

DIRECTIVES D'APPLICATION DU REGLEMENT D'EXPLOITATION

AEROPORT
SION



VALAIS SUISSE

Table des matières

1. Généralités.....	Page 1
1.1 Introduction	Page 1
1.2 But.....	Page 1
1.3 Organisation de l'aéroport.....	Page 1
1.4 Prescriptions d'utilisation.....	Page 2
1.5 Droits d'utilisation et restrictions.....	Page 2
1.6 Réglementation.....	Page 2
1.7 Minima météorologiques	Page 3
1.8 Circuits d'aérodrome et règles de l'air.....	Page 3
1.9 Réglementation du trafic au sol.....	Page 3
1.10 Places de stationnement	Page 4
1.11 Prescriptions de sécurité.....	Page 4
1.12 Dérogation.....	Page 5
1.13 Carburant.....	Page 5
1.14 Badges.....	Page 5
2 Service de la sécurité aérienne (SSA)	Page 6
2.1 Introduction	Page 6
2.2 Organes	Page 6
2.3 Devoirs et responsabilités	Page 6
2.3.1 Le contrôle d'aérodrome (TWR).....	Page 6
2.3.2 Le contrôle d'approche (APP)	Page 6
2.3.3 Le contrôle au sol (GND).....	Page 6
2.3.4 Le service d'alerte (SAR)	Page 6

Table des matières (suite)

3	Circuits d'aérodrome et règlement du trafic	Page 7
4	Circulation dans le périmètre de l'aéroport	Page 8
4.1	Principe	Page 8
4.2	Définitions	Page 8
4.3	Réglementation	Page 9
4.3.1	Aire de manœuvre	Page 9
4.3.2	Aire de trafic	Page 9 à 10
5	Service d'urgence	Page 11
6	Heures d'ouverture, restrictions et vols de nuits	Page 12
6.1	Heures d'ouverture de l'aéroport (heure locale = LT)	Page 12
6.2	Restrictions	Page 12
6.3	Vols de nuit	Page 12
6.3	Vols de nuit (suite)	Page 13
6.4	Hélicoptères	Page 13
6.5	Dérogations	Page 13
7	Vol à voile	Page 14
7.1	Généralités	Page 14
7.2	Responsabilités du chef du jour vol à voile	Page 14
7.3	Réglementation du vol à voile	Page 15
7.4	Activité de vol	Page 16
7.5	Mesures de restriction	Page 16
8	Hélicoptères	Page 17
9	Voltige	Page 18
10	Saut en parachutes	Page 19
11	Liste des abréviations	Page 20

1. GENERALITES

1.1 Introduction

La Commune de Sion et la Confédération suisse, représentée par l'Exploitation des Forces Aériennes, Exploitation Valais (ci-après EFA) utilisent en commun l'aérodrome de Sion.

L'exploitant civil est la Commune de Sion. L' EFA dispose de ses propres directives d'application.

L'EFA et l'exploitant s'engagent à se faciliter mutuellement l'utilisation de l'aérodrome.

L'exploitation civile est confiée à la direction de l'aéroport (ci-après direction) désignée par l'exploitant et agréée par l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après OFAC). Le service de sécurité aérienne est confié à l'entreprise Skyguide SA.

1.2 But

Le but de ces directives est de fixer :

- les règles d'utilisation de l'aéroport par l'aviation civile
- la collaboration et la coordination entre la direction, l'EFA , Skyguide et RUAG
- les compétences

1.3 Organisation de l'aéroport

L'aéroport dispose des services :

- administratif
- de la sécurité aérienne (Skyguide SA)
- de la police aérienne
- des passagers et du fret
- des carburants
- d'entretien
- d'urgence
- service d'alerte (SAR)
- le service d'information aéronautique (AIS)

Les services d'ordre et de sécurité sont assurés par les polices municipale et cantonale. Un service douanier est assuré durant les heures d'ouverture de l'aéroport.

1.4 Prescriptions d'utilisation

Les prescriptions d'utilisation sont définies dans la « Publication d'information aéronautique » (ci-après AIP) ainsi que dans les présentes directives.

1.5 Droits d'utilisation et restrictions

L'aéroport est ouvert à tous les aéronefs civils et militaires autorisés à circuler dans l'espace aérien suisse. La création ou le développement de toute activité commerciale sur l'aéroport sont subordonnés à l'autorisation de l'exploitant. Pour des raisons de sécurité, l'OFAC peut, après avoir consulté l'exploitant ou à la demande de ce dernier, interdire ou restreindre l'utilisation de l'aéroport. Les restrictions générales sont fixées dans l'AIP, notamment la charge maximale autorisée.

L'accès à l'intérieur du périmètre de l'aéroport est interdit à toute personne non autorisée (voir chapitre 4).

La pose de panneaux n'est autorisée qu'avec l'approbation de l'exploitant.

1.6 Réglementation

Une zone de contrôle (CTR) est établie autour de l'aéroport (voir AIP RAC et MAP). Dans la CTR, le trafic radio est obligatoire. Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par la direction.

L'utilisation simultanée de la piste en dur et de la piste en gazon est interdite lorsqu'un aéronef dont le poids est supérieur à 5'700kg décolle ou atterrit sur la piste en dur.

La piste en gazon est réservée au vol à voile et à certains vols d'écolage (voir chapitre 8). Lors d'activité de vol à voile, l'utilisation de la piste en dur est obligatoire pour tous les avions, à l'exception des avions remorqueurs.

