

Arrêté du 21 juin 2006 modifiant l'arrêté du 6 juillet 1992 relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale

NOR: EQUA0601072A

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et le ministre de l'outre-mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de ladite convention publiée par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles D. 131-1 à D. 131-10 ;

Vu l'arrêté du 6 juillet 1992 relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;

Vu l'accord du directoire de l'espace aérien en date du 18 avril 2006,

Arrêtent :

Art. 1

L'annexe à l'arrêté du 6 juillet 1992 susvisé est modifiée comme suit :

I. - Au chapitre Ier « Définitions » :

1. Les définitions suivantes sont supprimées : aéronef égaré, aéronef non identifié, approche finale, centre météorologique, durée totale estimée, espacement non radar, espacement radar, heure estimée de départ du poste de stationnement (ETD), membre d'équipage de conduite, navigation de surface (RNAV), point RNAV, portée visuelle d'aérodrome, portée visuelle de piste (RVR), service fixe aéronautique, service mobile aéronautique, virage de base.

2. Les définitions suivantes sont ajoutées :

1° « Approche à vue : approche effectuée par un aéronef en vol IFR qui n'exécute pas ou interrompt la procédure d'approche aux instruments et exécute l'approche par repérage visuel du sol. »

2° « Clairance de séparation à vue : clairance complémentaire accordée à un aéronef en vol contrôlé lui permettant, sur sa demande, en conditions VMC, d'assurer visuellement sa propre séparation par rapport à un autre aéronef en vol contrôlé. »

3° « Séparation : distance entre deux aéronefs, deux niveaux, deux trajectoires. »

4° « Séparation non radar : séparation utilisée lorsque les renseignements sur la position des aéronefs sont tirés de sources autres que le radar. »

5° « Séparation radar : séparation utilisée lorsque les renseignements sur la position des aéronefs sont tirés de sources radar. »

6° « Séparation stratégique : séparation existant entre deux trajectoires différentes publiées, déclarées séparées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, compte tenu de la précision de navigation requise sur chaque trajectoire, à condition que les volumes de protection établis pour chacune d'elle ne se chevauchent pas. »

II. - Au chapitre II « Dispositions générales » :

1. Au 2.1.1.3, la note est supprimée.

2. Au 2.1.2.2, la note est supprimée.

3. Au 2.1.3.1, les mots : « et VFR de nuit » sont ajoutés après les mots : « VFR spécial ».

4. Le paragraphe 2.1.4. « Répartition des fonctions » est remplacé par les dispositions suivantes :

« L'autorité ATS compétente désigne la zone de responsabilité de chaque organisme de contrôle de la circulation aérienne (ATC) et, s'il y a lieu, de chacun des secteurs de contrôle au sein d'un organisme ATC. Lorsqu'il y a plus d'un poste de travail dans un organisme ou un secteur, les fonctions et les responsabilités de chacun des postes de travail sont définies. »

5. Au deuxième tiret du a du 2.2.1.1, les mots : « ou de VFR de nuit » sont ajoutés après les mots : « VFR spécial ».

6. Au a du 2.2.1.2, entre les deux tirets, sont ajoutées les dispositions suivantes :

« - autant que possible dans les espaces de classe E ; »

7. Le b du 2.2.1.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« b) Entre les vols VFR :

- en espace de classe C, sauf dispositions contraires au-dessus du FL 195 ;

- en espace de classe D ;

- autant que possible dans les espaces de classe E ;

- en cas de VFR spécial ;

- en cas de VFR de nuit ;

- dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé. »

8. Au b du 2.2.2.1, après le deuxième tiret, sont ajoutés les mots suivants :

« - en cas de VFR de nuit ; »

9. Au b du 2.2.2.2, après le premier tiret, sont ajoutés les mots suivants :

« - autant que possible dans les espaces de classe E ; »

10. Au 2.2.2.3.4, les mots : « le contrôleur doit, dans le cadre du service d'information de vol, en informer, dès que possible, le commandant de bord » sont remplacés par les mots : « le contrôleur doit en informer immédiatement le commandant de bord », et les mots : « - les aéronefs ayant obtenu une clairance VMC » sont supprimés.

11. Le 2.2.3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2.2.3. (Réservé.) »

12. Le deuxième alinéa du 2.2.4 est supprimé.

13. Le deuxième alinéa du 2.3.3.1.3 est supprimé.

14. Le deuxième alinéa du 2.3.3.1.4 est supprimé.

15. Le 2.3.3.2.6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2.3.3.2.6. Les organismes du contrôle de la circulation aérienne ne sont plus en mesure d'assurer le respect des minima réglementaires de séparation à un aéronef dont le commandant de bord ne respecte pas une clairance.

Lorsque le pilote donne suite :

- aux avis de résolution fournis par un équipement embarqué d'évitement des collisions tel que l'ACAS ;

- aux avis fournis par un système embarqué d'évitement des collisions avec le sol (TAWS) ;

- à une information d'alarme d'un système au sol de détection de rapprochement dangereux d'un aéronef par rapport au relief et aux obstacles artificiels, tel que le MSAW, lorsqu'elle a été notifiée par l'un de ces organismes conformément au 2.2.2.3.4,

le contrôleur cesse d'être responsable de la séparation de cet aéronef vis-à-vis des autres aéronefs pendant l'exécution de manoeuvres entreprises par le commandant de bord pour donner suite à ces avis ou information. »

16. Au 2.3.5.2.2, les mots : « de l'appendice C à l'annexe 1 aux articles D. 131-1 à D. 131-10 du code de l'aviation civile. » sont remplacés par les mots : « de l'appendice 3 à l'annexe 1 de l'arrêté relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne. ».

17. Le 2.3.5.2.3 est supprimé.

18. Au 2.3.6.2.2, les mots : « plan de vol réduit » sont remplacés par les mots : « plan de vol transmis en cours de vol ».

19. A la fin du 2.3.9.3, les mots : « clairance VMC ou » sont supprimés.

III. - Au chapitre III « Contrôle régional » :

1. Le 3.1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3.1. (Réservé.) »

2. Au 3.2.1 :

1° Au d, les mots : « ou VFR de nuit » sont ajoutés après les mots : « VFR spécial ».

2° Le e est remplacé par les dispositions suivantes :

« e) (Réservé.) »

3° Les mots : « De même, dans les espaces de classe D ou E, l'espacement n'est pas assuré pendant les heures de jour lorsque des aéronefs ont reçu une clairance VMC. » sont supprimés.

3. Le 3.2.5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3.2.5. Les critères de séparation verticale et horizontale décrits en 3.3 et 3.4 ci-après peuvent ne pas être respectés entre deux aéronefs évoluant sur des trajectoires différentes séparées stratégiquement. »

4. Au 3.3.4.7, les mots : « dans l'appendice C de l'annexe 1 aux articles D. 131-1 à D. 131-10 du code de l'aviation civile » sont remplacés par les mots : « dans l'appendice 3 de l'annexe 1 à l'arrêté relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ».

5. Le 3.6.1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3.6.1. (Réservé.) »

6. Au deuxième alinéa du 3.7.2, les mots : « A ce titre, une première information de trafic pourra être délivrée dans le but essentiel de mettre en alerte visuelle les pilotes. » sont supprimés.

7. Les premier, troisième et quatrième alinéas du 3.7.2 sont supprimés.

8. Le 3.8.4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3.8.4. Clairance de séparation à vue.

Une clairance de séparation à vue est délivrée à un aéronef en vol contrôlé vis-à-vis d'un autre aéronef en vol contrôlé :

- en conditions VMC ;
- dans un espace aérien de classe D ou E, pendant la montée ou la descente ;
- sous le FL 100 ou sous 10 000 ft, si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft ;
- sur demande d'un pilote, y compris pour un aéronef au départ ou à l'arrivée ;
- avec l'accord du pilote de l'autre aéronef.

