



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Direction générale de l'aviation civile

CONSIGNES LOCALES

Direction des services de la Navigation aérienne

Direction des opérations

Services de la Navigation aérienne région parisienne

Organisme Orly – Aviation générale

Nos réf. : SNA-RP/ORY/2010/Toussus-le-Noble

Affaire suivie par : Patrick GUERIN

patrick.guerin@aviation-civile.gouv.fr

Tél. 01.39.56.51.49 – Fax : 01.39.56.43.26

MISE EN VIGUEUR LE 11 DECEMBRE 2006

**Utilisables par les Usagers basés de l'aérodrome de
Toussus le Noble lors des périodes d'auto information**

Consignes applicables en VFR :

En l'absence d'organisme de la circulation aérienne l'utilisation de l'aérodrome en VFR est limitée dans les conditions suivantes :

- Aérodrome réservé aux usagers basés.
- Auto-information, **en français uniquement**, sur la fréquence 119,300 Mhz.
- Vols locaux de moins de 20 minutes interdits.
- Tours de pistes autorisés avec instructeur à bord ou dans le cadre de la formation initiale.
- Maximum recommandé de 5 aéronefs dans le circuit de piste.
- Veiller au respect de l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de la circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.
- Vol voyage avec plan de vol : clôture du PLN auprès du BRIA Le Bourget :
BTIV 0810 437 837.

Choix de la piste en service :

- Le choix du QFU de Toussus est lié à celui d'Orly en raison des arrivées et des départs IFR.
- Après avoir écouté l'ATIS de Toussus sur 127,475 Mhz, écouter l'ATIS d'Orly sur 126,500 Mhz, sauf si le sens d'atterrissage et de décollage est imposé par le vent, se conformer à la configuration d'Orly.

Consignes applicables en IFR :

En l'absence d'organisme de la circulation aérienne l'utilisation de l'aérodrome en IFR est limitée dans les conditions suivantes :

- Aérodrome réservé aux usagers basés.
- Vols IFR interdits tous les jours de 06h00 à 07h00 locale.
- Auto-information, **en français uniquement**, sur la fréquence 119,300 Mhz.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que la procédure de départ, lorsque l'approche de Villacoublay est ouverte, diffère légèrement de celle mise en œuvre lorsque le départ est traité uniquement par l'approche d'Orly. Il convient de suivre les instructions données par le contrôleur d'approche lors de la mise en route.

DEPART :

Choix de la piste en service :

- Le choix du QFU de Toussus est lié à celui d'Orly en raison des arrivées et des départs IFR.
- Après avoir écouté l'ATIS de Toussus sur 127,475 Mhz, écouter l'ATIS d'Orly sur 126,500 Mhz, sauf si le sens d'atterrissage et de décollage est imposé par le vent, se conformer à la configuration d'Orly.

Demande de mise en route :

Téléphoner à l'approche de Villacoublay au 01.45.07.32.76 et suivre les instructions.

Lorsque l'approche de Villacoublay est fermée suivre les instructions données sur le répondeur téléphonique ou contacter Orly au 01.49.75.70.76 ou au 01.49.75.70.94 à défaut 01.49.75.65.85.

Roulage :

Une fois la mise en route accordée effectuer le roulage en auto-information sur la fréquence 119,300 Mhz.

Demande de clairance :

Si l'approche de Villacoublay est ouverte, elle s'effectue 3 minutes avant le décollage auprès de Villacoublay Approche sur la fréquence 121,850 Mhz (cette fréquence de Toussus est relayée à Villacoublay en période d'auto-information).

Si l'approche de Villacoublay est fermée, trois minutes avant le départ, le pilote contacte Orly DEP sur 127,750 Mhz pour obtenir sa clairance de départ IFR.

Décollage :

- Après avoir reçu la clairance, décollage en auto-information sur la fréquence 119,300 Mhz.
- A 1500 pieds QNH, en montée vers l'altitude et sur la trajectoire du SID transmis, contacter Villacoublay APP ou Orly DEP sur la fréquence désignée lors de la fourniture de la clairance de départ.
- Une clairance IFR de départ ne vaut pas autorisation de décollage, cette manœuvre est effectuée par l'équipage, sous sa responsabilité en fonction du trafic et des conditions d'exploitation (QFU, MTO) en cours à LFPN, le respect des minima est notamment à la charge du pilote.



ARRIVEES :

Une autorisation d'approche à l'arrivée ne vaut pas clairance d'atterrissage, il en va de même pour le respect des minima à la charge du pilote.

Les procédures d'approches utilisables à LFPN pour les appareils en auto-information sont obligatoirement suivies d'une MVL.

Les minima sont : VH = 3000 m - MDA = 1500 ft.

En cas d'approche interrompue, recontacter sans délai le contrôle d'approche sur la fréquence précédente.

Note : Des aéronefs en VFR peuvent évoluer dans le circuit et ne pas avoir visuel sur vous, les règles de l'air ne vous donnent pas de priorité particulière. La MVL imposée par la réglementation (arrêté du 17 juillet 1992, annexe 1, § 5.1.3.3) permet d'acquérir le visuel sur les aéronefs dans le circuit et de se faire également connaître de ces derniers. Elle permet aussi de vérifier que les aéronefs en VFR utilisent bien le même QFU que vous et le cas échéant d'effectuer la MVL de manière à vous intégrer dans la circulation d'aérodrome en fonction d'eux.

CLOTURE DU PLAN DE VOL :

Il est impératif de clôturer le plan de vol le plus tôt possible après l'atterrissage auprès du BRIA du Bourget auquel est rattaché Toussus-le-Noble : BTIV 0810 437 837.

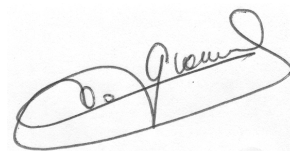
Note : L'absence de nouvelle de l'équipage à l'issue de l'atterrissage entraîne systématiquement le déclenchement de phases d'alerte mettant en œuvre d'importants moyens humains et matériels pour s'assurer que l'avion est posé sans dommage, recherche par BGTA, plan SATER etc...

Régulation de trafic

Des mesures de régulations de trafic au départ et à l'arrivée peuvent être mises en œuvre.

ATTENTION : Le non-respect de ces consignes implique une surcharge de travail pour les approches et hypothèque la pérennité des vols IFR en auto-information. Il est donc demandé de les respecter scrupuleusement. Des infractions seront relevées dans le cas contraire pour ne pas pénaliser la majorité des Usagers respectueux de ces règles.

Chef de la circulation aérienne



Patrick GUERIN



Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr