

INSTRUCTION N° 22700 DNA relative à la détermination et à la publication d'un QFU préférentiel sur une carte d'atterrissage à vue

Les dispositions de la présente instruction s'appliquent pour la détermination et la publication d'un QFU préférentiel sur une carte d'atterrissage à vue.

Objectif

La publication d'un QFU préférentiel sur une carte d'atterrissage à vue doit uniquement viser à fournir une aide à la décision au pilote en vol VFR dans le choix de la piste à utiliser, dans les meilleures conditions possibles de sécurité, pour l'atterrissage ou le décollage, lorsque la force et la direction du vent sont compatibles (vent faible dans l'axe ou vent traversier par exemple).

Seuls, l'environnement topographique, la présence de dangers à la navigation aérienne et l'urbanisation au voisinage d'un aérodrome sont à prendre en compte pour déterminer et publier un QFU préférentiel sur un aérodrome.

Champ d'application

Un QFU préférentiel peut être déterminé et publié sur une carte d'atterrissage à vue :

- pour les aérodromes sans organisme de la circulation aérienne
- pour les aérodromes ouverts aux vols VFR en dehors des horaires ATS.

Détermination d'un QFU préférentiel

Un QFU préférentiel n'est publié que si cela est motivé par des considérations liées à la sécurité des aéronefs en vol VFR.

L'informateur aéronautique pourra, par exemple, déclarer préférentiel :

- 1) le QFU de la procédure d'approche aux instruments lorsqu'il en existe une ;
- 2) le QFU qui permet un décollage vers les zones les moins peuplées ou les moins accidentées (une zone dégagée sera préférable à une zone boisée ou montagneuse) pour faciliter un atterrissage d'urgence en cas de panne moteur au décollage ;
- 3) le QFU qui fait bénéficier de la pente de la piste pour les décollages ;
- 4) le QFU qui expose le moins les aéronefs aux turbulences à l'atterrissage.

Il n'est pas publié de QFU préférentiel en l'absence de critère déterminant ou en présence de critères contradictoires.

Publication d'un QFU préférentiel

La publication d'un QFU préférentiel s'effectue de la façon suivante :

Si un QFU est déclaré préférentiel pour les atterrissages et les décollages :

- le QFU déclaré préférentiel est inscrit dans un cercle sur la carte d'atterrissage à vue de l'aérodrome ;
- une consigne particulière précise les raisons qui ont motivé la publication du QFU préférentiel conformément à l'instruction 22900 DNA du 1^{er} Avril 2004 relative à l'établissement des cartes de l'Atlas VAC des Aérodomes du manuel d'information aéronautique

Dans le cas particulier d'un QFU préférentiel spécialisé pour le décollage ou pour l'atterrissage, seule une consigne particulière précise :

- le QFU déclaré préférentiel au décollage ou à l'atterrissage ;
- les raisons qui ont motivé la publication du QFU préférentiel.

Les cas de QFU préférentiels différents au décollage et à l'atterrissage doivent rester exceptionnels et dûment justifiés par des spécificités locales.

Paris , le 1er Avril 2004

Texte à insérer dans les pages GEN de l'Atlas VAC après les extraits de l'arrêté du 17 juillet 1992.

QFU PREFERENTIEL

Un QFU préférentiel est publié sur la carte d'atterrissage à vue de certains aérodromes sans organisme de la circulation aérienne et de certains aérodromes ouverts aux vols VFR en dehors des horaires ATS.

Ce QFU est signalé par le symbole approprié (numéro de QFU entouré d'un cercle) lorsqu'il est préférentiel pour l'atterrissage et pour le décollage. Il est mentionné dans le champ « Consignes particulières » lorsqu'il s'agit d'un QFU préférentiel spécialisé pour l'atterrissage ou pour le décollage. Dans tous les cas les raisons qui ont motivé la publication du QFU préférentiel sont indiquées dans le champ « Consignes particulières ».

La publication d'un **QFU préférentiel** sur une carte d'atterrissage à vue doit uniquement être considérée comme une aide à la décision pour le pilote en vol VFR dans le choix de la piste à utiliser, dans les meilleures conditions de sécurité, pour l'atterrissage ou le décollage, lorsque la force et la direction du vent sont compatibles (vent faible dans l'axe ou vent traversier par exemple). En tout état de cause, le pilote doit appliquer la réglementation en vigueur pour déterminer la piste à utiliser et s'intégrer dans la circulation d'aérodrome (Arrêté du 17 juillet 1992 sur les procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs. Voir extraits en pages GEN -