



TOURS AERO CLUB

LA CARTE VAC

&

L'INTEGRATION AERODROME



VOTRE PROGRAMME

1- LA CARTE VAC

2- LA PREPARATION DE L'INTEGRATION

3- L'INTEGRATION

4- QUIZZ



1- LA CARTE VAC

Téléchargeable sur le site du SIA: <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

 EN |  Nous contacter

 République Française |  Service de l'Information Aéronautique D S N A

 La référence en information aéronautique Volez informés!

Rechercher... 

 Mon panier

 AIP ▼

 Préparation de vol ▼

 Réglementation NA

 Liens Utiles ▼

 Boutique

SOFIA-Briefing

Visualisateur AIP

Atlas VAC FRANCE

AéroWeb

Assistance BRIA

▼ Activités défense

Cartes AZBA

Zone Centre

▼ SUP AIP

SUP AIP METROPOLE

SUP AIP CAR SAM NAM

SUP AIP PAC N

SUP AIP PAC P

SUP AIP RUN

▼ AIC

AIC METROPOLE

AIC CAR SAM NAM

AIC PAC N

AIC PAC P

AIC RUN





1- LA CARTE VAC

 EN |  Nous contacter

  Service de l'Information Aéronautique
DSNA

 La référence en information aéronautique
Volez informés!

Rechercher... 

 Mon panier 

 AIP ▼  Préparation de vol ▼  Réglementation NA  Liens Utiles ▼  Boutique

[Accueil](#) / eAIP Atlas-VAC



Publications d'information aéronautique - Cartes VAC Aérodrômes et Hélistations / *Aeronautical Information Publications - Aerodromes and Heliports VAC*



[VAC Aérodrômes / Aerodromes VAC](#)



[VAC Hélistations / Heliports VAC](#)





1- LA CARTE VAC

Introduction

Téléchargeable sur le site du SIA



AIP FRANCE METROPOLITAINE
VAC aérodromes en vigueur

AIP METROPOLITAN FRANCE
Aerodromes VAC in force

Information mise à jour à la date du /
Information updated to :
03 OCT 2024
Prochaine mise à jour / Next update :
31 OCT 2024

[Amendement VAC / Vac amendment](#)
[Généralités / General](#)
[Liste de contrôle / Check list](#)
[Cartes des secteurs d'information de vol / Flight Information Sectors charts](#)

Accès rapide aux cartes en vigueur / Quick access to charts in force

Compte tenu du caractère évolutif des éléments de l'AIP, le pilote devra s'assurer, avant d'effectuer son vol, que ces informations ne sont pas modifiées par
As far as the changes of the AIP are concerned, pilots, before the flight, have to check that these informations are not modified by
[NOTAM](#) ou par / or by [SUP AIP](#).

Par nom d'Aérodrome / By aerodrome name

SOULAC SUR MER
STRASBOURG ENTZHEIM
STRASBOURG NEUHOF
TARBES LALOUBERE
TARBES LOURDES PYRENEES
THOUARS
TIL CHATEL
TOULOUSE BLAGNAC
TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD
TOULOUSE FRANCAZAL
TOULOUSE LASBORDES
TOURNUS CUISERY
TOURS LE LOUROUX
TOURS SORIGNY
TOURS VAL DE LOIRE

ou par code OACI / or by OACI code

OK

1- LA CARTE VAC

Ouvert à la CAP
Public air traffic
31 OCT 24

TOURS VAL DE LOIRE
AD 2 LFOT APP 01

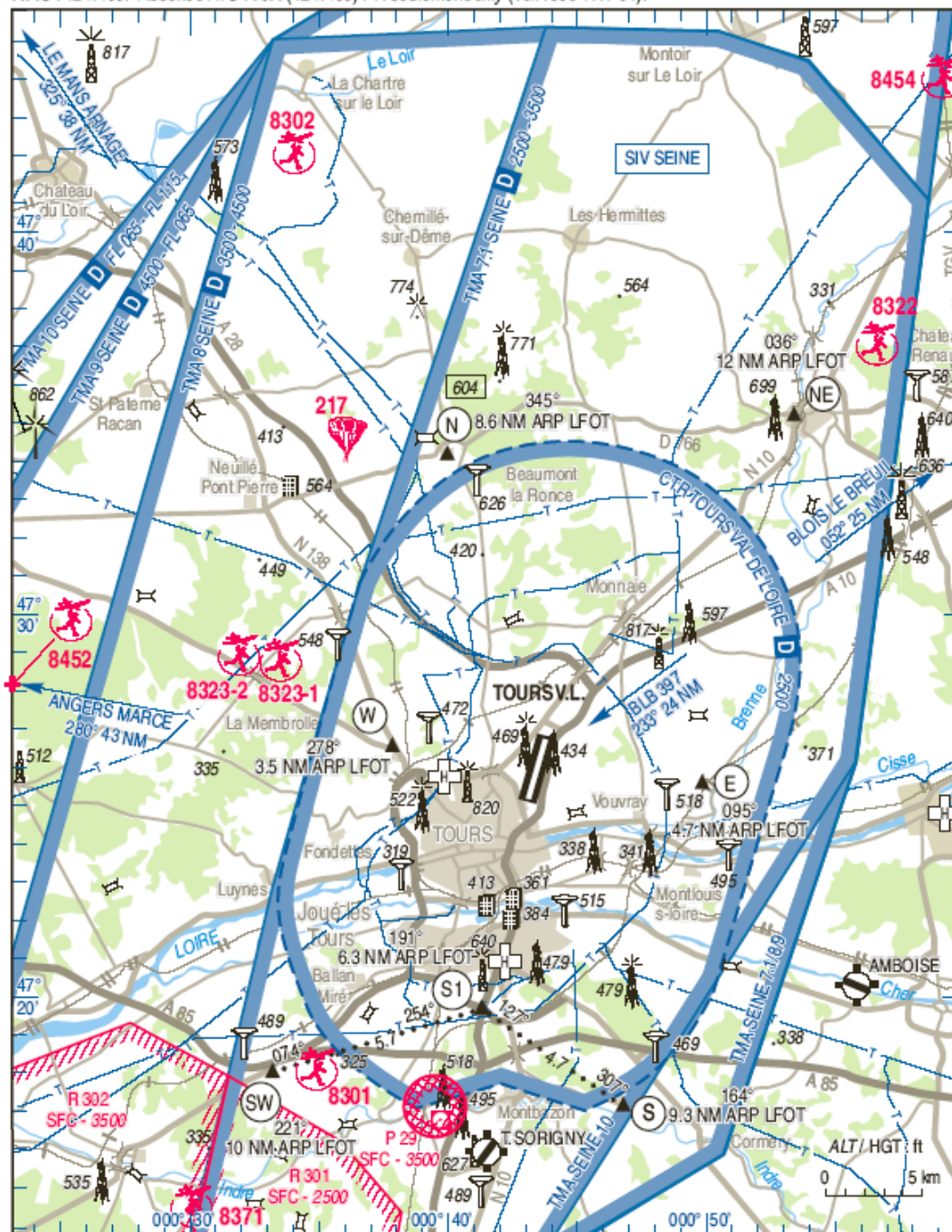
ALT AD : 357 (13 hPa)
LAT : 47 25 55 N
LONG : 000 43 23 E

LFOT
VAR : 1°E
(2020)

APP : SEINE Approche/Approach 134.875

TWR : 124.400

AFIS : 124.400. Absence ATS : **A/A** (124.400) FR seulement/*only* (voir /see TXT 01).



AMDT 12/24 **CHG** : Révision obstacles, ajout LF-R 301 et 302, ajout AEM 8323-2 et 8452, ajout RDL NDB BLB 397, suppression RDL NDB AS 392.

© SIA



1- LA CARTE VAC

La carte approche

1

APPROCHE A VUE
Visual approach

2

Ouvert à la CAP
Public air traffic
31 OCT 24

3

4

TOURS VAL DE LOIRE
AD 2 LFOT APP 01

5

6

7



ALT AD : 357 (13 hPa)
LAT : 47 25 55 N
LONG : 000 43 23 E

LFOT
VAR : 1°E
(2020)

8

APP : SEINE Approche/Approach 134.875
TWR : 124.400
AFIS : 124.400. Absence ATS : A/A (124.400) FR seulement/only (voir /see TXT 01).

- 1

Type d'Approche : **Approche à vue**
- 2

Qui peut venir se poser sur cet aérodrome :
Ouvert à la CAP
- 3

Date de publication de la carte :**31 octobre 2024**
- 4

Altitude du point le plus haut de l'aérodrome ainsi que ses coordonnées géographiques
- 5

Nom officiel de l'aérodrome :
Tours Val de Loire
- 6

Code OACI et *déclinaison magnétique* par rapport au **Nord Vrai**
- 7

Symboles représentant les activités réalisées sur l'aérodrome
- 8

Fréquences de radio-communication



1- LA CARTE VAC

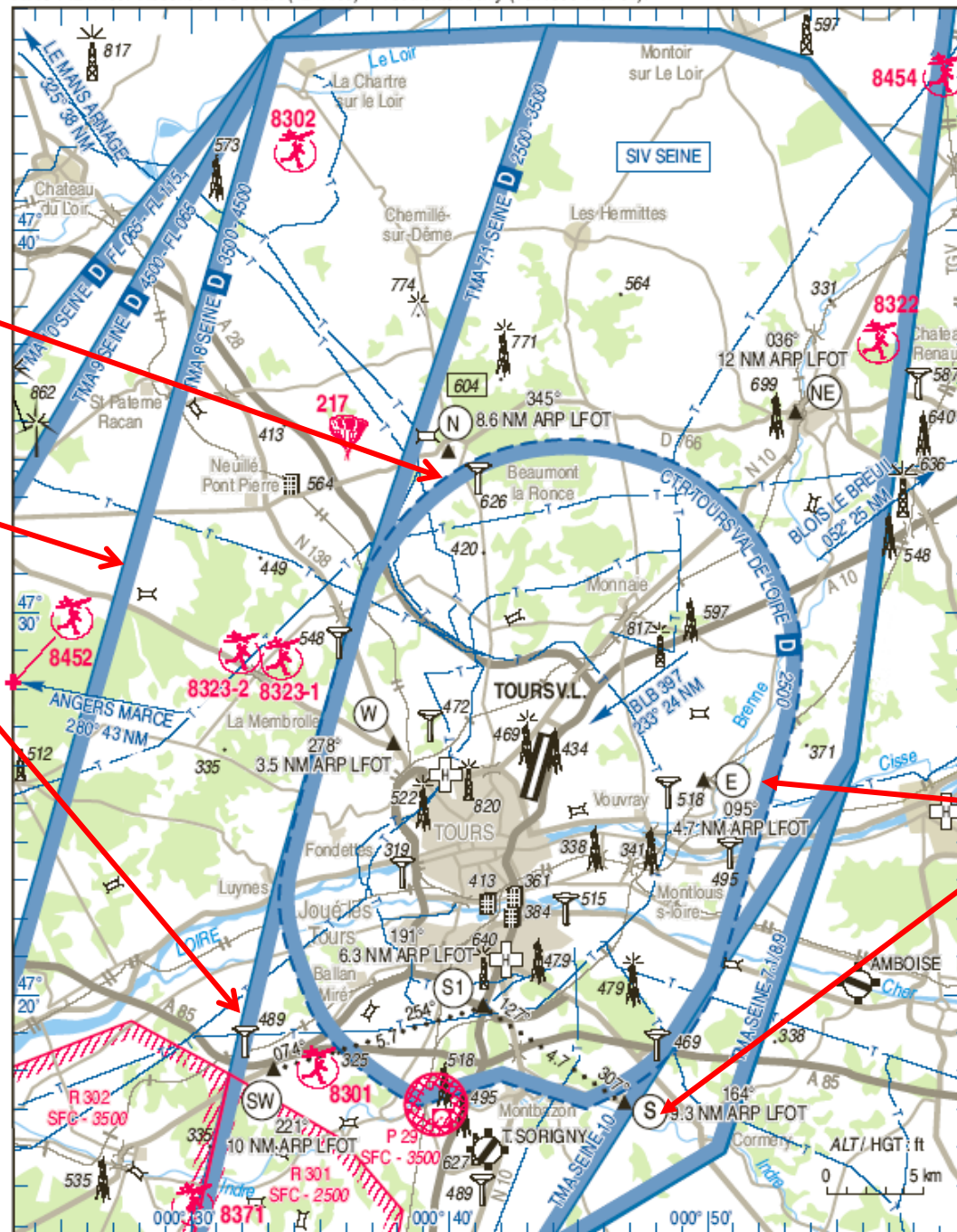
APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic
31 OCT 24

TOURS VAL DE LOIRE
AD 2 LFOT APP 01

	ALT AD : 357 (13 hPa) LAT : 47 25 55 N LONG : 000 43 23 E	LFOT VAR : 1°E (2020)
--	--	------------------------------------

APP : SEINE Approche/Approach 134.875
 TWR : 124.400
 AFIS : 124.400. Absence ATS : A/A (124.400) FR seulement/only (voir /see TXT 01).



SEVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

AMDT 12/24 CHG : Révision obstacles, ajout LF-R 301 et 302, ajout AEM 8323-2 et 8452, ajout RDL NDB BLB 397, suppression RDL NDB AS 392.

© SIA

La carte d'approche

Limite de la CTR,
classe de l'espace, plafond

Limites des TMA Seine,
classe de l'espace, plafond

Points de compte
rendu avions



CARTE VAC & INTEGRATION

1- LA CARTE VAC

La carte atterrissage

1 Altitude (hauteur) du TDP

2 Cap magnétique de la finale

3 Numéro de la piste

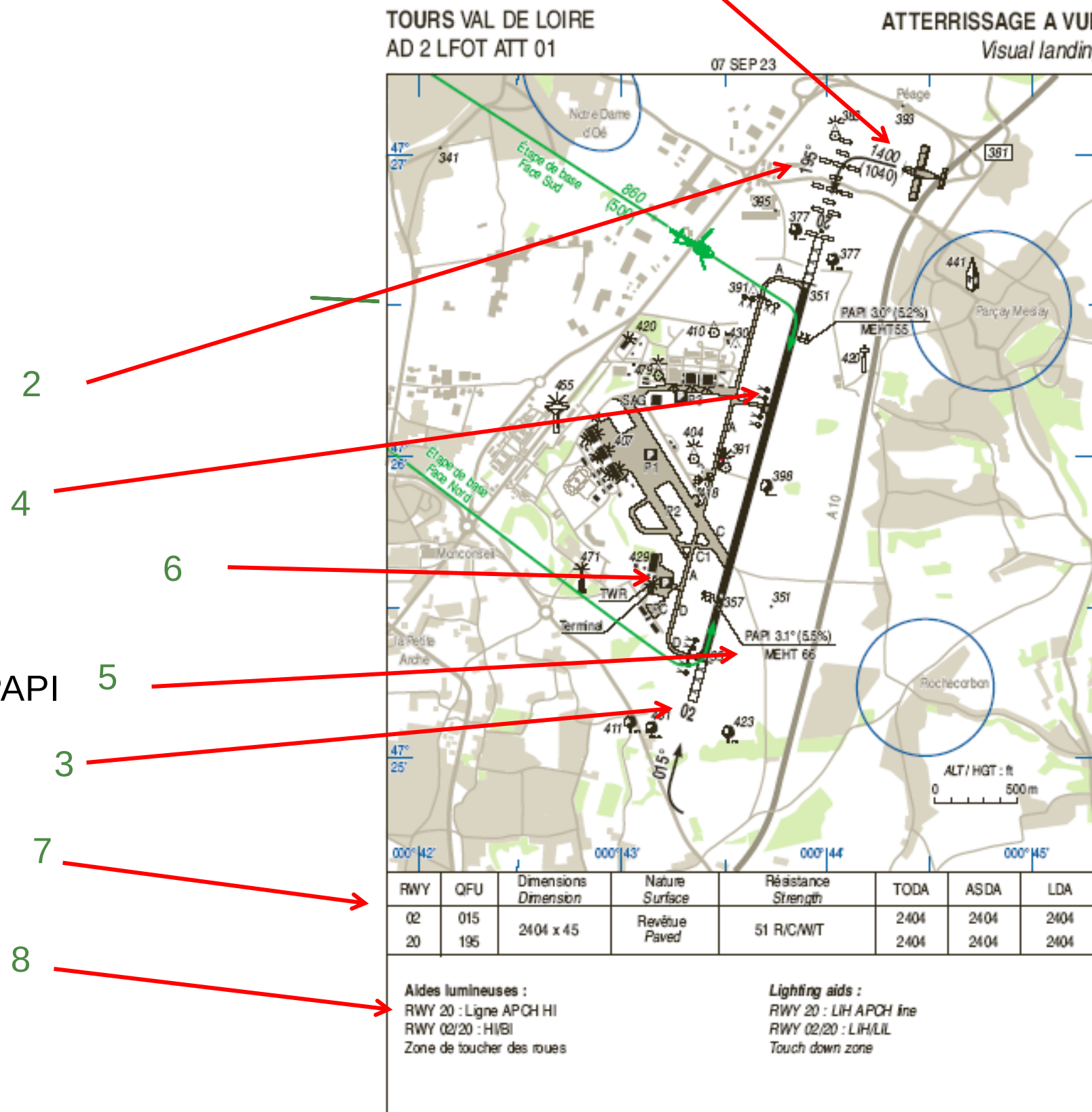
4 Feux de protection de piste

5 Precision approach path indicator PAPI

6 Parking (civil)

7 Informations piste

8 Aides lumineuses présentes



CARTE VAC & INTEGRATION



1- LA CARTE VAC

La carte atterrissage

RWY	QFU	Dimensions <i>Dimension</i>	Nature <i>Surface</i>	Résistance <i>Strength</i>	TODA	ASDA	LDA
02 20	015 195	2404 x 45	Revêtue <i>Paved</i>	51 R/C/W/T	2404 2404	2404 2404	2404 2404

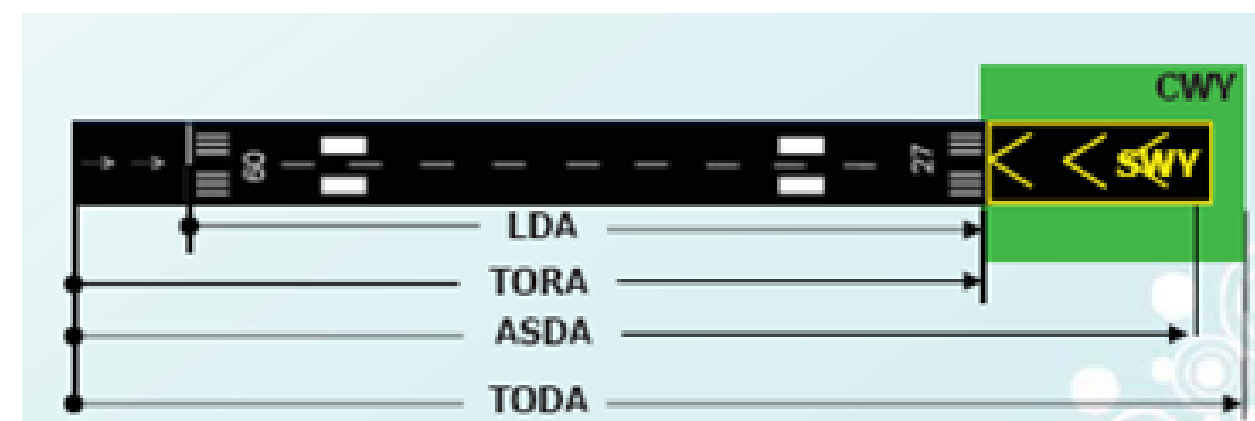
DISTANCES DÉCLARÉES DE LA PISTE

TORA Distance de roulement utilisable au décollage

TODA Distance utilisable au décollage

ASDA Distance utilisable pour l'accélération - arrêt

LDA Distance utilisable pour l'atterrissage



51: ACN Aircraft Classification Number

R/C/W/T: PCN Pavement Classification Number

F pour les chaussées souples (Flexible en anglais), c'est-à-dire composées essentiellement d'enrobés bitumineux ;
R pour les chaussées rigides composées essentiellement de béton de ciment.

Catégorie de résistance du sol support (sol « naturel » sous la chaussée).

A résistance élevée C résistance faible

Limite de la pression de gonflage des pneumatiques

W pas de limite

X 1,5 MPa

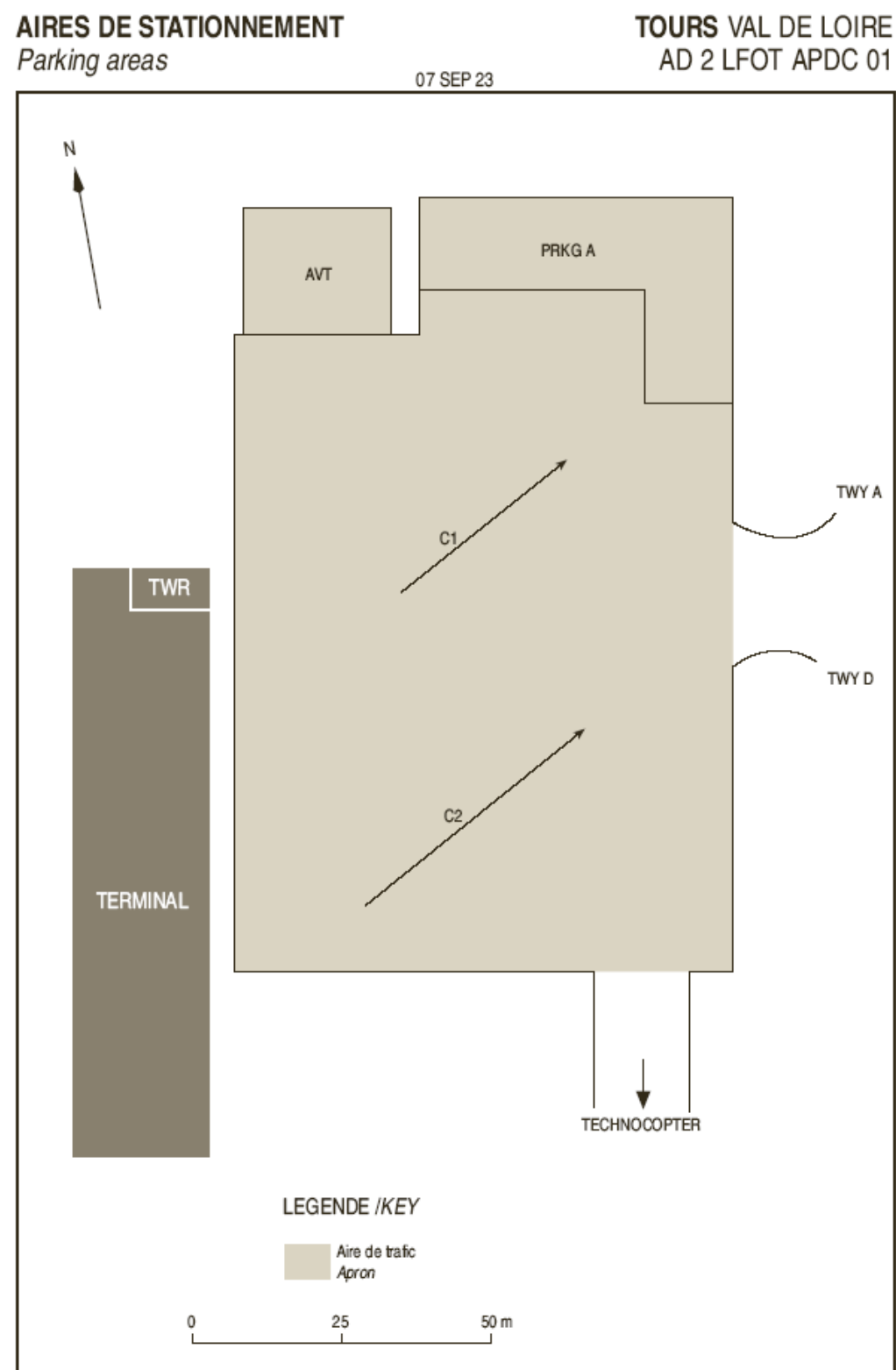
Z 0,5 MPa

1- LA CARTE VAC



11

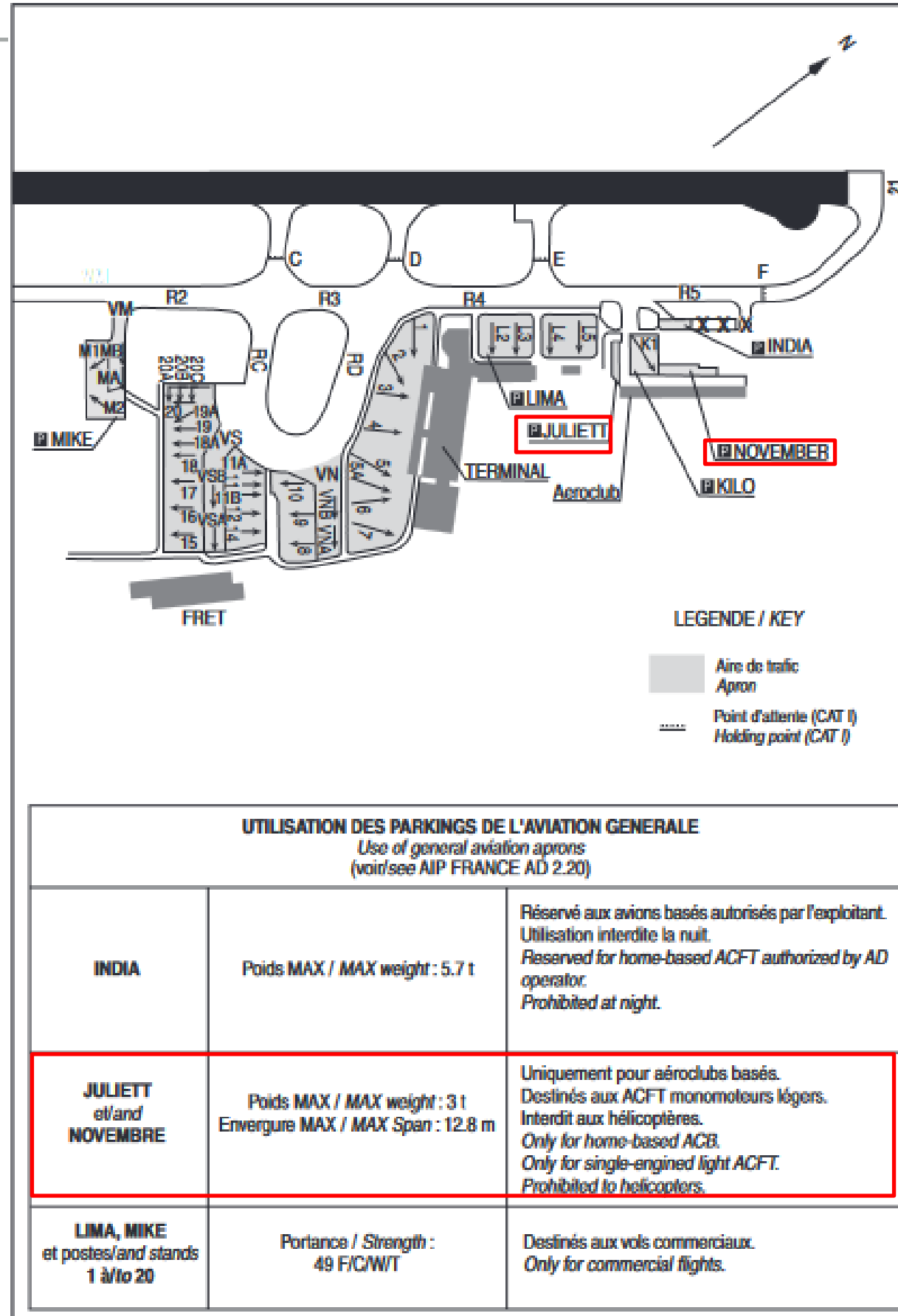
Aires de stationnement



CARTE VAC & INTEGRATION

1- LA CARTE VAC

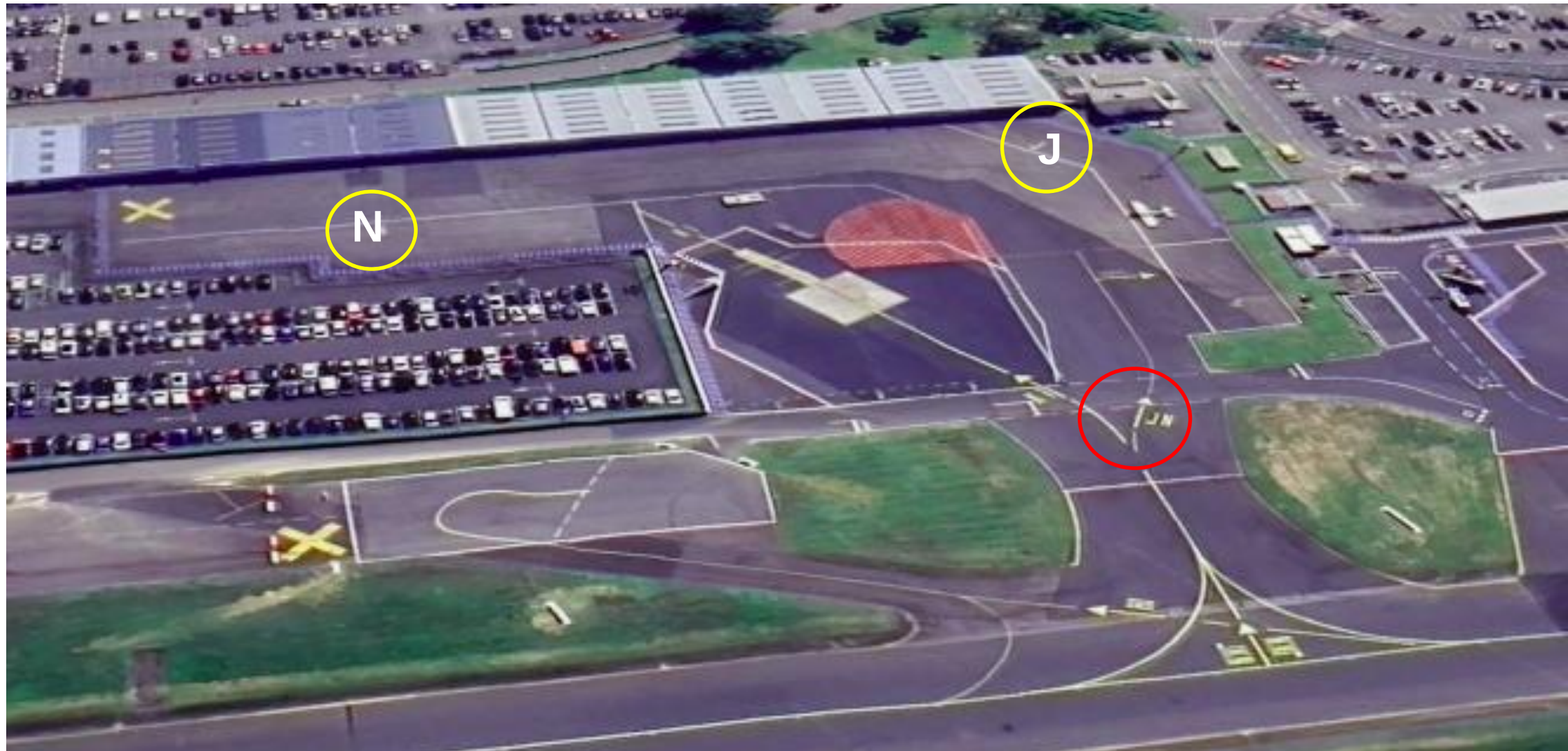
Autre exemple d'aires de stationnement:
Aérodrome de Nantes