Une dérogation aux dispositions du § 3.8.4 peut être accordée par l'autorité compétente à un organisme donné, sur demande justifiée accompagnée d'une étude de sécurité.

3.8.4.1. Responsabilités.

Lorsqu'il a délivré une clairance de séparation à vue à un aéronef, un organisme de contrôle n'assure plus de séparation entre cet aéronef et l'autre aéronef concerné.

L'organisme des services de la circulation aérienne doit fournir l'information de trafic à cet aéronef.

L'organisme de contrôle de la circulation aérienne doit être prêt à délivrer une clairance complémentaire si l'aéronef signale qu'il rencontre des conditions météorologiques l'empêchant de poursuivre le vol en VMC jusqu'à sa limite de clairance. »

9. Le 3.8.5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3.8.5. (Réservé.) »

10. Le 3.8.6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3.8.6. (Réservé.) »

11. Au 3.9.2.1.3, les mots : « de l'annexe 1 "Règles de l'air aux articles D. 131-1 à D. 131-10 du code de l'aviation civile » sont remplacés par les mots : « de l'annexe 1 à l'arrêté relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ».

12. Le 3.10 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3.10. Autres procédures d'urgence.

3.10.1. Procédures d'alerte de proximité du relief.

Note 1 : La génération d'alerte de proximité du relief est une fonction du système ATC de traitement des données radar. L'objectif de cette fonction est d'aider à prévenir les accidents d'impact sans perte de contrôle en générant en temps opportun une alerte concernant la possibilité qu'un aéronef soit en situation dangereuse vis-à-vis du relief.

Note 2 : A partir d'une base numérisée du relief, la fonction d'alerte de proximité du relief effectue une surveillance des niveaux indiqués par les aéronefs dotés de transpondeur Mode C et génère - lorsqu'il y a un risque potentiel de collision avec le relief - une alerte acoustique et visuelle à l'intention de l'organisme de contrôle dans la zone de compétence duquel l'aéronef évolue.

Les instructions locales concernant l'emploi de l'alerte de proximité du relief spécifient notamment :

- a) Le principe de fonctionnement de l'alerte relief ;
- b) Les types de vols qui sont éligibles à la génération d'alerte relief ;
- c) Les secteurs ou zones de l'espace aérien dans lesquels la fonction d'alerte relief est mise en

oeuvre ;

d) La méthode de visualisation de l'alerte relief pour le contrôleur ;

e) Les conditions dans lesquelles la fonction d'alerte relief peut être inhibée pour certaines pistes radar ainsi que les procédures applicables en ce qui concerne les vols pour lesquels la fonction d'alerte relief a été inhibée.

Dans le cas où une alerte de proximité du relief relative à un vol contrôlé est générée, le contrôleur :

a) Si l'aéronef n'est pas en guidage radar :

- avise immédiatement le pilote qu'une alerte relief a été générée ; et

- donne l'instruction au pilote de vérifier immédiatement le niveau de l'aéronef ;

b) Si l'aéronef est en guidage radar :

- donne au pilote l'instruction de rejoindre immédiatement un niveau supérieur ou égal à l'altitude minimale de sécurité radar ; et

- si nécessaire, donne au pilote un nouveau cap radar pour éviter le relief. »

IV. - Au chapitre IV « Contrôle d'approche » :

1. Au 4.1, les deux alinéas constituent le 4.1.1, et il est ajouté un 4.1.2 comme suit :

« 4.1.2. Circulation essentielle locale.

Les renseignements concernant la circulation essentielle locale dont le contrôleur a connaissance sont transmis sans retard aux aéronefs au départ et à l'arrivée.

La circulation essentielle locale est décrite de façon à être aisément identifiée.

