

Synthèse des modifications apportées à l'arrêté CHEA et à ses annexes visant à permettre l'accueil d'opérations avec crédits opérationnels sur les aérodromes français

Modifications de l'arrêté	
Articles	Nature / justification de la modification
3	<p>Modification de la liste des catégories d'exploitation pour lesquelles une piste peut être homologuée : ajout des différents types d'opérations avec crédits opérationnels, en distinguant les opérations EFVS (EFVS 200, EFVS-A et EFVS-L) de celles soumises à autorisation spéciale (SA CAT I).</p> <p><i>NB : Les opérations SA CAT II sont exclues du périmètre de cette révision, en raison de l'absence d'ILS CAT II sur les aérodromes civils concernés et de l'absence de besoin immédiat chez les opérateurs aériens.</i></p> <p>Suppression du 3.2 cohérente avec la suppression des dispositions transitoires établies en 2007 et devenues obsolètes.</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Au 4.1, reformulation visant à : <ul style="list-style-type: none"> ○ nuancer le systématisme de l'utilisation de l'arrêté d'ouverture comme décision d'homologation pour les aérodromes dont la/les piste(s) sont utilisées à vue de jour et dont le ministre chargé de l'aviation civile est affectataire principal (des décisions d'homologation <i>ad hoc</i> étant parfois établies) ; et ○ mettre en cohérence l'arrêté avec les pratiques de la DSAC, dans les cas où les conditions d'exploitation de l'aérodrome auraient changé depuis l'ouverture ou que des limitations auraient été mises en place. ▪ Suppression des spécificités relatives à la surveillance des pistes utilisées pour les approches de précision de CAT II / CAT III (suppression de l'alinéa 4.3), considérant qu'aucun aérodrome disposant de ce type de piste n'est encore homologué aujourd'hui. ▪ Simplification de la rédaction du 4.2, conséquente à la suppression du 4.3. ▪ Mise à jour de la dénomination utilisée pour désigner l'autorité responsable de la délivrance des décisions d'homologation (le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile).
5	<p>Harmonisation du vocable utilisé au 5.1. avec celui utilisé dans le modèle de décision d'homologation (remplacement de « restrictions particulières d'utilisation » par « conditions ou limitations d'exploitation particulières ») et simplification de la formulation du 3^{ème} alinéa.</p> <p>Suppression de l'alinéa 5.2., en raison de la suppression des dispositions transitoires dans l'annexe (cf. ci-dessous).</p>
6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise à jour des dénominations (« direction de la sécurité de l'aviation civile » et « directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile ou le directeur de la sécurité de l'aviation civile »). ▪ Suppression de l'annexe B et par conséquent de l'alinéa 6.3, spécifique au suivi des pistes utilisées pour des approches de précision de CAT II / CAT III, considérant son obsolescence et sa redondance avec les procédures internes DGAC.

Modifications de l'Annexe A	
Paragraphe	Nature / justification de la modification
DISPOSITIONS TRANSITOIRES	Suppression de l'intégralité du chapitre, considérant : <ul style="list-style-type: none"> – l'obsolescence des dispositions qu'il contient ; – sa redondance partielle avec le MCT AER ; – son inutilité au regard des exigences techniques définies par ailleurs.
DÉFINITIONS - ABRÉVIATIONS	
Décollage par faible visibilité (LVTO)	Mise à jour de la valeur seuil de RVR (désormais 550m)
Hauteur de décision (DH)	Mise en cohérence avec la définition équivalente introduite par le R UE 2022/208
Hauteur de franchissement d'obstacles (OCH)	Insertion d'une définition inspirée de celle figurant dans le R UE 2022/208 (notion utilisée au § IV.1.3.2, au § VI.1 et au § VI.1)
Hauteur minimale de descente (MDH)	Mise en cohérence avec la définition équivalente introduite par le R UE 2022/208 (et déplacement de la définition selon l'ordre alphabétique)
Installations	Création d'une définition (reprise des éléments qui figuraient au § I.8.2)
Obstacle	Mise à jour - reprise de la définition figurant dans l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI
Opération avec crédits opérationnels Opération de catégorie I soumise à autorisation spéciale (SA CAT I) Opération EFVS Opération EFVS 200 Opération EFVS-A Opération EFVS-L	Insertion des définitions relatives aux différents types d'opérations avec crédits opérationnels (conformes à celles figurant dans le R UE 2022/208)
Opération par faible visibilité (LVO)	Insertion d'une nouvelle définition, conforme à la définition d'« exploitation par faible visibilité » introduite par le R UE 2022/208
Point d'attente avant piste	Mise à jour du vocable : « point d'arrêt » remplacé par « point d'attente » dans l'ensemble du document.
Portée visuelle de piste (RVR)	Suppression de la note associée à la définition, considérant qu'elle ne possède pas d'équivalent dans la partie MET du R UE 373/2017.
Procédure d'approche de précision	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suppression de la définition spécifique aux procédures d'approche de précision, remplacée par la définition de procédure d'approche aux instruments figurant dans le règlement UE n°923/2012 (SERA). ▪ Mise à jour du tableau « catégories d'approches de précision » : suppression des lignes resp. spécifiques aux CAT IIIA et IIIB, remplacées par une unique ligne relatives aux CAT III (en cohérence avec l'AirOPS).
Procédure d'exploitation par faible visibilité (LVP)	Mise à jour de la définition pour mise en cohérence avec le R UE 2022/208
Visibilimètres	Définition simplifiée : suppression des explications relatives aux transmissiomètres et diffusomètres, considérant qu'elles ont peu d'utilité et que le règlement d'exécution (UE) 373/2017 applicable à tous les aérodromes ne fait pas de distinction entre ces deux équipements.

Visibilité (VIS)	Définition supprimée, considérant que : <ul style="list-style-type: none"> – elle figure déjà à l'identique dans le R UE 373/2017 (sans complément d'explication) ; – le complément d'explication présente peu d'intérêt au niveau d'un arrêté ; – la documentation technique Météo France disponible est jugée suffisante.
MLS	Notion supprimée dans l'intégralité du document (aucun MLS en France)
GLOSSAIRE DES ABREVIATIONS	Insertion des notions de VDF et VSS. Mise à jour : AIP (ex MIA), VPT (ex MVI) Suppression de OMM en cohérence avec la suppression du chapitre I.0.3.
I – GÉNÉRALITÉS	
I.0. VERIFICATION DE CONFORMITE DES AIDES VISUELLES	Modification du titre du paragraphe conséquente à la suppression des paragraphes I.0.2 et I.0.3. Suppression de la mention au « directeur ou chef de service de l'aviation civile territorialement compétent » et reformulation à la voix passive, considérant que (1) cette dénomination est obsolète et que (2) le DSAC-IR n'effectue pas lui-même le type de vérification dont il est question.
I.0.2. Vérifications particulières aux aides météorologiques	Paragraphe supprimé car obsolète au regard des règles européennes applicables au prestataire de services météorologiques.
I.0.3. Vérifications particulières aux aides radioélectriques	Paragraphe supprimé car obsolète au regard des règles européennes (R UE 2017/373) applicables aux équipements ATM-ANS. Ce paragraphe n'est par ailleurs plus qu'informatif car hors du périmètre du processus d'homologation, supprimé (car inutile).
I.1.1. Généralités	Insertion d'une exigence explicite de vérification des éventuelles pénétrations de la surface du segment à vue (VSS) dans le cadre d'une étude de procédure aux instruments afin de rendre plus visibles les besoins des opérations EFVS dans les exigences applicables aux aérodromes (cette vérification est néanmoins déjà exigée dans les textes relatifs à la conception des procédures). La DSAC informera l'exploitant d'aérodrome de l'approbation des procédures et de la conformité des VSS lorsque ce dernier n'est pas porteur de projet de la procédure.
I.2.2.3. Emplacement des points d'arrêt	Tableau 1.1 : Distance minimale entre l'axe d'une piste et une plate-forme d'attente de circulation, un point d'attente avant piste ou un point d'attente sur voie de service Mise à jour des valeurs minimales imposées : reprise de celles figurant dans l'Annexe 14 volume I de l'OACI et les règles EU (voir Tableau D-2 figurant à la CS D.340)
I.3. ALIMENTATION ÉLECTRIQUE Tableau 1.2. Installations de navigation aérienne pour lesquelles une alimentation électrique secourue est exigée	Modifications visant à mettre en conformité les dispositions <u>relatives au balisage lumineux</u> avec les exigences européennes (voir CS ADR-DSN S.880) : <ul style="list-style-type: none"> - remontée des feux de bord de piste dans la 1^{ère} partie du tableau (temps de secours désormais exigé : 15s quel que soit le type d'exploitation, contre 1s auparavant en CATII/III) ; - Réduction de la longueur minimale de la portion de la ligne d'approche devant être secourue en moins d'1s en CATII/III (désormais 300m, contre 420m auparavant) ; - Suppression des exigences relatives aux : voies de sortie rapide et panneaux (resp. d'indication et d'obligation) ; - insertion d'exigences relatives aux feux de prolongement d'arrêt (resp. 15s pour les feux de bord / 1s ou 15s pour les feux de fin de prolongement d'arrêt). <p><i>A noter : autres dispositions relatives aux équipements météorologiques, aux aides radioélectriques, aux liaisons et à l'éclairage inchangées.</i></p>

<p><i>I.5.3.4.8.4. Barres d'arrêt</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déplacement des dispositions qui figuraient au § VI.5.3.5, de sorte à ce que l'exigence soit plus lisible et applicable quels que soient les types d'opérations réalisées en conditions LVP, notamment dans le cas d'EFVS (limitation des redondances car l'installation de barres d'arrêt est liée aux RVR auxquelles les pistes sont exploitées et couvrent plusieurs types d'exploitation). ▪ Mise en cohérence avec certains éléments déjà mis en œuvre de la CS ADR-DSN M.730 relative aux barres d'arrêt. <i>A noter : l'abandon de l'exigence d'installation de feux constituant le segment de confirmation, lorsqu'il n'y a pas de balisage axial de voie de circulation.</i> ▪ Remplacement d'une référence aux spécifications techniques du STAC par une référence à l'Annexe 14 Vol. I de l'OACI, en cohérence avec l'orientation prise dans le cadre des travaux de refonte.
<p><i>I.5.3.4.8.5 Feux de protection de piste</i></p>	<p>Reformulation partielle visant à clarifier les conditions d'emploi des feux de protection de piste de configuration B (en complément des feux de configuration A).</p>
<p><i>I.6.1. Mesures de la visibilité (VIS) et de la portée visuelle de piste (RVR)</i></p>	<p>Paragraphe allégé (désormais I.6.) – suppression :</p> <ul style="list-style-type: none"> – des incohérences ou redondances avec certaines dispositions du R UE 373/2017 (absence de distinction entre normes applicables respectivement aux transmissiomètres et diffusomètres, notamment) ; – des inadéquations aux pratiques actuelles (concernant la détermination de la VIBAL, notamment). <p>Insertion d'un NB1 qui reprend le IV.6.1.7 Insertion d'un NB3 relatif aux situations dans lesquelles aucune mesure de visibilité ou de RVR n'est disponible.</p>
<p><i>I.6.2. Mesures de la hauteur de la base des nuages</i></p>	<p>Paragraphe supprimé en raison de sa redondance avec certaines dispositions du R UE 373/2017.</p>
<p><i>I.6.3. Enregistrement des mesures</i></p>	<p>Paragraphe supprimé en raison de sa redondance avec l'arrêté du 09 juin 2020 relatif aux enregistrements des données relatives à la gestion du trafic aérien, à leur conservation et à leur restitution (voir annexe 1, alinéa 1.A.6)</p>
<p><i>I.7.2. Renseignements sur les aérodromes et information aéronautique</i></p>	
<p><i>I.7.2.1. Information aéronautique concernant les caractéristiques et les installations de l'aérodrome</i></p>	<p>Suppression des références obsolètes au Manuel d'Information Aéronautique et aux manuels de cartes aéronautique, au bénéfice de l'insertion de références au R UE 2017/373 et à l'arrêté relatif à l'information aéronautique.</p>
<p>(nouveau paragraphe) <i>I.7.2.1.1 Cartes aéronautiques relatives à l'aérodrome</i></p>	<p>Insertion de précisions relatives au partage des responsabilités entre exploitant d'aérodrome et PSCA en matière de fourniture de renseignements nécessaires à l'établissement des cartes (référence aux protocoles FDA)</p>
<p>(nouveau paragraphe) <i>I.7.2.1.2 Balisage</i></p>	<p>Insertion de l'exigence de publication des informations relatives au balisage LED (cohérente avec l'OPS.A.070 du R UE 139/2014)</p>
<p>(nouveau paragraphe) <i>I.7.2.1.3 Aides radioélectriques à la navigation aérienne</i></p>	<p>Nouveau § - précision des responsabilités de l'exploitant d'aérodrome concernant la fourniture d'informations relatives aux aides radio à la navigation</p>
<p>(nouveau paragraphe) <i>I.7.2.1.4 Obstacles dans les VSS</i></p>	<p>Nouveau § - insertion de l'exigence de publication des informations relatives au perçement des VSS (miroir des exigences relatives à la conception des procédures) et précision des responsabilités de l'exploitation d'aérodrome (information + signalement des erreurs).</p>
<p>(nouveau paragraphe) <i>I.7.2.1.5 Zones dégagées d'obstacle (OFZ)</i></p>	<p>Nouveau § - insertion de l'exigence de publication des informations relatives à l'existence d'une OFZ</p>

<i>I.7.2.2. Informations sur l'état et le fonctionnement des installations</i>	Insertion de l'exigence de communication des renseignements utiles en conditions LVP
<i>I.7.2.2.3</i>	Reformulation / mise à jour de vocabulaire afin de gagner en lisibilité et clarifier les responsabilités de chacun : suppression de la 1ère partie de la phrase et remplacement des « autorités des services d'information aéronautique et les autorités de l'aérodrome » par « le PSIA et l'exploitant d'aérodrome ».
<i>I.7.3 Procédures spécifiques aux travaux</i>	Suppression de la référence à la « Circulaire travaux » (1970), abrogée, au bénéfice d'une formulation « souple », permettant le recours aux guides existants.
<i>I.7.5. Information aéronautique en cas de panne</i>	Remplacement des « autorités compétentes » par « entités concernées » de sorte à réserver le terme « autorité compétente » pour désigner les services de la DSAC.
<i>I.7.6. Contrôle d'accès sur l'aire de manœuvre</i>	Remplacement de la référence à l'article R.213-4 du Code de l'Aviation Civile (abrogé en 2012) par des références aux articles R.6332-10, R.6332-11, R.6332-13, D.6332-24 et D.6332-25 du Code des Transports.
<i>I.7.8.1. Caractéristiques des véhicules circulant sur l'aire de manœuvre</i>	Suppression d'une référence obsolète au Décret D.213-1-7 (abrogé par le décret n° 2016-1061 du 3 août 2016). Modification de l'exigence relative à la couleur des véhicules incendie civils (mise en cohérence avec l'Annexe 14 de l'OACI et avec la disposition européenne OPS.B.080 (« couleur nettement visible », sous réserve de respect de la réglementation routière applicable pour les véhicules amenés à évoluer en dehors de l'emprise de l'aérodrome), conformément aux orientations proposées dans le cadre du GT SSLIA (voir orientation n°45).
<i>I.7.9. Procédures d'exploitation en condition de faible visibilité (LVP)</i>	
<i>Tous paragraphes</i>	Modification de l'ensemble du paragraphe visant notamment à : <ul style="list-style-type: none"> - remonter en généralités les dispositions déjà applicables à l'ensemble des types d'opérations – et étendre le champ d'application de certaines dispositions ; - autoriser explicitement la mise en œuvre et prévoir le cadre réglementaire des LVP sur les aérodromes sur lesquels un service AFIS est rendu, quel que soit le type d'opération prévu ; - disposer d'une rédaction commune à l'ensemble des aérodromes, avec ATS (ATC ou AFIS) (remplacement du § VIII.7.2.4. notamment), tout en clarifiant les dispositions minimales exigibles en condition de faible visibilité ; - exiger la notification systématique des LVP à l'autorité compétente.
<i>(nouveau paragraphe)</i> <i>I.7.9.1. Applicabilité</i>	Liste des opérations nécessitant la définition et la mise en œuvre de procédures LVP.

<p>(nouveau paragraphe) I.7.9.2. <i>Objet</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Description du contenu minimal des LVP : limitation des activités sur l'aire de mouvement et protection contre les intrusions (les dispositions qui figuraient initialement et de manière plus prescriptive au § VI.7.9 sont ainsi supprimées, à l'exception de celles relatives aux clôtures, qui restent spécifiques à l'exploitation en CATII/III) ; ▪ A noter par ailleurs que ce paragraphe rend également obligatoire (<u>y compris lorsque seul un service AFIS est rendu</u>) le signalement des pannes des équipements listés (liste des équipements issue du tableau figurant à l'AMC1 ADR.OPS.045(c)) et la protection des aires critiques/sensibles de l'ILS, lorsque l'aérodrome en est équipé.
<p>(nouveau paragraphe) I.7.9.3. <i>Coordination avec le prestataire de services de circulation aérienne</i></p>	<p>Création d'un § permettant d'exiger la coordination entre l'exploitant d'aérodrome et le PSCA, lorsqu'il est présent sur l'aérodrome, dans le cadre de la définition des procédures LVP.</p>
<p>(nouveau paragraphe) I.7.9.4 <i>Critères</i></p>	<p>Création d'un § rappelant la nécessaire définition de critères de préparation, déclenchement et clôture des LVP (exigence similaire à l'OPS.B.045(b)).</p>
<p>(nouveau paragraphe) I.7.9.5 <i>Notification à l'autorité compétente et publication</i></p>	<p>Création d'un § de sorte à rendre obligatoires, pour l'exploitant d'aérodrome :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la notification à l'autorité compétente de la définition/mise en œuvre de LVP ; - la fourniture des informations relatives aux LVP au PSIA (exigence issue de l'OPS.B.045(d)).
<p>I.7.11 Phraséologie</p>	<p>Paragraphe supprimé car redondant avec d'autres textes dédiés.</p>
<p>I.7.16. Systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (nouveau I.7.15)</p>	<p>Mise en cohérence des exigences existantes avec le contenu du R UE 139/2014 (OPS.B.030), notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise à jour des critères influant sur un SMGCS - Insertion d'une exigence de coordination <p>Mise à jour de la référence à l'arrêté.</p>
<p>II – PISTE UTILISEE A VUE</p>	
<p>II.1.6 Mesure de la visibilité</p>	<p>Paragraphe supprimé en raison de son inutilité.</p>
<p>II.2.6 Mesure de la visibilité</p>	<p>Paragraphe supprimé en raison de son inutilité et de la suppression du § I.6.1 par ailleurs.</p>
<p>IV - PISTE UTILISEE POUR LES APPROCHES DE PRECISION</p>	
<p>IV.I.2. Surfaces de dégagements aéronautiques (OLS)</p>	<p>Rappel de l'exigence de publication à l'information aéronautique de l'existence d'une OFZ (figurant déjà au § I.7.2.1.4)</p>
<p>IV.I.3. Le critère "OAS" et/ou CRM</p>	<p>Paragraphe supprimé car relevant des responsabilités du prestataire FPD et non de l'exploitant d'aérodrome</p>
<p>IV.6.1 Mesure de la portée visuelle de piste (RVR)</p>	
<p>IV.6.1.1 Généralités</p>	<p>Paragraphe supprimé, en raison de sa redondance avec certaines dispositions du R UE 373/2017.</p>
<p>IV.6.1.2 Emplacement des visibilimètres</p>	<p>Paragraphe supprimé pour cause d'incompatibilité avec le R UE 373/2017 sur les valeurs de distance par rapport à l'axe de piste stipulées pour l'implantation des visibilimètres (« entre 120m et 170m » dans le CHEA VS « pas plus de 120m » dans le R UE).</p>

<i>IV.6.1.3 Luminancemètre</i>	Paragraphe supprimé car ayant valeur de guide au regard des spécifications techniques des équipements météorologiques.
<i>IV.6.1.4 Caractéristiques</i>	Paragraphe supprimé en raison de sa redondance avec certaines dispositions du R UE 373/2017.
<i>IV.6.1.5 Hauteur des capteurs</i>	Paragraphe supprimé en raison de son incohérence avec la disposition du R UE 373/2017 correspondante, concernant particulièrement la hauteur de positionnement des capteurs de RVR.
<i>IV.6.1.6 Piliers supports</i>	Suppression du paragraphe, en raison notamment de : <ul style="list-style-type: none"> – sa redondance partielle avec l'arrêté du 3 septembre 2007 relatif à l'implantation et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aérodromes ; – son inadéquation aux pratiques actuelles (en matière de délivrance des approbations) ; – l'absence d'exigence européenne à ce stade (mais des évolutions attendues dans le cadre des travaux de la RMT.0161 relative à la certification des équipements de sécurité aéroportuaire).
<i>IV.6.1.7 Restrictions d'implantation</i>	Paragraphe déplacé en Généralités et converti en note (voir § I.6)
<i>IV.6.1.8 Mesure de la VIBAL</i>	Paragraphe supprimé, en raison des modifications apportées par ailleurs au § I.6.1.
<i>IV.6.2 Mesure de la hauteur de la base des nuages</i>	Paragraphe supprimé en raison de la suppression du § I.6.2.
<i>IV.7.1. Généralités</i>	Suppression de l'alinéa relatif à l'emploi d'une phraséologie normalisée, en cohérence avec la suppression des autres paragraphes relatifs à la phraséologie (I.7.11, VI.7.5, VII.2.6, VIII.7.2.3 et IX.7.3)
<i>IV.7.3. Alimentation électrique de secours</i>	Paragraphe remplacé par des renvois aux dispositions spécifiques aux opérations de CAT I et de CATII/III, considérant la modification des exigences de secours respectivement applicables à ces types d'opérations (voir § V.7.2 pour les opérations CAT I et voir les § VI.3, VI.7.3 et VI.7.4 pour les opérations CATII/III).
<i>IV.7.6. Transmission des mesures de visibilité et de portée visuelle de piste</i>	Paragraphe supprimé en raison de sa redondance avec le R UE 2017/373 (cf. AMC10 et AMC12 associées à l'ATS.TR.210(a)(3) <i>Operation of air traffic control service</i>) NB – pour les AFIS : existence de GM équivalentes à ces AMC (GM1 et GM2 associées à l'ATS.TR.305(a); (b) ;(c) <i>Scope of flight information service</i>)
V - PISTE UTILISÉE POUR LES APPROCHES DE PRÉCISION DE CATÉGORIE I	
V.1. DEGAGEMENTS DE L'AERODROME ET FRANCHISSEMENT DES OBSTACLES	Insertion d'un complément visant à prévoir le cas des pistes non-équipées d'un ILS et desservies par des procédures d'approche de précision de catégorie I de type SBAS.
V.4. ÉQUIPEMENTS EN AIDES RADIOELECTRIQUES A L'ATTERRISSAGE	Reformulation visant à exclure de l'exigence les pistes desservies par des procédures d'approche aux instruments de catégorie I mais qui ne seraient <u>pas</u> équipées d'un ILS (cas des pistes desservies par des procédures SBAS de catégorie I).
V.6.1 Mesure de la visibilité	Paragraphe supprimé, en raison : <ul style="list-style-type: none"> – de son incohérence avec les dispositions européennes correspondantes, en matière de VIBAL ; – des modifications apportées par ailleurs aux autres paragraphes référencés ici.
V.6.2 Mesure de la hauteur de la base des nuages	Paragraphe supprimé en raison de la suppression du § I.6.2.

V.7.2 Alimentation de secours – Temps de commutation	Mise en cohérence du temps de commutation maximal requis avec les exigences européennes (CS ADR-DSN S.880) : soit 15 secondes au lieu de 1 seconde pour les équipements listés dans le Tableau 1.2 (voir § I.3).
V.7.4 Mesures de visibilité (VIS), de la portée visuelle de piste (RVR) et de la hauteur de la base des nuages	Paragraphe supprimé en raison de sa redondance avec le contenu de l'arrêté du 13 février 2020 <i>relatif à la fourniture de services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne et le protocole technique du 11 mars 2019 d'application de la convention-cadre entre la direction du transport aérien et Météo-France sur le service météorologique à la navigation aérienne</i>
V.7.5 Mesures à prendre dès que la RVR descend en dessous (nouveau : V.7.4. Mesures à prendre dès que la RVR descend en-dessous de 800m)	<ul style="list-style-type: none"> Modification du titre du paragraphe de sorte à le rendre plus cohérent avec son contenu En cohérence avec la modification du § V.7.2, suppression du 1^{er} alinéa, qui imposait un temps maximum de commutation de 1s dès 800m de RVR pour les équipements listés dans la seconde partie du tableau 1.2 (voir § I.3) – modification résultant de l'alignement sur les exigences européennes (CS ADR-DSN S.880).
VI - PISTE UTILISEE POUR LES APPROCHES DE PRECISION DE CAT II OU III	
VI.0. CONTENU DU DOSSIER D'HOMOLOGATION EN CATEGORIE II OU III	Remplacement du contenu de l'alinéa 9) <i>Projet de NOTAM</i> par un cadre permettant un format de publication plus souple (le format de publication étant imposé par le SIA).
VI.3. ALIMENTATION ÉLECTRIQUE	Précision visant à cibler plus explicitement les équipements listés dans la seconde partie du Tableau 1.2 (voir § I.3), seuls concernés par l'exigence de secours en moins d'1s en cas de panne de leur système d'alimentation électrique.
VI.5.3.1. Dispositif lumineux d'approche	Tableau 6.3. Balisage lumineux des voies de circulation associées aux pistes avec approche de précision de catégorie II et III Suppression de l'obligation d'installation de balises rétroréfléchissantes bleues le long des bords des voies de circulation, en l'absence de feux de bord, considérant que les feux axiaux suffisent (NB : installation non exigée par les règles EU).
VI.5.3.5 Barres d'arrêt	Paragraphe supprimé, transféré vers le § I. et reformulé (complété) → Voir I.5.3.4.8.4.
VI.6. Mesures de la portée visuelle de piste (RVR) et de la hauteur de base des nuages	Suppression d'une grande partie du paragraphe, en raison de : <ul style="list-style-type: none"> son équivalence partielle avec certaines dispositions du R UE 373/2017 (souhait de privilégier la formulation UE) ; sa redondance partielle avec le protocole DTA-Météo France (voir annexe 4) ainsi qu'avec la convention d'application DSNA-Météo France (voir annexe 5) ; les modifications apportées par ailleurs aux paragraphes référencés ici. Insertion de références au règlement d'exécution (UE) 2017/373 (Part. MET) et à l'arrêté « météo ». Conservation de la possibilité de ne recourir qu'à 2 visibilimètres pour déterminer la RVR pour les pistes courtes CAT III (cas de Saint-Pierre).
VI.7.3. Actions à réaliser	<ul style="list-style-type: none"> Mise à jour de la liste des actions à réaliser conditionnant l'entrée en vigueur des LVP : suppression de la condition portant sur les séparations entre aéronefs (initialement au § VI.7.8, supprimé) et de celle portant sur le dégagement des aires critiques et sensibles de l'ILS, considérant qu'elle figure désormais au § I.7.9. Précision visant à cibler plus explicitement les équipements listés dans la seconde partie du Tableau 1.2 (voir § I.3), seuls concernés par l'exigence de secours en moins d'1s en cas de panne de leur système d'alimentation électrique – en cohérence avec le complément apporté au § VI.3 ;

	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration rédactionnelle / harmonisation avec la rédaction d'autres paragraphes similaires (XII.2.3 notamment)
VI.7.4. Seuil RVR de déclenchement des LVP inférieur à 800m (nouveau : VI.7.4 Mesures à prendre dès que la RVR descend en-dessous de 800m)	<ul style="list-style-type: none"> Modification du titre du paragraphe de sorte à le rendre plus cohérent avec son contenu ; Suppression du 1^{er} alinéa, qui imposait un temps maximum de commutation de 1s dès 800m de RVR pour les équipements listés dans la seconde partie du tableau 1.2 (voir § I.3) – modification résultant de l'alignement sur les exigences européennes (CS ADR-DSN S.880).
VI.7.5 Information des équipages – Phraséologie	Dispositions supprimées – seront reprises dans un arrêté modificatif à l'arrêté du 11 décembre 2014.