1- LA CARTE VAC

Aérodrome de Nantes
Parking aviation générale
Novembre et Juliett



consignes particulières



AD 2 LFOT TXT 01
31 OCT 2024

AIP FRAN

TOURS VAL DE LOIRE

Consignes particulières / Special instructions	
Conditions d'utilisation de l'AD AD réservé aux ACFT munis de radio. AD interdit aux planeurs et aux ULM (Classe 1, 2, 4, 5 et 6). Auto-information réservée aux ACFT basés.	AD operating conditions <i>AD reserved for radio-equipped ACFT.</i> <i>AD prohibited for gliders and ULM class 1, 2, 4, 5, and 6.</i> <i>Auto-information reserved for based ACFT.</i>
Panne de radiocommunication Aérodrome accessible selon les consignes locales.	Radio-Communication failure <i>Airfield accessible according to local instructions.</i>
Dangers à la navigation aérienne Tous QFU : limitation vent traversier maximum (calculée sur le vent moyen) : 25kt piste sèche / 20kt piste mouillée.	Air navigation hazards <i>For all QFU : crosswind limitations (based on average wind) : 25kt with dry RWY / 20kt with wet RWY.</i>
Procédures et consignes particulières ← Roulage interdit hors RWY et TWY. Utilisation du TWY B limitée aux appareils dont l'envergure est inférieure à 24 m. Utilisation du TWY C interdite si celui-ci est déjà utilisé par un aéronef d'envergure ≥ 24 m. Décollage depuis bretelle B interdit en piste 02. Utilisation du TWY C1 limitée aux appareils dont l'envergure est inférieure à 15 m. Toute pénétration RWY via le TWY C est interdite de jour comme de nuit. ← Parking P1, P2, P3 : - réservé aux aéronefs sur demande auprès de l'exploitant avec assistance obligatoire, - utilisation de jour uniquement. Entraînements tours de piste réservés aux ACFT basés. HEL : ARR/DEP selon les itinéraires indiqués cause nuisance. Décollage en piste 20 : - En cas de virage par la droite : l'annoncer à la TWR et éviter le survol des agglomérations. - En cas de virage par la gauche : l'annoncer à la TWR et effectuer une verticale de la TWR à 2000 ft avant la prise de cap vers le nord ou l'ouest.	Procedures and special instructions <i>Taxiing prohibited except on RWY and TWY.</i> <i>TWY B restricted to ACFT with a wingspan less than 24 m.</i> <i>Use of TWY C prohibited if this TWY is used by an aircraft with a wingspan ≥ 24 m.</i> <i>Take off from taxiway B is prohibited on runway 02.</i> <i>TWY C1 restricted to ACFT with a wingspan less than 15 m.</i> <i>RWY penetration via TWY C is prohibited day and night.</i> <i>Apron P1, P2, P3 :</i> - reserved for ACFT O/R to AD manager mandatory assistance, daytime only. <i>AD pattern trainings reserved for home-based ACFT.</i> <i>HEL : ARR/DEP according to indicated routings due to noise restrictions.</i> <i>Takeoff on runway 20 :</i> - If turning right, notify TWR and avoid flying over populated areas. - If turning left, notify TWR and fly directly overhead TWR at 2000 ft before heading north or west.

AIP FRANCE

AD 2 LFOT TXT 02
31 OCT 2024

TOURS VAL DE LOIRE

- Points de compte rendu avions		- Airplanes reporting points
Points	Coordonnées Coordinates	Noms Names
N	47° 34' 15" N - 000° 40' 12" E	Beaumont la ronce / Château Castle
NE	47° 35' 25" N - 000° 53' 59" E	Château Renault - Intersection N10-D766 / Castle
E	47° 25' 28" N - 000° 50' 12" E	Vernou / Brenne - Tunnel TGV / HST tunnel
W	47° 26' 25" N - 000° 38' 19" E	La Membrolle - Intersection N138-D959
SW	47° 18' 13" N - 000° 33' 30" E	Echangeur A85 - D751 Sud-Est Tours / A85 - D751 Interchange South-East Tours
S1	47° 19' 47" N - 000° 41' 36" E	Echangeur A10 sud Tours / A10 interchange South Tours
S	47° 16' 55" N - 000° 47' 05" E	Esvres - Pont voir ferrée sur Indre / Railway bridge over Indre river

VFR spécial Réacteurs Avions : VIS 5 km, plafond 1000 ft. ← HEL : VIS 800 m, plafond 600 ft. VFR de nuit VFR de nuit autorisé avec les restrictions suivantes : - PPR PN 24HR auprès de l'exploitant. - Réservé aux ACFT basés. - Approche piste 02 interdite si PAPI 02 H/S. - Approche piste 20 interdite si PAPI 20 H/S. IFR de nuit IFR de nuit autorisé avec les restrictions suivantes : - Sur autorisation de l'exploitant. - Procédure IFR RWY 02 interdite si PAPI 02 H/S. - Procédure IFR RWY 20 interdite si PAPI 20 H/S.

Special VFR Jets : VIS 5 km, ceiling 1000 ft. HEL : VIS 800 m, ceiling 600 ft. Night VFR Night VFR flight authorized with following restrictions : - on PPR PN 24HR from AD operator. - Reserved for home-based ACFT. - RWY 02 approach prohibited if PAPI 02 U/S. - RWY 20 approach prohibited if PAPI 20 U/S. Night IFR Night IFR flight authorized with following restrictions : - With AD operator's authorization. - IFR approach RWY 02 prohibited if PAPI 02 U/S. - IFR approach RWY 20 prohibited if PAPI 20 U/S.
--



CARTE VAC & INTEGRATION

1- LA CARTE VAC

Informations diverses

Toutes ces informations sont disponibles en deux langues

Vous pouvez ainsi retrouver des informations comme les horaires d'ouverture du service **ATC**

avec le type et la société rendant le service...

AD 2 LFOT TXT 03
31 OCT 2024

AIP FRANCE

TOURS VAL DE LOIRE

Informations diverses / Miscellaneous

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
UTC HIV ; HOR ETE : -1HR / UTC WIN ; SUM SKED : -1HR

- 1 - **Situation / Location** : 6 km NNE Tours (37 - Indre et Loire).
- 2 - **ATS** : HOR ATS publiés par NOTAM / *ATS SKED published by NOTAM*.
- 3 - **VFR de nuit / Night VFR** : Agréé avec restrictions / *Approved with restrictions* (voir / see TXT 01).
- ← 4 - **Exploitant d'aérodrome / AD operator** : EDEIS - Tours Val de Loire
40 rue de l'aéroport 37100 TOURS
TEL : 02 47 49 37 03
E-mail : tours.information@edeis.com
- 5 - **CAA** : DSAC Ouest (voir / see GEN).
- 6 - **BRIA** : BORDEAUX (voir / see GEN).
- 7 - **Préparation du vol / Flight preparation** : RSFTA / AFTN - Acheminement / *Addressing FPL* : voir / see GEN.
- 8 - **MET** : voir / see GEN ; Station : NIL.
- ← 9 - **Douanes, Police / Customs, Police** : Via My Handling.
- ← 10 - **AVT** : H24 7/7 via My Handling PPR PN 24HR.
- ← 11 - **RFFS** : Niveau 5 HOR ATS / *Level 5 ATS SKED*.
Niveau 7 pour vols commerciaux correspondants / *Level 7 for applicable commercial flights*.
Ou sur demande via My Handling / *Or on request via My Handling*.
- 12 - **Péril animalier / Wildlife strike hazard** : Occasionnel pendant les HOR ATS / *Random during ATS SKED*.
- ← 13 - **Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangars** : Sur demande via My Handling / *On request via My Handling*.
- 14 - **Réparations / Repairs** : NIL.
- 15 - **ACB** : TOURS ACB, TEL : 02 47 73 08 13.
- 16 - **Transports / Transport** : Taxis, location de véhicules à l'aérogare.
Taxis, car rental at the air terminal.
- 17 - **Hotels, restaurants / Hotels, restaurants** : Sur AD / *On AD*.
- 18 - **Divers / Miscellaneous** : My Handling: <https://ap.myhandlingsoftware.com>
GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste / *Global Reporting Format*) : HOR ATS / *ATS SKED*.



CARTE VAC & INTEGRATION

1- LA CARTE VAC

Comment convertir en heures locales les heures données sur la VAC

Horaires sauf indication contraire / *Timetables unless otherwise specified*
 UTC HIV ; HOR ETE : -1HR / *UTC WIN ; SUM SKED : -1HR*

Ce qu'il faut comprendre de cette information c'est que sauf indication contraire toutes les heures sont indiquées en heures UTC d'hiver et que si on est en été il faut retirer une heure à la valeur indiquée.

En hiver les valeurs données sont donc les valeurs en UTC directement utilisables. En été ce n'est pas le cas et il faut retirer une heure à ce qui est indiqué pour avoir la valeur en UTC utilisable.

La difficulté provient du fait qu'il faut détecter s'il y a ou non une indication contraire. Voyons donc deux exemples, un sans indication contraire, et l'autre avec.

Exemple de la carte VAC de ROCHEFORT : (où il n'y a pas d'indication contraire) 2 - ATS : AFIS LUN-VEN / MON-FRI : 0800-1100 et / and 1200-1600.

Comme il n'y a pas d'indication contraire :

rajouter 1h à l'heure UTC pour avoir l'heure locale)

En été l'AFIS est donc ouvert de 0700 à 1000 et de 1100 à 1500 UTC (Valeur inscrite -1h) En heure locale Française cela donne de 0900 à 1200 le matin et de 1300 à 17H00 (Puisqu'en été il faut rajouter 2h à l'heure UTC pour avoir l'heure locale)

Exemple de la carte VAC de CHOLET: (où il y a une indication contraire)

2 - ATS : ETE : LUN - SAM : 0530-1000 et 1130-1700, DIM et JF : 1200-1700. HIV : LUN - SAM : 0700-1100 et 1230-1800, DIM et JF : 1300-1800. En dehors de ces HOR, PPR PN dernier jour ouvrable avant 1700.