Note 1 : Dans le présent contexte, la circulation essentielle locale comprend tous les aéronefs, véhicules ou personnel se trouvant sur la piste qui doit être utilisée ou à proximité de celle-ci, ainsi que les aéronefs se trouvant dans l'aire de décollage et de montée initiale ou dans l'aire d'approche finale et pouvant présenter un danger pour un aéronef au départ ou à l'arrivée.

Note 2 : Voir également le 3.8.6, le 9.3.3.1.3 et le 10.9.2. »

2. Le dernier alinéa du 4.2.1.2 est supprimé.

3. Le 4.2.3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 4.2.3. (Réservé.) »

4. Au 4.2.4, les mots : « dans les conditions de 3.8.5.2 » sont remplacés par les mots : « dans les conditions de 3.8.4 ».

5. Au 4.2.5.3, les mots : « ou une clairance VMC » sont supprimés.

6. Le quatrième alinéa du 4.3.1.4.1 est supprimé.

7. Au premier tiret du a du 4.3.1.4.2, les mots : « s'il existe » sont supprimés.

8. Le 4.3.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 4.3.2. (Réservé.) »

9. Le 4.3.3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 4.3.3. Clairance d'approche à vue.

4.3.3.1. Un aéronef en vol IFR peut ne pas exécuter une procédure d'approche aux instruments publiée ou approuvée ou ne pas en poursuivre l'exécution pour effectuer une approche à vue par repérage visuel du sol si les conditions suivantes sont réunies :

a) Le pilote voit l'aérodrome ;

b) Le pilote peut garder le contact visuel avec le sol ;

c) Le pilote juge que la visibilité et le plafond permettent une approche à vue et estime l'atterrissage possible ;

d) De nuit, le plafond n'est pas inférieur à l'altitude minimale de secteur ou, le cas échéant, de la trajectoire de ralliement empruntée ;

e) En espace aérien contrôlé, le pilote a reçu une clairance d'approche à vue ;

f) Le pilote respecte les éventuelles consignes particulières propres à l'approche à vue sur l'aérodrome considéré et les restrictions d'évolution vers la piste émises par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Un pilote peut exécuter une approche à vue même en l'absence de procédure aux instruments.

Quand il exécute une approche à vue, l'aéronef continue à bénéficier des services de la circulation aérienne correspondant à la classe de l'espace dans lequel il évolue.

4.3.3.2. Une clairance d'approche à vue peut être demandée par le pilote ou proposée par le contrôleur.

Les conditions dans lesquelles le contrôleur peut proposer une approche à vue, en particulier les conditions météorologiques, sont fixées par l'autorité compétente des services de la

circulation aérienne.

La clairance d'approche à vue peut être subordonnée à l'acceptation par le pilote des restrictions d'évolution vers la piste émises par l'organisme du contrôle de la circulation aérienne, indépendamment des éventuelles consignes particulières ou consignes locales propres à l'approche à vue sur l'aérodrome considéré.

L'organisme du contrôle de la circulation aérienne doit continuer à assurer entre l'aéronef qui bénéficie de la clairance d'approche à vue et les autres aéronefs les séparations applicables dans l'espace considéré.

4.3.3.3. Dans le cas d'approches à vue successives, une séparation radar ou non radar est maintenue jusqu'à ce que le pilote de l'aéronef qui suit signale qu'il voit l'aéronef qui précède. Il reçoit alors l'instruction de suivre cet aéronef et d'assurer lui-même la séparation. Lorsque les deux aéronefs sont de la catégorie de turbulence de sillage lourde, ou lorsque l'aéronef qui précède est d'une catégorie de turbulence de sillage plus lourde que l'aéronef qui suit, et que la distance entre les aéronefs est inférieure au minimum approprié fondé sur la turbulence de sillage, le contrôleur émet une mise en garde concernant la possibilité de turbulence de sillage. Il incombe au pilote commandant de bord de l'aéronef qui suit un aéronef d'une catégorie de turbulence de sillage plus lourde de faire en sorte que la séparation par rapport à cet aéronef soit acceptable. S'il est établi qu'une séparation supplémentaire est nécessaire, l'équipage de conduite en informe l'organisme ATC, en précisant ses besoins.

4.3.3.4. Le transfert des communications au contrôleur d'aérodrome s'effectue à un point ou à un moment où les renseignements sur la circulation essentielle locale, le cas échéant, et l'autorisation d'atterrir ou toute autre instruction peuvent être émis à l'aéronef en temps opportun. »

10. Le 4.4.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 4.4.2. (Réservé.) »

V. - Au chapitre V « Contrôle d'aérodrome » :

1. Le 5.2.1.1.1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 5.2.1.1.1. Contrôle :

La tour de contrôle d'aérodrome transmet des clairances et des renseignements aux aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome afin de :

a) Prévenir les collisions entre :

Les aéronefs en vol dans le circuit d'aérodrome ;

Les aéronefs évoluant sur l'aire de manoeuvre ;

Les aéronefs en train d'atterrir ou de décoller ;

Les aéronefs et les véhicules évoluant sur l'aire de manoeuvre ;

Les aéronefs sur l'aire de manoeuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire ;

b) Assurer l'acheminement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne. »

2. Au troisième tiret du 5.5.1.1, les mots : « ou portée visuelle d'aérodrome » sont supprimés.

3. Au e du 5.5.2.2, les mots : « conformément au 6.2 du chapitre VI » sont remplacés par les mots : « conformément au chapitre 4 des Services de la circulation aérienne ».

4. Le 5.5.3.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 5.5.3.2. (Réservé.) »

5. Le 5.5.3.6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 5.5.3.6. La circulation locale essentielle sera censée comprendre tout aéronef, véhicule ou personne se trouvant soit sur l'aire de manoeuvre ou à proximité de cette aire, soit sur une aire destinée au chargement ou au stationnement, ainsi que toute circulation aux abords de l'aérodrome, susceptibles de mettre en danger l'aéronef considéré. »

6. Le 5.6.2.4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 5.6.2.4. Points d'arrêt avant piste.

5.6.2.4.1. Lorsque les points d'arrêt avant piste n'ont pas été aménagés et sauf consigne particulière d'utilisation de l'aérodrome, tout aéronef doit attendre à une distance du bord de la piste au moins égale à :

30 mètres pour une piste revêtue d'une longueur inférieure à 1 000 mètres ou une piste non revêtue ;

50 mètres pour une piste revêtue d'une longueur égale ou supérieure à 1 000 mètres.

5.6.2.4.2. Sauf consignes particulières, un aéronef ne peut pas être autorisé à attendre à l'une des extrémités de la piste en service, y compris sur les raquettes, lorsqu'un autre aéronef est en train d'atterrir sur cette piste.

5.6.2.4.3. Sur les aérodromes où une approche de précision de catégorie 2 ou 3 est en cours, les aires critiques et sensibles de l'ILS doivent être exemptes d'aéronefs en attente ou en stationnement. »

7. Au 5.6.3.3, les mots : « et en 5.6.2.4.2 » sont supprimés.

8. Au 5.6.5.1, les mots : « et 5.6.7.1 » sont remplacés par les mots : « et 5.6.7.2 ».

9. Le 5.6.6.4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 5.6.6.4. Clairance anticipée d'atterrissage.

5.6.6.4.1. Cas général.

Un aéronef peut être autorisé à atterrir lorsqu'on est raisonnablement sûr que la séparation prévue en 5.6.6.1 et 5.6.6.2 ou prescrite en application de 5.6.6.3 sera respectée au moment où l'aéronef franchira le seuil de la piste ; toutefois l'autorisation d'atterrir n'est pas donnée avant qu'un aéronef atterrissant avant lui n'ait franchi le seuil de piste. Pour réduire les risques de malentendu, l'autorisation d'atterrissage comprend la piste en service.