VI.7.8. Procédures de circulation aérienne	Dispositions supprimées – seront reprises dans un arrêté modificatif à l'arrêté du 04 mars 2022.
VI.7.9. Protection contre les intrusions (nouveau VI.7.7)	Paragraphe allégé, suite à la remontée en généralités (voir § I.7.9) de certaines dispositions relatives à la protection contre les intrusions.
VI.7.10. Transmission des paramètres météorologiques	Supprimé pour cause de redondance avec le R UE 2017/373 (cf. MET.TR.205)
VI.7.12. Situations dégradées (nouveau VI.7.9)	
VI.7.12.4 Aides météorologiques	<p>Paragraphe supprimé en raison de :</p> <ul style="list-style-type: none"> sa redondance partielle avec le protocole DTA-Météo France (voir annexe 4) ainsi qu'avec la convention d'application DSNA-Météo France (voir annexe 5), concernant le doublement du système notamment ; son inadéquation avec la pratique (cf. disponibilité de la RVR en cas de panne des 2 calculateurs, notamment) ; l'inutilité de certaines de ses dispositions (indisponibilité de la RVR instrumentale, notamment) ; sa redondance avec certaines dispositions de l'arrêté du 13 février 2020 relatif à la fourniture de services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne (cf. restrictions opérationnelles en cas de panne du visibilimètre du seuil de piste, notamment) ; la responsabilité des prestataires de services de navigation aérienne dans la définition des procédures LVP, telle que définie par le R UE 2017/373 ; les modifications apportées à d'autres paragraphes références ici par ailleurs.
VII - ENTRAINEMENTS AUX APPROCHES DE CATEGORIE II OU III ET AUX ATTERRISSEMENTS AUTOMATIQUES	
VII.2.4 Interception de l'ILS	Supprimé pour cause de redondance avec le R UE 2017/373 (cf. Part. ATS)
VII.2.5 Espacements	Dispositions supprimées – seront ajoutées comme « pratiques recommandées lors d'entraînements aux approches » dans la future consigne DO portant sur les LVP.
VII.2.6 Phraséologie	Supprimé (équivalent à une note, peu de plus-value)
VII.2.8. Publication (nouveau VII.2.5)	Suppression des références obsolètes à l'Atlas IAC – remplacement par des références aux sous-sections AD 1.1 et AD 2 de l'AIP (informations générales et consignes particulières).

VIII - PISTE UTILISÉE EN CONDITIONS DE VOL AUX INSTRUMENTS POUR LES DÉCOLLAGES PAR RVR ≥ 150M	
VIII.1 DEGAGEMENTS DE L'AERODROME ET FRANCHISSEMENT DES OBSTACLES	Mise à jour conformément aux modifications apportées au § I.1.1.
VIII.3. ALIMENTATION ELECTRIQUE	Suppression et remplacement des dispositions relatives aux temps de commutation de jour/de nuit par des renvois aux paragraphes spécifiques (voir § I.3 et VIII.7.2.2). Modifications conséquentes à l'alignement sur les exigences européennes (CS ADR-DSN S.880).
VIII.6. MESURE DE LA VISIBILITE (VIS) OU DE LA PORTEE VISUELLE DE PISTE (RVR)	
Tableau 8.1. Balisage lumineux pour piste de décollage par RVR ≥ 150m	Modification de la valeur de RVR définissant l'obligation d'installation du balisage axial de piste (désormais 400m) : mise en cohérence avec les exigences européennes relatives aux équipements en conditions LVP.
VIII.7. PROCEDURES D'EXPLOITATION	
VIII.7.2. Procédures d'exploitation en condition de faible visibilité (LVP)	
VIII.7.2.1. Généralités	Relèvement de la valeur seuil de RVR définissant l'obligation de mise en œuvre des LVP de 400 à 550m.
VIII.7.2.2. Mise en œuvre	Modification des actions devant être mises en œuvre pour que les LVP puissent être déclarées en vigueur : <ul style="list-style-type: none"> - regroupement des actions devant être mises en œuvre à la fois de jour et de nuit, à l'exception de l'allumage du balisage lumineux, qui reste requis de nuit uniquement ; - ajout d'une action relative à la mise en œuvre des mesures contre les intrusions ; - ajout d'une exigence de garantir un temps de commutation inférieur à une seconde dès 800m de RVR (de jour comme de nuit), pour les équipements listés dans la seconde partie du Tableau 1.2 (voir § I.3) – revient à relever le seuil de RVR (de 400m à 800m) qui définissait jusqu'alors l'exigence de secours en moins d'une seconde <u>de jour</u>.
VIII.7.2.3 Information des équipages - phraséologie	Dispositions supprimées – seront reprises dans l'arrêté du 11 décembre 2014.
