFPL ;
- Meaux Esbly LFPE ;
- Melun Villaroche LFPM ;
- Pontoise Cormeilles en Vexin LFPT ;
- Persan-Beaumont LFPA ;
- Saint CYR l'Ecole LFPZ ;
- Paris-Saclay-Versailles (ex Toussus-le-Noble) LFPN ;
- La Ferté Alais LFFQ ;
- Les Mureaux LFXU.

Aérodromes avec un réseau thématique FBO :

- Paris Le Bourget LFPB ;
- Pontoise Cormeilles en Vexin LFPT ;+
- Melun Villaroche LFPM ;
- Issy-les-Moulineaux LFPI ;
- Paris-Saclay-Versailles (ex Toussus-le-Noble) LFPN.

Réseaux thématique particuliers :

- OBS / PARIS 2024 ;
- FAGN ;
- SECURITE CIVILE (DRAGON 75 / DRAGON XX*) ;
- SAMU 94 / SAMU XX* ;
- SGAM ;
- RTE ;
- MEAE/ Protocole.

(*) : XX indique le département

1.4.2. Dispositif de l'Armée de l'Air et de l'Espace

L'armée de l'Air et de l'Espace est responsable de la protection aérienne des JOP.

Elle met en œuvre un DPSA en Ile de France pour les JOP nécessitant la coordination avec les acteurs de l'aviation générale et d'affaire.

A cette fin, l'armée de l'Air et de l'Espace déploie notamment :

- un centre de coordination civil militaire des opérations aériennes (C3MOA) ;
- des Détachements de Liaison AAE (DL AAE) ;

- des officiers de liaisons au titre du DPSA dans divers centres de commandement (CNCS, Conseiller Air auprès du Préfet de Police de Paris, etc.).

1.4.3. Dispositif de l'Aviation Civile

Les organismes de la circulation aérienne (CA) de la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) utilisent leurs moyens techniques et leurs méthodes de travail habituels, et mettent en place des méthodes de travail complémentaires.

La DSNA et la DSAC-Nord participent également au C3MOA, établi dans l'objectif de collecter les demandes d'intentions de vols, de définir et communiquer la liste des vols retenus et de suivre en temps réel l'exécution de ces vols.

1.4.4. Dispositif de la PP

Le Préfet de police s'appuie :

- sur un conseiller air de l'AAE en lien avec la chaîne de DA ;
- sur le C3MOA, centre unique qui agit en son nom pour autoriser les activités aériennes ;
- sur sa préfecture déléguée aux aéroports, la GTA et la PAF pour les mesures de sécurité et de sûretés au sol. Elle pilote un Centre de Supervision des Opérations Aéroportuaires (CSOA) armé par ADP, P2024 et les SCE, qui est compétent pour les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Le CSOA, via l'intermédiaire d'ADP, est l'un des interlocuteurs des différents opérateurs pour tout sujet transverse qui n'entrerait pas dans les attributions du C3MOA (fluidité du parcours passager, suivi des accrédités ou des dignitaires, problématiques liées à l'exploitation aéroportuaire) ;
- sur un conseiller 3D du COMFAG pour les missions spécifiques d'appui aérien en sécurité ou ordre public.

1.5. Acteurs concernés

1.5.1. Attributions de la Haute autorité de Défense Aérienne

Placée sous les ordres du COMDAOA, la Haute Autorité De Défense Aérienne (HADA) dispose du Centre National des Opérations Aériennes (CNOA) pour assurer la conduite opérationnelle de la protection aérienne des JOP 24 et de la PPS-Air dans l'ensemble de l'espace aérien national et en particulier dans les zones des DPSA en Ile de France et à Marseille.

1.5.2. Attributions de la PP

Le préfet de police autorise les aéronefs à pénétrer et à voler dans les espaces aériens définis dans les publications aéronautiques de référence.

1.5.3. Attributions de la délégation de la PP aux aéroports

Le préfet délégué aux aéroports est responsable des mesures de sécurité et de sûreté sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget et Paris-Orly.

En lien avec Paris 2024 et le C3MOA par l'intermédiaire de la préfecture de Police, la délégation de la préfecture de police pour la sécurité et la sûreté des plates-formes aéroportuaires de Paris assure le suivi des opérations aéroportuaires pour les plateformes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget et Paris-Orly. Au quotidien, elle constitue un interlocuteur privilégié des membres du réseau de confiance de la plateforme du Bourget. En temps de crise, le préfet délégué dirige les opérations à l'échelle locale, et met en œuvre les orientations du préfet de Police ou des centres de crise nationaux (CNCS, CIC) le cas échéant.

1.5.4. Attributions du C3MOA

Le C3MOA a pour responsabilité de planifier, coordonner et superviser la conduite des activités aériennes de tous les aéronefs évoluant dans la ZRT et la ZIT, sous l'autorité du Préfet de Police de Paris.

Le C3MOA regroupe des représentants des principaux acteurs aériens publics et privés de la région parisienne (CNOA, DGAC, PP, ADP, GTA, FAGN, PAF, DGSCGC, SGAM, MEAE, et Paris24/OBS).

Le C3MOA établit le plan d'activité aérienne quotidien et propose si besoin aux autorités compétentes d'adapter l'activité aérienne et l'utilisation de l'espace aérien, en particulier en cas de crise.

Le C3MOA est en lien direct et permanent avec les autorités gouvernementales, les centres d'opérations, ainsi que les réseaux de confiance locaux et thématiques.

1.5.5. Attributions de la Direction des Services de la Navigation Aérienne

Au-delà de ses attributions habituelles de prestation de services de la navigation aérienne, la DSNA assure une participation permanente au C3MOA, dans l'objectif de valider les demandes d'intentions de vols, en fonction notamment de la capacité offerte sur les terrains d'Ile-de-France concernés par ces demandes, et de suivre en temps réel la bonne exécution de ces vols.

La DSNA/DO assure en tant que de besoin la coordination avec le cabinet du Directeur Général ou avec le permanent DGAC.

1.5.6. Attributions de la DSAC-Nord

La DSAC-Nord participe au processus de validation des demandes d'intentions de vols sur les terrains d'Ile-de-France et participe au suivi, en temps réel, de la bonne exécution de ces vols.

En cas d'aleas dans les opérations aériennes menées pour le compte de la société OBS, elle identifie le périmètre réglementaire de la demande opérationnelle de modification et en valide les aspects techniques. Elle coordonne, avec les préfetures concernées non représentées au C3MOA, les évolutions des autorisations de ces opérations.

La DSAC-Nord assure en tant que de besoin la coordination avec le cabinet du Directeur Général ou avec le permanent DGAC.

1.5.7. Attributions PAF

La DCPAF est responsable des mesures de sûreté au sol dans les aérogares, côté ville et côté piste en zone réservée sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget et Paris-Orly.

1.5.8. Attributions GTA

La GTA est responsable de la sûreté sur ses zones et domaines de compétence géographiques et fonctionnels.

S'agissant de son action en matière de contrôle de l'activité aérienne, la GTA :

- Assure la continuité de l'ensemble des missions qui lui sont dévolues sur les aérodromes (contrôle, intervention, police judiciaire) ;
- Dans le cadre du service dédié à la surveillance des aérodromes secondaires, par le biais d'un groupe de force spécifiquement constitué :
 - Entretient un contact régulier avec le réseau de confiance sur les aérodromes concernés, par des visites régulières et des échanges suivis (chaque brigade de GTA détient une « assiette territoriale » précisant les aérodromes dont elle a la charge) ;
 - Procède à des contrôles d'opportunité (non systématiques) en fonction des plans de vol et autorisations concédées par le C3MOA ;
 - Intervient sur tout incident ou événement dont la sérialité, la gravité ou la sensibilité sont susceptibles de menacer le bon déroulement des JOP, notamment des cérémonies, en engageant tout moyen humain et matériel jugé utile (dont moyens de lutte anti-drone) ;
 - Surveille la sûreté des vols pénétrant dans la ZIT à partir des aérodromes de Pontoise et Melun (posé obligatoire).

S'agissant de son action au C3MOA, la GTA :

- Contribue au traitement des demandes d'intentions de vol, en particulier par des contrôles de sécurité ;
- Assure la liaison entre le C3MOA et le Centre de renseignement et des opérations GTA (CRO GTA), permettant l'engagement d'unités GTA sur un incident détecté par le C3MOA et le partage d'informations recueillies par la GTA

Le correspondant de la GTA est un des correspondants privilégiés du réseau de confiance et des DL de l'AAE.

1.5.9. Attributions des gestionnaires d'aérodrome

Les prérogatives des gestionnaires d'aérodrome restent inchangées par la mise en place d'un réseau de confiance. En aucun cas le réseau de confiance ne se substitue aux fonctions du gestionnaire.

1.5.10. Attributions ADP

Dans le cadre des dispositifs aériens mis en place par les services compétents de l'Etat, Aéroports de Paris (gestionnaire des aérodromes de LFPI, LFPZ, LFPA, LFPE, LFPH, LFPL, LFPT, LFPN et LFPX impactés par les ZIT et ZRT) se positionne comme facilitateur auprès des autorités et des usagers des plateformes dont il a la charge.

A ce titre, Aéroports de Paris met à disposition des usagers d'aviation générale de ses aérodromes, un site Internet permettant :

- La déclaration des intentions de vol de J -10 à J-7, et ceci dès le 12 juillet 2024 ;
- La collecte des renseignements d'identité des équipages et passagers.

Le site internet est développé, hébergé et administré par une société externe à Aéroports de Paris et ne relève donc pas de sa responsabilité.

Aéroports de Paris facilitateur dans les démarches de demandes d'intentions de vol et criblages des identités prête son concours à la transmission auprès des autorités des demandes compilées des usagers basés ou non aux plateformes sous la responsabilité d'ADP.

Aéroports de Paris n'a pas la charge de l'arbitrage entre les intentions des vols, qui sera réalisé localement par le réseau de confiance ou à défaut par le C3MOA.

Aéroports de Paris n'a pas la charge de l'armement des réseaux de confiance ni des échanges sur la bonne exécution des vols programmés.

À l'issue de la période JO/JOP, Aéroports de Paris ne conservera, ni ne traitera les données qui auront été portées dans le site internet dédié.

1.5.11. Attributions de Paris 2024 (OBS)

Paris 2024 supervise l'emploi des moyens aériens dédié aux jeux (retransmission, prises de vues aériennes, arbitrage).

Paris 2024 informe le C3MOA sans délai des changements de programmation des vols de leurs prestataires et de tout évènement pouvant impacter l'activité aérienne (report, retard ou annulation d'épreuve, situation anormale ou de crise).

La gestion détaillée des aléas des vols OBS et Paris 2024 fait l'objet d'une procédure spécifique Préfectures/C3MOA/DGAC/Paris2024.

Ces changements de programmation pourront engendrer des arbitrages parmi les vols déjà autorisés par le C3MOA, en coordination avec les prestataires de services du contrôle aérien et pouvant aller jusqu'à l'annulation de certaines activités.

1.5.12. Attributions des réseaux de confiance

Chaque réseau de confiance participe, d'une manière locale ou thématique, aux 2 processus suivants.

Processus de planification des vols (collecte et diffusion des intentions de vols et autorisations de vols)

1. Collecte des informations requises pour l'agrément des équipages basés ou assimilés le sollicitant, puis transmission à la GTA et au C3MOA (dès signature protocole jusqu'à J-7 du premier vol effectué durant la période d'activation du C3MOA).
2. Collecte et fusionnement des intentions de vols des usagers dont il est le relais (avant J-7 avant la date du vol souhaité).
3. Vérification de la conformité des intentions de vol, au regard des procédures établies et du format demandé (avant J-7 avant la date du vol souhaité).
4. Optimisation de la planification des vols, au travers du dialogue avec les usagers (entre J-7 et J-4).

Note : En cas d'absence de compromis, l'arbitrage final sera rendu par le C3MOA.

5. Transmission des intentions de vol de son aérodrome ou de son domaine d'activité vers le C3MOA (sauf dans le cas des aérodromes gérés par ADP, pour lesquels les intentions de vols, issues du site web, seront transmises par ADP), et vers la GTA ou la PAF dans les délais prescrits dans ce protocole (à J-4 avant la date du vol souhaité).
6. Ajustement de la planification globale des vols, au travers du dialogue avec le C3MOA (entre J-4 et J-1 midi).
7. Diffusion aux usagers dont il est le relais des autorisations de vol reçues du C3MOA (à J-1 midi avant la date du vol souhaité)

Note : Dans le cas particulier des aérodromes dont le gestionnaire est ADP, un site Internet permet de collecter, au titre du réseau de confiance, les différentes intentions de vols exprimées par les usagers.

Processus de supervision des vols

1. Le réseau de confiance contribue à la vérification de l'adéquation entre la planification et l'exécution des vols autorisés sur demande du DL AAE ou du SNA.
2. Le réseau de confiance alerte les services étatiques (DL, GTA, PAF, C3MOA, etc.) dès qu'il a connaissance d'une situation « anormale », en s'appuyant sur le DL AAE local.

Le réseau de confiance conseille et informe les usagers de l'espace aérien de son aérodrome ou ceux souhaitant s'y rendre durant les dates d'activation de la ZIT et ZRT. Il retransmet ou rend disponible aux usagers les informations transmises par le C3MOA, en particulier les différentes évolutions du niveau de menace.

Une charte définit précisément les attributions des membres d'un réseau de confiance. Cette charte doit être prise en compte et signée par chaque personne y participant.

1.5.13. Attributions des FBO

Les FBO sont les correspondants privilégiés des différents usagers de l'aviation d'affaire qui les contractualisent. Ils doivent s'assurer de la transmission des intentions de vol dans les délais prescrits à la DCPAF ou à la GTA.

- Vols d'aviation d'affaire au départ et à destination de Paris-Le Bourget

Les vols IFR d'aviation d'affaire au départ/à destination des aérodromes de Paris-Le Bourget doivent faire l'objet une intention de vol transmise **au plus tard 2 heures avant leur décollage** auprès des FBO (*note : Dans le cas d'un vol d'aviation d'affaire à destination de Paris-Le Bourget, l'intention de vol est donc bien à déposer deux heures avant le décollage de l'aérodrome tiers de départ*). Les FBO transmettent à la DCPAF la liste des passagers et des membres d'équipage. Après vérification, la DCPAF informe le C3MOA des vols conformes pour autorisation et non conformes pour interdiction.

- Vols d'aviation d'affaire au départ et à destination de Pontoise, Melun, Paris-Saclay-Versailles et vols VFR au départ et à destination d'Issy-les-Moulineaux

Les usagers souhaitant opérer des vols IFR d'aviation d'affaire au départ/à destination des aérodromes de Pontoise, Melun, Paris-Saclay-Versailles (ex Toussus-le-Noble) et VFR à Issy-les-Moulineaux doivent déposer leurs intentions de vols **au plus tard 4 heures avant leur décollage** auprès des FBO. Les FBO transmettent à la GTA la liste des passagers et des membres d'équipage. Après vérification, la GTA informe le C3MOA des vols conformes pour autorisation et non conformes pour interdiction.

1.5.14. Attributions des détachements de liaison de l'AAE

Les détachements de liaison (DL) auprès des aérodromes en ZIT et ZRT sont placés sous l'autorité du C3MOA.

Ils sont présents dès le début de l'activité aéronautique de chaque aérodrome, jusqu'au posé du dernier vol autorisé par le C3MOA.

Le personnel DL est déployé auprès du SNA, lorsqu'il est actif ou auprès du réseau de confiance dans le cas contraire.

Il sensibilise les acteurs locaux sur la nature du dispositif, ses objectifs et ses restrictions.

Il est en lien avec le C3MOA et le dispositif de protection aérienne et relaie localement leurs directives (autorisations/refus de vols, niveau de menace, etc.).

1.5.15. Attributions du bureau des survols et escales navales du MEAE

Le MEAE participe au processus d'autorisation de vol des aéronefs d'Etats et des dignitaires. Il est considéré comme un réseau de confiance thématique.

1.6. Format des documents utilisés

Format CSV : Extractions des intentions de vol du site Internet dédié et des intentions de vols optimisés par les réseaux de confiance locaux (format demandé par GTA et PAF).

Format Excel : **Emploi exclusif des majuscules pour assurer la compatibilité du format .csv.** Demande individuelle d'intention de vol (exemple ci-dessous), liste d'intention de vol finalisée par les réseaux de confiance, liste des vols autorisés diffusée par le C3MOA vers les réseaux de confiance locaux afin d'établir l'envoi individualisé des autorisations aux usagers.

Format PDF : Liste des vols autorisés diffusée par le C3MOA vers les réseaux de confiance et les différents centres opérations.

Format Word : Autres documents.

Format de messagerie : Autorisation individuelle de vol adressée à chaque pilote.

Police de caractère : Arial.

Toute heure exprimée en heure locale.

Nommage des fichiers de planification des vols : DDZZ_intentions de vol, DDZZ_autorisations de vol. (DD = jour de décollage du vol d'un des terrains de la ZIT/ZRT (de 00h00 à 23h59 local) ou à défaut de posé sur un des terrains de la ZIT/ZRT. ZZ = deux dernières lettres code OACI aérodrome concerné).

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
1	INFORMATIONS DU VOL														
2	REPLI PAR RESEAU DE CONFIANCE	REPLI PAR LE PILOTE		REPONSE DU C3MOA A J-1			REPLI PAR LE PILOTE								
3	N° DEMANDE	DATE DU VOL (JOUR : DD)	IMMATRICULATION AERONEF	TRANSPONDEUR 3/A	N° AUTORISATION	COULEUR	A/D DEP	A/D ARR	H DEP	H ARR	ACTIVITE PREVUE	POB	ACTIVITE	POINT ENTREE	POINT SORTIE
4															
5															
6															

	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
1	INFORMATIONS DU POB										
2	REPLI PAR LE PILOTE										
3	NOM* PILOTE	PRENOM PILOTE	DATE DE NAISSANCE PILOTE	TELEPHONE PORTABLE PILOTE	EMAIL PILOTE	NOM* PASSAGER 1	PRENOM PASSAGER 1	DATE DE NAISSANCE PASSAGER 1	NOM* PASSAGER X	PRENOM PASSAGER X	DATE DE NAISSANCE PASSAGER X
4											
5											
6											

(*) : NOM = PATRONYME

ACTIVITE : le pilote indique la nature de l'activité réalisée.

- Vol de loisir : LOISIR
- Vol privé de loisir en tour de piste : TDP
- Elève en formation solo : SOLO
- Activité de formation en double commande en tour de piste : TDP FORM
- Activité de formation en double commande : FORM
- Travail aérien : WORK
- Aviation d'affaire : FBO
- Activités spécifiques* d'intervention : INTER
- Activités spécifiques* de secours : SECOURS

*Activités spécifiques : FAGN / DRAGON / OBS / SAMU / EVASAN / EVAMED / SGAM / RTE / VIP / etc.

1.7. Durée de validité

Le présent protocole est valide de sa signature jusqu'au 08 septembre 2024. Pour rappel le C3MOA est actif du 17 juillet au 11 août et du 22 août au 08 septembre 2024.

1.8. Amendements-modifications

Tout amendement ou modification à ce protocole ne peut être effectué sans l'autorisation écrite des trois parties.

2. PROCEDURES DE PROGRAMMATION

2.1. Transmission des informations en amont / Demande d'agrément

Dès la signature du protocole, une demande d'agrément peut être déposée par courriel par chaque pilote auprès des réseaux de confiance dont il dépend (cf. annexe 2), afin de faciliter le traitement ultérieur des intentions de vols.

Cette demande d'agrément est uniquement impérative pour :

- Voler de/vers Issy les Moulineaux (LFPI) ;
- Les sociétés ou organismes réalisant des missions potentiellement non planifiables (SAMU, SEC CIV, etc.).

Dans les autres situations que celles décrites ci-dessus, une demande d'agrément peut être formulée, via le réseau de confiance local ou thématique, dans le but de faciliter le traitement ultérieur des intentions de vols.

Dans le cadre des vols depuis un aérodrome ayant un réseau de confiance local, la demande d'agrément doit comporter :

- NOM (patronymique), PRENOM du pilote ;
- Date de naissance ;
- Adresse électronique de contact ;
- N° de téléphone portable de contact ;
- Aéronef utilisé et immatriculation ou affiliation à un aéroclub ;
- Facultatif : Autres aérodromes (si le pilote souhaite voler depuis d'autres aérodromes de stationnement ou aéroclub que celui d'où émane la demande).

Le processus d'agrément des missions étatiques est interne au C3MOA (Armées, FAGN, Douanes, SECURITE CIVILE).

Dans le cadre des demandes d'agrément, les réseaux de confiance des aérodromes de la ZRT/ZIT transmettront au C3MOA la liste des aéronefs de chaque aéroclub basé pour permettre l'association entre pilotes et aéronefs.

2.2. Procédure de transmission générale des intentions de vol

A J-7 : Le réseau de confiance a réceptionné l'ensemble des intentions de vol (J correspond au jour des vols considérés).

Rappel AIC : Les vols de travail aérien en CAG IFR ou VFR qui souhaitent opérer dans la ZIT et / ou la ZRT doivent déposer leur demande à l'organisme du contrôle du SNA/RP concerné avec un préavis de 7 jours. Ce dernier transmettra au C3MOA la liste des vols potentiellement acceptés au plus tard à J-4.

Le site Internet de dépôt d'intention de vol mis à disposition par ADP ou les réseaux de confiance (pour les aérodromes pour lesquels ADP n'est pas gestionnaire) attribuent un numéro spécifique à chaque demande si possible sous la forme suivante :

DDHHZZXXX :

- DD : Date (jour) du vol¹ ;
- HH : Créneau de vol de départ ou d'arrivé dans la ZRT ou ZIT (en heure locale) ;
- ZZ : Deux dernières lettres de l'indicateur d'emplacement du terrain de départ de la ZIT/ZRT ou à défaut terrain d'arrivée dans la ZRT ou ZIT ;
- XXX : Numéros d'ordre dans l'heure incrémentés en fonction de l'ordre d'arrivée des demandes. Le numéro associé à une intention de vol est à usage unique pour éviter toute confusion.

Exemple 2609PT009 :

- 26 : Vol réalisé le 26 juillet ;
- 09 : Vol programmé dans le créneau 09h-10h (en heure locale) ;
- PT : Deux dernières lettres de l'indicateur d'emplacement du terrain de départ (ou d'arrivée si départ depuis un aérodrome extérieur), en l'occurrence Pontoise ;
- 009 : 9^{ème} demande adressée à LFPT dans le créneau 09-10 pour la journée du 26 juillet.

Entre J-7 et J-4 : Pour les aérodromes dont ADP est l'exploitant, ADP en coordination avec le réseau de confiance vérifie l'adéquation entre le nombre d'intentions de vol et le quota qui a été défini sur l'aérodrome. Pour les autres aérodromes, cette tâche est uniquement réalisée par le réseau de confiance local.

J-4 : Pour les aérodromes dont ADP est l'exploitant, ADP envoie par courriel au C3MOA l'ensemble des intentions de vols en respectant autant que possible le format standardisé. Pour les autres aérodromes, cette tâche est uniquement réalisée par le réseau de confiance local. (1 seul fichier « .csv » ou Excel par jour et par réseau de confiance).

Entre J-4 et J-1 midi : Le réseau de confiance coordonne avec le C3MOA de toutes les difficultés rencontrées et en informe au besoin ADP.

J-1 midi : Le réseau de confiance et ADP réceptionnent la liste des vols autorisés par le C3MOA qui retransmet les autorisations de vols aux pilotes, ces autorisations comprenant le numéro d'autorisation (qui doit être mis en case 18 du plan de vol), le code transpondeur pour le vol, ainsi que la couleur qui correspond à la nature du vol. En cas d'aléas répondant aux mesures particulières décrites au point 4, l'autorisation de vol reste valable pour la journée dans les mêmes conditions d'équipages et d'intention de vol. Pour autant, l'exécution de ce vol ne sera pas prioritaire par rapport à un vol autorisé qui est dans son créneau de vol ; l'exécution du vol retardé sera donc soumise aux contraintes de contrôle ou de jauge sur l'aérodrome concerné.

Après J-1 midi : le réseau de confiance rend compte au C3MOA et à ADP des modifications des paramètres des vols ou des annulations.

Une prévision d'activité spécifique est transmise quotidiennement au réseau de confiance et à ADP ainsi que la couleur de menace prévue.

Le réseau de confiance rappelle aux pilotes l'obligation de disposer de son numéro d'autorisation de vol, d'un code transpondeur spécifique au vol, de s'assurer que chaque personne embarquée, équipage

¹ DD = jour de décollage du vol d'un des terrains de la ZIT/ZRT (prévu de 00h00 à 23h59 heure locale) ou à défaut de posé sur un des terrains de la ZIT/ZRT (prévu de 00h00 à 23h59 heure locale).

compris, soit en possession d'une pièce d'identité, de l'obligation de dépôt de plan de vol, même pour les vols en régime VFR (à l'exception des tours de piste).

Dans le cas d'un vol ayant pour destination un autre terrain en ZRT ou ZIT, le pilote doit vérifier que le vol a été autorisé également sur le terrain de destination.

Hors instructions contraires, le C3MOA autorise les vols des aéronefs basés des aérodromes listés dans l'AIC à l'« activité 4 », à effectuer un vol aller vers un terrain extérieur, et retour sans escale à Melun ou Pontoise, s'il est exécuté dans la journée avec les mêmes personnes à bord.

Le C3MOA coordonne directement avec les différents réseaux de confiance de toutes les limitations décidées par l'autorité et/ou les évolutions de la situation de menace.

Une intention de vol doit être posée pour chaque étape du trajet. Exemple : pour un trajet entre Lille et Saint-Cyr-l'Ecole, on a deux étapes (Lille-Pontoise + Pontoise-St Cyr). Il faut donc deux intentions de vol, deux plans de vol, deux PPR et deux codes transpondeurs correspondant à deux autorisations.

Pour un redécollage en VFR d'un des terrains de Melun ou Pontoise vers un terrain de desserrement ou de destination dans la ZRT/ZIT le code transpondeur de cette portion de vol sera transmis au pilote par la BGTA après vérification.

2.3. Procédure FBO de transmission des intentions de vols sur Paris-Le Bourget

Au plus tard à H-2, les FBO transmettent à la PAF les intentions de vol de leurs clients conformément à la procédure définie par la préfecture déléguée aux aéroports.

2.4. Procédure FBO de transmission des intentions de vols hors Paris-Le Bourget

Au plus tard à H-4, les FBO transmettent à la GTA les intentions de vol de leurs clients.

2.5. Coordination DGSCGC, FAGN et SAMU pour les missions de sécurité civile

Le COZ est le correspondant du C3MOA.

Pour l'ensemble des vols programmés, la Sécurité Civile, les HéliMurs et les FAGN s'inscrivent en tant qu'opérateurs dans le réseau de confiance thématique. Ils instruisent leur intention de vol dans le processus normal de programmation. Le COZ informe le réseau de confiance locale de ces vols pour inscription sur la liste des vols.

Le COZ est le point de contact unique pour toutes les missions de la base de la Sécurité Civile de Paris (Dragon 75), ainsi que pour l'ensemble des aéronefs en mission de service médical d'urgence, de transport d'organe des autres bases de la sécurité civile, de la gendarmerie, pour lesquels la programmation du vol ou le contournement des ZIT / ZRT n'est pas compatible avec l'exécution de la mission.

Ainsi, le COZ assure la transmission sans délai de l'ensemble des données relatives à la mission au C3MOA puis engage les aéronefs. Tout changement durant la mission doit faire l'objet d'une nouvelle demande au COZ.

En cas de crise, la fonction C3D du COZ est supervisée par le C3MOA, tout comme l'ensemble des moyens aériens de secours et d'intervention engagés, en lien avec le CONSAIR à la Préfecture de Paris.

2.6. Coordination des FAGN pour les missions SP et MOP

L'officier coordinateur 3D des FAGN est le seul interlocuteur du C3MOA dans le cadre des missions des appareils habités de la gendarmerie nationale engagés sur des missions de sécurité publique et de maintien de l'ordre public.

Il instruit la demande urgente de vol vers le C3MOA et informe des moyens engagés.

2.7. Coordination avec RTE

Le centre de coordination de RTE coordonne directement les intentions de vols urgents par téléphone au C3MOA.

2.8. Coordination avec SGAM

La coordination des vols du SGAM au profit de l'EMZD-P se fait via le J3-3D du COIA et via l'officier de liaison de l'EMZD-P présent au C3MOA.

2.9. Coordination avec Paris 2024 (OBS)

La coordination des vols OBS se fait directement au niveau du C3MOA avec l'officier de liaison de Paris 2024 qui transmet en direct les différentes demandes et changements par rapport à la programmation prévue.

3. MODIFICATION DU NIVEAU DE MENACE (COULEUR)

3.1. Processus

Le niveau de menace est déterminé par une couleur qui est suivi en temps réel par le C3MOA et réactualisé dès que nécessaire.

3.2. Transmission des limitations et niveau de menace

Le C3MOA notifie, à chaque DL de l'AAE et aux réseaux thématiques, tout changement de niveau de menace (couleur, zones ou aérodromes concernés, date et heure de mise en œuvre).

Les DL de l'AAE informent le SNA local, ADP et les réseaux de confiance locaux concernés.

Les organismes de contrôle ou d'info de vol et d'alerte et/ou les réseaux de confiance locaux relaient l'information vers les équipages et prennent les dispositions nécessaires pour appliquer les restrictions d'activité aérienne sur demande du C3MOA.

Pour exemple, le passage du vert au jaune implique :

- L'annulation des vols prévus dont la couleur est verte ;
- La poursuite des vols suivant le plan de vol et sur les itinéraires en ZIT/ZRT prévus, sauf instruction contraire transmis par les organismes de contrôle ou d'information de vol civils ou militaires.

En fonction des conditions de sûreté et de l'évolution de la menace, le C3MOA peut suspendre sans préavis les autorisations accordées.

4. MESURES PARTICULIERES

4.1. Vol retardé

Le réseau de confiance ou le DL AAE informe le C3MOA de tout vol retardé hors du créneau alloué (raisons techniques, opérationnelles, sécuritaires ou météorologiques). Pour autant, l'autorisation de vol reste valable pour la journée dans les mêmes conditions d'équipages et d'intention de vol. L'exécution de ce vol ne sera pas prioritaire par rapport à un vol autorisé qui est dans son créneau de vol ; l'exécution du vol retardé sera donc soumise aux contraintes de contrôle ou de jauge sur l'aérodrome concerné.

4.2. Vol annulé après autorisation

Le réseau de confiance informe le DL de l'AAE qui rend compte au C3MOA de toute annulation de vol.

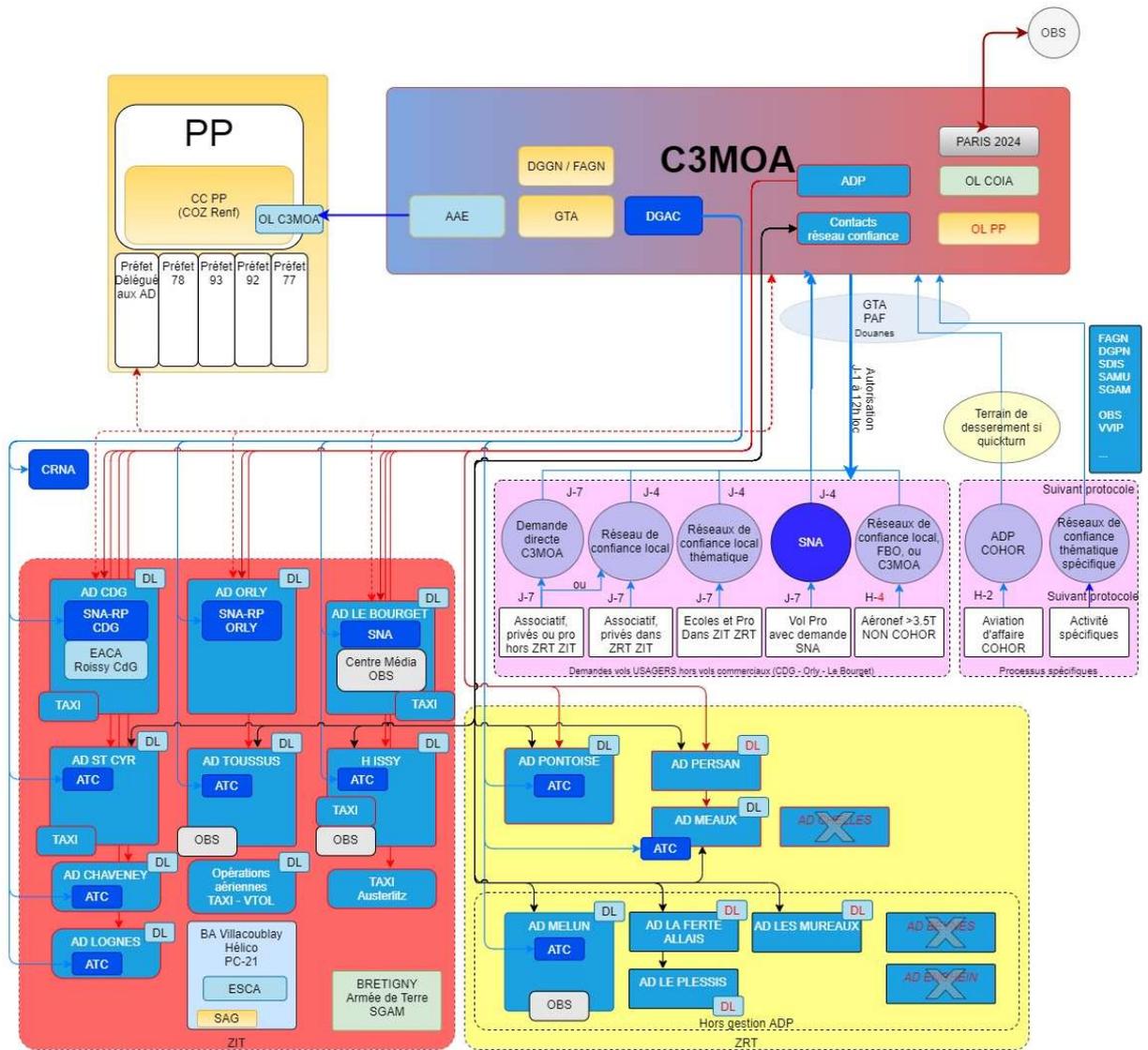
4.3. Posé d'urgence

En cas de posé d'urgence d'un aéronef sur un aérodrome ou une zone de posé autre que celle programmée, l'équipage rend compte et la procédure d'un éventuel redécollage sera coordonnée avec le C3MOA.

4.4. Procédure de secours

En cas de dysfonctionnement ou d'indisponibilité des moyens de communication (messagerie et téléphone), le C3MOA diffuse, via les DL de l'AAE, les mesures à suivre conformément au plan de continuité de l'activité en vigueur, et non diffusé.

ANNEXE I – DIAGRAMME ORGANISATION



ANNEXE II – ANNUAIRE DES MEMBRES DES RESEAUX DE CONFIANCE

Terrain	Email	Téléphone
LFPZ Saint Cyr l'Ecole	rzo.confiance.lfpz@gmail.com	
LFPL Lognes Emerainville	reseauconfianceLFPL@gmail.com	
LFPT Pontoise Cormeilles en Vexin	rzo.lfpt-sud@hispano-suiza.com	
LFPI Issy-les-Moulineaux	rzo.confiance.helifirst@helifirst.fr	+33.1.40.60.05.05
LFPM Melun Villaroche	cds.melun@g-i-p.fr	+33.7.48.88.35.05
LFPN Paris-Saclay-Versailles	rezoconfiance.lfnp@gmail.com	
LFPX Chavenay Villepreux	rzo-lfpx@audace-chavenay.fr	+33.6.77.32.44.83
LFPP Le Plessis Belleville	acv.reseaujo@gmail.com	
LFPE Meaux Esbly	rzo.confiance.meaux@gmail.com	+33.7.66.40.54.07
LFPA Persan-Beaumont	auapb.95+reseau.confiance.persan@gmail.com	+33.7.71.05.31.12
LFFQ La Ferté Alais	rzo.confiance.laferte@gmail.com	
LF XU Les Mureaux	jo.lfxu@gmail.com	

ANNEXE III – CHARTE DE MEMBRE DES RESEAUX DE CONFIANCE

La charte s'applique à l'ensemble des membres des réseaux de confiance dont le périmètre est défini en 1.4.

La liste des membres de chaque réseau est transmise et validée par la BGTA.

L'appartenance au réseau de confiance est assujétie à la signature de cette charte.

Elle prend effet à la date de signature pour toute la période de validité du présent protocole.

Le protocole ne se substitue pas aux dispositions réglementaires et légales auxquelles les membres du réseau restent assujétis.

Les membres des réseaux de confiance n'ont pas vocation à se substituer aux services habituels de gestion des activités aéroportuaires avec lesquels ils interagissent directement.

La signature de cette charte n'engage pas la responsabilité juridique en cas de manquement lié à l'application de ce protocole.



CHARTRE RESEAU DE CONFIANCE JOP 2024

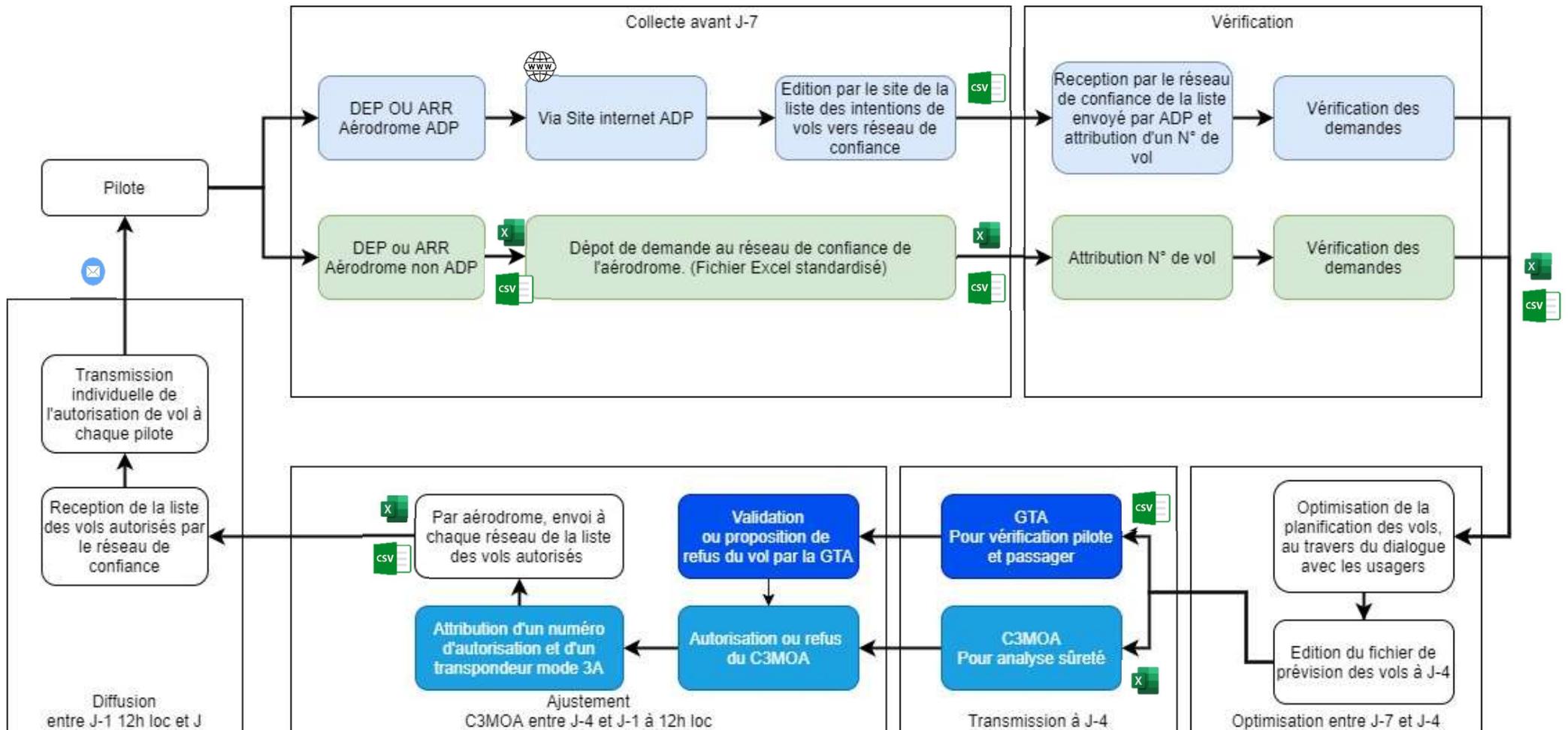
Je soussigné (1), _____, membre volontaire du réseau de confiance établi à l'occasion des JOP 2024, m'engage à :

- prendre connaissance du présent protocole et à en appliquer les termes dans les limites d'attributions de ma fonction ;
- alerter les services régaliens compétents en cas de connaissance d'une situation anormale pouvant impacter la sûreté aérienne ;
- ne pas diffuser le protocole en dehors des membres du réseau de confiance ;
- ne pas utiliser les données auxquelles je peux accéder à des fins autres que celles prévues par mes attributions ;
- ne divulguer ces données qu'aux personnes dûment intéressées, en raison de leurs fonctions, qu'il s'agisse de personnes privées ou publiques ;
- à rendre compte au DL de l'AAE ou au C3MOA de tout évènement susceptible d'impacter l'application du présent protocole ;
- faire preuve d'impartialité dans l'optimisation de la gestion des activités aériennes ;
- effacer toutes les données relatives à l'exercice de ma fonction en ma possession le 8 septembre 2024 au soir.

A _____, le _____
(signature)

(1) NOM Prénom

ANNEXE IV - PROCESSUS DE TRANSMISSION DES INTENTIONS DE VOL



ANNEXE V – PERIODE DE FONCTIONNEMENT

	JEUX OLYMPIQUES		JEUX PARALYMPIQUES	
	DEBUT	FIN	DEBUT	FIN
ZIT cérémonie	26 juillet 18h00	26 juillet 23h59		
ZIT COUBERTIN	22 juillet 8h00	11 août 23h59	26 août 8h00	8 septembre 23h59
ZRT JOP	22 juillet 8h00	11 août 23h59	26 août 8h00	8 septembre 23h59
C3MOA	17 juillet 8h00	11 août 23H59	21 août 8h00	8 septembre 23h59
Réseau de confiance	Date de signature du protocole			8 septembre 23h59
Présence des DL AAE	21 juillet 8h00	11 août 23h59	25 août 8h00	8 septembre 23h59

Note : Les heures sont en heure locale

ANNEXE VI – GLOSSAIRE

AAE	Armée de l’Air et de l’Espace
AIC	Aeronautical Information Circular
AIP	Aeronautical Information Publication
ATS	Ait Traffic Services
C3MOA	Centre de Coordination Civil-Militaire des Opérations Aériennes
CAI	Cellule d’Accréditation Interministérielle
CAG	Circulation Aérienne Générale
CAM	Circulation Aérienne Militaire
CDAOA	Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes
CDC	Centre de Détection et de Contrôle
CNCS	Centre National de Commandement stratégique
CMCC	Centre Militaire de Coordination et de Contrôle
CNOA	Centre National des Opérations Aériennes
COZ	Centre Opération Zonal
CRNA	Centre en Route de la Navigation Aérienne
DCC	Détachement Civil de Coordination
DGSCGC	Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises
DL	Détachement de Liaison
DPSA	Dispositif Particulier de Sûreté Aérienne
DSAC-Nord	Direction de la Sécurité de l’Aviation Civile – Nord
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aérienne
EACA	Elément Air de Contrôle de l’Aéroport de Roissy
EMZD-P	Etat-Major de la Zone de Défense Paris
EMIAZD-P	Etat-Major InterArmée de la zone de défense Paris
ESCA	Escadron des Services de la Circulation Aérienne
FAGN	Forces Aériennes de la Gendarmerie Nationale
FBO	Fixed-Based Operator
GT	Groupe de Travail
GTA	Gendarmerie des transports Aériens
JOP	Jeux Olympiques et Paralympiques
HADA	Haute Autorité de Défense Aérienne
LoA	Letter Of Agreement / Lettre d’accord
MASA	Mesure Active de Sûreté Aérienne
MOP	Maintien de l’ordre public
NOTAM	Notice To AirMen
OBS	Olympic Broadcasting Services
OCCD	Officier de Coordination Contrôle Défense
PAF	Police de l’Air et des Frontières
PCC	Poste de Commandement Commun
PO	Permanence Opérationnelle
PPP	Préfecture de Police de Paris
PPS	Posture Permanente de Sûreté
RTE	Réseaux Transport Electricité
SAG	Situation Aérienne Générale
SGAM	Sous groupement AéroMobile
SIS	Service d’Incendie et de Secours
SIV	Secteur d’Information de Vol
SP	Sécurité Publique
SUP AIP	SUPplément à l’AIP
ZIT	Zone Interdite Temporaire
ZRT	Zone Réglementée Temporaire

OBJET : JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024 - MESURES DE SÛRETÉ AÉRIENNE

CETTE AIC ANNULE ET REMPLACE L'AIC FRA 07/24.

A l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, l'activité aérienne IFR et VFR est modifiée de façon significative en Ile de France, du 22 juillet au 11 août puis du 26 août au 08 septembre 2024.

Des mesures spécifiques de sûreté aérienne sont mises en œuvre. Ainsi, les activités aériennes à l'intérieur des zones ZIT Coubertin et ZRT JOP se déroulent selon les conditions définies dans cette AIC et dans l'AIC complémentaire spécifique aux points de contact.

Pour identifier aisément la faisabilité d'un vol, activités et zones temporaires sont chacune référencées par un code couleur qui permettra de faire, de manière simple, l'adéquation entre autorisation de déposer une intention de vol et niveau de sûreté.

Pour des raisons de sûreté aérienne, des restrictions complémentaires peuvent être apportées en temps réel par les autorités militaires, notamment au travers de la diffusion des codes couleurs, via les réseaux de confiance.

Les activités suivantes sont suspendues :

Toutes les activités (avec ou sans treuillage) de voltige, de parachutage, de planeurs et moto-planeurs, de parapentes (motorisés ou non), d'ULM sans transpondeur (mode 3/A et C), d'autogires, de dirigeables, de ballons (libres, captifs ou baudruches), de deltaplanes, et de tout autre appareil volant (motorisé ou non) sont suspendues. Certaines activités professionnelles peuvent exceptionnellement être autorisées par le C3MOA.

Les activités d'aéromodélisme sont possibles exclusivement sur les localisations AEM répertoriées à l'AIP et situées en ZRT JOP.

L'activité dans les zones planeurs de Mantes pourra être maintenue, bien que contiguë à la ZRT JOP, dès lors que les vols ne pénètrent pas dans la ZRT.

Les usagers sont invités à prendre connaissance quotidiennement sur le site du SIA, ou auprès du réseau de confiance local du niveau de sûreté associé à chaque zone, ainsi que des NOTAM modificatifs ou complémentaires publiés.

1 GENERALITES

Informations relatives aux ZIT COUBERTIN et ZRT JOP - Cf SUPAIP 096/24 consultable sur le site www.sia.aviation-civile.gouv.fr

Note : Pour la cérémonie d'ouverture, le 26 juillet 2024, des restrictions particulières portées à la connaissance des usagers par le SUP AIP 095/24 s'appliquent au sein de la ZIT CEREMONIE.

Rappel : infractions encourues en cas de survol d'une zone interdite

Conformément au Code des transports (article L 6211-4 et L 6211-5), l'aéronef qui s'engage dans la zone interdite sans y être autorisé doit, dès qu'il s'en aperçoit, atterrir sur l'aérodrome le plus proche situé en dehors de cette zone. S'il est aperçu en vol, il doit se conformer à la première injonction, ralentir son allure, descendre à l'altitude imposée et atterrir sur l'aérodrome indiqué.

Les infractions relatives au survol des zones interdites (article L 6232-2) sont passibles d'une amende de 15 000 € à 45 000 € et / ou d'un emprisonnement de six mois à un an.

En outre, l'autorité publique peut retenir sur place l'aéronef avec lequel une quelconque infraction aux dispositions du Code des transports a été commise, et le pilote est susceptible de poursuites judiciaires.

2 MODALITÉS RELATIVES À LA PÉNÉTRATION ET À L'ÉVOLUTION EN ZIT COUBERTIN ET ZRT JOP

Le principe général retenu est une autorisation de voler qui se décompose en deux phases :

- dépôt d'une intention de vol,
- délivrance d'une autorisation de vol comportant l'attribution d'un code transpondeur 3/A.

- Vols commerciaux à destination de Paris-Orly, Paris-CDG et Paris-Le Bourget

Les vols IFR commerciaux hors aviation générale et d'affaire au départ / à destination des aérodromes de Paris-Orly, Paris-CDG, et Paris-Le Bourget ainsi que tous les vols IFR ou CAM I au départ / à destination de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy ne sont pas concernés par ces notions d'intentions de vol et d'autorisations.

- Vols d'aviation d'affaire¹ au départ et à destination de Paris-Le Bourget

Les vols IFR d'aviation d'affaire au départ / à destination de l'aérodrome de Paris-Le Bourget doivent faire l'objet d'une intention de vol transmise aux FBO (Fixed-Based Operator) au plus tard 2 heures avant leur décollage (note : Dans le cas d'un vol d'aviation d'affaire à destination de Paris-Le Bourget, l'intention de vol est donc bien à déposer 2 heures avant le décollage de l'aérodrome tiers de départ). Les FBO transmettent à la DNPAF la liste des passagers et des membres d'équipage. Après vérification, la DNPAF informe le C3MOA des vols conformes, pour autorisation, et non conformes, pour interdiction.

- Vols d'aviation d'affaire¹ au départ et à destination de Pontoise Cormeilles en Vexin, Melun Villaroche, Paris-Saclay-Versailles (ex Toussus-le-Noble)

Les vols IFR d'aviation d'affaire au départ/à destination des aérodromes de Pontoise-Cormeilles en Vexin, Melun-Villaroche et Paris-Saclay-Versailles (ex Toussus-le-Noble) doivent faire l'objet d'une intention de vol transmise aux FBO au plus tard 4 heures avant leur décollage (note : Dans le cas d'un vol d'aviation d'affaire à destination de Pontoise-Cormeilles en Vexin, Melun-Villaroche ou Paris-Saclay-Versailles (ex Toussus-le-Noble), l'intention de vol est donc bien à déposer 4 heures avant le décollage de l'aérodrome tiers de départ). Les FBO transmettent à la GTA la liste des passagers et des membres d'équipage. Après vérification, la GTA informe le C3MOA des vols conformes, pour autorisation, et non conformes, pour interdiction.

- Vols d'aviation d'affaire au départ et à destination d'Issy-les-Moulineaux

Seuls les FBO basés à Issy-les-Moulineaux ont l'autorisation d'opérer des vols VFR d'aviation d'affaire au départ/à destination d'Issy-les-Moulineaux. Ces vols doivent faire l'objet d'une intention de vol transmise aux FBO au plus tard 4 heures avant leur décollage. Seuls les hélicoptères opérant sous CTA ou basés au Bourget, enrôlés avec un FBO local et dont les équipages auront effectué une demande d'agrément pourront déposer une intention de vols dans ce cadre. Les FBO transmettent à la GTA la liste des passagers et des membres d'équipage. Après vérification, la GTA informe le C3MOA des vols conformes, pour autorisation, et non conformes, pour interdiction.

- Autres type de vols

- Les vols d'aviation générale en CAG IFR (hors travail aérien et hors aviation d'affaire) devant être opérés dans la ZIT et / ou la ZRT doivent faire l'objet d'une intention de vol auprès du réseau de confiance dont ils dépendent avec un préavis de 7 jours.

- Les vols de travail aérien en CAG IFR ou VFR devant être opérés dans la ZIT et / ou la ZRT doivent faire l'objet d'une demande auprès de l'organisme du contrôle du SNA/RP concerné avec un préavis de 7 jours. Ce dernier transmettra au C3MOA la liste des vols potentiellement acceptés au plus tard à J-4.

- Les vols VFR ou CAM V au départ / à destination de l'aérodrome de Villacoublay- Vélizy doivent déposer leur demande à l'ESCA de Villacoublay. Ce dernier transmet au C3MOA la liste des vols potentiellement acceptés au plus tard à J-4. Les dépôts d'intention de vol étant conformes aux procédures en vigueur, ils ne sont pas précisés au paragraphe 2.3.

- Pour les vols VFR (hors travail aérien et hors vols au départ/à destination de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy), les « réseaux de confiance » déployés sur les aérodromes de départ et/ou d'arrivée compris dans la ZRT JOP ou ZIT COUBERTIN, sont les points d'entrée des dépôts d'intention de vol qui devront leur parvenir au plus tard à J-7. Le réseau de confiance est en charge de l'analyse de premier niveau de la faisabilité de la demande, il assure la transmission des intentions de vol au plus tard à J-4 au C3MOA (modalités définies au § 2.3) qui est en charge de les valider.

En conduite, le réseau de confiance s'assure de l'adéquation entre les autorisations délivrées par le C3MOA et les vols réalisés et rend compte au plus vite au C3MOA de tout écart relevé. Le membre du réseau de confiance local présent sur l'aérodrome pendant l'activité est le point de contact privilégié des usagers.

¹ Aviation d'affaire = vol de transport de passager ou de mise en place en vue de transport de passager, à la demande, non commercial ou commercial non régulier au moyen d'un avion de masse maximale au décollage (MTOW) supérieure à 3,5 T.