5.6.6.4.2. Cas particulier :

Un contrôleur peut autoriser un pilote d'aéronef à atterrir sur une piste exclusivement réservée - de façon permanente ou temporaire - aux atterrissages s'il est raisonnablement sûr qu'au moment où cet aéronef franchira le seuil de la piste, le minimum de séparation prescrit sur piste avec l'aéronef précédent sera assuré.

Note : Le minimum de séparation est prescrit pour une piste donnée à l'issue d'une étude de sécurité.

Une telle clairance est délivrée :

Hors procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) ;

Si l'aéronef concerné a été informé qu'un autre aéronef le précède à l'atterrissage.

Le nombre maximum d'aéronefs précédant celui auquel est délivrée une clairance anticipée d'atterrissage est fixé, pour une piste donnée, par le prestataire des services de la navigation aérienne, à l'issue d'une étude de sécurité. »

10. Au 5.6.7, les 5.6.7.1 à 5.6.7.5 sont renumérotés, respectivement, 5.6.7.2 à 5.6.7.6, et il est ajouté un 5.6.7.1 comme suit :

« 5.6.7.1. Un aéronef n'est autorisé à décoller que lorsqu'on est raisonnablement sûr que la séparation prévue en 5.6.6.1 et 5.6.6.2 ou prescrite en application de 5.6.6.3 sera respectée au moment où l'aéronef amorcera son décollage. »

VI. - Au chapitre VI « Service d'information de vol » :

1. Après le titre, il est ajouté une note liminaire comme suit :

« Note : La portée du service d'information de vol fait l'objet du paragraphe 4.2.2 des Services de la circulation aérienne. »

2. Le 6.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 6.2. Renseignements transmis.

6.2.1. Transmission de comptes rendus en vol spéciaux et de renseignements SIGMET.

6.2.1.1. Des renseignements SIGMET appropriés ainsi que des comptes rendus en vol spéciaux qui n'ont pas servi à établir un message SIGMET sont communiqués aux aéronefs par un ou plusieurs des moyens mentionnés en 6.1.3.1, compte tenu des accords régionaux de navigation aérienne.

6.2.1.2. Les comptes rendus en vol spéciaux et les renseignements SIGMET à communiquer aux aéronefs sur l'initiative d'un organisme au sol devraient porter sur une partie de la route correspondant à une heure de vol depuis la position de l'aéronef, sauf lorsqu'une autre durée de vol a été fixée par des accords régionaux de navigation aérienne.

6.2.2. Transmission de renseignements concernant des activités volcaniques.

Des renseignements concernant des activités volcaniques prééruptives, des éruptions volcaniques ou des nuages de cendres volcaniques sont communiqués aux aéronefs par une ou plusieurs des méthodes indiquées en 6.1.3.1, compte tenu des accords régionaux de navigation aérienne.

6.2.3. Transmission de renseignements sur les nuages de matières radioactives et de produits chimiques toxiques.

Des renseignements sur la libération dans l'atmosphère de matières radioactives ou de produits chimiques toxiques pouvant avoir une incidence sur l'espace aérien situé dans la zone de responsabilité de l'organisme ATS sont communiqués aux aéronefs par une ou plusieurs des méthodes indiquées en 6.1.3.1.

6.2.4. Transmission de messages d'observations spéciales établis dans la forme symbolique SPECI et de prévisions d'aérodrome amendées.

