

Minimums opérationnels d'aérodrome

I. DEFINITIONS

I.1. Minimums opérationnels d'aérodrome

Limites d'utilisation d'un aérodrome, pour :

a) le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, si nécessaire, de la nébulosité ;

b) l'atterrissage dans les approches et atterrissages de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H), selon ce qui convient pour la catégorie d'exploitation ;

c) l'atterrissage dans les opérations d'approche et d'atterrissage avec guidage vertical, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ;

d) l'atterrissage dans les opérations d'approche et d'atterrissage classiques, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, si nécessaire, de la nébulosité.

I.2.VH : Visibilité Horizontale (VH) qui peut être :

- une visibilité météo (VIS ou VIMET) : valeur la plus basse de la visibilité sur le tour d'horizon ;
- une Portée Visuelle de Piste (PVP ou RVR) : mesure instrumentale le long de la piste par un transmissomètre quand la visibilité est inférieure à 1500 mètres) ou visibilité de balises (VIBAL : comptage de balises le long de la piste, balises espacées de 60 mètres) ;
- une Portée Visuelle d'Aérodrome (PVA) : nouveau système de mesure dans la direction de l'axe de piste à partir de la tour de contrôle, quand le système est installé localement)

I.3. DH et MDH

- DH (hauteur de décision) : hauteur la plus basse des roues par rapport au seuil de piste à laquelle l'API est obligatoire si (*).
- MDH (hauteur minimale de descente) : hauteur la plus basse des roues par rapport au niveau spécifié sur la IAC, à laquelle la descente doit être interrompue si (*).

(*): - si les références visuelles extérieures sont insuffisantes ;

- si la position et la trajectoire sont telles que la fin de l'approche et l'atterrissage sont compromis.

II. MINIMUMS POUR OPÉRATIONS STANDARDS

II.1 Approche indirecte MV

MDH = max {OCHMV ; MDHmini}

VH (VIMET) de jour : tableau

catégorie d'aéronef	A	B	C	D
MDH_{mini}	400 ft	500 ft	600 ft	
VH de jour	16 00 m	2000 m	2800 m	3500 m

VH (VIMET) de nuit : f(MDH, ligne d'approche)

Pour une MV de nuit, le balisage d'obstacle ou à défaut un PAPI est obligatoire.

II.2 Approche classique

MDH = OCH en f(catégorie d'aéronef arrondie aux 10 ft supérieurs) 250 ft minimum

VH (RVR) = tableau en f(MDH, catégorie d'aéronef, rampe d'approche)

II.3 Approche de précision cat. I

DH = max {OCH ; 200 ft}

VH (RVR) = tableau en f(DH, balisage de piste, rampe d'approche)

Cat. I décalée : DH minimale de 250 ft au lieu de 200 ft.

II.4 Décollage classique

VH (RVR) = f(balisage ; catégorie d'aéronef)

II.4.1 Conditions dégradées

- si la balise est en panne : faire une autre procédure
- si le secours électrique est en panne : VH ≥ 800m (sauf décollage classique : 400m et de nuit seulement)
- s'il n'y a pas d'organisme de la CA : le QNH doit être fourni par un autre organisme (indiqué sur IAC) il faut faire une MVL (pour reconnaître l'aire à signaux) et :

⇒ de jour : MOS + MVL (?)

⇒ de nuit : le transport public est interdit

si l'équipement de l'avion est non conforme : procédure interdite

- s'il y a un seul pilote IFR à bord, augmentation forfaitaire des valeurs des MO en transport public
- éventuellement diminuer la masse pour respecter la pente de l'API.

III. CONDUITE DE VOL

III.1 En approche classique

- 2nde barrière : avant le FAF, la VH réelle doit être supérieure aux MO de l'équipage (Sauf entraînement et alors il faut l'annoncer à l'organisme et l'atterrissage est strictement interdit) ;
- après le FAF, remise de gaz possible à tout moment ;
- à la MDH, mise en palier jusqu'au MAPt, décision de poursuite ou non au plus tard au MAPt puis suite approche (directe ou MV) ou API.

III.2 En approche de précision

- 2nde barrière : avant l'OM (ou le point de prise en charge pour une approche PAR ou SPAR), la VH réelle doit être supérieure aux MO de l'équipage (sauf entraînement et alors il faut l'annoncer à l'organisme et l'atterrissage est strictement interdit) ;
- après le FAF, remise de gaz possible à tout moment (en palier jusqu'à l'OM si entrepris avant) ;
- à la DH, atterrissage ou API.
- Dans le cas d'une approche de précision suivie d'une MV, descente jusqu'à la MDH.

III.2 En manœuvre à vue

Au cours de la MV, le pilote peut descendre au plus 100 ft sous la MDH.

Les conditions à remplir pour les manœuvres à vue sont :

- VH réelle \geq VH MO équipage ;
- bonne probabilité de maintenir le sol en vue.

Pour la MVI, il faut en plus identifier le point de divergence.

Pour la MVL, il faut en plus rester dans le volume de la MVL et connaître sa position par rapport à la piste.

La descente finale est entreprise sur le segment rectiligne d'alignement une fois le seuil de piste identifié.

III.3 Au décollage

Avec une VH de 150 à 400 mètres (selon la catégorie), le décollage peut être entrepris si:

- la VH est suffisante (éventuellement, le pilote fait une VIBAL une fois aligné) ;
- un aérodrome accessible trouve à moins de 30' de vol en monomoteur (--> pas de TP) ou 1h de vol en bimoteur (avec 1 moteur en panne) ou 2h de vol en trimoteur et plus (avec 1 moteur en panne) ou sinon les MO de l'équipage à l'atterrissage sont satisfaits sur le terrain.

Aérodrome accessible = adéquat + MO OK + météo OK à + ou - 1h de l'heure prévue d'arrivée

III. 4 Conversion de la visibilité météorologique en RVR

Pour convertir une visibilité météorologique en RVR, l'exploitant doit utiliser le Tableau suivant :

Balisage	Jour	Nuit
Haute Intensité	1,5	2 (RVR= 2 VIS)
Basse Intensité	1	1,5
Pas de balisage	1	X