2.1. Classification des différentes activités

En fonction de la nature de l'activité déclarée par le pilote, celle-ci se verra attribuer une ou des pastilles de couleur : **VERT / JAUNE / ROUGE / ECARLATE**.

Les pastilles de couleurs attribuées sont définies à titre indicatif dans le tableau ci-dessous :

	VERT	JAUNE	ROUGE	ECARLATE
Activités de loisirs	+			
Ecoles de pilotage	+	+		
Travail aérien / aviation d'affaire	+	+	+	
Services de l'état hors DPSA (Défense / gendarmerie / police)	+	+	+	
Vols mandatés pour les prises de vues et retransmission médiatiques	+	+	+	+
Services d'urgence (SAMU, EVASAN/EVAMED, transport d'organes) et vols des FAGN	+	+	+	+
Aéronefs du DPSA	+	+	+	+

2.2. Demande d'agrément

Une demande d'agrément peut être déposée par courriel par chaque pilote auprès des réseaux de confiance, afin de faciliter le traitement ultérieur des intentions de vols.

Cette demande d'agrément est uniquement impérative pour :

- voler de / vers Issy les Moulineaux (LFPI),
- les sociétés réalisant des missions potentiellement non planifiables (SAMU, SEC CIV, etc.).

Dans le cadre des vols depuis un aérodrome ayant un réseau de confiance local, la demande doit comporter :

- NOM (patronymique), PRENOM du pilote
- Date de naissance
- Adresse électronique de contact
- N° de téléphone portable de contact
- Aéronef utilisé et immatriculation ou affiliation à un aéroclub
- Facultatif : Autres aérodromes (si le pilote souhaite voler depuis d'autres aérodromes de stationnement ou aéroclub que celui d'où émane la demande)

Note : les adresses de contact des réseaux de confiance sont précisées au § 6.

Note : l'obtention d'un agrément, en amont de la dépose d'intention de vols, est donc facultative, sauf pour les vols de/vers Issy-les-Moulineaux (LFPI) ou pour les vols effectués par des opérateurs réalisant des missions potentiellement non planifiables.

2.3. Dépôt d'une intention de vol

Tous les pilotes souhaitant voler dans la ZIT et / ou la ZRT doivent déposer une intention de vol pour chaque vol.

L'intention de vol doit préciser :

- NOM, PRENOM, date et lieu de naissance du commandant de bord
- NOM, PRENOM, date et lieu de naissance du / des passager(s) et du/des membres d'équipages (élève pilote/PNC/PNT)²
- Aérodrome de départ : date et heure
- Aérodrome d'arrivée : date et heure
- Points d'entrée / sortie publiés au SUPAIP 096/24 et horaires de passage prévisionnel
- Type et immatriculation de l'avion utilisé
- Adresse électronique de contact
- N° de téléphone portable de contact.

a) Cas des **intentions de vol déposées auprès du réseau de confiance ou d'un organisme du contrôle du SNA/RP** : le délai de dépôt est fixé au plus tard à J-7. Après analyse initiale, le réseau de confiance ou de l'organisme de contrôle du SNA/RP les transmet au C3MOA pour approbation finale au plus tard à J-4.

b) Cas des **intentions de vol déposées auprès des FBO** : les délais de dépôt sont fixés au § 2. Après analyse initiale, les FBO les transmettent sans délai au C3MOA pour approbation finale.

Note : les adresses de contact des réseaux de confiance sont précisées au § 6.

² PNC/PNT : Personnel Navigant Commercial / Personnel Navigant Technique

2.4 Autorisation de vol

A J-1, le C3MOA édite et diffuse la liste des vols autorisés à l'ensemble des parties prenantes : usagers, réseaux de confiance concernés et centres de contrôle opérationnels. Cette liste est mise à jour de manière dynamique en tant que de besoin.

Note : En fonction des conditions de sureté et de l'évolution de la menace, le C3MOA peut suspendre sans préavis les autorisations accordées.

2.5 Dépôt de plan de vol

Le dépôt du plan de vol est obligatoire pour tout vol en ZIT COUBERTIN et ZRT JOP (sauf missions urgentes ou exemptées). Celui-ci doit mentionner en case 18 : les références de l'autorisation de vol obtenue et le cas échéant de l'autorisation diplomatique de survol (pour les aéronefs étrangers).

Note : En cas de FPL déposé avant obtention de l'autorisation de vol, celui-ci devra être modifié avant le vol, pour renseigner la référence de l'autorisation en case 18.

2.6 Activités non planifiables (urgences)

Les unités et compagnies concernées par des activités potentiellement urgentes (*sécurité civile, SAMU, ...*) s'inscrivent dans le processus d'agrément cité au § 2.2. A ce titre, l'immatriculation des aéronefs, l'identité des pilotes et des membres d'équipage (si connus) susceptibles d'intervenir dans la zone, est transmise au C3MOA.

Au déclenchement d'une situation d'urgence non planifiée, l'immatriculation du(des) aéronef(s), l'identité des pilotes, des membres d'équipage et des passagers, sont transmises sans délai au C3MOA pour intégration du vol dans la planification.

2.7 Contact radio

Pour tous les vols, le pilote établit un contact radio avec l'organisme ATS habituel avant la mise en route, ou avant d'entrer en ZIT COUBERTIN et / ou ZRT JOP, afin de prendre en compte d'éventuelles consignes complémentaires.

En l'absence d'organisme ATS sur les aérodromes situés dans la ZRT (pour un départ et/ou après l'atterrissage) le contact se fait par téléphone auprès du correspondant du réseau de confiance local (Cf. coordonnées listées au § 6).

Les éléments à communiquer sont les suivants :

- Référence de l'autorisation de vol
- Immatriculation ou indicatif
- Type d'appareil
- Type de mission

2.8 Code transpondeur

Le code transpondeur 3/A transmis avec l'autorisation de vol doit être affiché avant de pénétrer en ZIT COUBERTIN et / ou en ZRT JOP.

3 ACTIVITÉS AÉRIENNES AUTORISÉES

Un tableau de synthèse des activités figure au § 7.

3.1 Activité 1

Missions urgentes, sanitaires, de transport d'organes, d'assistance, de sauvetage, de sécurité publique, d'activité liées au DPSA dont l'exécution est incompatible avec le contournement de la ZIT COUBERTIN et / ou de la ZRT JOP.

Les modalités et délais à respecter sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

Dès que la mission est connue, et avant le décollage afin de confirmer les derniers éléments, le pilote, les exploitants ou les centres d'opérations confirment au C3MOA l'intention de vol par téléphone.

En retour, le C3MOA délivre l'autorisation de vol en attribuant un code transpondeur 3/A à afficher en permanence pendant la mission en ZIT et / ou en ZRT.

Transmission d'intention de vol au C3MOA	OUI au plus tôt	
Activité planifiable	O U I	Transmission de la programmation des vols au C3MOA au plus tôt par courriel.
	N O N	Transmission des intentions de vol au C3MOA au plus tôt par téléphone.
Dépôt de Plan de vol	NON EXIGE	

3.2 Activité 2

Missions prioritaires dont l'exécution est incompatible avec le contournement de la ZIT COUBERTIN et / ou de la ZRT JOP (ex : travail aérien, surveillance de lignes électriques, gazoducs, oléoducs).

Les modalités et délais à respecter sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

Le pilote, les exploitants, les centres d'opérations ou le correspondant du réseau de confiance thématique déposent leurs intentions de vol au plus tard à J-7, auprès de l'organisme de contrôle du SNA/RP qui transmet les vols acceptés au C3MOA au plus tard à J-4.

En retour, le C3MOA délivre l'autorisation de vol en attribuant un code transpondeur 3/A à afficher en permanence pendant la mission en ZIT et/ou ZRT.

Transmission d'intention de vol au C3MOA	OUI	
Activité planifiable	O U I	Transmission de la programmation des vols au SNA/RP au plus tard à J-7 (qui transmettra au C3MOA au plus tard à J-4).
	N O N	Transmission des intentions de vol au C3MOA au plus tôt par téléphone.
Dépôt de Plan de vol	Selon modalités définies dans l'autorisation de vol.	

3.3 Activité 3

Vols effectués dans le cadre des JOP par la société OBS, ou par des sociétés mandatées par OBS, sur les trajectoires autorisées.

Transmission d'intention de vol au C3MOA	OUI
Dépôt de Plan de vol	Selon modalités établies par protocole

3.4 Activité 4

Vols des aéronefs basés (ou ayant réalisé une « mise en place à vide » sur Pontoise, Paris-Saclay-Versailles (*ex Toussus-le-Noble*), Melun) sur les aérodromes / hélicoptère ci-dessous :

- Pontoise Cormeilles en Vexin (LFPT),
- Persan Beaumont (LFPA),
- Le Plessis Belleville (LFPP),
- Meaux Esbly (LFPE),
- Melun Villaroche (LFPM),
- La Ferté Alais (LFFQ),
- Les Mureaux (LFXU),
- Lognes (LFPL),
- Paris-Saclay-Versailles (*ex Toussus-le-Noble*) (LFPN),
- Saint Cyr (LFPZ),
- Chavenay (LFPX),
- Issy les Moulineaux (LFPI),
- Brétigny.

Transmission d'intention de vol au C3MOA	OUI Selon les délais définis § 2 de la présente AIC
Dépôt de Plan de vol	OUI, délais habituels (sauf si activité limitée à des tours de piste)

En IFR : suivre les trajectoires publiées et autorisées.

En VFR : les arrivées et départs se font impérativement par les points d'entrée et sortie mentionnés en annexe I du SUP AIP 096/24. Toute autre trajectoire pourra être considérée comme une menace potentielle.

Note 1 : les vols sont suspendus sur l'aérodrome de St-Cyr de H-2 à H+2 des épreuves olympiques et paralympiques d'équitation, ainsi que sur l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles (*ex Toussus-le-Noble*) de H-2 à H+2 des épreuves olympiques de golf. Les horaires de suspension de l'activité seront publiés par NOTAM.

Note 2 : seuls les hélicoptères basés ou assimilés et les pilotes ayant obtenu un agrément, sont autorisés à réaliser des vols au départ / à destination d'Issy les Moulineaux.

3.5 Activité 5

Vols des aéronefs non-basés sur les AD définis au § 3.4, au départ d'un aérodrome extérieur aux ZIT/ZRT et à destination d'un aérodrome de la ZIT/ZRT.

Des précisions sur les différentes activités sont apportées dans le tableau de synthèse du § 7.

Transmission d'intention de vol	OUI Via le correspondant du réseau de confiance au plus tard à J-7
Dépôt de Plan de vol	OUI, délais habituels

En IFR : suivre les trajectoires publiées et autorisées.

En VFR : les arrivées et départs se font impérativement par les points d'entrée et sortie mentionnés en annexe I du SUP AIP 096/24. Toute autre trajectoire pourra être considérée comme une menace potentielle.

Note : pour un vol VFR, un atterrissage intermédiaire sur l'aérodrome de Melun ou de Pontoise est impératif, avant de rejoindre l'aérodrome de destination finale en vue d'un contrôle d'identité des passagers et membres d'équipage par la GTA.

Les vols IFR à destination de Paris-Saclay-Versailles (*ex Toussus-le-Noble*) pourront rallier directement l'aérodrome. La GTA de Paris-Saclay-Versailles (*ex Toussus-le-Noble*) assurera les opérations de vérification à leur arrivée.

3.6 Activité 6

Vols au départ / à destination de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy.

Transmission d'intention de vol	NON pour les IFR ou CAM I OUI pour les vols réalisés en VFR ou CAM V, auprès de l'ESCA de Villacoublay au plus tard à J-4
Dépôt de Plan de vol	OUI, délais habituels

En IFR : suivre les trajectoires publiées et autorisées.

En VFR : suivre les instructions de l'organisme de contrôle.

Note : Les vols VFR non basés et / ou non opérationnels ne seront pas acceptés par l'ESCA de Villacoublay.

3.7 Vols d'aéronefs sans équipage à bord

3.7.1 Vols en ZRT JOP

Les procédures habituelles sont applicables. Les déclarations ou demandes sont à effectuer auprès des préfectures compétentes et auprès de l'organisme de contrôle du SNA/RP quand concerné.

3.7.2 Vols en ZIT COUBERTIN

Les vols d'aéronefs sans équipage à bord sont interdits en ZIT COUBERTIN, à l'exception :

- des aéronefs étatiques et aéronefs assurant des prises de vue des JOP2024, détenteurs d'une autorisation du C3MOA valable dans l'ensemble de la ZIT COUBERTIN ;

- des d'aéronefs sans équipage à bord à usage professionnel, détenteurs d'une autorisation du C3MOA valable dans la ZIT COUBERTIN à l'exclusion de la LF-P23.

Afin de pouvoir effectuer leurs missions les télé pilotes sont appelés à respecter les modalités suivantes :

➤ Pour les activités planifiables

Les demandes doivent parvenir au C3MOA et aux organismes de contrôle du SNA/RP (via les outils habituels), au plus tard 7 jours avant le vol prévu.

Les documents à joindre aux demandes sont les suivants :

- Numéro SIREN de la société,
- Licence du télé pilote,
- Nombre et type de drone, numéro de série de chaque drone,
- Numéro du contrôleur de vol (télécommande onglet paramètres) ainsi que le courriel associé au compte enregistré auprès de la société de fabrication du drone,
- Certificat d'assurance,
- Lettre de mission,
- Coordonnées de tous les télé pilotes,
- Altitude de vol maximale,
- Coordonnées de la zone de travail.

Au plus tard 1 heure avant le début de la mission, le télé pilote appelle le centre opérationnel de lutte anti-drone (COLAD3 ou 2 de rattachement), ainsi qu'à la fin du vol.

➤ Pour les activités non planifiables (urgences)

Les drones susceptibles d'effectuer des missions sans préavis (police, RAID, gendarmerie nationale, GIGN, SDIS, SAMU, RATP, SNCF, forces armées, ...) doivent faire l'objet d'un enregistrement auprès du C3MOA/COLAD2.

Pour cela, le télé pilote transmet au C3MOA le type de drone, le numéro de série, le numéro du contrôleur de vol ainsi que les coordonnées du télé pilote.

Avant le début du vol, le télé pilote communiquera la position du drone, ainsi que ses intentions de vol auprès du C3MOA et du COLAD2.

Note : si l'intervention a lieu dans les espaces aériens d'un aérodrome contrôlé, les règles de coordination habituelles avec les services ATS restent en vigueur.

3.8 Vols diplomatiques

Le statut de vol diplomatique avec atterrissage et/décollage dans la ZIT Coubertin / ZRT JOP ne pourra être accordé qu'aux aéronefs satisfaisant les conditions suivantes :

- aéronefs d'Etat visés dans l'autorisation annuelle de survol diplomatique délivrée pour l'année civile 2024 par le ministère de l'Europe et des affaires étrangères (MEAE) à l'Etat étranger demandeur ;
- aéronefs d'Etat ou affrétés par l'Etat étranger demandeur et non couverts par une autorisation annuelle.

Les notifications et demandes de survols diplomatiques doivent être adressées exclusivement par le canal des représentations diplomatiques étrangères en France, au MEAE :

- au Protocole, exclusivement pour les transports de chefs d'Etat et de gouvernements ;
- au Bureau des survols et escales navales (BSEN), pour toute demande de survol diplomatique.

Les notifications et demandes de survols diplomatiques doivent être adressées exclusivement par le canal des représentations diplomatiques étrangères en France au MEAE et doivent comporter une note verbale dont le contenu sera précisé par le MEAE et le formulaire de demande/notification de survol diplomatique.

La notification / demande devra être transmise au MEAE avec un préavis minimum avant le décollage de 24 heures ouvrées* (pour une notification couverte par une autorisation annuelle) à 48 heures ouvrées* (pour une demande d'autorisation occasionnelle).

Toute demande adressée du lundi au vendredi entre 17h30 et 9h00, le week-end ou un jour férié, et nécessitant un traitement relevant de l'urgence, devra être également adressée au centre de crise et de soutien. Ces demandes devront toutefois relever de l'exception et justifier de motifs impérieux.

L'accord du MEAE sera confirmé de manière expresse par le BSEN aux ambassades pour les notifications et demandes de survols diplomatiques en ZIT COUBERTIN / ZRT JOP.

L'arrêté du 20 janvier 2017 portant approbation de l'instruction interministérielle N° 111 fixant les règles de survol du territoire français avec ou sans escale par les aéronefs d'Etat étrangers et la note verbale circulaire N° 2023-0459132 du 25 octobre 2023 continueront à s'appliquer pour les survols hors ZIT COUBERTIN / ZRT JOP.

* Les jours ouvrés s'entendent du lundi au vendredi.

4 ORGANISMES À CONTACTER POUR LES QUESTIONS DE SÛRETÉ AÉRIENNE

AVANT LE 18 JUILLET 2024

Commandement de la Défense aérienne et des Opérations aériennes
Brigade Aérienne de la Posture Permanente de Sûreté
Centre National des Opérations aériennes - Division DPSA
Base Aérienne 942 de Lyon Mont-Verdun
Tél. : +33(0)4 87 65 57 58
E-mail : c3moa-jo.paris.fct@def.gouv.fr

À COMPTER DU 18 JUILLET 2024

Centre de coordination civil-militaire des opérations aériennes (C3MOA)
Tél : +33(0)1 41 44 59 98 ou +33(0)1 41 44 59 96 ou +33(0)6 16 33 92 09
E-mail : c3moa-jo.paris.fct@def.gouv.fr

5 DÉTACHEMENTS DE LIAISON DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE EN ILE DE FRANCE

- Paris-le Bourget (LFPB)
- Le Plessis Belleville (LFPP)
- Meaux Esbly (LFPE)
- Lognes Emerainville (LFPL)
- Melun Villaroche (LFPM)
- Paris Orly (LFPO)
- La Ferté Alais (LFFQ)
- Issy-les-Moulineaux (LFPI)
- Paris-Saclay-Versailles (*ex Toussus-le-Noble*) (LFPN)
- Pontoise Corneilles en Vexin (LFPT)
- Persan-Beaumont (LFPA)
- Les Mureaux (LFXU)
- Saint Cyr (LFQA)
- Chavenay (LFPX)

6 POINTS DE CONTACT DES RESEAUX DE CONFIANCE DE REFERENCE

AERODROME		COURRIEL	N° de TEL
LFPZ	Saint Cyr l'Ecole	rzo.confiance.lfpz@gmail.com	
LFPL	Lognes Emerainville	reseauconfianceLFPL@gmail.com	
LFPT	Pontoise Cormeilles en Vexin	rzo.lfpt-sud@hispano-suiza.com	
LFPI	Issy-les-Moulineaux	rzo.confiance.helifirst@helifirst.fr	+33.1.40.60.05.05
LFPM	Melun Villaroche	cds.melun@g-i-p.fr	+33.7.48.88.35.05
LFPN	Paris-Saclay-Versailles	rezoconfiance.lfnp@gmail.com	
LFPX	Chavenay Villepreux	rzo-lfpx@audace-chavenay.fr	+33.6.77.32.44.83
LFPP	Le Plessis Belleville	acv.reseaujo@gmail.com	
LFPE	Meaux Esbly	rzo.confiance.meaux@gmail.com	+33.7.66.40.54.07
LFPA	Persan-Beaumont	auapb.95+reseau.confiance.persan@gmail.com	+33.7.71.05.31.12
LFFQ	La Ferté Alais	rzo.confiance.laferte@gmail.com	
LFXU	Les Mureaux	jo.lfxu@gmail.com	

- Vols d'aviation d'affaire

En ce qui concerne l'aviation d'affaire, les points de contact des réseaux thématiques de l'aviation d'affaire sont les FBO (Fixed-Based Operator) habituels des terrains de Paris-Le Bourget, Pontoise Cormeilles en Vexin, Melun Villaroche et Issy-les-Moulineaux.

Les FBO sont les correspondants privilégiés des différents usagers de l'aviation d'affaire qui les contractualisent. Ils doivent s'assurer de la transmission des intentions de vol dans les délais prescrits à la DCPAF ou à la GTA.

7 SYNTHÈSE DES DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES PAR ACTIVITÉS ET PAR AÉRODROME

	Dépôt d'intention de vol (*)	Plan de vol exigé	Remarques
ACTIVITE 1 Missions urgentes, sanitaires, de transport d'organes, d'assistance, de sauvetage, de sécurité publique, d'activité liées au DPSA dont l'exécution est incompatible avec le contournement de la ZIT COUBERTIN et / ou ZRT JOP	OUI	NON	
ACTIVITE 2 Missions prioritaires dont l'exécution est incompatible avec le contournement de la ZIT COUBERTIN et / ou ZRT JOP (ex : travail aérien, surveillance de ligne électriques, gazoducs, oléoducs).	OUI	Selon modalités définies dans l'autorisation de vol	
ACTIVITE 3 Vols effectués dans le cadre des JOP par la société OBS, ou par des sociétés mandatées par OBS.	OUI	Selon modalités établies par protocole	
ACTIVITE 4 Vols des aéronefs basés (ou ayant réalisé une « mise en place à vide ») sur Pontoise, Paris-Saclay-Versailles (ex <i>Toussus-le-Noble</i>), Melun sur les aérodromes / hélicoptère ci-dessous : <ul style="list-style-type: none"> - Pontoise Cormeilles en Vexin (LFPT), - Persan Beaumont (LFPA), - Le Plessis Belleville (LFPP), - Meaux Esbly (LFPE), - Melun Villaroche (LFPM), - La Ferté Alais (LFFQ), - Les Mureaux (LFXU), - Lognes (LFPL), - Paris-Saclay-Versailles (ex <i>Toussus le Noble</i>) (LFPN), - Saint Cyr (LFPZ), - Chavenay (LFPX), - Issy Les Moulineaux (LFPJ) - Brétigny. 	OUI	CAG IFR et VFR : OUI, délais habituels (sauf tours de piste)	Pour les vols IFR sur les trajectoires autorisées et publiées par les organismes de contrôle habituels. Seuls les aéronefs basés ou assimilés et les pilotes ayant obtenu un agrément sont autorisés à réaliser des vols au départ / à destination d'Issy les Moulineaux. Pour vols VFR cheminement selon les points et trajectoires définis en annexe I du SUP AIP 096/24. Un retour direct vers l'AD de stationnement ou de départ est possible sans escale à Melun, Pontoise ou Paris-Saclay-Versailles s'il est exécuté dans la journée avec les mêmes personnes à bord (ex <i>Toussus-le-Noble</i>). 2 intentions de vol devront être déposées (une pour le départ, l'autre pour le retour). Nota : couvrir par exemple, le cas des écoles de pilotage qui embarquent 2 élèves, et qui peuvent échanger leur place à l'occasion d'un des posés intermédiaires.
ACTIVITE 5 A - IFR direct Vol direct possible exclusivement à destination des aérodromes de Melun, Pontoise ou Paris-Saclay-Versailles (ex <i>Toussus le Noble</i>).	OUI	CAG IFR : OUI, délais habituels	Pour les vols IFR sur les trajectoires autorisées et publiées par les organismes de contrôle habituels.
ACTIVITE 5 B - VFR direct Vol VFR direct possibles exclusivement à destination des aérodromes de Melun ou Pontoise.	OUI	CAG VFR : OUI, délais habituels	Pour vols VFR cheminement selon les points et trajectoires définis en annexe I du SUP AIP 096/24.
ACTIVITE 5 C - VFR avec ESCALE obligatoire Les deux aérodromes d'escale obligatoire possibles sont Pontoise et Melun, situés en ZRT. L'escale est destinée à satisfaire aux contrôles de sûreté avant d'accéder aux aérodromes suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Persan Beaumont (LFPA), - Le Plessis Belleville (LFPP), - Meaux Esbly (LFPE), - La Ferté Alais (LFFQ), - Les Mureaux (LFXU), - Lognes (LFPL), - Paris-Saclay-Versailles (ex <i>Toussus-le-Noble</i>) (LFPN), - Saint Cyr (LFPZ), - Chavenay (LFPX). 	OUI	CAG VFR : OUI, délais habituels	Pour vols VFR cheminement selon les points et trajectoires définis en annexe I du SUP AIP 096/24. Deux demandes d'autorisation sont à déposer. Une première demande pour le vol vers Melun ou Pontoise. Une seconde demande, distincte de la première, pour le vol de Melun ou Pontoise, vers la destination finale.
ACTIVITE 6 Vols au départ / à destination de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy.	NON pour les IFR ou CAM I OUI pour les VFR ou CAM V	CAG IFR et VFR : OUI, délais habituels	En IFR et CAM I : suivre les trajectoires publiées et autorisées. En VFR et CAM V : suivre les instructions de l'organisme de contrôle.

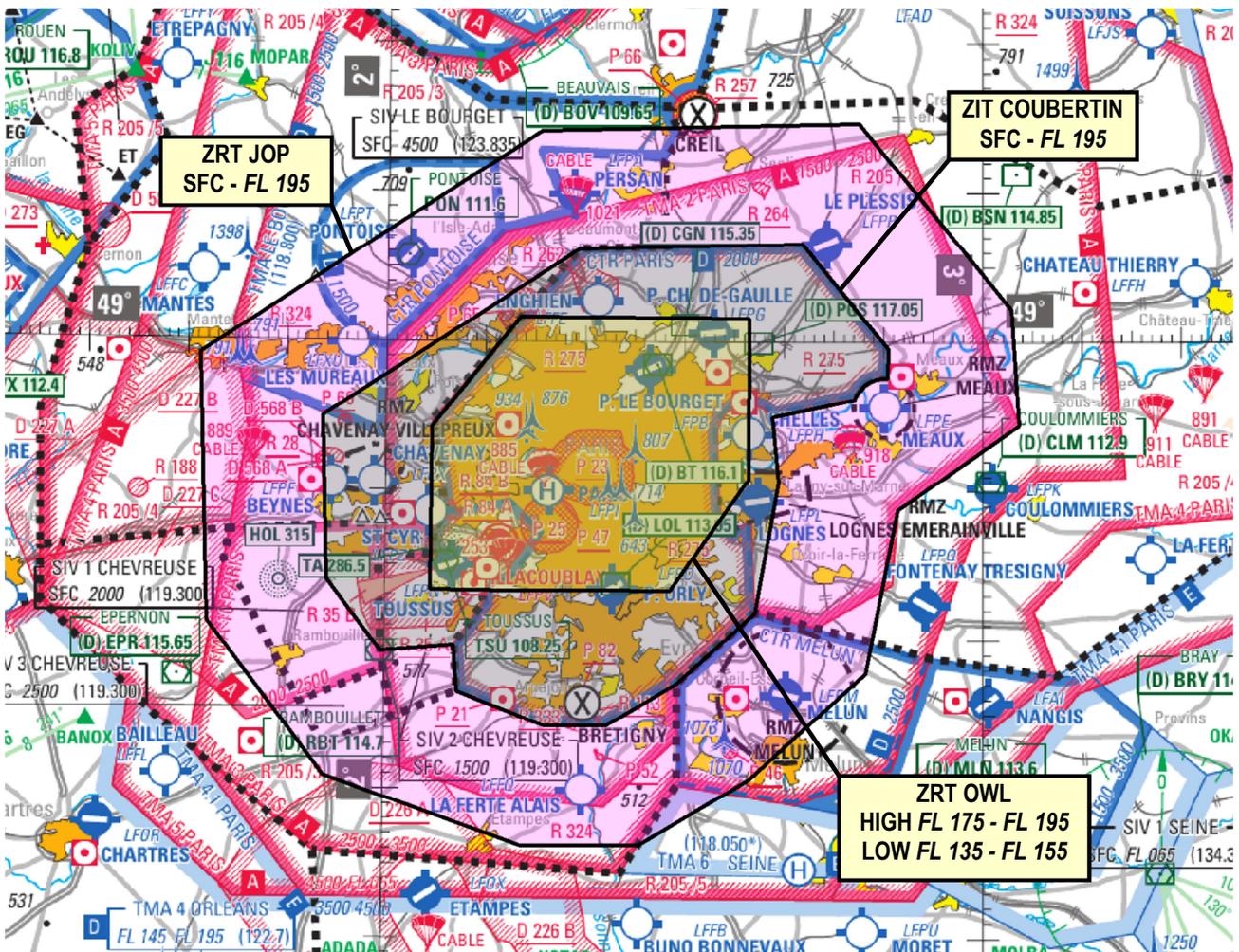
(*) préavis de dépôt précisés paragraphe 2

Objet : Création d'une zone interdite temporaire (ZIT) et de trois zones réglementées temporaires (ZRT) pour le dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) lié à la protection des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024.