Des messages d'observations spéciales établis dans la forme symbolique SPECI et des prévisions d'aérodrome amendées sont transmis sur demande aux aéronefs en vol et complétés par l'un des moyens suivants :

- a) Transmission dirigée, par l'organisme des services de la circulation aérienne approprié, de messages d'observations spéciales sélectionnées et de prévisions d'aérodrome amendées intéressant l'aérodrome de départ, l'aérodrome de destination et ses aérodromes de dégagement, indiqués dans le plan de vol ;
- b) Appel général sur les fréquences appropriées pour la transmission, sans accusé de réception, de messages d'observations spéciales sélectionnées et de prévisions d'aérodrome amendées aux aéronefs intéressés ;
- c) Diffusion continue ou fréquente ou communication par liaison de données des derniers messages d'observations et prévisions d'aérodrome, dans des régions déterminées par accord régional de navigation aérienne où l'encombrement de la circulation le justifie. Les émissions VOLMET et/ou le service D VOLMET devraient être utilisés à cette fin (voir le 4.4 de l'annexe 2 de l'arrêté relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne).

6.2.5. Communication de renseignements aux avions SST.

Les renseignements ci-après concernant les aérodromes déterminés par accords régionaux de navigation aérienne sont disponibles aux centres de contrôle régional ou aux centres d'information de vol appropriés et seront communiqués sur demande aux avions SST avant le début de la décélération/descente qui suit la croisière supersonique :

a) Messages d'observations et prévisions météorologiques en vigueur ; toutefois, en cas de difficultés de communication dues à de mauvaises conditions de propagation, les renseignements transmis peuvent se limiter aux éléments suivants :

- 1. Direction et vitesse du vent moyen à la surface (y compris les rafales) ;
- 2. Visibilité ou portée visuelle de piste ;
- 3. Nébulosité et hauteur de la base des nuages bas ;
- 4. Autres renseignements significatifs ;

Note : Voir le chapitre 9, 9.3.3.2.4.8.

5. S'il y a lieu, renseignements concernant les changements prévus.

b) Renseignements opérationnels significatifs sur l'état des installations associées à la piste en service, notamment la catégorie d'approche de précision au cas où la catégorie d'approche la plus basse officiellement déclarée pour la piste ne serait pas possible ;

c) Renseignements suffisants sur l'état de la surface des pistes pour permettre l'évaluation du coefficient de freinage. »

3. Le 6.3.1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 6.3.1. (Réservé.) »

4. Le a du 6.4.2.1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« a) Les éléments précisés aux 5.5.1.1 et 5.5.1.2. »

5. Le b du 6.4.2.1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« b) Les renseignements en sa possession et portant sur :

- le trafic dont la présence est connue dans la circulation d'aérodrome ou en train d'effectuer une approche aux instruments ;

- les autres activités aéronautiques susceptibles de les intéresser. »

6. Au dernier tiret du 6.4.2.2, les mots : « aéronefs connus utilisant l'aérodrome » sont remplacés par les mots : « aéronefs dont la présence est connue ».

VII. - Au chapitre VII « Service d'alerte », dans le tableau VII, les mots : « perte de contact radio en approche et dans la circulation d'aérodrome » sont remplacés par les mots : « perte de contact radio en approche ou dans la circulation d'aérodrome ».

VIII. - Au chapitre VIII « Coordination entre organismes de la circulation aérienne » :

1. Au 8.1.4, après les mots : « détachement militaire de coordination (DMC) », sont ajoutés les mots : « ou un centre militaire de coordination et de contrôle (CMCC) ».

2. Au 8.2.1.4, les mots : « conformément au 3.4.2 de l'annexe II aux articles D. 131-1 à D. 131-10 du code de l'aviation civile » sont remplacés par les mots : « conformément au 3.5.2 de l'annexe II à l'arrêté relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne. »

3. Au 8.2.3, après le titre et avant le 8.2.3.1, sont ajoutées les dispositions suivantes :

« L'organisme assurant le contrôle d'approche conservera le contrôle des aéronefs à l'arrivée jusqu'à ce que ces aéronefs aient été transférés à la tour de contrôle. Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, sauf prescription contraire dans des lettres d'accord ou dans les instructions locales, il ne sera pas transféré plus d'un aéronef à l'arrivée

à un organisme chargé du contrôle d'aérodrome. »

4. Au 8.2.3.1, les mots : « ou VFR de nuit » sont ajoutés après les mots : « VFR spécial ».

IX. - Au chapitre IX « Messages de services de la circulation aérienne » :

1. Au 9.3.1.1, les mots : « de l'annexe 2 aux articles D. 131-1 à D. 131-10 du code de l'aviation civile » sont remplacés par les mots : « de l'annexe 2 à l'arrêté relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ».