Ce qui est appelé "une indication contraire" est le fait que "ETE" ou "HIV" est précisé directement avant la valeur de l'horaire sur la même ligne. Si ces termes n'apparaissent pas, on est dans le cas précédent de Rochefort qui est le cas général.

Dans ce cas particulier avec indication contraire de Cholet, il suffit d'appliquer la règle de +1h l'hiver et +2h l'été pour obtenir l'heure locale Française :

En été l'AFIS est donc ouvert du lundi au samedi de 0730 à 1200 et de 1330 à 1900 en heures locales En hiver l'AFIS est donc ouvert du lundi au samedi de 0800 à 1200 et de 1330 à 1900 en heures locales



1- LA CARTE VAC

Résumé

La législation impose l'emport des cartes, départ, arrivée et des aérodromes de dégagement

- Pensez à vérifier régulièrement la validité de vos cartes avant de partir en vol
- Des modifications temporaires sont renseignées via les NOTAM
- L'étude d'une carte VAC se fait au sol avant le départ
- Attention à la lecture des horaires
- En cas de doute ne pas hésiter à demander confirmation (on ne peut pas TOUT savoir)



2- LA PREPARATION DE L'INTEGRATION

L'environnement

Il faut commencer par étudier l'environnement du terrain sur la carte 1/500 000 :

- Limites de la CTR (et des TMA) sur un terrain contrôlé
- Sur un terrain non contrôlé, existence de zones à proximité ?

RMZ (radio mandatory zone) à Angers ;

être sûr que la TMA n'est pas active ;



2- LA PREPARATION DE L'INTEGRATION

Lecture des cartes et NOTAM

Dans un second temps, il faut étudier minutieusement la carte VAC et les NOTAM, et surtout bien lire l'ensemble des pages de la carte VAC.

En effet, il faut non seulement regarder :

- la fréquence (toujours la prendre sur la carte VAC à jour et non pas sur la 1/500 000),
- l'indicatif terrain (nom en gras en haut à droite),
- les caractéristiques :
 - de la piste (longueur, orientation, éventuels seuils décalés, QFU préférentiel, présence de PAPI...),
 - limitations d'utilisation quand il y a 2 pistes côte à côte...
 - du tour de piste (altitude, main gauche ou main droite, restrictions de survol, tracé sol éventuel...) ; s'il n'y a pas de tracé sol imposé, le tour de piste standard se fait à 1000'/sol main gauche (attention, les avions ou ULM n'auront pas tous le même écartement en vent arrière par rapport à la piste).



2- LA PREPARATION DE L'INTEGRATION

Lecture des cartes et NOTAM

Mais il est très important d'étudier aussi :

- les horaires d'activation du CTL, ou de l'AFIS, de manière à savoir sous quel régime vous arriverez.
- où se trouve la manche à air (surtout sur les terrains en auto-info), de manière à organiser votre trajectoire d'arrivée pour la voir.
- les éventuels dangers : « importantes turbulences possibles QFU 28 par vent SW » à Amboise.
piste 10 (fortes turbulences) » à Saumur.
- les activités particulières : parachutage (emplacement de la cible), voltige (connaissance du plancher, orientation de l'axe et longueur) pour organiser votre arrivée et l'intégration dans le circuit. L'activité planeurs (treuillage).
- les voies de circulation et les aires de parking si vous faites un complet sur le terrain.

Vous pouvez consulter également les fiches ICARUS (**Informations Complémentaires d'Aérodrome Utiles à la Sécurité**) publiées sur le site de la FFA.

Ces fiches sont des compléments aux cartes VAC fournissant des informations pratiques utiles aux usagers de « passage » formulées par les « basés » des plateformes.

Ces fiches ne sont pas des documents officiels mais une aide à la préparation uniquement à titre indicatif et informatif.



2- LA PREPARATION DE L'INTEGRATION

Exemples de NOTAM
(à retrouver via
SOFIA briefing
sur le site du SIA)

✓ LFFA-B4920/25
DU: 30 10 2025 09:10 AU: 30 11 2025 23:59
A) LFOT
Q) LFFF / QACAH / IV / BO / AE / 000/025 / 4726N00044E010
E) HORAIRES ATC :
- LUN MER : 1100-1600
- MAR : 0900-1100 1200-1600
- JEU : 0800-1700
SAUF OCT 30 : 0800-1100 1200-1330 1400-1700
- VEN : 0800-1700
SAUF OCT 31 : 0800-1100 1200-1330 1400-1700
- SAM-DIM : 0800-1100 1200-1330 1400-1700
- EN DEHORS DE CES HORAIRES, ATC NON ASSURE.

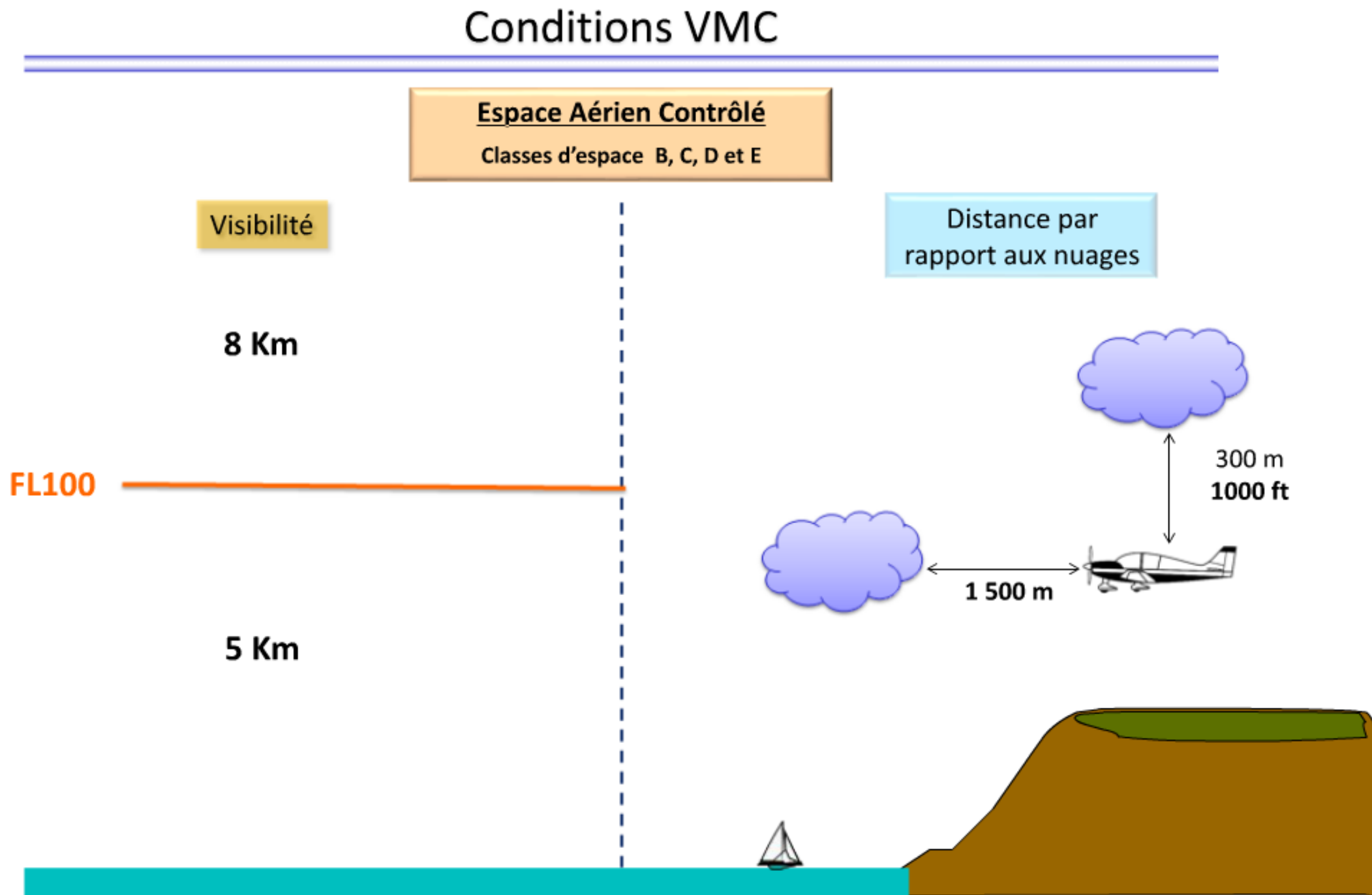
✓ LFFA-B4922/25
DU: 30 10 2025 10:04 AU: 30 11 2025 23:59
A) LFOT
Q) LFFF / QSFAH / IV / BO / A / 000/999 / 4726N00043E005
E) HORAIRES AFIS :
- LUN MER : 0700-1100 1600-1700
- MAR : 0700-0900 1100-1200 1600-1700
- JEU VEN : 0700-0800
SAUF 30 ET 31 OCT : 0700-0800 1100-1200 1330-1400
- SAM : 0700-0800 1100-1200 1330-1400
- DIM : 1100-1200 1330-1400

✓ LFFA-B0886/25
DU: 17 04 2025 00:00 AU: 15 04 2026 23:59
A) LFOT
Q) LFFF / QAZCS / IV / BO / A / 000/999 / 4726N00043E005
E) CREATION DE 5 ZONES A TRANSPONDEUR OBLIGATOIRE TEMPORAIRES (TMZ)
ASSOCIEES A L'AERODROME DE TOURS VAL DE LOIRE (LFOT) - SUP AIP AIRAC 024/25
CE SUP AIP EST DISPONIBLE SUR WWW.SIA.AVIATION-CIVILE.GOUV.FR