En vigueur : Du 22 juillet au 08 septembre 2024

Lieu : FIR : Paris LFFF - Hélicoptère : Paris Issy-Les-Moulineaux Valérie André LFPI.

AD : Beynes Thiverval LFPP, Chavenay Villepreux LFPX, Chelles Le Pin LFPH, Enghien Moisselles LFFE, La Ferté Alais LFFQ, Le Plessis Belleville LFPP, Les Mureaux LFXU, Lognes Emerainville LFPL, Meaux Esbly LFPE, Melun Villaroche LFPM, Paris Charles de Gaulle LFPG, Paris Orly LFPO, Paris Le Bourget LFPB, Persan Beaumont LFPA, Pontoise Corneilles en Vexin LFPT, Saint Cyr L'Ecole LFPZ, Paris-Saclay-Versailles (ex Toussus-le-Noble) LFPN, Villacoublay Vélizy LFPV, Beauvais-Tillé LFOB.



Extrait carte 1/1 000 000 SIA - Edition 1/ 2024

ACTIVITÉ

Une zone interdite (ZIT COUBERTIN) et une zone réglementée (ZRT JOP) sont créées à titre temporaire afin d'assurer la mise en œuvre du dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) dans le cadre de la protection des Jeux olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

Deux zones réglementées (ZRT OWL HIGH et LOW) sont créées à titre temporaire afin de permettre les évolutions d'un aéronef d'Etat sans équipage à bord, en coordination avec l'organisme ATS en charge.

DATES ET HEURES D'ACTIVITÉ	
Validation et entraînements du DPSA ZIT COUBERTIN et ZRT JOP actives	du 22 juillet 06h00 au 23 juillet 23h59
Jeux olympiques ZIT COUBERTIN, ZRT JOP et ZRT OWL H/L actives	du 24 juillet 00h00 au 11 août 23h59
Validation et entraînements du DPSA ZIT COUBERTIN et ZRT JOP actives	du 26 août 06h00 au 27 août 23h59
Jeux paralympiques ZIT COUBERTIN et ZRT JOP actives	du 28 août 00h00 au 08 septembre 23h59
ZRT OWL activables	du 28 août 00h00 au 08 septembre 23h59

INFORMATION DES USAGERS	
RAKI (CDC de Cinq Mars La Pile) :	143.550 MHz, 317.500 MHz
RAMBERT (CDC Lyon Mont Verdun) :	143.550 MHz, 317.500 MHz
Organismes ATS :	fréquences habituelles

GESTIONNAIRES	
ZIT COUBERTIN et ZRT JOP : CDC de Cinq-Mars-la-Pile ou, en cas d'indisponibilité technique, CDC de remplacement.	
ZRT OWL H/L : Élément Air de Contrôle de l'Aéroport (EACA) Roissy.	

STATUT	
ZIT COUBERTIN : zone interdite temporaire (ZIT) qui coexiste avec les portions d'espaces aériens avec lesquelles elle interfère.	
ZRT JOP et ZRT OWL : zones réglementées temporaires (ZRT) qui coexistent avec les portions d'espaces aériens avec lesquelles elles interfèrent.	

SERVICES RENDUS	
CAM : les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte sont rendus dans les ZRT et la ZIT par les organismes habituels.	
CAG : dans les parties de la ZIT et des ZRT qui coexistent avec les espaces aériens, les organismes ATS habituels rendent aux usagers les services associés aux classes des espaces aériens avec lesquels ces zones coexistent.	

LIMITES LATÉRALES ET VERTICALES	
ZIT COUBERTIN	
<u>Limites latérales</u>	
49°06'36"N - 002°41'48"E	
48°59'38"N - 002°50'29"E	
48°57'36"N - 002°50'18"E	
Arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°55'37"N - 002°50'02"E	
48°56'17"N - 002°47'10"E	
48°55'00"N - 002°38'48"E	
48°50'40"N - 002°39'31"E	
48°41'55"N - 002°37'08"E	
48°37'08"N - 002°29'20"E	
48°34'17"N - 002°22'17"E	
48°34'15"N - 002°16'05"E	
48°36'34"N - 002°07'17"E	
48°39'40"N - 002°06'57"E	
48°39'14"N - 001°59'39"E	
48°44'00"N - 001°54'10"E	
48°54'58"N - 001°53'37"E	
49°06'13"N - 002°19'16"E	
49°06'36"N - 002°41'48"E	
à l'exclusion :	
- des zones interdites LF-P21, LF-P23, LF-P25, LF-P47, LF-P65, LF-P69, LF-P82, LF-P226L.	
<u>Limites verticales</u>	
SFC / FL 195	

LIMITES LATERALES ET VERTICALES

ZRT JOP

Limites latérales

49°14'41"N – 002°47'29"E
 49°02'16"N – 003°02'54"E
 48°54'28"N – 003°03'39"E
 48°48'50"N – 002°51'28"E
 48°37'51"N – 002°48'17"E
 48°30'43"N – 002°36'37"E
 48°26'18"N – 002°25'39"E
 48°26'15"N – 002°13'50"E
 48°30'54"N – 001°54'05"E
 48°41'10"N – 001°42'14"E
 48°59'07"N – 001°41'15"E
 49°14'08"N – 002°15'26"E
 49°14'41"N – 002°47'29"E

à l'exclusion :

- de la ZIT Coubertin,
- des zones LF-P52 et LF-P46,
- de la partie interférente avec la zone LF-P66.

Limites verticales

SFC / FL 195

ZRT OWL HIGH et LOW

Limites latérales

48°54'18"N – 002°04'35"E
 49°01'41"N – 002°13'28"E
 49°01'41"N – 002°36'30"E
 48°50'53"N – 002°36'30"E
 48°43'20"N – 002°28'35"E
 48°43'20"N – 002°04'35"E
 48°54'18"N – 002°04'35"E

Limites verticales

HIGH FL 175 / FL 195

LOW FL 135 / FL 155

CONDITIONS DE PENETRATION

Les conditions de pénétration sont précisées et définies dans l'AIC 07/24.

Le C3MOA (Centre de Coordination Civil-Militaire des Opérations Aériennes) est l'autorité en charge de planifier et d'autoriser l'activité aérienne en ZRT et ZIT. Une attention sera portée pour prendre en compte, autant que possible, les demandes des parties prenantes.

Pour évoluer en ZIT Coubertin et/ou en ZRT JOP, les principes suivants sont retenus :

- Equipements transpondeur mode 3/A et radio obligatoires (code 3/A imposé).
- Autorisation des vols.
- Dépôt de plan de vol (sauf exceptions définies dans l'AIC 07/24).

Les usagers sont invités à prendre connaissance quotidiennement des NOTAM modificatifs ou complémentaires publiés.

CONDITIONS DE PENETRATION			
	CAG IFR	CAM T et CAM I	CAG VFR - CAM V
ZIT COUBERTIN	<p>Seuls sont autorisés les vols en provenance ou à destination des aérodromes de Paris CDG (LFPG), Orly (LFPO), Le Bourget (LFPB), Paris-Saclay-Versailles (ex <i>Toussus le Noble</i>) (LFPN), Villacoublay-Vélizy (LFPV), Beauvais-Tillé (LFOB).</p> <p>Se conformer aux instructions de l'organisme ATS habituel.</p> <p>Les vols d'entraînement ne sont pas autorisés.</p>	<p>Pénétration interdite sauf aéronefs participant au DPSA ou autorisés par le C3MOA.</p> <p>Se conformer aux instructions de l'organisme ATS habituel</p>	<p>Pénétration interdite à l'exception des catégories de vols ayant reçu l'autorisation du C3MOA, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des missions urgentes d'assistance, de sauvetage, de sécurité publique, d'activité liée au DPSA dont l'exécution est incompatible avec le contournement de la ZIT, - des aéronefs en provenance ou à destination de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy (LFPV), - des aéronefs basés (ou assimilés) sur un aérodrome situé en ZRT ou ZIT, en provenance ou à destination de Lognes (LFPL), Paris-Saclay-Versailles (ex <i>Toussus-le-Noble</i>) (LFPN), Saint-Cyr (LFPZ), Chavenay (LFPX), Issy-les-Moulineaux (LFPI), - des aéronefs non basés à destination de Lognes (LFPL), Paris-Saclay-Versailles (ex <i>Toussus-le-Noble</i>) (LFPN), Saint-Cyr (LFPZ), Chavenay (LFPX), Issy-les-Moulineaux (LFPI) <u>après un passage obligatoire</u> à Melun ou Pontoise pour contrôles d'identité, - des hélicoptères basés (ou assimilés) à Issy les Moulineaux ou au Bourget, en provenance et à destination du Bourget (LFPB), - des hélicoptères étatiques en provenance ou à destination de Brétigny, - des vols effectués dans le cadre des JOP au profit des sociétés mandatées par OBS (Olympic Broadcasting Services) ou Paris 2024, - des e-VTOL (Vertical Take-off and Landing), <p>Activités suspendues à Enghien-Moisselles (LFFE), Beynes-Thiverval (LFPP) et Chelles-Le Pin (LFPH).</p>
ZRT JOP	<p>Seuls sont autorisés les vols en provenance ou à destination de Paris CDG (LFPG), Orly (LFPO), Le Bourget (LFPB), Paris-Saclay-Versailles (ex <i>Toussus-le-Noble</i>) (LFPN), Villacoublay-Vélizy (LFPV), Pontoise (LFPT), Melun (LFPM) et Beauvais-Tillé (LFOB).</p> <p>Se conformer aux instructions de l'organisme ATS habituel.</p> <p>Les vols d'entraînement ne sont pas autorisés</p>	<p>Contournement obligatoire sauf aéronefs participant au DPSA ou autorisés par le C3MOA.</p> <p>Se conformer aux instructions de l'organisme ATS habituel.</p>	<p>Contournement obligatoire à l'exception des catégories de vols ayant reçu l'autorisation du C3MOA, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des missions urgentes d'assistance, de sauvetage, de sécurité publique, d'activité liée au DPSA dont l'exécution est incompatible avec le contournement de la ZRT, - des aéronefs en provenance ou à destination de Pontoise (LFPT), Persan (LFPA), Le Plessis (LFPP), Meaux (LFPE), Melun (LFPM), La Ferté Alais (LFFQ) et Les Mureaux (LFXU), - des vols en provenance ou à destination des aérodromes / hélisurfaces situés en ZIT COUBERTIN, - des vols effectués dans le cadre des JOP au profit des sociétés mandatées par OBS ou Paris 2024, - des e-VTOL (Vertical Take-off and Landing).
ZRT OWL	<p>Pénétration après coordination entre organismes de contrôle concernés.</p>	<p>Pénétration après coordination entre organismes de contrôle concernés.</p>	<p>Contournement obligatoire.</p>

DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES
<p>Dans le cadre du DPSA, les zones suivantes sont activables au profit des Armées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - EPT E3-F : LF-TRA 8A+B (FR29), et/ou LF-TRA 9A+B (FR28), et/ou LF-TRA 10C (FR27) (dans cet ordre de priorité), - Couloirs drone Nord publiés par Sup AIP dédié et activés par NOTAM, - ZRT PO A et B publiés par Sup AIP dédié et activés par NOTAM.
<p><u>Pour des raisons de sûreté aérienne (DPSA)</u>, des restrictions de toute activité pourront être apportées en temps réel par les autorités militaires, notamment au travers de la diffusion des codes couleurs (via les réseaux de confiance). Ces codes couleurs sont définis dans l'AIC n° 07/24. Des mesures spécifiques de régulation de flux de trafic, pouvant aller jusqu'à la suspension temporaire des vols IFR, sont susceptibles d'intervenir sur tous les aérodromes situés en ZIT et ZRT.</p>
<p>Toutes les activités (avec ou sans treuillage), de voltige, de parachutage, de planeurs et moto-planeurs, de parapentes (motorisés ou non), d'ULM sans transpondeur (mode 3/A et C), d'autogires, de dirigeables, de ballons (libres, captifs ou baudruches), de deltaplanes, et de tout autre appareil volant (motorisé ou non) sont suspendues. Certaines activités professionnelles pourront exceptionnellement être autorisées par le C3MOA. Activité possible d'aéromodélisme exclusivement sur les localisations AEM répertoriées à l'AIP et situées en ZRT JOP.</p>
<p>Certaines activités (étatiques) pourront être maintenues dans les zones suivantes après accord C3MOA :</p> <ul style="list-style-type: none"> - LF-R264 (Champ de tir), LF-R3111 A/B para bièvres RAID, ZRT Satory para GIGN, ZRT Ablis, - LF-R28 Beynes (GN), LF-D568 A/B Frileuse (GN), LF-D226 A, LF-D227 A/B/C (GIH), <p>Les activités drone dans les LF-R333 (Cluster drones), ZRT Sud Francilien seront possibles après accord du C3MOA. La surveillance des lignes HT ou ferroviaires, la dépollution pyrotechnique seront possibles après accord du C3MOA.</p>
<p>La pénétration de la ZIT Coubertin et de la ZRT JOP impose :</p> <ul style="list-style-type: none"> - aux IFR, le respect des trajectoires en vigueur, - aux VFR la stricte application des procédures et trajectoires définies ci-après. <p>La référence d'autorisation de vol devra apparaître en case 18 du plan de vol pour les vols concernés.</p>
<p>Les règles applicables aux vols d'aéronefs sans équipage à bord sont mentionnées dans l'AIC n° 07/24 et dans le paragraphe dédié infra (p.10).</p>
<p>Pour des raisons de sécurité et de sûreté aérienne, les règles d'autorisations de vol en LF-P23 seront identiques à celles appliquées en ZIT COUBERTIN.</p>
<p>Les modalités d'accès à l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy (LFPV) restent inchangées.</p>
<p>Une hélisurface au profit des hélicoptères étatiques est créée à Brétigny.</p>
<p>Les procédures POGO pour entraînement ou dans un but de formation sont suspendues.</p>

PROCEDURE A SUIVRE POUR LA PENETRATION ET L'EVOLUTION EN ZIT COUBERTIN ET ZRT JOP AERONEFS PILOTES
PLAN DE VOL ET INTENTIONS DE VOL
<p>Les procédures à suivre pour le dépôt de plan de vol et des intentions de vol sont décrites dans l'AIC n° 07/24.</p>

TRAJECTOIRES IMPERATIVES EN VFR					
Descriptions					
Les arrivées et départs se feront impérativement par les points d'entrée et sortie mentionnés sur les cartes (cf annexe I), et définis ci-après. Toute autre trajectoire pourra être considérée comme une menace potentielle.					
1- Points d'entrée et sortie pour la ZRT JOP					
AD CONCERNE	NOM	IDENTIFICATION	COORDONNEES	CARACTERISTIQUES	Organisme à contacter / fréquence
Pontoise-Cormeilles	W	Distillerie de Frémainville	49°04'02" N – 001°52'37" E	Entrée pour LFPT uniquement	Pontoise TWR 121.200 MHz
Pontoise-Cormeilles	NW	Château d'eau de Bercagny	49°08'51" N – 001°53'57" E	Sortie pour LFPT uniquement	Pontoise TWR 121.200 MHz
Meaux-Esbly	EPE	Pont SNCF sur la Marne au Sud de Lizy-sur-Ourcq	49°00'50" N – 003°01'15" E	Entrée pour LFPE uniquement	Meaux TWR 120.150 MHz
Meaux-Esbly	SPE	Ligne à haute tension traversant l'autoroute A4	48°56'04" N - 003°01'40" E	Sortie pour LFPE uniquement	Meaux TWR 120.150 MHz
Melun - Villaroche	EPM	Mormant NW -Zone Industrielle	48°37'06" N - 002°52'33" E	Entrée pour LFPM uniquement	Melun TWR 121.100 MHz
Melun - Villaroche	SM	SM - Chartrettes	48°29'12" N – 002°42'07" E	Sortie pour LFPM uniquement	Seine Info 118.050 MHz ou Melun TWR 121.100 MHz
Persan-Beaumont	EPA	Poste RTE (poste électrique du Terrier) à l'Ouest de Neuilly-en-Thelle	49°13'04" N – 002°15'33" E	Entrée pour LFPA uniquement	Paris INFO 125.700 MHz
Persan-Beaumont	SPA	Travers nord Bornel	49°13'47" N – 002°10'53" E	Sortie pour LFPA uniquement	Paris INFO 125.700 MHz
Le Plessis-Belleville	EPP	Nord de Lévigien au Sud de Crépy-en-Valois (sablère)	49°12'23" N – 002°55'14" E	Entrée pour LFPP uniquement	Paris INFO 125.700 MHz
Le Plessis-Belleville	SPP	Voie ferrée travers Est de Rully	49°14'15" N - 002°44'42" E	Sortie pour LFPP uniquement	Paris INFO 125.700 MHz
La Ferté-Alais	EFQ	Gare de péage de Fleury-en-Bière sur l'autoroute A6	48°25'19" N – 002°32'35" E	Entrée pour LFFQ uniquement	Paris INFO 126.100 MHz
La Ferté-Alais	SFQ	Travers Ouest de Boutigny-sur-Essonne	48°26'15" N - 002°18'47" E	Sortie pour LFFQ uniquement	Paris INFO 126.100 MHz
Les Mureaux	FXU	Magnanville au Sud de Mantes-la-Jolie	48°57'55" N - 001°41'04" E	Entrée/ Sortie pour LFXU uniquement	Paris INFO 125.700 MHz
Nota : lorsque possible, privilégier des entrées à 1500ft AGL pour s'assurer d'un bon contact radio avec l'organisme ATS Les organismes de contrôle et les fréquences pourront être adaptés en temps réel selon le besoin et seront communiqués via l'autorisation du C3MOA.					
2- Points d'entrée et sortie pour la ZIT COUBERTIN					
AD CONCERNE	NOM	IDENTIFICATION	COORDONNEES	CARACTERISTIQUES	Organisme à contacter / fréquence
Chavenay-Villepreux	EPX	Travers Sud d'Orgerus	48°49'16" N – 001°42'20" E	Entrée pour LFPX uniquement	Chavenay TWR 129.525 MHz
Chavenay-Villepreux	SPX	Travers Nord de Septeuil	48°54'11" N – 001°40'37" E	Sortie pour LFPX uniquement	Chavenay TWR 129.525 MHz
Lognes-Emerainville	EPL	Voie Ferrée/QDM 298° BT - Travers Nord de Mortcerf	48°48'16" N - 002°55'03" E	Entrée pour LFPL uniquement	Lognes TWR 118.600 MHz
Lognes-Emerainville	SPL	Pont routier sur la RN36	48°44'56" N - 002°51'29" E	Sortie pour LFPL uniquement	Lognes TWR 118.600 MHz
Saint-Cyr l'Ecole	EPZ	Pont sur RN12 Travers Bazainville	48°47'44" N - 001°40'16" E	Entrée pour LFPZ uniquement	Saint-Cyr TWR 118.000 MHz
Saint-Cyr l'Ecole	SPZ	Travers Sud de Mantes-la-Jolie	48°55'55" N - 001°41'20" E	Sortie pour LFPZ uniquement	Saint-Cyr TWR 118.000 MHz

Paris-Saclay-Versailles (ex Toussus-le-Noble)	EPN	A11 au Nord d'Ablis	48°31'38" N – 001°49'48" E	Entrée pour LFPN uniquement	Toussus TWR 120.750 MHz
Paris-Saclay-Versailles (ex Toussus-le-Noble)	SPN	Travers Nord ville d'Epemon	48°37'48" N - 001°40'28" E	Sortie pour LFPN uniquement	Toussus TWR 120.750 MHz
<p>Nota : lorsque possible, privilégier des entrées à 1500ft AGL pour s'assurer d'un bon contact radio avec "RAKI SURVEILLANCE" (120.075 MHz). Pour rappel : les modalités d'identification inhérentes à la pénétration en LF-R324 restent en vigueur. Les organismes de contrôle et les fréquences pourront être adaptés en temps réel selon le besoin et seront communiqués via l'autorisation du C3MOA.</p>					
3- Points itinéraires hélicoptères					
NOM	CODE	COORDONNEES	CARACTERISTIQUES	Organisme à contacter / fréquence	
Rocquencourt	ROC	48°50'32" N – 002°05'44" E	Carrefour autoroutier/ Sortie uniquement	Moulineaux TWR 118.500 MHz	
Pont de Saint Cloud	SCL	48°50'29" N – 002°13'24" E	Pont sur la Seine/ Point de report	Moulineaux TWR 118.500 MHz	
Pont de Sèvres	IH2	48°49'42" N – 002°13'37" E	Pont sur la Seine/ Point de report	Moulineaux TWR 118.500 MHz	
Gentilly	IH3	48°48'59" N - 002°20'38" E	Embranchement Périphérique/ A6 Intégration LFPI/ LFPO	Moulineaux TWR 118.500 MHz	
Porte de Bagnolet	IH4	48°51'56" N - 002°24'49" E	Embranchement Périphérique/ A4 Point de report	Moulineaux TWR 118.500 MHz	
Porte de Bercy	BERCY	48°49'33" N - 002°23'25" E	Embranchement A4/ Point de report	Moulineaux TWR 118.500 MHz	
Joinville	JVL	48°48'58" N – 002°26'56" E	A86/ Marne Point de report	Moulineaux TWR 118.500 MHz	
Nogent	NOGENT	48°49'50" N – 002°29'36" E	Intersection A86/ Marne Point de report	Moulineaux TWR 118.500 MHz	
Mont d'Est	MTE	48°50'10" N – 002°33'20" E	Au Nord Fort de Villiers sur A4 Point de report	Moulineaux TWR 118.500 MHz	
Héliport	LFPI	48°50'00" N – 002°16'22" E		Moulineaux TWR 118.500 MHz	
Aulnay	BH8	48°55'47" N – 002°28'40" E	A3/ voie ferrée Point de report	Le Bourget VFR 130.865 MHz	
Rosny	BH9	48°53'14" N – 002°28'27" E	Carrefour autoroutier/ Point de report	Le Bourget VFR 130.865 MHz	
Blanc Mesnil	BH1	48°57'02" N - 002°28'28" E	Carrefour A3/ N2 Intégration LFPB/ LFPG	Le Bourget VFR 130.865 MHz	
Hôpital G. Roussy	OH	48°47'26" N - 002°20'39" E	A6 travers hôpital/ Transit (ou intégration) LFPI/LFPO	Orly TWR 118.700 MHz ou Moulineaux TWR 118.500 MHz	
Pondorly	OH1	48°45'58" N - 002°21'20" E	Marché Rungis/ Intégration LFPO/ LFPI	Orly TWR 118.700 MHz	
Gare de Juvisy	OH2	48°41'47" N – 002°23'33" E	Gare de triage/ Intégration LFPO/ LFPI	Orly TWR 118.700 MHz	
Croix de Villeroiy	OH3	48°39'12" N – 002°30'20" E	Travers ouest du carrefour de la Croix de Villeroiy/ Intégration LFPO	Orly TWR 118.700 MHz Paris INFO 126.100 MHz	
Bris sous Forges	OH4	48°37'20" N – 002°08'04" E	Carrefour A10/ D97 Intégration LFPO	Orly TWR 118.700 MHz ou Paris INFO 126.100 MHz	

Versailles Marchandises	WH1	48°47'31" N – 002°05'50" E	Travers gare de triage/ Transit LFPV	Villa TWR 128.950 MHz
Versailles Sud	WH2	48°47'08" N – 002°09'14" E	Echangeur (Pont Colbert A86)/ Transit LFPV	Villa TWR 128.950 MHz
Carrefour de la Patte d'Oie	WH3	48°48'00" N – 002°12'57" E	N118/ Transit LFPV	Villa TWR 128.950 MHz
Station de service de Favreuse	WH4	48°44'48" N - 002°11'47" E	Station-service de Favreuse Est / N118 Transit LFPV	Villa TWR 128.950 MHz
Christ de Saclay	WH5	48°43'50" N - 002°09'48" E	Carrefour routier/ Transit LFPV	Villa TWR 128.950 MHz

4- Points itinéraires hélicoptères militaires uniquement

NOM	CODE	COORDONNEES	CARACTERISTIQUES	Organisme à contacter / fréquence
BA Brétigny		48°35'46" N – 002°19'58" E	Hélisurface	Orly TWR 118.700 MHz
Gare de Juvisy	OH2	48°41'47" N – 002°23'33" E	Gare de triage/ Intégration LFPO/ LFPI	Orly TWR 118.700 MHz
Briis sous Forges	OH4	48°37'20" N – 002°08'04" E	Carrefour A10/ D97 Intégration LFPO	Orly TWR 118.700 MHz
Entrée/ Sortie sud-est ZRT	ZRT SE	48°28'26" N - 002°31'00" E	Fourche A6/ route nationale N37	Melun TWR INFO 121.100 MHz
Entrée/ Sortie sud-ouest ZRT	ZRT SO	48°26'48" N - 002°06'28" E	Rond-point étoile entre les routes D191, D836, D821 et D201	Paris info 126.100 MHz

5- Points intermédiaires itinéraires hélicoptères militaires uniquement

NOM	COORDONNEES	CARACTERISTIQUES	Organisme à contacter / fréquence
Rond-point D31	48°34'18" N – 002°21'52" E	Centre de stockage déchets non dangereux (Groupe Sémardel)	Paris info 126.100 MHz
Rond-Point Nord D191	48°31'55" N – 002°23'19" E	Nord Ballancourt-sur-Essonne	Paris info 126.100 MHz
Rejointe A6	48°30'25" N – 002°30'40" E	Nord Nainville-les-Roches	MELUN TWR INFO 121.100 MHz
Croisement D19/ RN20	48°34'22" N - 002°14'03" E	Croisement de routes	Paris info 126.100 MHz
Point tournant Mauchamps	48°31'54" N - 002°12'29" E	Travers ouest RN20 / Sablière	Paris info 126.100 MHz
Point tournant Chauffour	48°30'23" N - 002°09'45" E	Nord Chauffour-lès-Etrechy	Paris info 126.100 MHz

6- Identification pour des raisons de sûreté aérienne

Pour identification : contact radio et transpondeur 3/A :

Pour tous les vols, un contact radio doit être établi avec l'organisme ATS avant la mise en route, ou avant d'entrer en ZIT COUBERTIN et/ou ZRT JOP, afin de confirmer les informations préalablement communiquées, et de prendre en compte d'éventuelles consignes complémentaires.