VIII.7.2.4 Cas particulier des aérodromes avec service AFIS	Dispositions supprimées, en cohérence avec la suppression du § VI.7.5 et remplacées par un renvoi au § I.7.9 <i>NB : Paragraphe renuméroté VIII.7.2.3.</i>
VIII.7.2.6 Paramètres météorologiques	Dispositions supprimées pour cause de redondance avec le R UE 2017/373 (cf. MET.TR.205)
VIII.7.2.7 Alignement pour le décollage en condition LVP	Renommé : « Restrictions d'utilisation des voies de circulation en condition LVP » <i>NB : Paragraphe nouvellement numéroté VIII.7.2.5.</i>

VIII.7.2.8 Situations dégradées	<p><i>VIII.7.2.8.1 Paramètres météorologiques (nouveau : VIII.7.2.6.1)</i> Suppression du second alinéa, en cohérence avec la suppression des autres dispositions relatives à la VIBAL.</p> <p><i>VIII.7.2.8.2. Alimentation électrique (nouveau : VIII.7.2.6.2)</i> Suppression et remplacement des dispositions relatives aux temps de commutation de jour/de nuit par des renvois aux paragraphes spécifiques (voir § I.3 et VIII.7.2.2). Modifications conséquentes à l'alignement sur les exigences européennes (CS ADR-DSN S.880).</p>
IX - PISTE UTILISÉE EN CONDITIONS DE VOL AUX INSTRUMENTS POUR LES DÉCOLLAGES PAR FAIBLE VISIBILITÉ (RVR <150 m)	
IX.6. MESURE DE LA PORTEE VISUELLE DE PISTE (RVR)	Paragraphe supprimé, en cohérence avec la suppression des dispositions du § IV.6.1.
IX.7. PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ	
<i>IX.7.3 Information des équipages - phraséologie</i>	Dispositions supprimées – seront reprises dans l'arrêté du 11 décembre 2014.
<i>IX.7.5 Alignement pour le décollage en condition LVP</i>	Paragraphe renommé : « Restrictions d'utilisation des vdc en condition LVP » <i>NB : Paragraphe nouvellement numéroté IX.7.4.</i>
IX.7.6. Situations dégradées (nouveau IX.7.5)	
<i>IX.7.6.3 Aides visuelles</i>	Paragraphe supprimé, la liste des équipements dont les pannes doivent être signalées figurant désormais au § I.7.9.2.
<i>IX.7.6.4 Aides météorologiques (nouveau IX.7.5.4)</i>	Paragraphe supprimé, considérant qu'il est de la responsabilité du prestataire de services de navigation aérienne de définir les restrictions opérationnelles à mettre en œuvre en cas de panne de l'un des visibilimètres.
X. DOUBLET DE PISTES PARALLÈLES	
X.0. GENERALITES	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suppression des dispositions devenues inutiles, aucun aérodrome soumis à l'application du CHEA ne disposant désormais de doublets de pistes aux instruments (§ X.2.1 et X.2.2.2 notamment) ; ▪ Clarification du périmètre d'application des dispositions restantes (doublets constitués d'une piste aux instruments et d'une piste à vue ou de deux pistes à vue).
XI - DEDOUBLÉMENT DES AXES DE VOIES DE CIRCULATION	
Chapitre supprimé, considérant qu'il ne présente plus aucune utilité pour les aérodromes soumis à l'application de l'arrêté.	
XII - PISTE UTILISÉE POUR DES OPÉRATIONS AVEC CRÉDITS OPÉRATIONNELS (nouveau chapitre)	
XII.1. OPÉRATIONS EFVS 200 (nouveau paragraphe)	Insertion des conditions devant être satisfaites pour l'accueil d'opérations EFVS 200, en cohérence avec les dispositions du R UE 2022/208 (cf. GM2 ADR.AR.C.035(e) <i>Issuance of certificates</i>).
XII.2. OPÉRATIONS EFVS-A et EFVS-L (nouveau paragraphe)	Insertion des conditions de : <ul style="list-style-type: none"> - réalisation des opérations EFVS-A et EFVS (respectivement) ; - mise en œuvre des LVP, dans le cadre de ces 2 types d'opérations ; en cohérence avec les dispositions du R UE 2022/208 (cf. AMC1 ADR.OPS.B.045(a)(3) <i>Low-visibility procedures</i>).

XIII. PISTE UTILISÉE POUR DES OPÉRATIONS D'APPROCHE DE PRÉCISION DE CATÉGORIE I SOUMISES A AUTORISATION SPÉCIALE (SA CAT I) <i>(nouveau chapitre)</i>	
XIII.1. CONDITIONS DE REALISATION DES OPÉRATIONS SA CAT I <i>(nouveau paragraphe)</i>	Insertion des conditions de réalisation des opérations SA CAT I (issues notamment de l'AMC1 ADR.OPS.B.045(a)(2) <i>Low-visibility procedures</i> , alinéa (c))
XIII.2. CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DES LVP <i>(nouveau paragraphe)</i>	Insertion des conditions de mise en œuvre des LVP dans le cadre de la réalisation d'opérations de type SA CAT I (reprise du contenu des AMC)