2. Le 9.3.3.1.2 est supprimé et le 9.3.3.1.3 est renuméroté 9.3.3.1.2.

3. Le dernier alinéa du 9.3.3.2.4.3 est supprimé.

4. Au 9.3.3.2.4.5, les mots : « au moyen des abréviations FEW (1-2 octas), SCT (3-4 octas), BKN (5-7 octas) ou OVC (8 octas), » sont ajoutés après les mots : « La quantité de nuages ».

X. - Au chapitre X « Emploi du radar » :

1. Après le 10.4.2.1.2.3, il est ajouté un 10.4.2.1.3 comme suit :

« 10.4.2.1.3. Activation du transpondeur.

10.4.2.1.3.1. Dans les espaces aériens des services de la circulation aérienne où l'emport du transpondeur est prescrit, sauf dans les cas prévus en 10.4.1.1.1, le pilote affiche le code transpondeur assigné par l'organisme des services de la circulation aérienne.

10.4.2.1.3.2. Dans les espaces aériens des services de la circulation aérienne où l'emport du transpondeur n'est pas prescrit, sauf instruction contraire de l'organisme des services de la circulation aérienne ou dans les cas prévus en 10.4.1.1.1, le pilote d'un aéronef équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou mode S avec alticodeur, affiche, depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol :

a) Dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine :

- le code 2000 et active la fonction de report d'altitude, lorsque l'aéronef est en vol IFR ;

- le code 7000 et active la fonction de report d'altitude, lorsque l'aéronef est en vol VFR ;

b) Dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française :

- le code 2000 et active la fonction de report d'altitude. »

2. Au premier tiret du 2 du a du 10.6.1, les mots : « ou non connus » sont supprimés.

3. Au 10.6.4.2, les mots : « de l'espacement radar applicable » sont remplacés par les mots : « du minimum de séparation radar applicable ».

4. Au 10.6.6.2, les mots : « sans échange verbal » sont ajoutés après les mots : « peut être effectué ».

5. Le 10.10 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 10.10. (Réservé.) »

XI. - Dans tout le texte :

1. Les mots : « bureau de piste » sont remplacés par les mots : « bureau de piste des services de la circulation aérienne ».

2. Le mot : « abordage » est remplacé par le mot : « collision ».

3. Les mots : « organismes de la circulation aérienne » sont remplacés par les mots : « organismes des services de la circulation aérienne ».

4. Les mots : « point d'arrêt » sont remplacés par les mots : « points d'arrêt avant piste ».

5. Les mots : « tour de contrôle » sont remplacés par les mots : « tour de contrôle d'aérodrome ».

6. Le mot : « espacement » est remplacé par le mot : « séparation ».

Art. 2

Le présent arrêté entrera en vigueur le 30 septembre 2006.

Art. 3

Le présent arrêté est applicable à la Polynésie française, à la Nouvelle-Calédonie, à Wallis et Futuna et à Mayotte.

Art. 4

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 21 juin 2006.

Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des affaires stratégiques
et techniques,

P. Schwach

Le ministre de l'outre-mer,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des affaires économiques,
sociales et culturelles de l'outre-mer,

P. Leyssene

Version du texte	00000001-STOCKK
Nature du document	ARRETE
État	
Date d'entrée en vigueur	
Date de fin	
Date de dernière modification	