

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Direction des services de la Navigation aérienne

Direction des opérations

Services de la Navigation aérienne région parisienne

Organisme Orly – Aviation générale

Service Aviation générale

Référence : SNA-RP/ORLY/AG/2012/Toussus le Noble/N° xxxx

Affaire suivie par : Patrick GUERIN  
Patrick.guerin@aviation-civile.gouv.fr  
Tél. : 01.39.56.34.75 – Fax: 01.39.56.43.26

Toussus, le 18 avril 2012

**CONSIGNES LOCALES**

**MISE EN ŒUVRE 25 avril 2012**

**Applicables par les usagers basés de  
l'aérodrome de  
Toussus le Noble en l'absence des  
services de contrôle**

Les présentes consignes locales applicables par les usagers basés de l'aérodrome de Toussus-le-Noble en l'absence des services de contrôle viennent compléter les consignes particulières publiées dans les cartes VAC aérodromes, VAC hélistations, IAC et le cas échéant dans les SUP AIP ou NOTAM en vigueur.

***Consignes complémentaires applicables en VFR :***

**Procédures :**

- Si la piste en service est connue en exploitant les messages d'auto information :
  - pour les avions, arriver au point Sierra à 1300 ft AMSL puis s'intégrer en base extérieure.
  - pour les hélicoptères, arriver au point Sierra à 1100ft AMSL puis suivre la trajectoire de raccordement au circuit hélicoptères selon la RM 003° vers le point de report Hôtel.
- Si la piste en service n'est pas connue, arriver au point Sierra à 1500 ft AMSL pour effectuer une verticale afin de procéder à l'examen de l'aérodrome puis s'intégrer en début de vent arrière.
- Céder la priorité aux aéronefs IFR en approche directe sur la piste 07L/25R.

**Clôture des plans de vols :**

Vol avec plan de vol : clôture du PLN auprès du BTIV 0810 437 837 ou 01 69 57 66 61.

**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.
- Se conformer à la configuration d'Orly, sauf si le sens d'atterrissage et de décollage est imposé par le vent.

## ***Consignes complémentaires applicables en IFR :***

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.

Se conformer à la configuration d'Orly, sauf si le sens d'atterrissage et de décollage est imposé par le vent.

#### **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 119.425 Mhz.

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 clearance d'atterrissage, il en va de même pour le respect des minima à la charge du pilote.

Si la piste en service est connue en exploitant les messages d'auto information et si l'approche finale est effectuée au même QFU, le pilote peut s'intégrer directement en longue finale.

Si la piste en service est connue en exploitant les messages d'auto information et si l'approche finale n'est pas effectuée au même QFU, le pilote doit s'intégrer en début de vent arrière.

Si la piste en service n'est pas connue, les procédures d'approches utilisables sont obligatoirement suivies d'une MVL pour effectuer une verticale afin de procéder à l'examen de l'aérodrome puis s'intégrer en début de vent arrière.

**Dans tous les cas, les minimums opérationnels applicables correspondent aux valeurs publiées pour la MVL en l'absence d'ATS dans les volets de procédures IAC.**

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, même s'il est demandé aux pilotes VFR de vous laisser la priorité sur la piste nord.

## **CLOTURE DU PLAN DE VOL :**

**Il est impératif de clôturer le plan de vol le plus tôt possible après l'atterrissage auprès du BTIV 0810 437 837 ou 01 69 57 66 61.**

**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....).

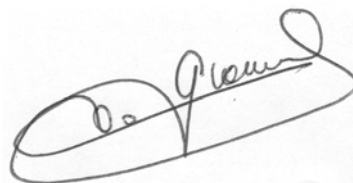
## **Régulation de trafic**

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.

Patrick GUERIN

Chef Circulation Aérienne



Destinataires : Usagers basés  
Copie : SNA-RP-ORY-AG  
DSAC .N  
SNA-RP-Orly  
Villacoublay  
BGTA  
Contrôleurs