2- LA PREPARATION DE L'INTEGRATION

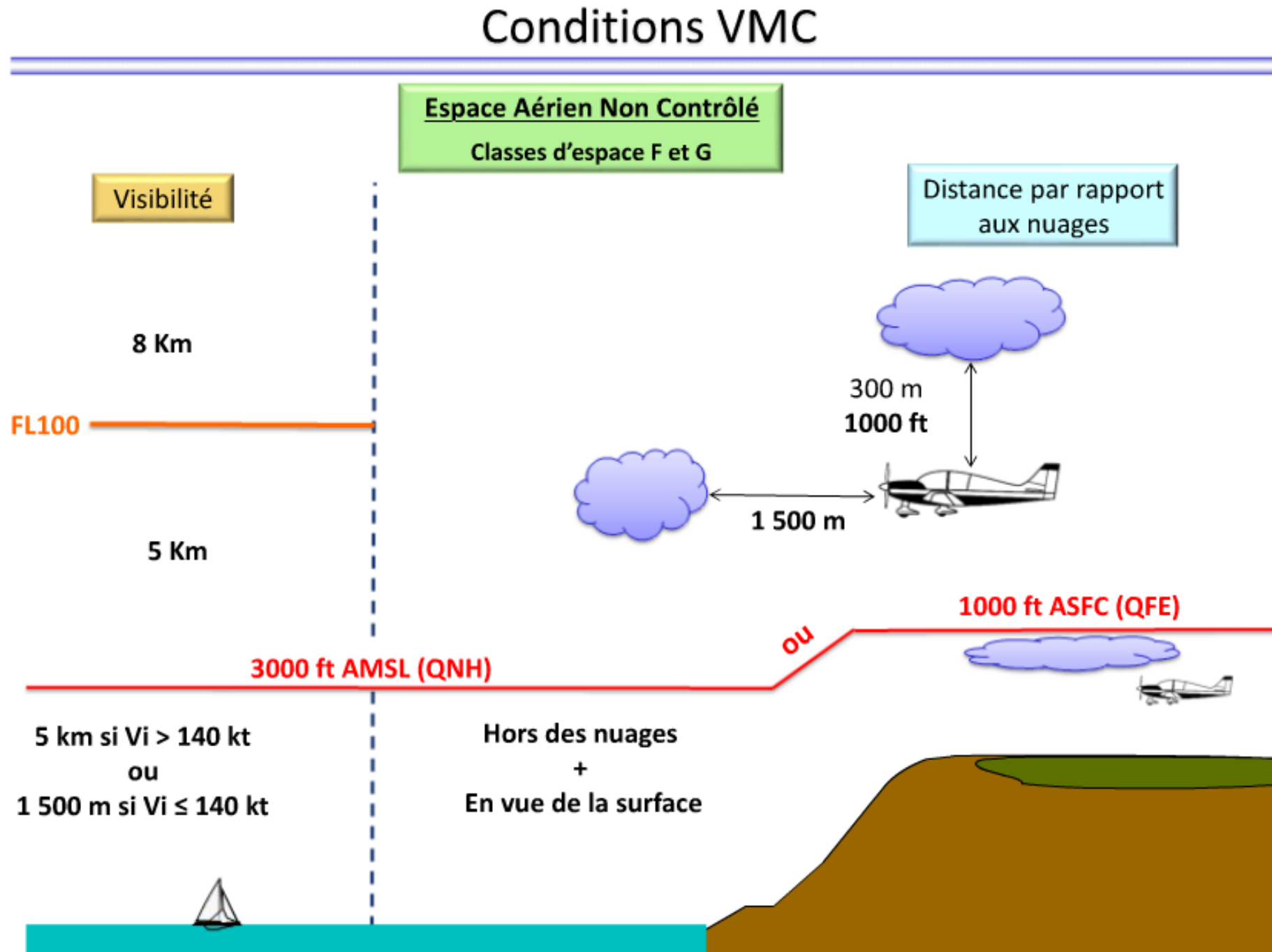
Les conditions météo VFR (VMC)



2- LA PREPARATION DE L'INTEGRATION

Les conditions météo VFR (VMC)

- En espace aérien contrôlé (TMA, CTR)





2- LA PREPARATION DE L'INTEGRATION

Les conditions météo VFR espace aérien contrôlé (TMA, CTR).

L'utilisation d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle avec des conditions météo inférieures aux conditions VMC est possible sous réserve de l'obtention d'une clearance appelée VFR spécial. Dans ce cas des conditions minimales météo (visibilité et plafond) sont fixées pour chaque aérodrome.

Exemple pour l'aérodrome de TOURS la visibilité minimale est fixée à 3000m et le plafond à 1000 ft

Pour rouler ou lors de votre premier contact à l'arrivée, le contrôleur annoncera «conditions météo VFR spécial », et vous devrez donc demander « l'autorisation de décoller ou atterrir en VFR spécial ».

SERA.5005 Règles de vol à vue

- a) Exception faite des vols VFR spéciaux, les vols VFR sont effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles qui sont spécifiées dans le tableau S5-1.
- b) Sauf clearance VFR spécial délivrée par un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un aéronef en vol VFR ne doit ni décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, ni atterrir sur cet aérodrome, ni pénétrer dans la zone de circulation ou dans le circuit de circulation de cet aérodrome lorsque les conditions météorologiques rapportées pour cet aérodrome sont inférieures aux minimums suivants :
 - 1) le plafond est inférieur à 450 m (1 500 ft) ; ou
 - 2) lorsque la visibilité au sol est inférieure à 5 km.



3- L'INTEGRATION

L'arrêté du 12 juillet 2019

Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs

Article 1

Le présent arrêté fixe les règles relatives à l'intégration et à l'évolution des aéronefs dans la circulation d'aérodrome et les modalités d'établissement de consignes particulières propres à un aérodrome.

Article 2

Les règles relatives à l'intégration et à l'évolution des aéronefs dans la circulation d'aérodrome sont définies en annexe au présent arrêté. Elles s'appliquent aux aéronefs qui évoluent en circulation aérienne générale dans la circulation d'aérodrome à l'exception des aéronefs qui circulent sans personne à bord.

Article 3

Des consignes particulières de circulation aérienne spécifiques à un aérodrome peuvent être établies en fonction notamment des types de trafic et de la configuration de l'aérodrome, ou de son environnement, selon les modalités fixées à l'article 4. Ces consignes particulières sont publiées par la voie de l'information aéronautique. Elles s'appliquent aux aéronefs en circulation aérienne générale s'intégrant ou évoluant dans la circulation d'aérodrome.



3- L'INTEGRATION

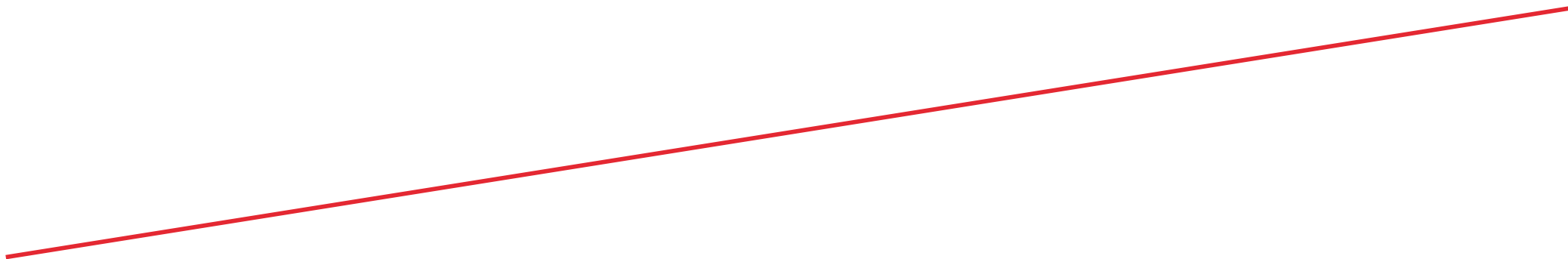
DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES À LA CIRCULATION D'AÉRODROME

7. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs

7.1.1. Sur un aérodrome contrôlé

7.1.2. Sur un aérodrome AFIS

7.1.3. Sur un aérodrome sans ATS





3- L'INTEGRATION

DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES À LA CIRCULATION D'AÉRODROME

7. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs

Avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome, tout aéronef doit prendre connaissance des paramètres.

7.1. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs en vol VFR

L'aéronef s'intègre dans le circuit d'aérodrome en fonction des autres aéronefs qui évoluent dans ce circuit et, le cas échéant, de ceux qui évoluent dans les autres circuits d'aérodrome. De manière générale, sauf cas particuliers présentés ci-dessous, l'aéronef s'intègre en début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité de passage.



3- L'INTEGRATION

7.1.1 SUR AERODROME CONTROLE

Sur un aérodrome contrôlé, le pilote commandant de bord prend connaissance des paramètres en radiotéléphonie :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ou avant de débuter une procédure d'approche aux instruments.



3- L'INTEGRATION

SUR AERODROME CONTRÔLE (SUITE)

- Il y a généralement dans la CTR des points de compte rendu obligatoires ou sur demande, et des itinéraires obligatoires ou recommandés. (cf. symbologie dans généralités de l'atlas VAC site du S I A).
- Les consignes d'arrivée et de départ sont détaillées dans le texte de la carte VAC.
- Il faut donc prévoir une arrivée par les points de report, aux altitudes et selon les trajets prévus par la VAC, mais le CTL pourra vous autoriser des trajets plus directs selon le trafic. Sur certains terrains il existe une fréquence ATIS qui vous permet en l'écoutant à l'avance d'avoir les informations terrain (ex à Poitiers).
- On s'intègre ensuite dans le circuit conformément aux instructions du CTL, en vent arrière, en base directe, éventuellement en longue finale.
- Si le contrôle vous autorise une base ou une longue finale directe mais que vous préférez arriver en vent arrière (ou l'inverse), n'hésitez pas à le demander (le CTL vous autorisera si ça ne gêne pas le trafic).

3- L'INTEGRATION



7.1.2 SUR AERODROME AFIS

Sur un aérodrome AFIS, le pilote commandant de bord prend connaissance des paramètres en radiotéléphonie :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ou avant de débuter une procédure d'approche aux instruments.

Si aucun aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome, un aéronef peut s'intégrer directement en approche finale ou en étape de base.