En l'absence d'organisme ATS sur les aérodromes situés dans la ZRT JOP (pour un départ et/ou une fois posé) le contact se fera par téléphone auprès du correspondant du réseau de confiance local.

En vol, le contact radio et l'affichage du code transpondeur donné par le C3MOA lors de la délivrance d'une autorisation de vol sont maintenus en permanence.

En dehors des horaires d'ouverture du CIV Paris, le contact radio avec RAKI Surveillance sera établi pour l'identification puis maintenu durant le transit en ZRT (pour rappel : les modalités d'identification inhérentes à la pénétration en LF-R324 restent en vigueur).

1 - Procédure de sûreté aérienne

- Le respect des trajectoires VFR d'entrée/sortie publiées en annexe I est **impératif** pour les arrivées/départs sur les aérodromes / hélisurfaces suivants : Chavenay, Brétigny, Issy-les-Moulineaux, La Ferté-Alais, Le Plessis-Belleville, Les Mureaux, Lognes, Meaux, Melun, Persan Beaumont, Pontoise, St Cyr et Paris-Saclay-Versailles (ex *Toussus-le-Noble*), Villacoublay-Vélizy.

Ainsi, les vols depuis un aérodrome situé en ZIT ou ZRT vers un autre aérodrome situé en ZIT ou ZRT devront impérativement emprunter les trajectoires imposées, ce qui implique en pratique de sortir de la ZIT ou ZRT pour rejoindre les points d'entrées des cheminements imposés.

- Toute pénétration de la ZRT JOP par un aéronef en VFR non basé (ou assimilé) à destination d'un aérodrome situé dans la ZIT COUBERTIN ou

ZRT JOP implique un atterrissage obligatoire sur l'aérodrome de Pontoise ou de Melun afin de satisfaire au contrôle d'identité de l'équipage et des passagers par la gendarmerie des transports aériens (GTA). Le décollage vers un aérodrome situé en ZIT Coubertin ou ZRT JOP pourra ensuite avoir lieu, en respectant les trajectoires IFR publiées ou VFR décrites supra.

- Les vols IFR à destination de Paris-Saclay-Versailles (ex *Toussus-le-Noble*) pourront rallier directement l'aérodrome. La GTA de Paris-Saclay-Versailles (ex *Toussus-le-Noble*) assurera les opérations de vérification des aéronefs non basés à leur arrivée.
- Les vols sont suspendus sur l'aérodrome de St-Cyr de H-2 à H+2 des épreuves olympiques et paralympiques d'équitation.
- Les vols sont suspendus sur l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles (ex *Toussus-le-Noble*) de H-2 à H+2 des épreuves olympiques de golf.
- La présence des représentants du réseau de confiance sera effective pendant les périodes d'activité aérienne sur les aérodromes (cf. modalités précisées à l'AIC 07/24).
- Les décollages / atterrissages / tours de piste sur les aérodromes non contrôlés situés en ZRT JOP sont possibles en auto-information dans la circulation d'aérodrome après autorisation du C3MOA et coordination préalable avec le réseau de confiance. En revanche, le transit en ZRT JOP requiert un contact radio bilatéral permanent avec un organisme ATS ou avec RAKI surveillance, en dehors des horaires d'ouverture du CIV Paris dans sa zone de compétence.
- L'auto-information est interdite en ZIT COUBERTIN.
- Les transits hélicoptères commerciaux et de loisirs vers les hélistations privées situées en ZRT JOP sont interdits, sauf cas particuliers autorisés par le C3MOA.

2 - Panne radio ou de transpondeur

Un aéronef en VFR ou CAM V en panne radio et/ou de transpondeur est considéré comme une menace potentielle.

En conséquence, lorsqu'une panne survient et est détectée :

- hors de la ZRT JOP : l'aéronef en VFR ou CAM V n'est pas autorisé à pénétrer et doit se dérouter sur un aérodrome hors ZRT (*hors urgence*)
- en ZRT JOP et ZIT COUBERTIN : l'aéronef en VFR ou CAM V poursuit sa route en respectant les itinéraires obligatoires publiés.

En cas de panne radio, le code IFF 7600 doit être affiché en remplacement du code imposé initialement dans l'autorisation de vol.

PROCEDURE A SUIVRE POUR LA PENETRATION ET L'EVOLUTION EN ZIT COUBERTIN ET ZRT JOP AERONEFS SANS EQUIPAGE A BORD

Les procédures à suivre pour le dépôt des intentions de vol sont décrites dans l'AIC n° 07/24.

Pour des raisons de sécurité et de sûreté aérienne, les restrictions générales suivantes s'appliquent, hors dérogation exceptionnelle du C3MOA :

- LF-P23 : seuls les drones étatiques et ceux directement liés aux JOP 2024 seront autorisés par la préfecture de Paris ;
- ZIT COUBERTIN : en complément des drones cités supra, des vols de télé pilotes professionnels pourront être autorisés, après accord du C3MOA ;
- ZRT JOP : les procédures habituelles sont applicables.

Nota : Les démarches habituelles vers les préfectures restent également applicables en complément de la procédure du présent SUPAIP. Si le vol a lieu dans les espaces aériens d'un aérodrome contrôlé, les règles de coordination habituelles avec les services ATS restent en vigueur.

ORGANISMES A CONTACTER

Avant le 18 juillet 2024 :

Pour tout renseignement :

Commandement de la Défense aérienne et des Opérations aériennes.

Brigade Aérienne de la Posture Permanente de Sûreté.

Centre National des Opérations aériennes.

Division DPSA.

Base Aérienne 942 de Lyon Mont-Verdun

BP19

69579 LIMONEST CEDEX

Mail : c3moa-jo.paris.fct@def.gouv.fr

Tél. : +33(0)4.87.65.57.58

A compter du 18 juillet 2024 :

Pour tout renseignement :

Centre de coordination civil-militaire des opérations aériennes (C3MOA).

Mail : c3moa-jo.paris.fct@def.gouv.fr

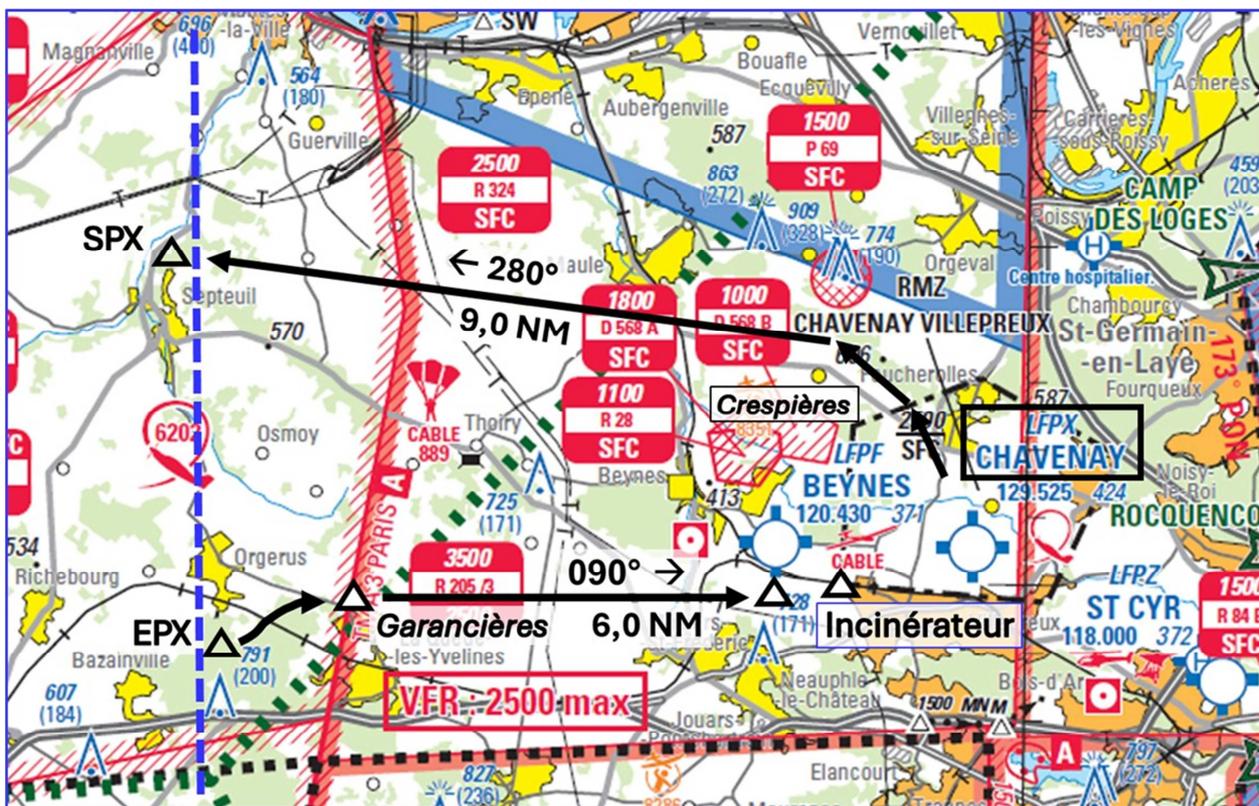
Tél : +33(0)1 41 44 59 98 ou +33(0)1 41 44 59 96 ou + 33(0)6 16 33 92 09

ANNEXE I

TRAJECTOIRES ENTREE – SORTIE VFR PAR AÉRODROME

1 - CHAVENAY (LFPX) :

Carte Départ/Arrivée CHAVENAY
 Extrait de la carte aéronautique Région Parisienne au 1/250 000.



Pas de départ ni arrivée, en l'absence de contrôle TWR à Chavenay.

Itinéraire de sortie :

Départ aéroport sortie nord à l'ouest de Feucherolles sans la survoler et à l'Est de la D568B. A hauteur de Crespières, suivre une RM 280° pendant 9 NM jusqu'au point de sortie.
 Rester au Sud de la LF-P69 et de Maule.
 Point de sortie (SPX) : Travers Nord de Septeuil.

Itinéraire d'entrée :

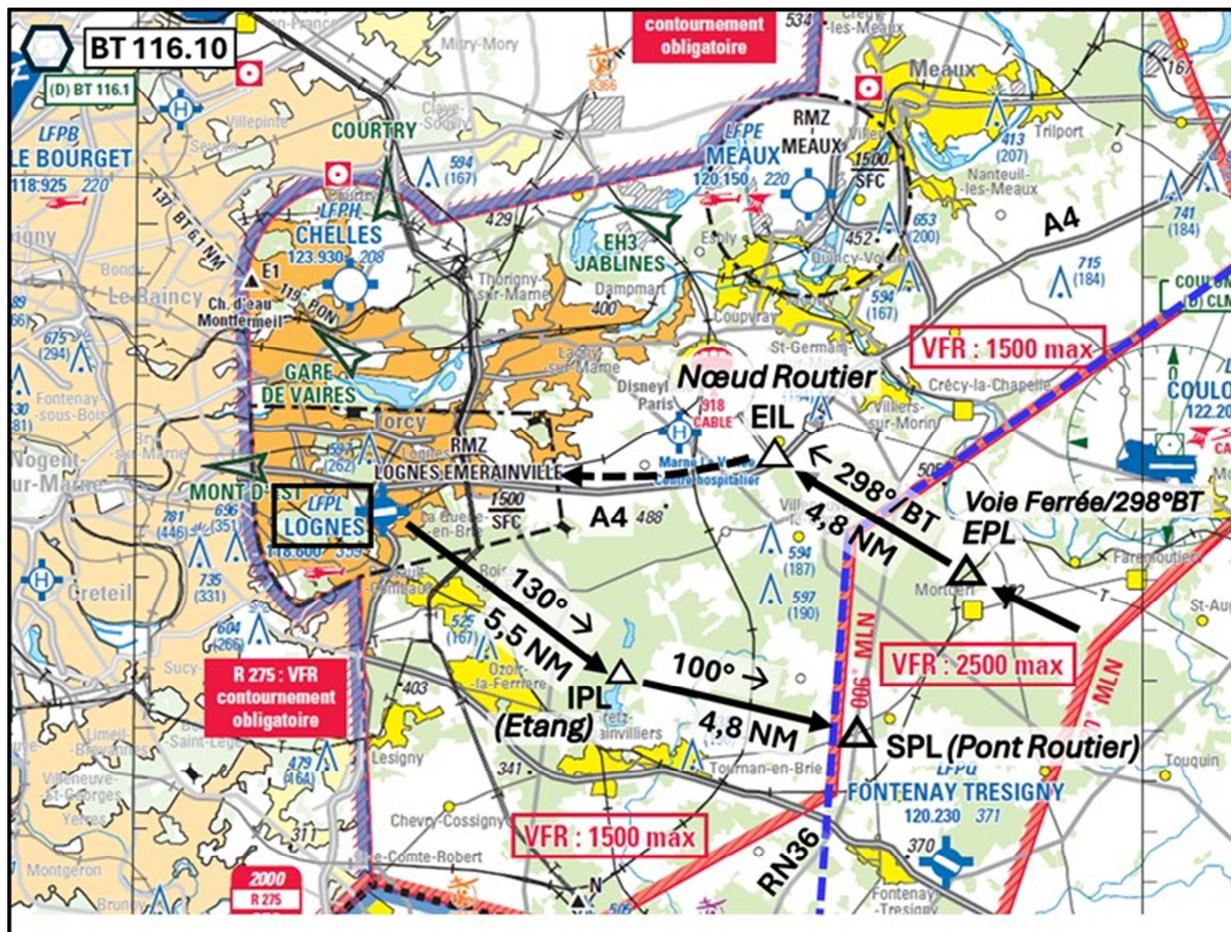
Point d'entrée (EPX) : Travers Sud d'Orgerus.
 Tangenter Garancières au Nord puis suivre une RM 090° pendant 6 NM jusqu'au travers Sud de l'aérodrome de Beynes-Thiverval en restant en dehors du circuit d'aérodrome.
 Rejoindre la RMZ de Chavenay secteur Incinérateur.

Interruption des radio communications :

- 1 - Si **en dehors** de la ZIT-ZRT : **ne pas pénétrer** dans la ZRT-ZIT, afficher 7600, dégager sans délai vers l'un des terrains de dégagement mentionnés dans le plan de vol.
- 2 - Si **déjà dans** la ZIT-ZRT : afficher 7600, et **poursuivre** selon la dernière instruction reçue et collationnée.

2 - LOGNES EMERAINVILLE (LFPL) :

Carte Départ/Arrivée LOGNES
 Extrait de la carte aéronautique Région Parisienne au 1/250 000.



Pas de départ ni arrivée, en l'absence de contrôle TWR à Lognes.

Itinéraire de sortie :

Suivre la RM 130° depuis le seuil de piste 28, 5,5 NM jusqu'aux étangs de Gretz-Armainvilliers, puis la RM 100°, 4,8 NM jusqu'au point de sortie SPL.

Point de sortie (SPL) : Pont Routier sur RN 36.

Itinéraire d'entrée :

Point d'entrée (EPL) : Voie Ferrée/QDM 298° BT, Travers Nord de Mortcerf.

Du point d'entrée EPL : suivre le QDM 298° de BT jusqu'au nœud routier sur l'autoroute A4, puis suivre l'autoroute A4 jusqu'à l'aérodrome.

Interruption des radio communications :

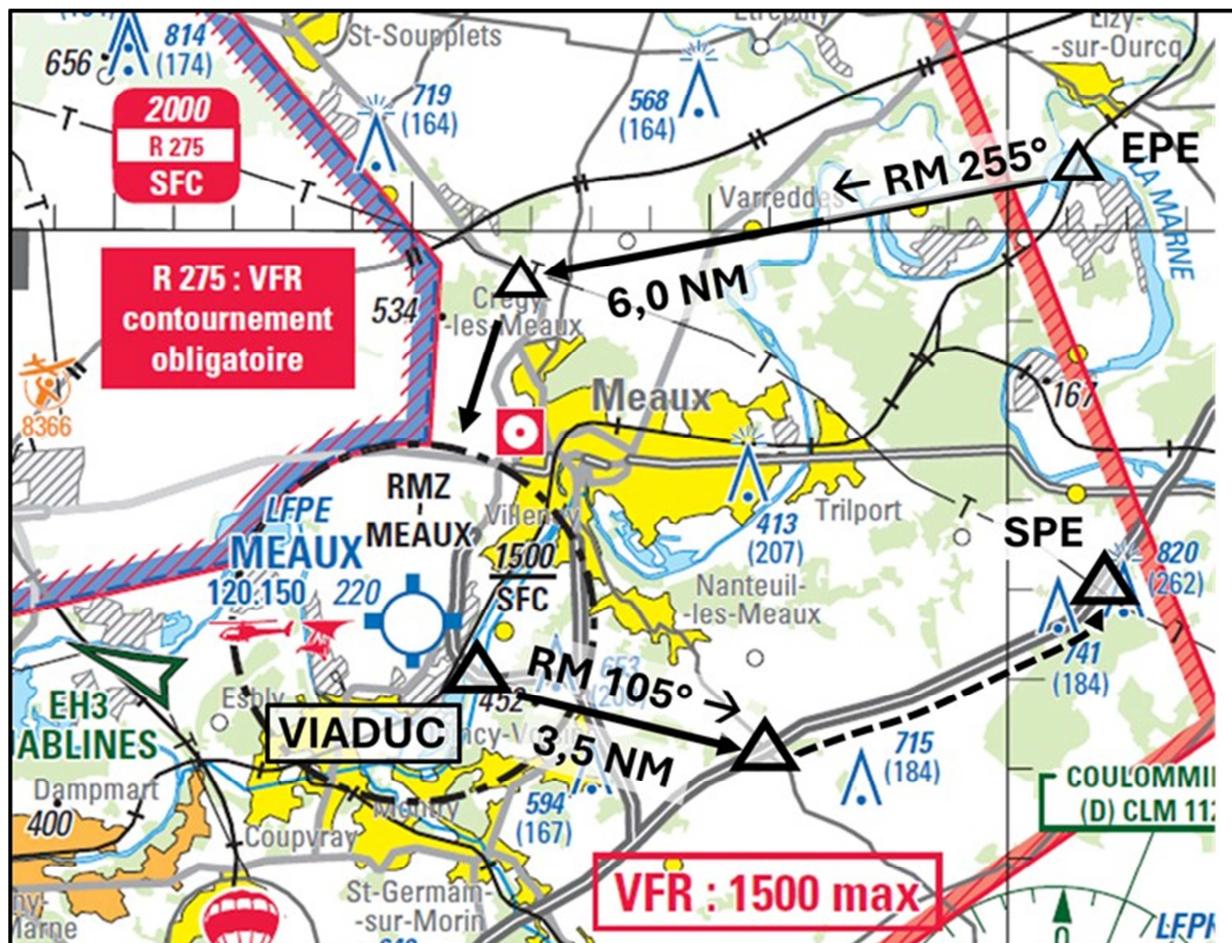
1 - Si **en dehors** de la ZIT-ZRT : ne pas pénétrer dans la ZRT-ZIT, afficher 7600, dégager sans délai vers l'un des terrains de dégagement mentionnés dans le plan de vol.

2 - Si **déjà dans** la ZIT-ZRT : afficher 7600, et **poursuivre** selon la dernière instruction reçue et collationnée.

Point d'attention : présence possible d'hélicoptères de/vers Issy-les-Moulineaux sur les itinéraires d'entrée et de sortie de l'aérodrome. Attention à la turbulence de sillage.

3 - MEAUX ESBLY (LFPE) :

Carte Départ/Arrivée MEAUX
Extrait de la carte aéronautique Région Parisienne au 1/250 000.

Itinéraire de sortie :

Sortir du circuit via Viaduc A 140 / Canal de Meaux.

Prendre la RM 105° pendant 3.5 NM jusqu'à interception de l'autoroute A4 en évitant le survol des agglomérations. Longeur l'autoroute A 4 sur sa droite pendant 4 NM jusqu'au point de sortie.

Point de sortie (SPE) : Ligne à haute tension traversant l'autoroute A 4.

Itinéraire d'entrée :

Point d'entrée (EPE) : Pont SNCF sur la Marne au Sud de Lizy-sur-Ourcq. Suivre une RM 255° pendant 6NM jusqu'au Nord de Crégy-lès-Meaux. Prendre un cap vers l'aérodrome de Meaux-Esbly.

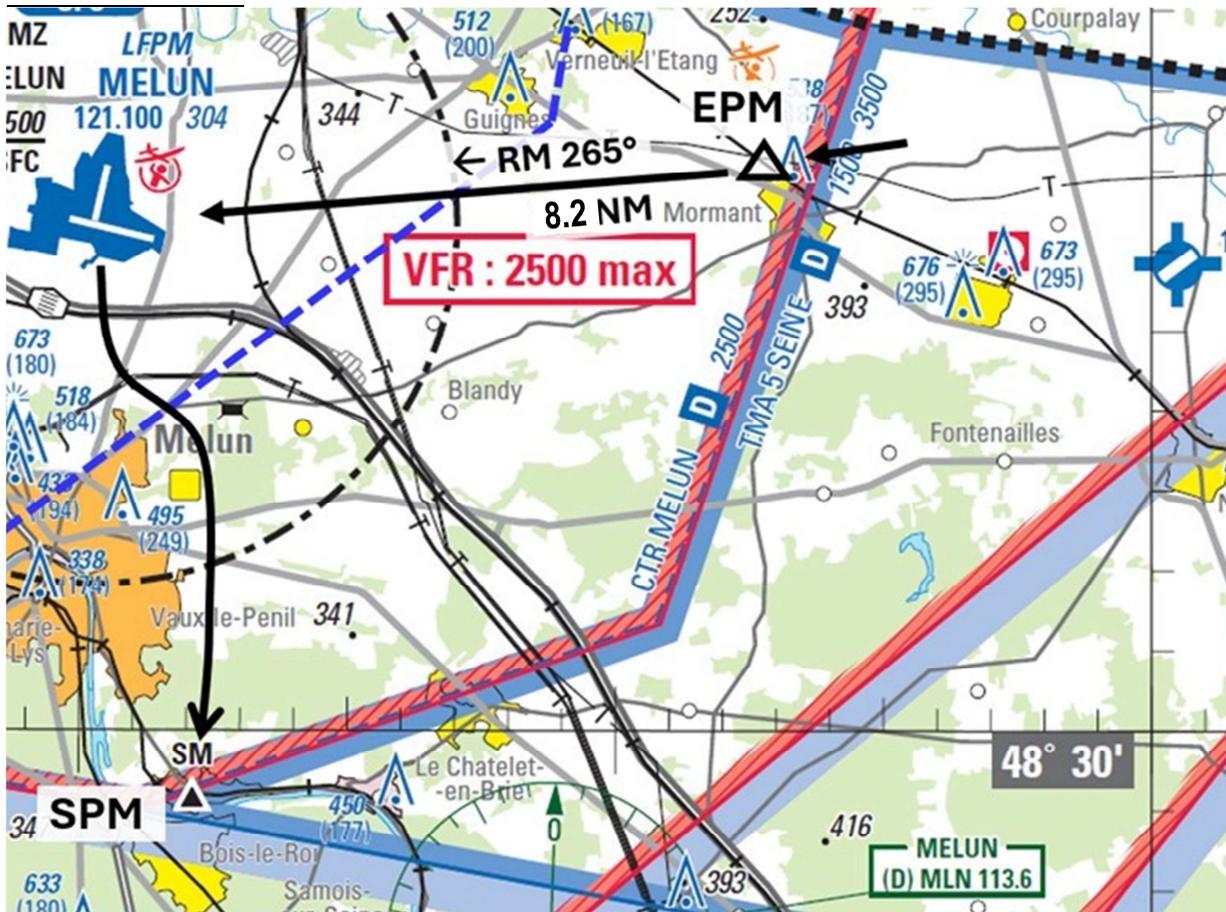
Interruption des radio communications :

1 - Si **en dehors** de la ZIT-ZRT : **ne pas pénétrer** dans la ZRT-ZIT, afficher 7600, dégager sans délai vers l'un des terrains de dégagement mentionnés dans le plan de vol.

2 - Si **déjà dans** la ZIT-ZRT : afficher 7600, et **poursuivre** selon la dernière instruction reçue et collationnée.

4 - MELUN VILLAROCHE (LFPM) :

Carte Départ/Arrivée MELUN
Extrait de la carte aéronautique Région Parisienne au 1/250 000.

Itinéraire de sortie :

Point de sortie (SM) : SM Chartrettes en évitant le survol de la ville de Melun et le château de Vaux-le-Vicomte.

Itinéraire d'entrée :

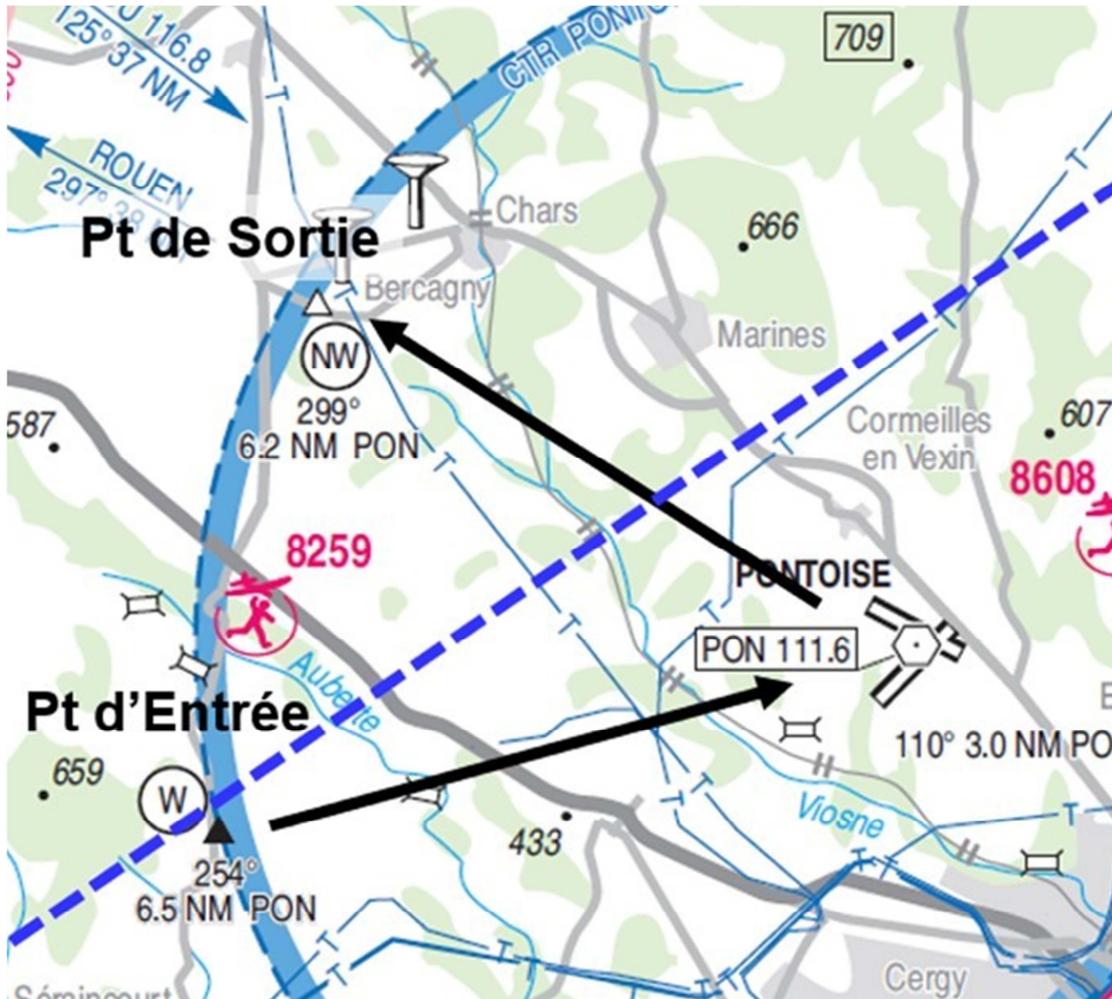
Point d'entrée (EPM) : Mormant - NW Zone Industrielle.
Suivre RM 265°, pendant 8.2 NM, vers aérodrome.

Interruption des radio communications :

- 1 - Si **en dehors** de la ZIT-ZRT : **ne pas pénétrer** dans la ZRT-ZIT, afficher 7600, dégager sans délai vers l'un des terrains de dégagement mentionnés dans le plan de vol.
- 2 - Si **déjà dans** la ZIT-ZRT : afficher 7600, et **poursuivre** selon la dernière instruction reçue et collationnée.

5 - PONTOISE (LFPT) :

Carte Départ/Arrivée PONTOISE
Extrait de la carte VAC



Itinéraire de sortie :

Point de sortie (NW) : Château d'eau de Bercagny à 1500 ft AMSL MAX.

Itinéraire d'entrée :

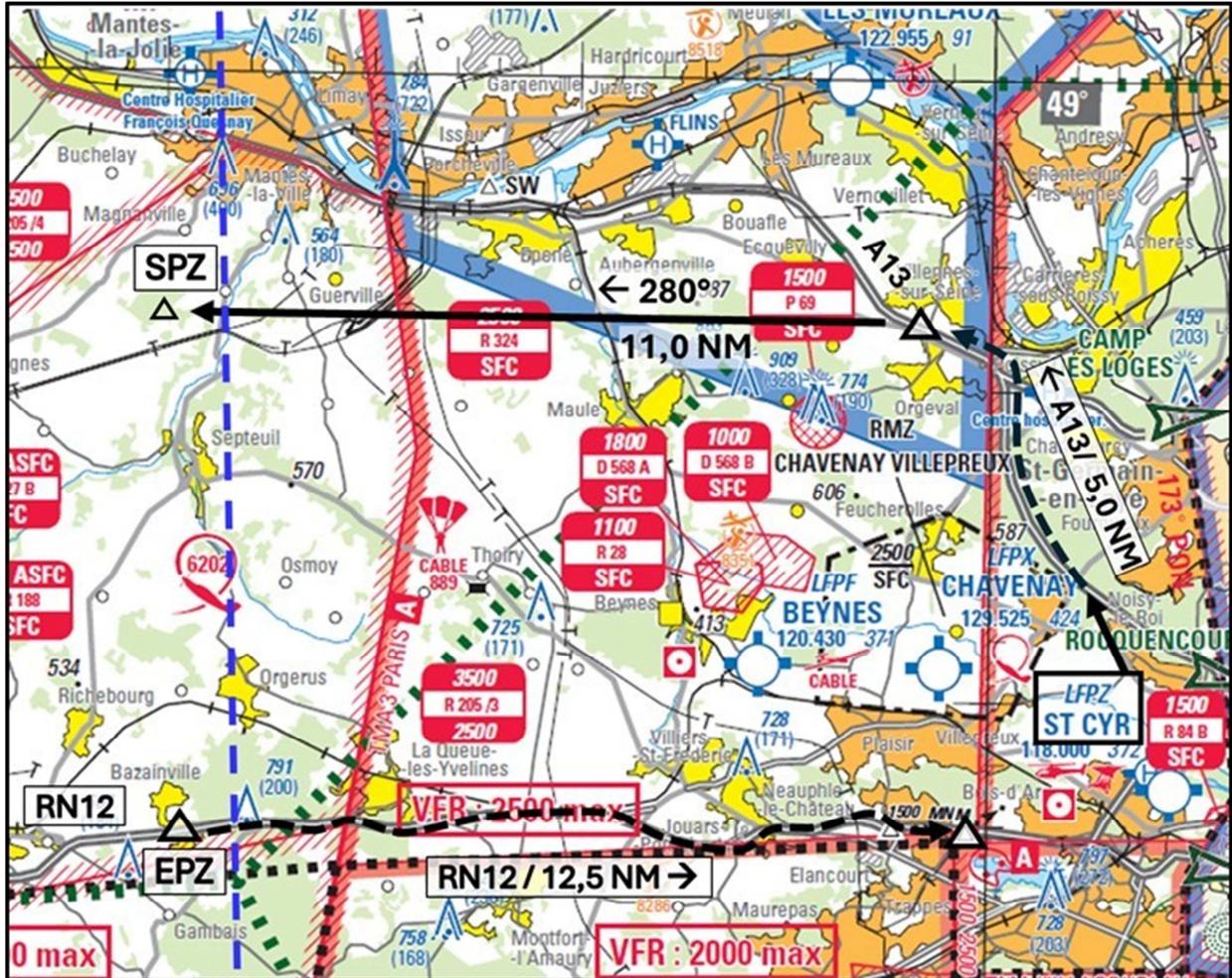
Point d'entrée (W) : Distillerie de Frémainville à 1500 ft AMSL MAX puis DCT I'AD LFPT.

Interruption des radio communications :

- 1 - Si **en dehors** de la ZIT-ZRT : **ne pas pénétrer** dans la ZRT-ZIT, afficher 7600, dégager sans délai vers l'un des terrains de dégagement mentionnés dans le plan de vol.
- 2 - Si **déjà dans** la ZIT-ZRT : afficher 7600, et **poursuivre** selon la dernière instruction reçue et collationnée.

6 - SAINT CYR (LFPZ) :

Carte Départ/Arrivée SAINT-CYR
 Extrait de la carte aéronautique Région Parisienne au 1/250 000.



Pas de départ ni arrivée, en l'absence de contrôle TWR à Saint-Cyr.

Itinéraire de sortie : Sortie Nord aérodrome.

Suivre l'autoroute A 13 jusqu'au Nord d'Orgeval.

Prendre une RM 270° pendant 11NM jusqu'au point de sortie. Point de sortie (SPZ) : Travers Sud de Mantes-la-Jolie.

Itinéraire d'entrée :

Point d'entrée (EPZ) : RN 12 travers Bazainville.

Suivre la RN12 en restant au Sud de La-Queue-les-Yvelines et Neauphle-le-Château. Intégration via l'itinéraire d'arrivée Ouest.

Point d'attention :

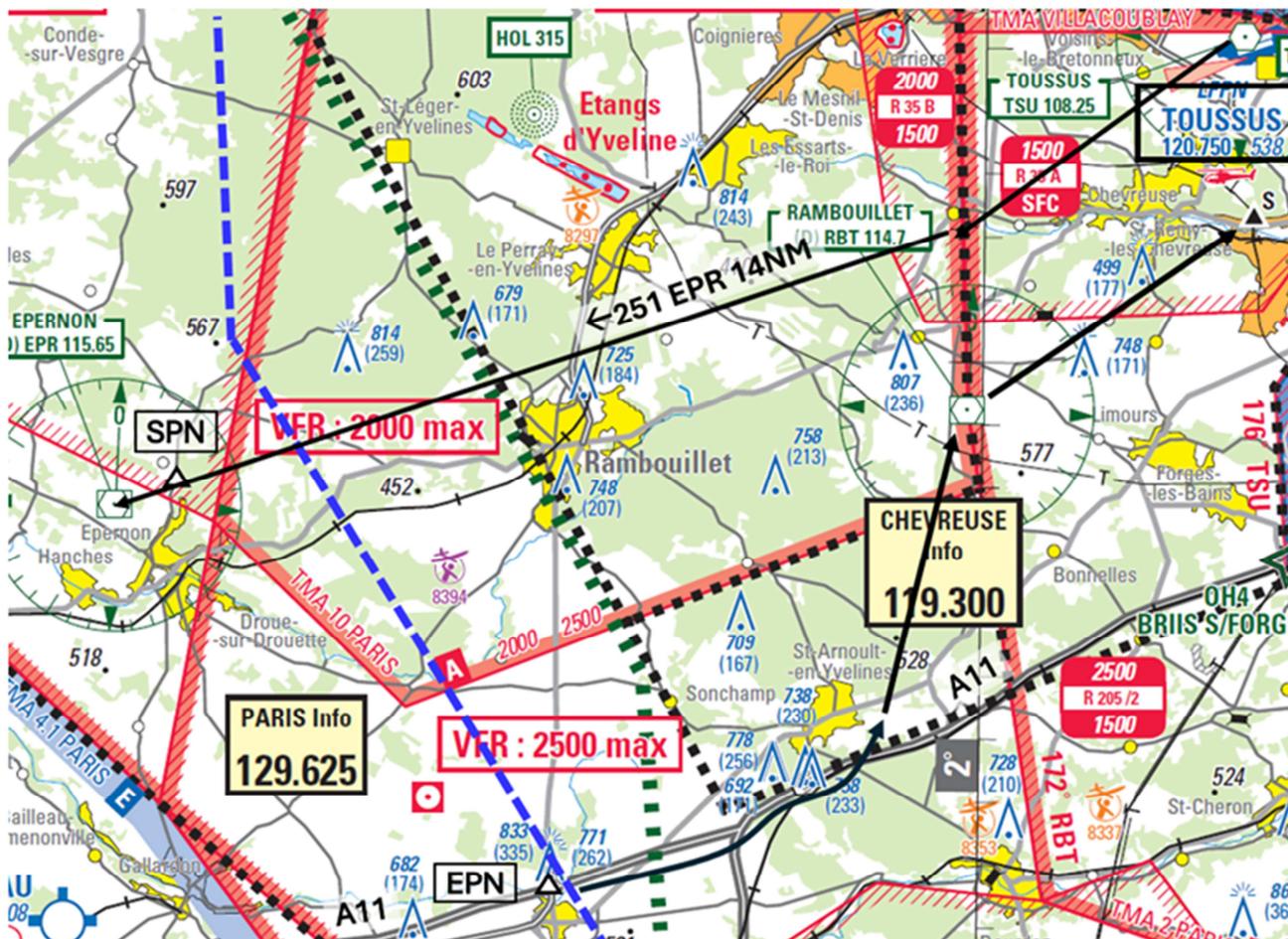
- Présence possible d'hélicoptères de/vers Issy-les-Moulineaux sur les itinéraires d'entrée et de sortie de l'aérodrome. Attention à la turbulence de sillage.
- Pour des raisons de portée radio, il est recommandé que les avions arrivent au moins à 2200 ft à l'entrée de l'itinéraire.

Interruption des radio communications :

- 1 - Si **en dehors** de la ZIT-ZRT : **ne pas pénétrer** dans la ZRT-ZIT, afficher 7600, dégager sans délai vers l'un des terrains de dégagement mentionnés dans le plan de vol.
- 2 - Si **déjà dans** la ZIT-ZRT : afficher 7600, et **poursuivre** selon la dernière instruction reçue et collationnée.

7 - PARIS-SACLAY-VERSAILLES (EX TOUSSUS-LE-NOBLE) (LFPN) :

Carte Départ/Arrivée PARIS-SACLAY-VERSAILLES
 Extrait de la carte aéronautique Région Parisienne au 1/250 000



Pas de départ ni arrivée, en l'absence de contrôle TWR à Paris-Saclay-Versailles (ex Toussus-le-Noble).

Itinéraire de sortie :

Sortie Sud Dampierre puis DCT VOR EPR (RM 251° pendant 14 NM) en passant entre le Perray-en-Yvelines et Rambouillet. Point de sortie (SPN) : Travers nord Ville d'Epernon.

Itinéraire d'entrée :

Point d'entrée (EPN) : Autoroute A11 au Nord d'Ablis.
 Suivre l'autoroute A11 puis A10 jusqu'à dépasser Saint-Arnoult-en-Yvelines puis virer à gauche DCT RBT puis Sierra.

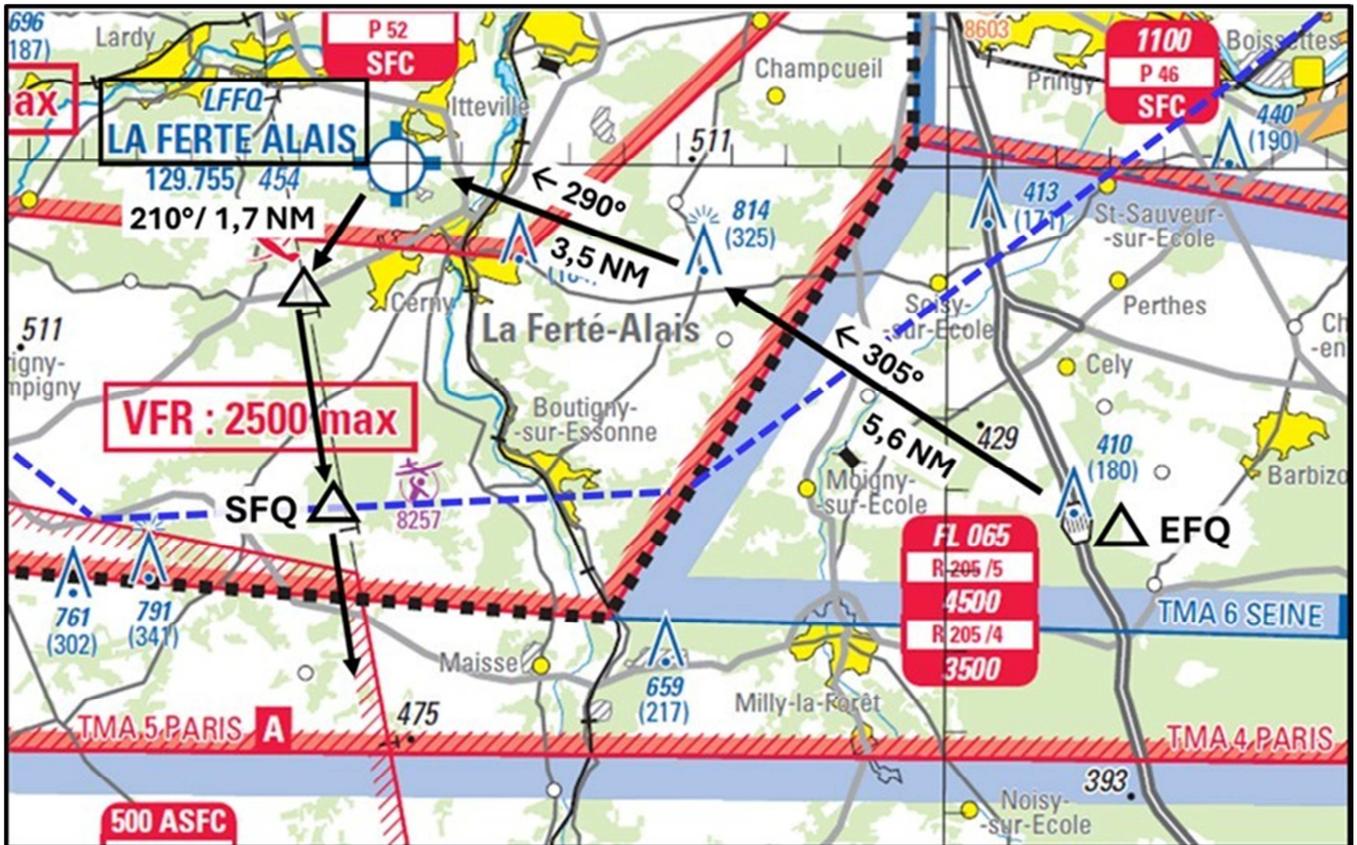
Sur les itinéraires d'entrée et de sortie, respecter la limitation de vitesse imposée dans la zone LF-R 35 : MAX (1.45 Vs, 100 kts). (Vs : vitesse de décrochage).

Interruption des radio communications :

- 1 - Si **en dehors** de la ZIT-ZRT : **ne pas pénétrer** dans la ZRT-ZIT, afficher 7600, dégager sans délai vers l'un des terrains de dégagement mentionnés dans le plan de vol.
- 2 - Si **déjà dans** la ZIT-ZRT : afficher 7600, et **poursuivre** selon la dernière instruction reçue et collationnée.

8 - LA FERTE-ALAIS (LFFQ) :

Carte Départ/Arrivée LA FERTE-ALAIS
 Extrait de la carte aéronautique Région Parisienne au 1/250 000



Itinéraire de sortie :

Au décollage de l'aérodrome, suivre une RM 210° pendant 1.7 NM pour rejoindre et suivre la ligne haute tension cheminant vers le Sud jusqu'à rejoindre le point de sortie.

Point de sortie (SFQ) : travers Ouest de Boutigny-sur-Essonne.

Itinéraire d'entrée :

Point d'entrée (EFQ) : gare de péage de Fleury-en-Bière sur l'autoroute A 6.

Au point d'entrée, suivre une RM 305° pendant 5,6 NM jusqu'à l'antenne relais (la bougie) en passant entre Moigny-sur-Ecole et Soisy-sur-Ecole. Depuis l'antenne relais, suivre une RM 290° pendant 3,5 NM vers l'aérodrome de Cerny La Ferté-Alais. Ne pas survoler La Ferté-Alais (au Sud) et Itteville (au Nord).

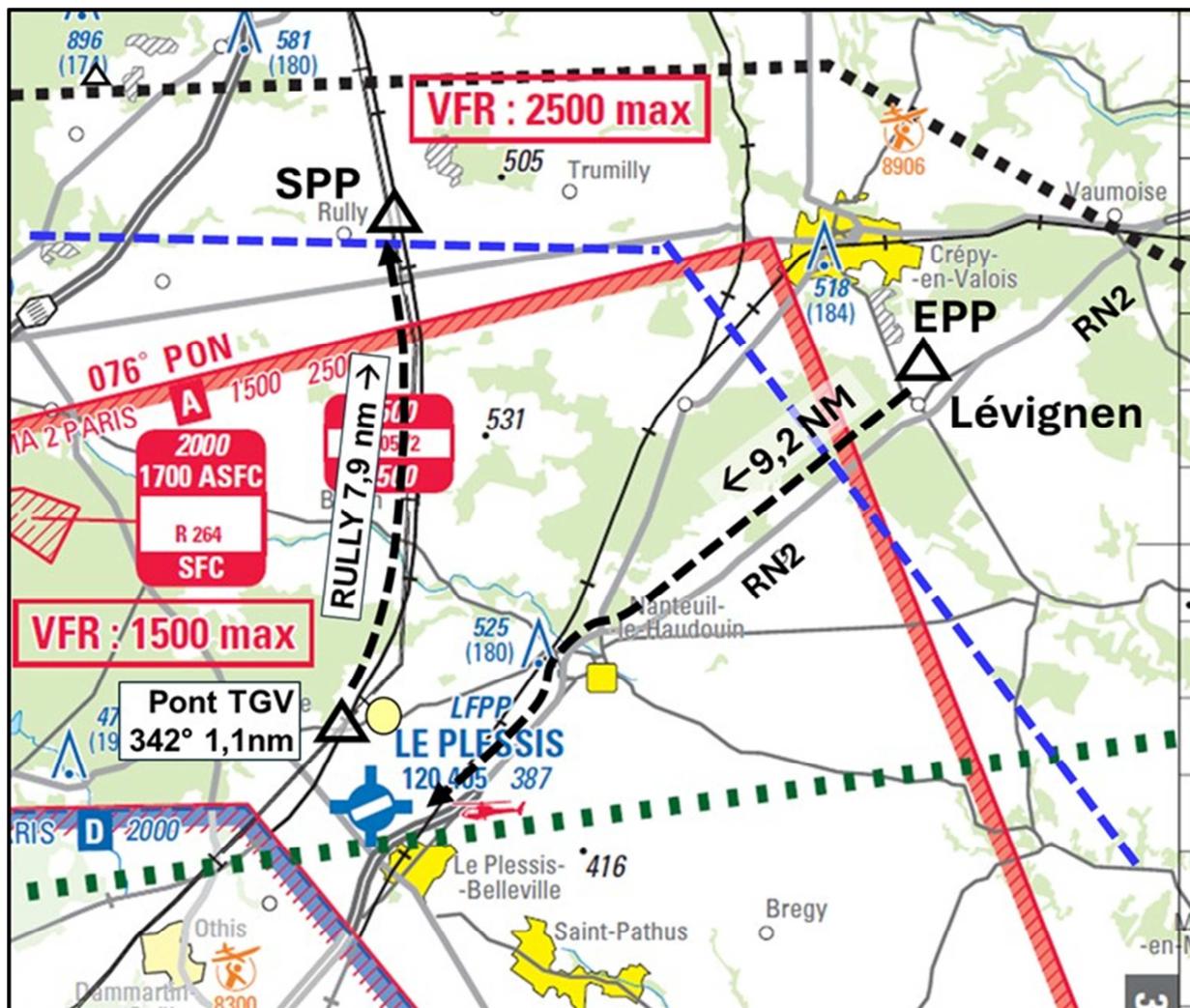
Interruption des radio communications :

1 - Si **en dehors** de la ZIT-ZRT : **ne pas pénétrer** dans la ZRT-ZIT, afficher 7600, dégager sans délai vers l'un des terrains de dégagement mentionnés dans le plan de vol.

2 - Si **déjà dans** la ZIT-ZRT : afficher 7600, et **poursuivre** selon la dernière instruction reçue et collationnée.

9 - LE PLESSIS BELLEVILLE (LFPP) :

Carte Départ/Arrivée LE PLESSIS-BELLEVILLE
 Extrait de la carte aéronautique Région Parisienne au 1/250 000



Itinéraire de sortie :

Au décollage de l'aérodrome du Plessis-Belleville, rejoindre le Pont TGV situé à 1,1 NM dans le 342° du terrain, puis cheminer vers le Nord en évitant le survol de Montagny Ste-Félicité, le long de la ligne TGV en la laissant du côté droit de l'aéronef jusqu'au point de sortie SPP à 7.9 NM. Point de sortie (SPP) : Voie Ferrée /Travers Est de Rully.

Itinéraire d'entrée :

Point d'entrée (EPP) : Nord de Lévignen au Sud de Crépy-en-Valois (Sablières).
 Au Nord de Lévignen, rejoindre et suivre la route nationale 2 cheminant vers le Sud-Ouest jusqu'à rejoindre l'aérodrome Le Plessis Belleville. Laisser la route nationale 2 du côté gauche de l'aéronef.
 Contourner Nanteuil-le-Haudouin par le Nord puis prendre un cap pour rejoindre l'aérodrome du Plessis Belleville.

Interruption des radio communications :

- 1 - Si **en dehors** de la ZIT-ZRT : **ne pas pénétrer** dans la ZRT-ZIT, afficher 7600, dégager sans délai vers l'un des terrains de dégagement mentionnés dans le plan de vol.
- 2 - Si **déjà dans** la ZIT-ZRT : afficher 7600, et **poursuivre** selon la dernière instruction reçue et collationnée.

10 - LES MUREAUX (LFXU) :

Carte Départ/Arrivée LES MUREAUX
Extrait de la carte aéronautique Région Parisienne au 1/250 000

Itinéraire de sortie :

Altitude : 1100 ft AMSL

En sortie de circuit, suivre l'autoroute A 13 vers l'Ouest. Changer de fréquence au niveau usine automobile Flins

Travers Nord EPONE (point SW de l'aérodrome de Pontoise), prendre une RM 266° pendant 5.0 NM jusqu'au point de sortie en restant bien au Sud de Mantes-la-Ville.

Point de sortie (FXU) : Magnanville au Sud de Mantes-la-Jolie.

Itinéraire d'entrée :

Altitude : 1400 ft AMSL

Point d'entrée (FXU) : Magnanville au Sud de Mantes-la-Jolie.

Suivre une RM 086° pendant 5.0 NM jusqu'au travers Nord de EPONE (point SW de l'aérodrome de Pontoise), en restant bien au Sud de Mantes-la-Ville.

Suivre l'autoroute A13 jusqu'au circuit d'aérodrome.