Sauf s'il y a entente préalable entre les commandants de bord, lorsqu'un pilote commandant de bord évoluant dans la circulation d'aérodrome a connaissance de la présence d'un aéronef en vol IFR qui effectue une manœuvre à vue sur trajectoire prescrite (VPT) ou une procédure d'approche directe à l'arrivée, il manoeuvre son aéronef de façon à ne pas compromettre la poursuite de l'approche et l'atterrissage de l'aéronef en vol IFR



3- L'INTEGRATION

SUR AERODROME AFIS (SUITE)

- L'AFIS vous donnera les informations sur le terrain (contacter au moins avec 5mn de préavis). L'intégration se fait généralement début de vent arrière à l'altitude du circuit (éventuellement après une verticale terrain au-dessus du circuit), sans gêner les avions qui sont déjà dans le TdP.
- S'il n'y a personne en TdP, vous pouvez arriver directement en base (« base directe ») ou dans l'axe en effectuant une longue finale (« approche directe »), en annonçant vos intentions.
- Si un avion en IFR a commencé sa procédure, vous devez «manœuvrer pour ne pas compromettre la poursuite de son approche et de son atterrissage ». Ce qui n'empêche pas de se poser avant lui éventuellement, après un dialogue radio avec le commandant de bord pour confirmer que vous avez effectivement le temps de passer devant sans le gêner (dans le cas par exemple où il vient de quitter le point de début de percée pour faire un ILS, et que vous arrivez en fin de vent arrière ou début de base). Dans le doute ou en cas de refus, vous passerez derrière lui.

Rappel : en AFIS on peut dialoguer en cas de besoin avec un autre CDB (ce qui n'est pas le cas sur un terrain contrôlé, sauf demande du contrôle ou pour raison de sécurité).

En cas de doute sur une procédure d'arrivée, de départ, sur l'emplacement pour le parking ou autre, n'hésitez pas à appeler le CTL ou l'AFIS avant le vol (les coordonnées téléphoniques se trouvent sur la carte VAC).



3- L'INTEGRATION

SUR AERODROME AFIS (SUITE)

Météo sur terrain AFIS

Vous évoluez alors en espace G. Les circuits de piste sont généralement à 1000'/sol, et vous connaissez la piste en service par l'AFIS, ce qui vous dispense éventuellement d'une verticale terrain.

Règlementairement, un minimum de 1,5 km de visibilité (viser plutôt 5km mini, voire plus...).



3- L'INTEGRATION

7.1.3 SUR AERODROME SANS ATS

Sur un aéroport sans ATS, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol évalue les paramètres :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ; et
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aéroport, en procédant à l'examen de l'aéroport. Cet examen doit notamment porter sur l'aire à signaux, la manche à air, l'état de la surface de l'aire de manœuvre afin de déterminer la piste ou l'aire d'atterrissage à utiliser et s'assurer que l'usage de l'aéroport ne présente pas de danger apparent. L'examen à l'arrivée est effectué, sauf impossibilité, à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aéroport.

Note : Un pilote commandant de bord en VFR peut se dispenser de l'examen de l'aéroport à l'arrivée :

- Lorsqu'il a pris connaissance de la piste en service en exploitant les messages d'auto-information transmis par les aéronefs évoluant dans la circulation d'aéroport; – lorsqu'il a déjà connaissance du vent et des signaux pouvant être disposés sur l'aire à signaux et sur l'aire de manœuvre.



3- L'INTEGRATION

7.1.3 SUR AERODROME SANS ATS (SUITE)

2 cas de figure

- **Soit vous ne connaissez pas la piste en service** (pas d'info entendu sur la fréquence), et vous devrez effectuer une verticale terrain au-dessus de l'altitude du circuit (il n'y a pas de marge d'altitude minimum définie pour passer au-dessus, mais 300' mini semble raisonnable si la météo le permet). Lors de la verticale, vous devez regarder la manche à air (attention à ne pas descendre involontairement à ce moment), l'aire à signaux, la piste (avion au décollage, en R/G ?), pour déterminer le QFU à utiliser et voir si rien n'empêche a priori de se poser.
- décollage, en R/G ou en tour de piste pour ne pas les gêner.
- dessous en vent traversier par exemple (cf. schéma ci-dessous).
- alors vous intégrer directement en début de vent arrière à l'altitude du circuit, sans gêner les appareils qui sont déjà en TdP (par exemple à Amboise en arrivant du Sud).



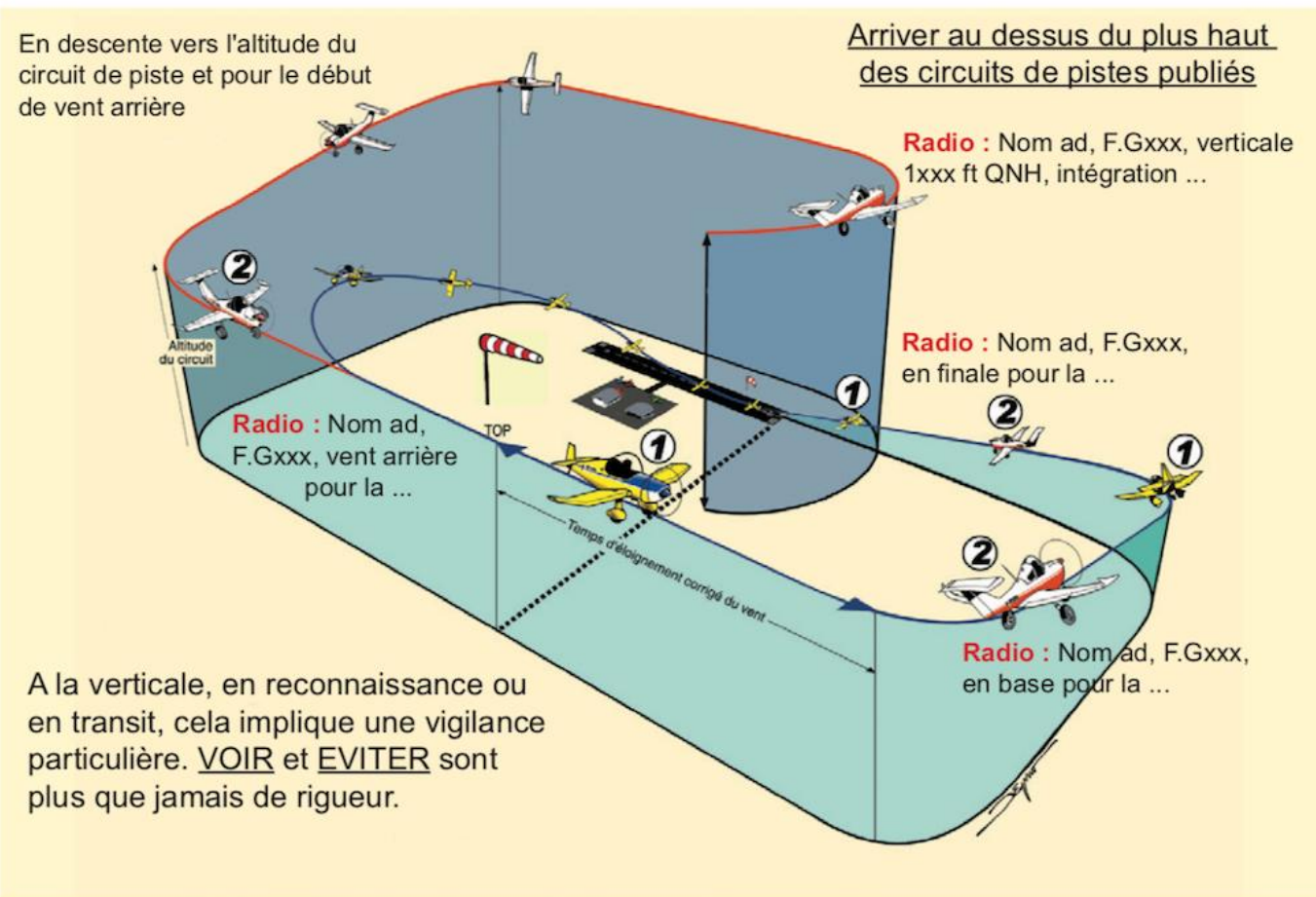
3- L'INTEGRATION

SUR AERODROME SANS ATS

INTÉGRATION SUR UN AERODROME NON CONTRÔLÉ

En descente vers l'altitude du circuit de piste et pour le début de vent arrière

Arriver au dessus du plus haut des circuits de pistes publiés



Ai-je calculé les distances de décollage et d'atterrissage ?



3- L'INTEGRATION

SUR AERODROME SANS ATS

Météo sur terrain sans ATS

Vous évoluez alors en espace G, comme pour les terrains AFIS. Les circuits de piste sont généralement à 1000'/sol.

Vous devez aussi être en mesure de voler à l'altitude du tour de piste, hors des nuages, en vue du sol, et avec, réglementairement, un minimum de 1,5 km de visibilité (viser plutôt 5km mini, voire plus....).

Si l'on n'a pas l'information sur la piste en service par d'autres avions, il faut effectuer une reconnaissance en passant verticale. L'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures d'utilisation des aérodromes précise que « l'examen de la manche à air.... doit se faire, sauf impossibilité, à une hauteur supérieure au plus hauts des circuits d'aérodrome ».

Ce qui laisse la possibilité de faire une reconnaissance à la hauteur du circuit si la météo l'impose, en étant particulièrement vigilant bien sûr...

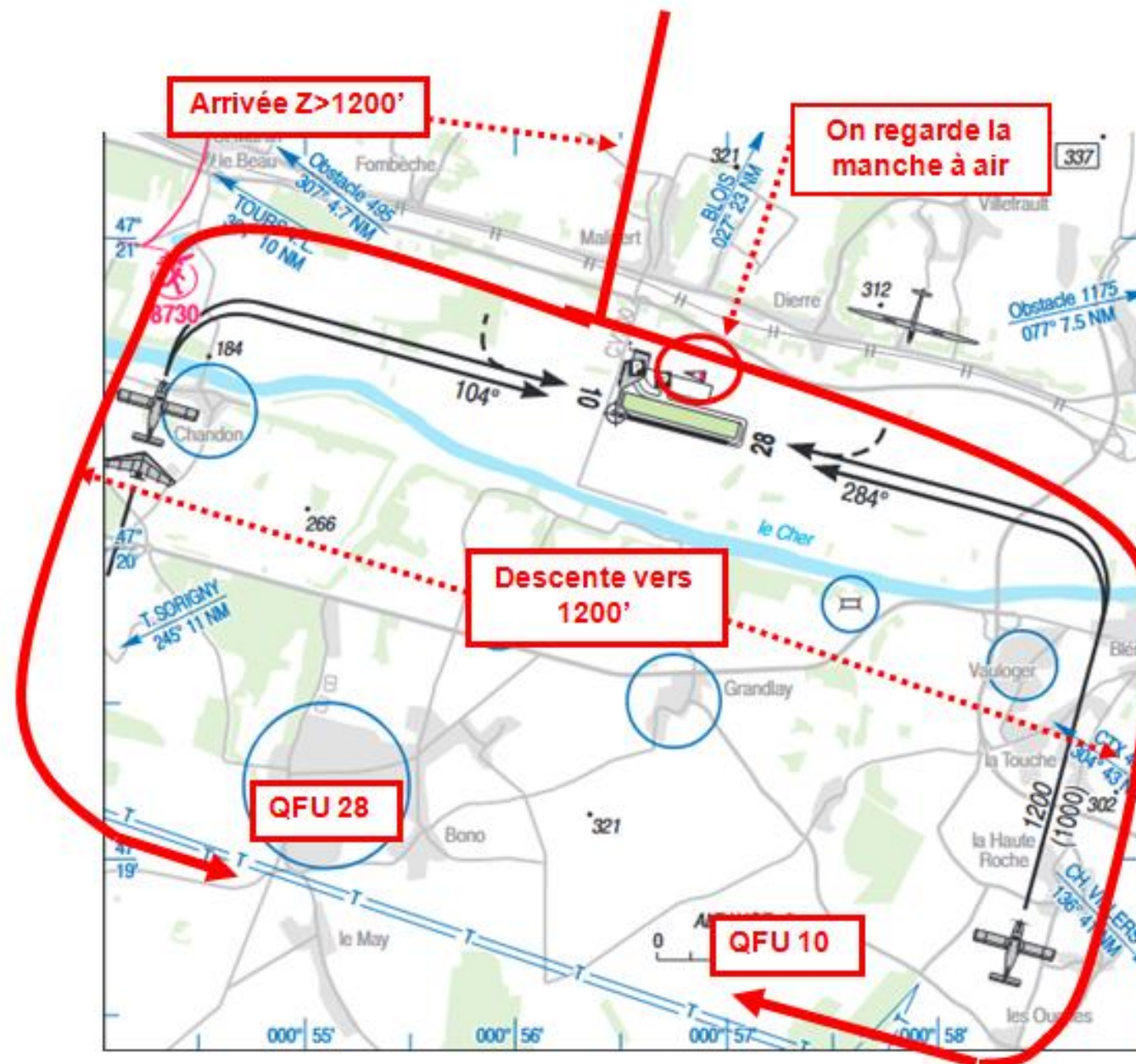
Comme pour un terrain AFIS, pour un circuit à 1000'/sol en auto-info, un plafond à 1200' semble le minimum, mais viser un peu plus est raisonnable (notamment pour faire une verticale au-dessus du circuit).



3- L'INTEGRATION

Quelques exemples

Exemple : arrivée vertical terrain Amboise

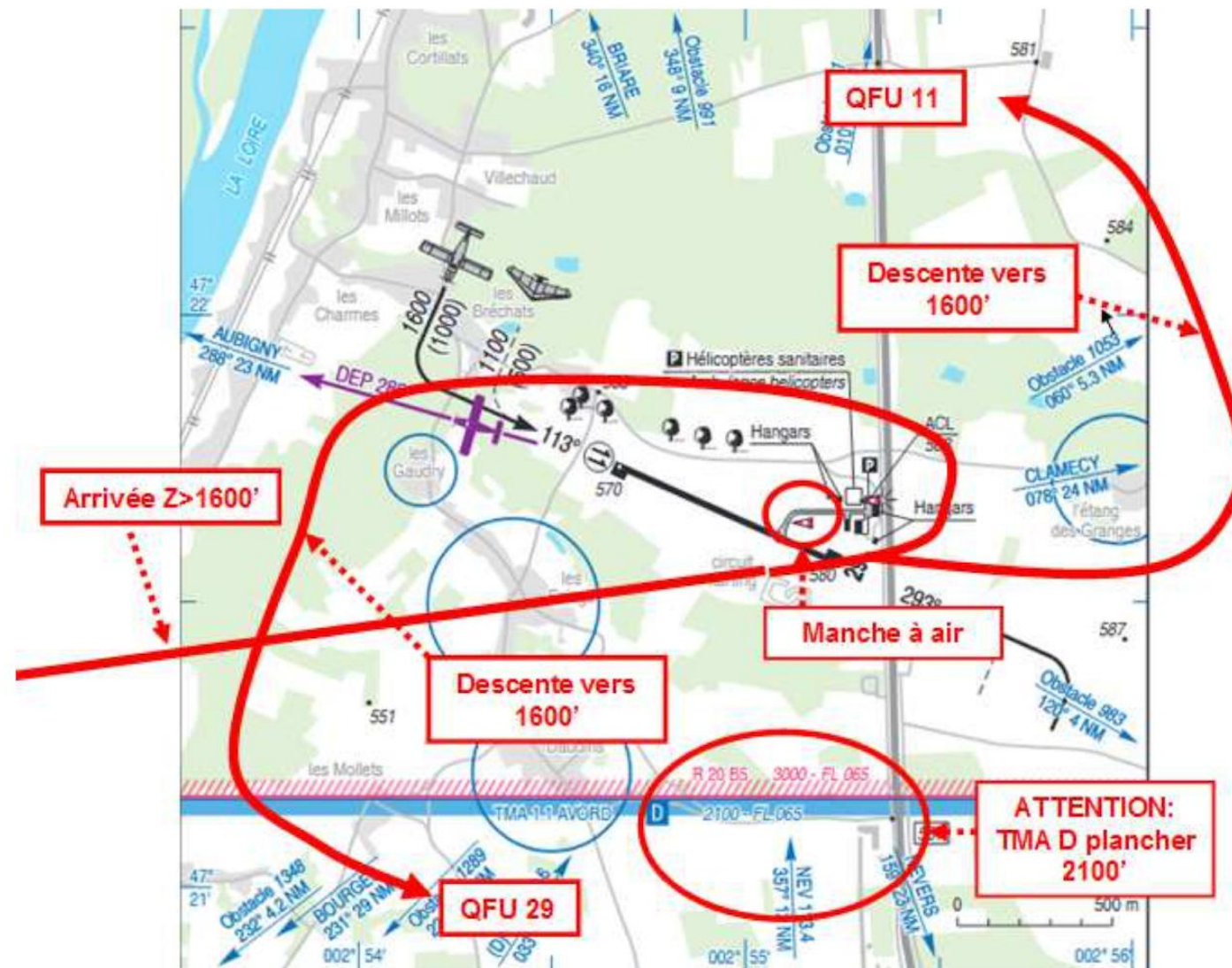




3- L'INTEGRATION

Quelques exemples

Exemple : arrivée vertical terrain Cosnes sur Loire





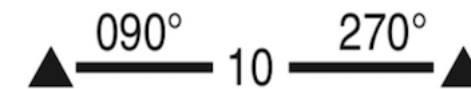
4- VOUS ETES MAINTENANT DES INCOLLABLES

1-Sur quel site peut on télécharger les cartes VAC?

2- Qu'indique le point 7 ?



3- Sur une carte d'approche vous voyez ce symbole. Que signifie t'il ?



4- Sur une carte d'approche vous voyez ce symbole. Que signifie t'il ?



5- Qu'est qu'une RMZ ?

6- Une Intégration en terrain contrôlé peut elle se faire sans radio ?

7- Les horaires sur les cartes VAC sont elles données en LT ou en UTC ?

CARTE VAC & INTEGRATION



DANS L'AERONAUTIQUE ON NE PEUT PAS TOUT CONNAITRE

L'IMPORTANT EST DE SAVOIR OÙ TROUVER L'INFO

TOURS AERO CLUB

ACCUEIL L'AÉROCLUB ▼ L'ÉCOLE ▼ CONTACT ▼ ESPACE MEMBRES SE DÉCONNECTER

DOCUMENTS

- OPENFLYER
- DOCUMENTS
- INSTRUCTION
- SECURITE DES VOLS
- LIENS UTILES
- REX
- MON COMPTE
- TROMBINOSCOPE
- MON PROFIL

Association

- Statut-TAC(09Fev1997)-Rev2018-02
- REGLEMENT-INTERIEUR-TAC-Rev17Mar2018
- 2022_CR-AG-TAC
- 2022_Presentation_AG-TAC
- AG2022_Previsionel_TAC_2022
- AG2022_Compte-de-resultat-2021

- Autorisation parentale pour les mineurs (vol découverte, vol BIA, formation pilotage): [ICI](#)



DANS L’AERONAUTIQUE ON NE PEUT PAS TOUT CONNAITRE

L’IMPORTANT EST DE SAVOIR OÙ TROUVER L’INFO



ACCUEILLAÉROCLUBL'ÉCOLECONTACTESPACE MEMBRESSE DÉCONNECTER

Fiche nouveaux élèves

2021_PPL-PRATIQUE

Livret-formation-PPL-DTO-V8

Retrouvez les fiches mensuelles éditées par la cellule Instruction dans la page **Documents**, rubrique Fiches mensuelles

Cours Théoriques

Retrouvez les présentations des cours théoriques, organisés par la cellule Instruction



2022-02_24_Masse-centrage



2022-01_20_NAVIGATION



2021-11-26_Aero-meca-vol-partie-2-1



2021-10-22_Cours-Théorique_AÉRODYNAMIQUE



2021-09-16_Cours-Théorique_NAVIGATION-REGLEMENTATION



2021-09-16_Cours-Théorique_ESPACE-AERIEN

L'AÉROCLUB

Présentation
Avions
Tarifs
AGENDA DU TAC
Mentions légales

NOS ACTIVITÉS

BIA
Formation de pilote
Brevets et Licences
Perfectionnement

NOUS CONTACTER

Contact
Réserver un baptême
Réserver un vol d'initiation

ESPACE MEMBRES

Mon compte
Documents
Instruction
Open-Flyer
Sécurité des Vols
REF



ACCUEILL'ÉCOLECONTACTESPACE MEMBRESSE DÉCONNECTER

Fiches Mensuelles

Retrouvez les fiches mensuelles éditées par la cellule Instruction sur des thématiques liées au vol



2022-04-2_Sorties-de-piste-DR400



2022-04_Voyants-de-panne



2022-03_Panne-au-decollage



2022-02_Conditions-meteo-et-calages-altimetriques



2022-01_Integration-aerodrome



Arrête_Utilisation-Aerodromes-Par-Aeronefs(t2-juliet2019)



2021-12_Radio



2021-12_BEA_Etude_diminution_de_la_puissance_du_moteur



2021-11_Amboise-et-Sorigny



2021-10_Vi-en-tour-de-piste



2021-09_Feu



2021-08_Rex-FFA_Sortie-de-piste-DR400



2021-07_Remise-des-gaz



2021-06_Panne-en-campagne



2021-05_Queques-rappels

CARTE VAC & INTEGRATION



Le ciel est un espace qui se partage

FLY SAFE