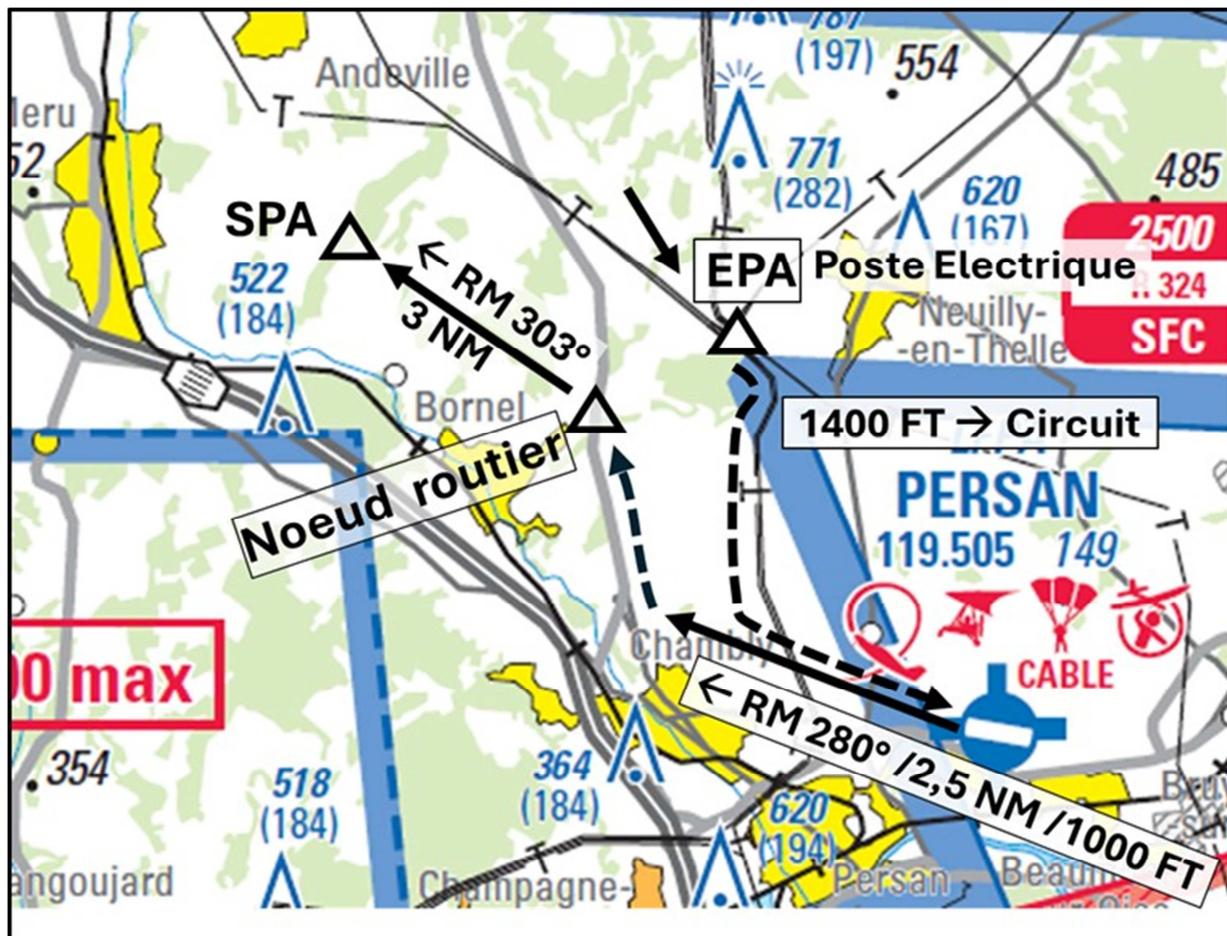
Interruption des radio communications :

1 - Si **en dehors** de la ZIT-ZRT : **ne pas pénétrer** dans la ZRT-ZIT, afficher 7600, dégager sans délai vers l'un des terrains de dégagement mentionnés dans le plan de vol.

2 - Si **déjà dans** la ZIT-ZRT : afficher 7600, et **poursuivre** selon la dernière instruction reçue et collationnée.

11 - PERSAN BEAUMONT (LFPA) :

Carte Départ/Arrivée PERSAN-BEAUMONT
Extrait de la carte aéronautique Région Parisienne au 1/250 000

Itinéraire de sortie :

Altitude maximale 1000ft/ AMSL, altitude libre après sortie de la zone conflictuelle (Chambly).

Attention : Jusqu'à Chambly, présence possible d'aéronefs à l'arrivée sur l'aérodrome en trajectoire opposée à 1500ft AMSL.

Au décollage de l'aérodrome de Persan Beaumont, suivre une RM 280° pendant 2.5NM pour rejoindre la route départementale D1001 au Nord de Chambly et la suivre sur son cheminement Nord jusqu'à un Nœud Routier Travers-Nord-Est Bornel.

Puis prendre une RM 303° pendant 3NM jusqu'au point de sortie.

Attention : ne pas rejoindre, croiser, ni suivre l'autoroute A16 avant Méru, cet itinéraire étant utilisé par l'entrée et la sortie des aéronefs de l'aérodrome d'Enghien-Moisselles.

Point de sortie (SPA) : travers-Nord Bornel.

Présence possible d'hélicoptères en sortie du Bourget sur la trajectoire : attention à la turbulence de sillage.

Itinéraire d'entrée :

Altitude 1400 ft jusqu'à l'intégration dans le circuit de piste.

Point d'entrée (EPA) : Poste RTE (poste électrique du Terrier) à l'Ouest de Neuilly-en-Thelle.

Suivre la ligne très haute tension cheminant vers le Sud en la laissant du côté gauche de l'aéronef jusqu'à hauteur de Chambly puis prendre un cap vers l'aérodrome de Persan Beaumont.

Attention : A partir de Chambly, présence possible d'aéronefs au départ de l'aérodrome en trajectoire opposée à 1000ft AMSL.

Présence possible d'hélicoptères vers le Bourget sur la trajectoire : attention à la turbulence de sillage.

Interruption des radio communications :

1 - Si **en dehors** de la ZIT-ZRT : **ne pas pénétrer** dans la ZRT-ZIT, afficher 7600, dégager sans délai vers l'un des terrains de dégagement mentionnés dans le plan de vol.

2 - Si **déjà dans** la ZIT-ZRT : afficher 7600, et **poursuivre** selon la dernière instruction reçue et collationnée.

12 - TRAJECTOIRES ITINERAIRES HELICOPTERES :

ROC (sortie uniquement) : suivre l'autoroute A 13 puis sortie selon trajectoire de sortie de l'AD de Saint-Cyr.
MTE : suivre l'autoroute A4 vers LFPL puis sortie selon trajectoire de l'AD de Lognes.
OH3 : suivre l'autoroute A5A jusqu'au travers sud LFPM puis sortie selon trajectoire de l'AD de Melun.
OH4 : suivre la ligne haute tension jusqu'en sortie de ZRT travers sud de Dourdan.
WH1 (entrée uniquement) : depuis point d'entrée EPZ, suivre N12 jusqu'à WH1 puis suivre itinéraire dérogoaire WH2 - WH3 - IH2 - LFPI.
LFPB : depuis IH3, BERCY - IH4 - BH9 - BH8 - BH1 DCT.
 depuis MTE, NOGENT - BH9 - BH8 - BH1 DCT.
PH3 : contourner Luzarches par l'est puis virer vers Persan Beaumont puis sortie itinéraire Persan Beaumont.

13 - TRAJECTOIRES ITINERAIRES HELICOPTERES MILITAIRES UNIQUEMENT :

Brétigny - OH2 (rejointe Orly) :
Suivre la route départementale D 19 puis la D 445 jusqu'à rejoindre la Seine et la suivre jusqu'à OH2.

Brétigny - OH4 (rejointe OH4) :
Rejoindre et suivre la route nationale N104 cheminant vers l'ouest jusqu'à rejoindre l'autoroute A 10. La suivre en cheminant vers le sud pour rejoindre OH4.

Brétigny <-> point « ZRT SE » :
Point d'entrée/ sortie : fourche A 6/ route nationale N 37.
Au rond-point de la route départementale D31 à proximité immédiate du centre de stockage déchets non dangereux (Groupe Semardel), suivre une RM 158°/ 2,6 NM pour rejoindre le rond-point nord de Ballancourt-sur-Essonne situé sur la route départementale D 191.
Depuis le rond-point, prendre et suivre une RM 107°/ 5,1 NM pour rejoindre l'autoroute A 6 en restant au nord de Champcueil, Loutteville et Nainville-les-Roches.
Puis suivre l'autoroute A 6 jusqu'à la fourche A 6 / route nationale N 37.

Brétigny <-> point « ZRT SO » :
Point d'entrée/ sortie : rond-point étoile entre les routes D 191, D 836, D 821 et D 201.
Rejoindre et suivre la route départementale D 19 cheminant vers le sud.
Au croisement de la route nationale N 20, suivre la N 20 jusqu'à dépasser la ville de Mauchamps (ouest de la N 20 et de la sablière).
Prendre et suivre une RM 230°/ 2,3 NM jusqu'à rejoindre le nord de Chauffour-lès-Etréchy.
Puis prendre et suivre une RM 212°/ 4,2 NM pour rejoindre le rond-point étoile entre les routes D 191, D 836, D 821 et D 201.

JOP 2024

--

**GESTION DES AÉRODROMES
D'AVIATION GÉNÉRALE EN IDF**

Sommaire

- 1. Objectif et principes actés pour la gestion de l'espace aérien francilien durant les JOP 2024**
- 2. Focus sur la cérémonie d'ouverture des JO du 26 juillet 2024**
- 3. Modalités de mise en œuvre du dispositif applicable durant les JOP 2024**
- 4. Les espaces aériens ZIT/ZRT en région parisienne**
- 5. Vols depuis/vers les terrains d'aviation générale durant les JOP**
- 6. Réseau de confiance et procédure d'autorisation des vols**
- 7. Application à l'aérodrome de Chavenay Villepreux**

1. Objectif et principes actés pour la gestion de l'espace aérien francilien durant les JOP 2024

Sécurité, Sûreté et capacité à maintenir les vols

- Dialogue interministériel depuis plus d'un an et demi (GT Aérien piloté par la DGAC)
- Intégration de tous les acteurs à la réflexion (DIJOP, DSNA, DSAC, ADP, CNFAS, FNAM, Préfectures...)
- Validation de la méthode et des grands principes d'une manière collégiale, avec arbitrages en conseil de défense et en CISA (*Commission Interministérielle de la Sûreté Aérienne*)
- Limitation équilibrée des vols (Besoin Vs Capacité, Sécurité et Sûreté en fonction du niveau de menace)
 - Création **d'espaces aériens interdits/réglémentés temporaires**
 - Création **d'itinéraires de desserte** des aérodromes d'aviation générale d'IDF
 - Priorisation des **missions prioritaires et de l'activité locale**
 - Création du principe d'un **réseau local de confiance par aérodrome**
 - **Passage aux fichiers, en amont, des pilotes et passagers** et vérification par GTA
 - **Coordination et planification centralisée** au sein d'une entité interministérielle unique (C3MOA)

2. Focus sur la cérémonie d'ouverture des JO du 26 juillet 2024

Tous vols interdits dans un rayon de 80 Nm...

Suspension de toute l'activité aérienne (dont les survols et les décollages et atterrissages de Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Le Bourget...)

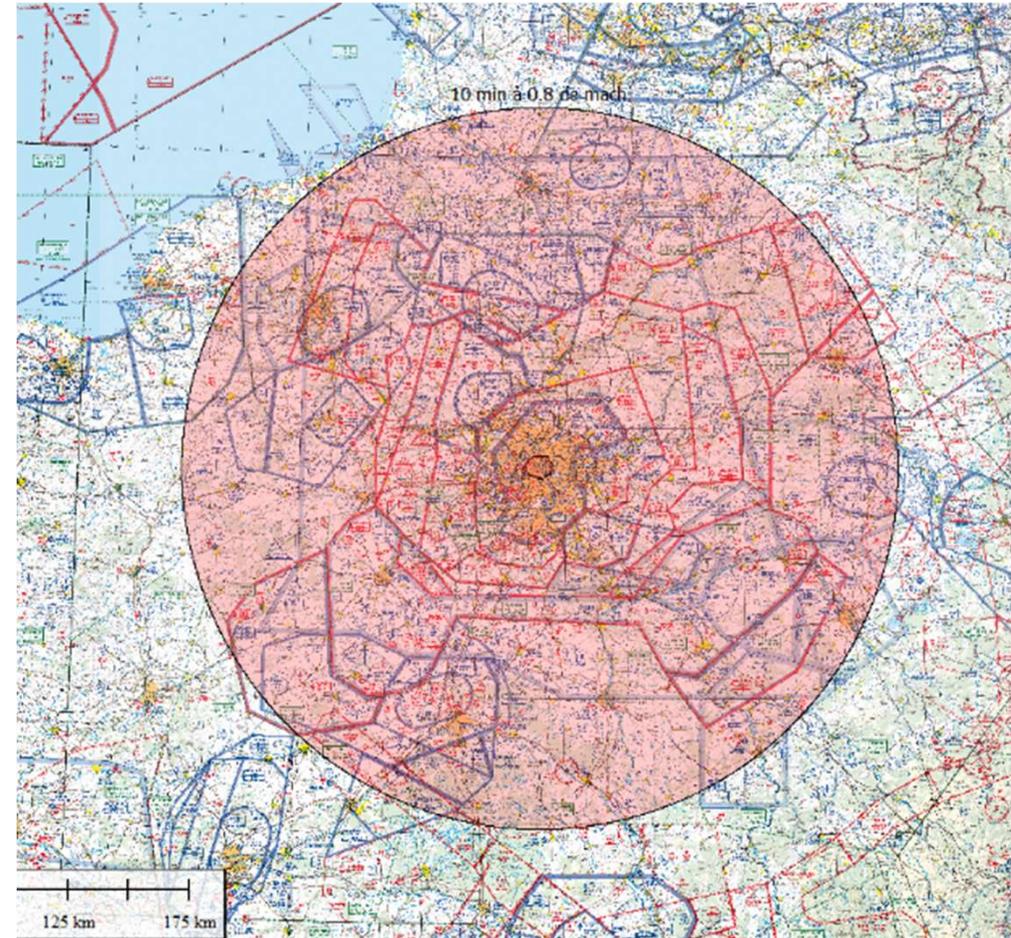
Sauf exceptions :

- PPS-A/ Police du ciel
- OBS – Olympic Broadcasting Services
- Vols dédiés à la cérémonie
- Services de secours
- Missions de police
- ...

Interdiction valable du sol à illimité

Début : 18h30 loc

Fin : 00h00 loc



3. Modalités de mise en œuvre du dispositif applicable durant les JOP 2024

- **Planification, suivi des vols et passage aux fichiers des usagers de l'espace aériens (pilotes et passagers)**
 - 2 mois avant les JOP : demande d'agrément pour les pilotes et aéronefs basés, pour évaluation en amont avec couleur affectée en retour (code couleur : vert/jaune/rouge/écarlate)
 - Au Minimum J-7 avant chaque vol d'aviation générale : dépôt intention de vol auprès du réseau de confiance
 - J-4 avant chaque vol d'aviation générale : Envoi de la liste des vols par le réseau de confiance, pour vérification par la GTA et le C3MOA
 - J-1 : retour C3MOA sur vols autorisés
 - Jour J de réalisation des vols : Vérification par les réseaux de confiance et la GTA + Suivi en temps réel par le C3MOA

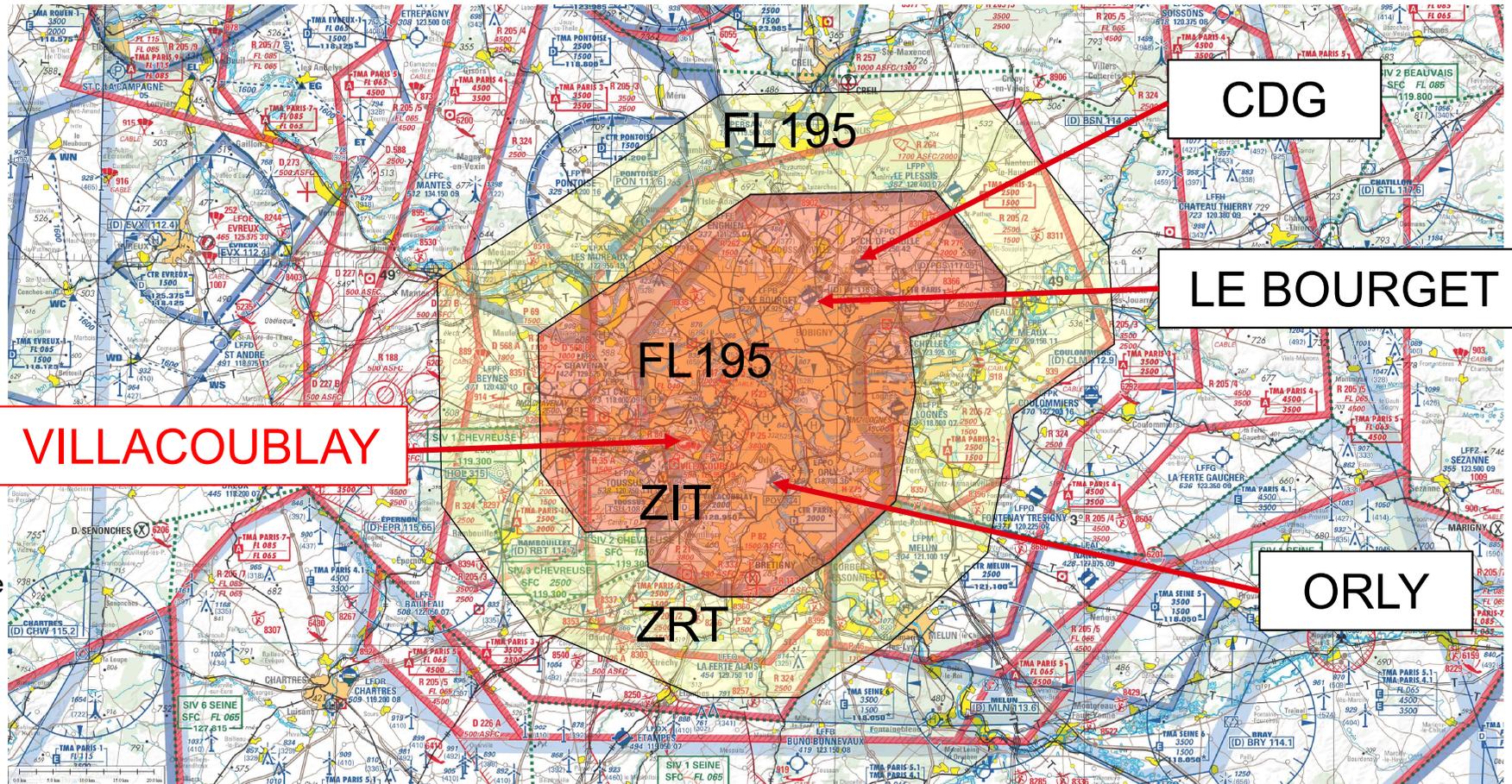
- **Mise en place d'un réseau local de confiance**
 - Personnes proposées ou représentatives des entités aéronautiques des aérodromes
 - Rôle d'information aux usagers et de compte-rendu aux autorités d'événements inhabituels
 - Programmation des vols proposés au niveau local
 - Centralisation du point de contact (cas particulier ADP)
 - Présence permanente d'un membre du réseau local sur l'aérodrome

- **Mise en place d'un centre de coordination interministériel (C3MOA – Centre de coordination civil-militaire des opérations aériennes)**

- **Mise en place de trajectoires d'entrées et de sortie des ZIT/ZRT**
 - Identification des vols entrants et sortants par code transpondeur, suivi des vols en temps réel
 - Contact radio obligatoire
 - Détachement de liaison AAE sur chaque aérodrome

4. Les espaces aériens ZIT/ZRT en région parisienne

Activés H24

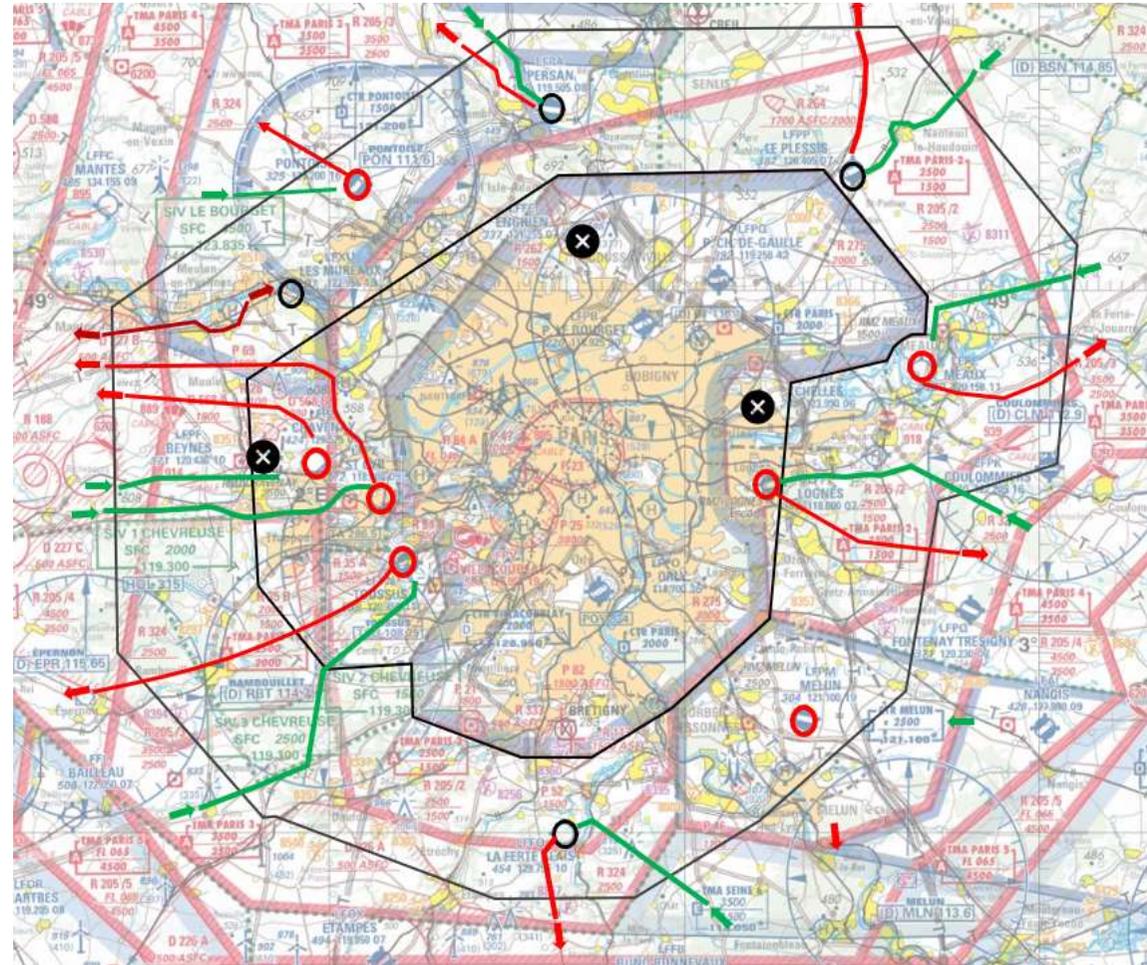


ZIT Jeux olympiques
Du lundi 22 juillet au
dimanche 11 août

ZIT Jeux
paralympiques
Du lundi 26 août au
dimanche 8 septembre

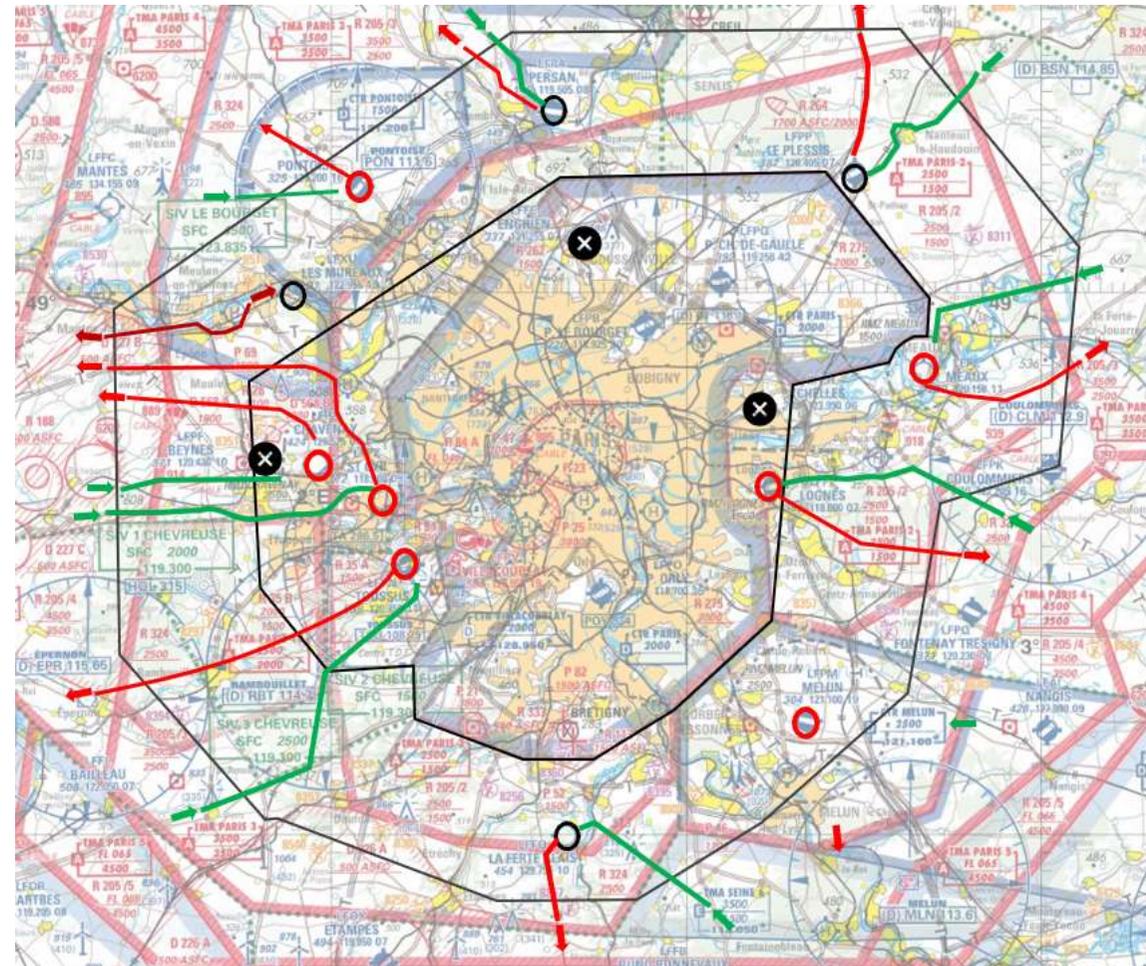
5. Vols depuis/vers les terrains d'aviation générale durant les JOP

- **PPR obligatoire** pour tous les aérodromes
- **Dépôt FPL obligatoire (sauf tour de piste)**
- **Contact ATC obligatoire** en ZIT
- Suivi des **itinéraires ARR/DEP** obligatoire, avec transpondeur (avec flux ARR et DEP séparés, pour raison de sécurité et capacité et utilisation de repères aisément identifiables)
- **Pas de liaison directe** entre aérodromes des ZIT/ZRT, **pas de vols locaux dans les ZRT/ZIT** (Entrée/Sortie uniquement)
- **Tours de piste possibles**, en fonction de la capacité
- **Pour les avions basés au départ de terrains dans ZIT/ZRT**
En cas de vol avec escale et embarquement de passagers hors ZIT/ZRT : fourniture lors de l'intention de vol des datas de la personne embarquée lors de l'escale.
- **Vols IFR uniquement à Melun, Pontoise et Toussus**
- Vols d'initiation / découverte / baptêmes / frais partagés / solo en formation initiale à l'arrivée ou au départ sur les aérodromes situés dans les ZIT/ZRT:
Uniquement si programmés et déclarés J-7
Sinon INTERDITS
- Pour les vols d'aéronefs basés à l'extérieur des ZRT/ZIT
 - Passage par **Melun** ou **Pontoise**, pour contrôle par la GTA
 - Exception : ARR directe en IFR vers **Toussus**



5. Vols depuis/vers les terrains d'aviation générale durant les JOP

- Activité suspendue sur les terrains non contrôlés en ZIT (**Beynes, Chelles et Enghien**)
- **Activité suspendue en dehors des horaires ATS** sur les terrains en ZIT (Lognes / Toussus / Saint-Cyr / Chavenay)
- Suspension des activités par l'autorité préfectorale pendant les épreuves, pour les terrains avec épreuves dans la circulation d'aérodrome (**Toussus-le-Noble et Saint-Cyr-l'Ecole**)
- Opérations VFR en avion interdites au Bourget
- **Dans la ZRT**, activité possible hors horaires ATS
- Présence d'appareils militaires en charge de la sûreté aérienne (Fennec, PC21...)
- Accès LFPI et utilisation d'itinéraires dérogatoires pour hélicoptères : Uniquement pour les hélicoptères basés à LFPI et les vols dérogatoires (services publics, vols JO...). Certaines portions d'itinéraires pourront être fermées



6. Réseau de confiance et procédure d'autorisation des vols

- Publications :**
- SUP AIP – Définition des espaces aériens ZIT/ZRT : 02 mai**
 - AIC – Procédures de coordination : 02 mai**
 - Protocole entre acteurs de la 3D**
 - Charte des réseaux de confiance**
-
- **a/c M-2 (mi-mai) :** Demande d'agrément (aéronefs et pilotes, pour vérification par la GTA)
 - **J-7 à midi :** Dernier envoi des intentions de vols par les usagers au réseau de confiance, pour analyse
 - **J-4 à midi :** Envoi au C3MOA, par le réseau de confiance de chaque aérodrome, des listes de vols conformes, pour concaténation et vérification (Centralisé pour aérodromes ADP)
 - Validation des vols par les organismes des services du contrôle aérien et mise en adéquation des capacités de contrôle dans les espaces aériens d'Ile-de-France
 - Vérification des accréditations et autres critères de sécurité et sureté au sein du C3MOA
 - Priorisation des vols si nécessaire
 - **J-1 à midi :** Envoi de l'autorisation de vol pour le jour J aux usagers
Envoi au réseau de confiance et aux centres opérationnels aéronautiques de la liste complète des vols autorisés pour le jour J avec les éléments à suivre (PPR, créneau, catégorie/couleurs...),
 - **Jour J :** Vérification du déroulement du programme de vol planifié. Gestion des imprévus et suivi de l'évolution de l'identification des menaces

6. Application à l'aérodrome de Chavenay Villepreux

Itinéraire de sortie :

Départ aérodrome sortie nord à l'ouest de Feucherolles sans la survoler et à l'est de la D568B.

A hauteur de Crespières, suivre une RM 280° pendant 9NM jusqu'au point de sortie.

Rester au sud de la P69 et de Maule.

Point de sortie : Travers nord de Septeuil.

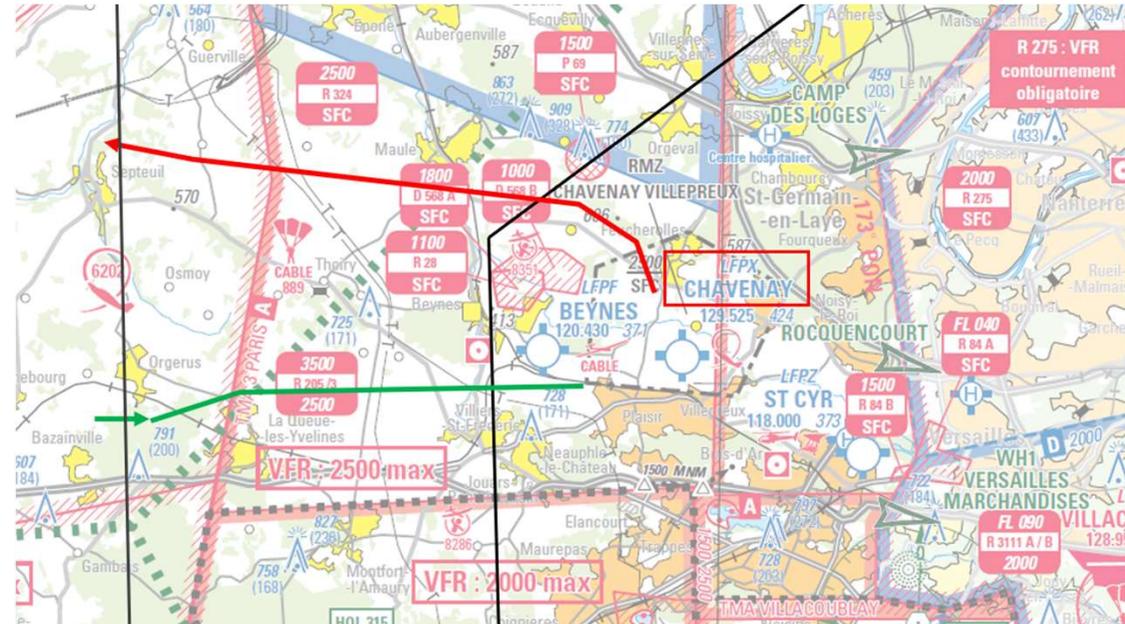
Itinéraire d'entrée :

Point d'entrée : Travers sud d'Orgerus.

Tangenter Garancières au nord puis suivre une RM 090° pendant 6NM jusqu'au travers sud de l'aérodrome de Beynes-Thiverval en restant en dehors du circuit d'aérodrome.

Rejoindre la RMZ de Chavenay secteur Incinérateur.

Nota : Vols IFR interdits à l'arrivée et au départ de LFPX



MERCI DE VOTRE ATTENTION

SEQUENCE QUESTIONS



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



VISIOCONFÉRENCE AVEC LES RZO DE CONFIANCE DES TERRAINS D'IDF MIS EN ŒUVRE DURANT LES JOP

8 juillet 2024

Ordre du jour

- ✓ **Présentation du fichier Excel qui devra être utilisé pour les intentions de vols sur les terrains « non-ADP »**
- ✓ **Présentation du mail d'autorisation qui sera adressé aux pilotes**
- ✓ **Questions/Réponses **CORRIGÉES****
- ✓ **Terrains en ZRT en auto-information – Capacités offertes**
- ✓ **Terrains contrôlés en ZIT/ZRT – Mise à jour des capacités offertes**
 - Paris-Saclay – Plages de silence de 12h à 15h les dimanches (28/07, 11/08, 01/09 et 08/09)
 - Issy-les-Moulineaux – Les WE : Ouverture du service ATC à 8h00 et non à 07h00

Fichier Excel

« Intentions de vols sur les terrains non-ADP »



Mail d'autorisation adressé aux pilotes

NE PAS RÉPONDRE À CE MAIL

SI BESOIN, ADRESSEZ-VOUS À VOTRE RÉSEAU DE CONFIANCE

Madame, monsieur

Dans le cadre du dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) lié à la protection des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, et conformément aux conditions de pénétrations de la ZIT Coubertin et ZRT JOP, votre demande de vol n° (colonne A) pour la journée du (colonne E), concernant l'aéronef immatriculé (colonne F) a été autorisée :

- créneau horaire: colonne H
- numéro d'autorisation : colonne C
- code transpondeur 3/A : colonne D
- code couleur nature d'activité: colonne B

Veillez-vous assurer de :

- déposer un plan de vol (sauf tour de piste) ;
- mentionner obligatoirement le numéro d'autorisation en case 18 du plan de vol ;
- vérifier que chaque personne embarquée, équipage compris, soit en possession d'une pièce d'identité ;
- informer systématiquement le réseau de confiance local en cas de changement d'une ou plusieurs des informations contenues dans votre intention de vol ;
- vous conformer aux dispositions réglementaires en vigueur ;
- suivre les instructions des organismes ATS.

En fonction du contexte sécuritaire en Ile-de-France, votre autorisation de vol peut être annulée à tout moment.

Bon vol.

Centre de coordination civil-militaire des opérations aériennes (C3MOA)

Tél : +33-(0)1 41 44 59 98 ou +33-(0)1 41 44 59 96 ou +33-(0)6 16 33 92 09

E-mail : c3moa-jo.paris.fct@def.gouv.fr

Questions/Réponses

Questions/Réponses

1. Retour ZIT/ZRT par un aéronef basé

- ✓ **Pouvez-vous confirmer qu'un vol d'un aéronef basé sur LFPZ, dont l'aller et le retour ne s'effectuent pas le même jour, sans changement d'équipage et de passagers, peut bien revenir directement à LFPZ sans passer par Pontoise ou Melun, moyennant bien sûr intention de vol de retour déposée pour l'aller comme le retour ?**
- Passage obligatoire par Melun et Pontoise pour un « stop sûreté » si :
 - Escale supérieure à la journéeEt/ou
 - Equipage ou passagers différents du vol aller
 - Une dérogation à cette règle sera néanmoins appliquée, uniquement pour les aéronefs basés sur un aéroport en ZIT/ZRT :
 - Dans le cas d'un retour en ZIT/ZRT après une escale supérieure à la journée depuis un aéroport sur lequel la GTA est présente, sous réserve de la réalisation d'un contrôle sûreté par la GTA avant le départ du vol retour : Pas d'obligation Pontoise ou Melun

Questions/Réponses

1. Retour ZIT/ZRT par un aéronef basé

- **Situation 1 :** Vol aller avec un aéronef basé ou assimilé depuis un aéroport en ZIT/ZRT + Vol retour le jour même avec les mêmes personnes à bord (mais avec, possiblement, changement de pilote aux commandes)
 - Retour direct vers l'aéroport en ZIT/ZRT possible, sans « stop sûreté » à Pontoise ou Melun

- **Situation 2 :** Vol depuis un terrain hors ZIT/ZRT par un aéronef non basé ou assimilé souhaitant se rendre sur un aéroport en ZIT/ZRT
 - « Stop sûreté », pour contrôle GTA, obligatoire à Pontoise ou Melun, avant rejointe du terrain en ZIT/ZRT

- **Situation 3 :** Vol aller avec un aéronef basé ou assimilé depuis un aéroport en ZIT/ZRT + Vol retour un autre jour avec les mêmes personnes à bord ou avec des PAX et membres d'équipage en plus ou en moins
 - Si décollage du vol retour depuis un terrain sur lequel la GTA est présente : Possibilité d'un retour direct vers l'aéroport en ZIT/ZRT, sans « stop sûreté » à Pontoise ou Melun, mais avec un contrôle sûreté effectué par la GTA au niveau du terrain de décollage (hors ZIT/ZRT, donc)
 - Si décollage du vol retour depuis un terrain sur lequel la GTA n'est pas présente : « Stop sûreté » à prévoir à Pontoise ou Melun, pour contrôle GTA avant rejointe du terrain situé en ZIT/ZRT

Note : La GTA diffusera une carte de ses implantations

Note : Même si cette exigence d'étape intermédiaire à Pontoise ou Melun n'est pas explicitement mentionnée dans les AIC et SUP AIP pour les aéronefs basés ou assimilés, en cas de demande de vol retour direct (sans « stop sûreté » à Pontoise ou Melun), le réseau de confiance devra reboucler auprès du demandeur pour l'inciter à prévoir un tel stop, au risque, à J-1, de se voir refuser le vol

Questions/Réponses

2. Retour ZIT/ZRT par un aéronef basé avec changements de PAX

- ✓ **Pouvez-vous confirmer qu'un vol d'un aéronef basé sur LFPZ, effectuant un aller - retour dans la journée, déposant à destination un passager et revenant avec un équipage identique mais avec une ou plusieurs personnes en moins peut revenir directement à LFPZ sans passer par Pontoise ou Melun ?**

- Oui, le retour pourra être effectué « direct LFPZ » avec un ou plusieurs passagers en moins

Note : Ces vols feront très probablement l'objet d'un contrôle de la GTA, au départ ou à l'arrivée sur les aérodromes du RZO de confiance, afin de bien confirmer la conformité du vol. Tout vol non conforme sera traité comme un vol non autorisé (délict)

- ✓ **Pouvez-vous confirmer qu'un vol d'un aéronef basé sur LFPZ, effectuant un aller - retour dans la journée, recupérant à destination un nouveau passager dont les données auraient été déclarées dans l'intention de vol de retour et donc criblé, peut bien revenir directement à LFPZ sans passer par Pontoise ou Melun ?**

- Non, au retour, le vol devra faire un « stop sûreté » à Pontoise ou Melun, du fait de l'embarquement d'un nouveau passager (qui devra, par ailleurs, avoir été déclaré dans l'intention de vol déposé pour ce vol retour)

Questions/Réponses

3. Vols circulaires sortant de ZIT/ZRT

- ✓ **Pouvez-vous confirmer qu'un vol circulaire LFPZ-LFPZ sortant de la ZIT/ZRT (LFPZ-SPZ-EPZ-LFPZ) doit bien faire l'objet de deux intentions de vol et donc consommer deux slots dans la jauge attribuée ?**
 - Oui, un tel vol circulaire devra faire l'objet de deux intentions de vol, basées sur un seul plan de vol, consommant deux slots au titre des capacités de LFPZ (1 pour le départ de LFPZ et 1 pour le retour sur LFPZ)

- ✓ **Pouvez-vous confirmer que si le retour d'un tel vol circulaire LFPZ-LFPZ est prévu dans un créneau horaire spécifique et que les conditions météo entraînent un retard occasionnant le passage à l'heure suivante, ce vol sera accepté dans tous les cas au retour ?**
 - L'autorisation est valable pour un créneau horaire prédéfini, mais un décalage sur la même journée ne nécessite pas l'obtention d'une nouvelle autorisation : L'autorisation reste valable, mais sans garantie, à priori, que le vol pourra être pris en compte, si décalé sur un autre horaire
 - Le vol sera à priori accepté, sans nécessité de solliciter de nouvelle autorisation, mais pourra faire l'objet de délai supplémentaire en fonction du trafic et de la capacité ATC à l'intégrer dans le trafic
 - Ce potentiel risque d'attente est à prendre en compte à la planification du vol

Questions/Réponses

4. Décalage d'horaires d'épreuves olympiques

- ✓ **Pouvez-vous préciser si, en cas de décalage des horaires prévus pour les épreuves d'équitation, dans un sens comme dans l'autre, cela entraîne de facto une impossibilité de réaliser les vols agréés sur ces horaires ? Comment, en particulier, traiter le cas de vols retour qui pourraient être impactés, avec des enjeux de sécurité (carburant) ? Comment les pilotes et le réseau de confiance de LFPZ seront informés de tels décalages et de potentielles suppressions de vols ?**
- Les créneaux horaires proposés pour Saint-Cyr restent, en effet, soumis aux horaires effectifs des épreuves des JOP
 - Un décalage des horaires des épreuves pourra entraîner des demandes de décalage d'horaires de vols, voire l'annulation d'autorisations précédemment données
 - Le contrôle aérien, les pilotes et les réseaux de confiance concernés seront immédiatement informés de la situation, en cas de décalage d'horaires d'épreuves décidé post-autorisations (remises à J-1 avant la réalisation des vols)
 - La situation en temps réel sera traitée par le contrôle aérien, comme habituellement

Note : Les pilotes sont fortement incités à identifier un terrain de déroutement hors ZIT/ZRT, afin de palier toute impossibilité de pénétrer dans la ZRT

Questions/Réponses

5. Changement dû à la MTO

- ✓ **Nous sommes particulièrement concernés par le cas des vols de voyage, qui à leur retour programmé (intention / agrément) se retrouveraient confrontés à des situations de météorologie défavorable, devraient ainsi repousser leur retour au lendemain, mais sans possibilité de programmer 7 jours à l'avance ce décalage tactique, rendant les avions et pilotes concernés obligés de rester à l'extérieur de la ZIT/ZRT pour une durée de 7 jours, le temps de trouver un slot programmable. Ceci rendant impossible pragmatiquement tout vol de voyage hors de la ZIT/ZRT. Plusieurs aéroclubs de région parisienne sont par exemple concernés par la participation de leur pilote & avion au Tour Aérien des Jeunes Pilotes organisé par la FFA et qui revient sur la période concernée par les JO**
- Ce type de situation (décalage de vols du fait de la météorologie) sera traité en temps réel par le C3MOA, via le réseau de confiance (qui servira, précisément, à faire remonter ce type de demande)
 - En tous les cas, il ne sera pas demandé d'attendre 7 jours avant fourniture d'une nouvelle autorisation

Questions/Réponses

6. Venue d'hélicoptères privés (« NCC ») sur LFPI durant les JOP

✓ En amont des JOP :

- HELIFIRST, en tant que FBO de l'héliport de Paris, fournit au CRO-GTA et au C3MOA les informations concernant les hélicoptères privés susceptibles de venir durant les JOP (mêmes informations que pour les hélicoptères basés sous HELIFIRST)

✓ Jusqu'à J-7 avant le décollage du vol (*# mais le plus tôt possible, en pratique*) : Dépose de demandes d'intentions de vols auprès d'HELIFIRST (FBO de l'héliport), pour réaliser les vols suivants

- Aéroport de départ → Pontoise (ou Melun)
- Pontoise (ou Melun) → Héliport de Paris

✓ Remarques :

- Ces intentions de vols sont, ensuite, transmises au C3MOA (à J-4 au plus tard)
- Les autorisations (ou refus) de vols seront transmises à HELIFIRST (FBO de l'héliport) et aux pilotes (par mail adressé à l'adresse renseignées par ces derniers au moment de la dépose de leur demande) J-1 à midi
- Le « stop sûreté » à Pontoise ou Melun doit permettre à la GTA d'effectuer un contrôle sûreté de la machine et de ses occupants, comme convenu : Il conviendra de bien communiquer auprès de vos clients qu'une inspection-filtrage sera alors effectuée au départ de Pontoise (ou Melun)

La nouveauté, par rapport à ce que mentionne la publication aéronautique, réside dans le fait que, conformément à votre demande, **l'hélicoptère peut ensuite poursuivre sa route vers l'héliport de Paris**, sous réserve, pour les pilotes, de pouvoir attester être conformes aux exigences de formation et de compétences décrites à l'article 4 de la carte VAC de l'héliport.

Note : Comme convenu avec les Douanes, le contrôle frontière pourra n'être effectué qu'à l'arrivée à l'héliport de Paris

Questions/Réponses

7. Questions posées en séance

- ✓ **Question pour la DSNA** : S'agissant des Mureaux, le SUP AIP mentionne la fréquence radio 125.700 MHz, or il semble que cette fréquence soit difficilement utilisable aux abords de ce terrain. Ne peut-on pas préconiser d'utiliser la fréquence 129.625 MHz à la place ?

AD CONCERNE	NOM	IDENTIFICATION	COORDONNEES	CARACTERISTIQUES	Organisme à contacter / fréquence
Les Mureaux	FXU	Magnanville au Sud de Mantes-la-Jolie	48°57'55" N - 001°41'04" E	Entrée/ Sortie pour LFXU uniquement	Paris INFO 125.700 MHz

- ✓ **Question pour la DSNA** : Les modalités de clôture de plan de vol au niveau d'un terrain non contrôlé méritent d'être précisées. Cette clôture peut-elle être effectuée en fréquence radio avec le CIV ou par appel téléphonique au CIV une fois posé ?
- ✓ **Question pour le CDAOA** : Des vols de nuit seront-ils envisageables à Pontoise, en présence de la GTA mais en l'absence de DL de l'Armée de l'Air ?
- ✓ (réponses à venir)

Terrains ZRT en auto-information

Capacités offertes

Données en entrée

✓ Points à considérer en préambule

- Les heures sont données en heures locales

- Pré-requis :
 - Présence d'un membre du réseau de confiance
 - Présence d'un DL militaire
 - Capacité à communiquer en français à la fréquence

Liste des terrains considérés

- LFPT – Pontoise-Cormeilles en Vexin en dehors des horaires ATS (LS-09h00 et 20h00-CS+30)
- LFPE – Meaux-Esbly en dehors des horaires ATS (LS-09h00 et 20h00-CS+30)
- LFPM – Melun-Villaroche en dehors des horaires ATS (LS-07h00 et 21h00-CS+30)

- LFFQ – Cerny-La Ferté Alais
- LFXU – Les Mureaux
- LFPA – Persan-Beaumont
- LFPP – Le Plessis-Belleville

LFPT – Pontoise-Cormeilles en Vexin

LS-09h00 / 20h00-CS+30

✓ **(1/2) Journées « complètes » de vols en amont et durant les JO et les JP :**

- Les lundi 22 juillet et mardi 23 juillet
- Du lundi 29 juillet au vendredi 2 août inclus
- Du mardi 6 au vendredi 9 août inclus
- Du lundi 26 août au dimanche 8 septembre inclus

- LS-09h00
 - 1 départ VFR / 10 minutes
 - 1 arrivée VFR / 10 minutes
 - Vols IFR : 3 ARR/H + 2 DEP/H (à coordonner entre réseaux « FBO » et « AG »)

- 20H00-CS+30
 - 3 avions en TDP simultanément
 - 1 départ VFR / 10 minutes
 - 1 arrivée VFR / 10 minutes
 - Vols IFR : 3 ARR/H + 2 DEP/H (à coordonner entre réseaux « FBO » et « AG »)

LFPT – Pontoise-Cormeilles en Vexin

LS-09h00 / 20h00-CS+30

✓ **(2/2) Journées « complètes » de vols en amont et durant les JO et les JP :**

- Du mercredi 24 au dimanche 28 juillet inclus
- Du samedi 3 au lundi 5 août inclus
- Les samedi 10 et dimanche 11 août

- LS-09h00
 - 1 départ VFR / 15 minutes
 - 1 arrivée VFR / 15 minutes
 - Vols IFR : 3 ARR/H + 2 DEP/H (à coordonner entre réseaux « FBO » et « AG »)

- 20H00-CS+30
 - 3 avions en TDP simultanément
 - 1 départ VFR / 15 minutes
 - 1 arrivée VFR / 15 minutes
 - Vols IFR : 3 ARR/H + 2 DEP/H (à coordonner entre réseaux « FBO » et « AG »)

LFPE – Meaux-Esbly

LS-09h00 / 20h00-CS+30

✓ **Journées « complètes » de vols en amont et durant les JO et les JP :**

- Du lundi 22 juillet au dimanche 11 août (durant les JO)
- Du lundi 26 août au dimanche 8 septembre (durant les JP)

- LS-09h00
 - 1 départ VFR / 10 minutes
 - 1 arrivée VFR / 10 minutes

- 20H00-CS+30
 - 3 avions en TDP simultanément
 - 1 départ VFR / 10 minutes
 - 1 arrivée VFR / 10 minutes

LFPM – Melun-Villaroche

LS-07h00 / 21h00-CS+30

✓ **Journées « complètes » de vols en amont et durant les JO et les JP :**

- Du lundi 22 juillet au dimanche 11 août (durant les JO)
- Du lundi 26 août au dimanche 8 septembre (durant les JP)

- LS-07h00
 - 1 départ VFR / 10 minutes
 - 1 arrivée VFR / 10 minutes

- 21H00-CS+30
 - 3 avions en TDP simultanément
 - 1 départ VFR / 10 minutes
 - 1 arrivée VFR / 10 minutes

LFXU – Les Mureaux

- ✓ **Journées « complètes » de vols en amont et durant les JO et les JP :**
- Du lundi 22 juillet au dimanche 11 août (durant les JO)
 - Du lundi 26 août au dimanche 8 septembre (durant les JP)

 - Sur les horaires d'ouverture (avec RZO et DL présents) :
 - 4 avions en TDP simultanément
 - 1 départ / 10 minutes
 - 1 arrivée / 10 minutes

LFFQ – La Ferté Alais

✓ **Journées « complètes » de vols en amont et durant les JO et les JP :**

- Du lundi 22 juillet au dimanche 11 août (durant les JO)
- Du lundi 26 août au dimanche 8 septembre (durant les JP)

- Sur les horaires d'ouverture (avec RZO et DL présents) :
 - 3 avions en TDP simultanément
 - 1 départ / 10 minutes
 - 1 arrivée / 10 minutes

LFPP – Le Plessis Belleville

✓ **Journées « complètes » de vols en amont et durant les JO et les JP :**

- Du lundi 22 juillet au dimanche 11 août (durant les JO)
- Du lundi 26 août au dimanche 8 septembre (durant les JP)

- Sur les horaires d'ouverture (avec RZO et DL présents) :
 - 3 avions en TDP simultanément
 - 1 départ / 10 minutes
 - 1 arrivée / 10 minutes

LFPA – Persan Beaumont

- ✓ **Journées « complètes » de vols en amont et durant les JO et les JP :**
- Du lundi 22 juillet au dimanche 11 août (durant les JO)
 - Du lundi 26 août au dimanche 8 septembre (durant les JP)

 - Sur les horaires d'ouverture (avec RZO et DL présents) :
 - 4 avions en TDP simultanément
 - 1 départ / 12 minutes
 - 1 arrivée / 12 minutes

Terrains contrôlés en ZIT/ZRT

Mise à jour des capacités offertes

LFPN – Paris-Saclay-Versailles

✓ **Modifications les dimanches durant les JO et les JP :**

- Les dimanches et les jours fériés de 12h00 à 15h00 locales l'aérodrome est fermé à tout trafic d'aéronef à motorisation thermique (Cf. arrêté du 11 juin 2021)
- Sont concernés les dimanches 28/07, 11/08, 01/09 et 08/09

Journées hors épreuves	Les dimanches 28/07, 11/08, 01/09 et 08/09												
Créneaux horaires	07h - 08h	08h -09h	09h – 10h	10h – 11h	11h -12h	12h00-15h00	15h – 16h	16h – 17h	17h – 18h	18h – 19h	19h – 20h	20h – 21h	21h – 21h30
Nombre de vols programmables par créneau horaire	12	24		0		30	24		12		6		

LFPI – Issy-les-Moulineaux Valérie André

✓ **Modifications d’amplitude horaire les WE durant les JO et les JP :**

- Début du contrôle à 8h00 locales, au lieu de 7h00, les samedis et dimanches durant les JO et les JP

DATES	Du 22/07 au 11/08 et du 26/08 au 08/09														
Créneaux horaires	7h – 8h	08h -09h	09h – 10h	10h – 11h	11h -12h	12h – 13h	13h – 14h	14h – 15h	15h – 16h	16h – 17h	17h – 18h	18h – 19h	19h – 20h	20h – 21h	21h – 22h
Nombre de vols programmables par créneau horaire	0	10													

Des questions ?