Les équipages éviteront tout bruit inutile, notamment au-dessus des régions habitées et des stations touristiques qu'ils survoleront à une hauteur telle que la population ne soit pas incommodée. La direction veille au respect de cette disposition.

L'évolution de modèles réduits, de cerfs-volants, de planeurs de pente et de parapentes ainsi que l'ascension de ballons sont interdits dans la CTR. Des autorisations exceptionnelles peuvent être délivrées par la direction, en particulier pour la base de modèles réduits située à Aproz.

Une autorisation de la direction et de l'OFAC est nécessaire pour la présentation d'aéronefs ainsi que pour l'organisation de toute manifestation aérienne et sportive, de concours et de cours dans la CTR.

1.7 Minima météorologiques

L'aéroport est fermé à toute activité de vol civil VFR, si la visibilité diurne est inférieure à

- 1,5 km pour les avions
- 200 m pour les hélicoptères

Le VFR spécial (seulement dans la CTR) est décrété lorsque :

- la visibilité est inférieure à 5km, et, ou
- le plafond est inférieur à 450m./sol (1500ft)

Les pilotes demandent l'autorisation de mise en route pour un VFR spécial. Le contrôleur assure la séparation entre les aéronefs, latéralement et verticalement, conformément au manuel ADCM.

1.8 Circuits d'aérodrome et règles de l'air

Circuits et procédures (voir AIP).

Le dépôt d'un plan de vol ou d'un avis de vol est obligatoire avant chaque vol.

Les vols de sauvetage ne sont pas astreints à cette disposition.

Avant le départ et après l'atterrissage les équipages doivent obligatoirement s'annoncer au service d'informatique aéronautique (ci-après AIS) ; sur demande, ils sont tenus de présenter leurs documents et licences pour vérification.

1.9 Réglementation du trafic au sol

Tout déplacement d'un aéronef au sol doit faire l'objet d'une autorisation du service de la sécurité aérienne (Skyguide).

Avant de s'engager sur la piste en dur ou en gazon ou de croiser un axe, le pilote doit s'assurer qu'il n'existe aucun risque d'abordage avec un aéronef qui se trouve en approche ou au décollage.

La voie de circulation de la piste en gazon se trouve au nord de celle-ci, quelle que soit la piste en usage.

Le déplacement des aéronefs au sol, à l'aide des moteurs ou à la main, ne peut se faire que par des personnes compétentes ou sous leur surveillance. Il est interdit de rentrer ou de sortir des avions des hangars à l'aide du moteur.

Autres directives : voir chapitre 4.

1.10 Places de stationnement (voir AIP)

Sur demande, toutes les informations concernant le « hangarage », le stationnement et l'ancrage des aéronefs sont données par la direction. Les propriétaires ou équipages sont tenus de prendre toute mesure utile pour éviter tout dégât aux aéronefs stationnés en plein air.

Les propriétaires ou équipages qui désirent mettre un aéronef dans un hangar doivent l'avoir préalablement assuré contre tous les risques d'incendie, d'explosion, de vol et de dégâts causés par les forces de la nature.

L'exploitant décline toute responsabilité pour les dégâts qui, en cas d'incendie, d'explosion, de vol ou pour toute autre cause, pourraient être occasionnés aux aéronefs stationnés dans le périmètre de l'aéroport, à leurs équipements ainsi qu'à tout autre matériel.

1.11 Prescriptions de sécurité

Aucun moteur ne peut être mis en marche sans que le siège du pilote ne soit occupé par une personne qualifiée. Celle-ci s'assurera que la manœuvre ne présente aucun danger pour des tiers.

La mise en marche des moteurs au démarreur ou à la main ne peut être faite que par des personnes qualifiées.

En principe, les équipages procéderont aux essais des moteurs aux points d'attente. Ces essais peuvent également avoir lieu à d'autres endroits pour autant que les dispositions de sécurité aient été prises.

L'embarquement et le débarquement des passagers, ainsi que le chargement et le déchargement de fret doivent se faire moteur arrêté. Cette opération peut se dérouler moteur en marche lorsqu'une personne compétente autre que le pilote en surveille le déroulement et en assure la sécurité. Ces opérations doivent s'effectuer sur l'aire de trafic.

Le chargement et le déchargement de fret se feront de façon à ne pas entraver la circulation au sol. Les véhicules, ainsi que le matériel entreposé, ne doivent constituer aucun obstacle pour les autres usagers. Le personnel chargé de ces opérations sera instruit sur la façon de se comporter (danger d'incendie, de collision, chemin à suivre, etc.). Les emplacements pour entreposer le matériel seront désignés par la direction.

Pendant l'avitaillement en carburant, le moteur doit être arrêté. Sans la présence et l'autorisation du service du feu à proximité, les passagers doivent être débarqués.

Il est interdit de fumer pour toute personne se trouvant dans le périmètre de l'aéroport.

Les animaux doivent être tenus en laisse.

Il est rigoureusement interdit de fumer dans le voisinage ainsi qu'à l'intérieur des hangars et des ateliers et à proximité des aéronefs en stationnement.

Il est interdit d'allumer des feux dans le périmètre de l'aéroport sans autorisation de la direction.

1.12 Dérogation

Dans des cas exceptionnels, des dérogations aux présentes prescriptions peuvent être accordées par la direction.

1.13 carburant

Le pilote est seul responsable du contrôle de l'avitaillement de son aéronef.

1.14 Badges

Tous les employés et pilotes devant évoluer dans le périmètre de l'aéroport doivent obligatoirement porter visiblement un badge d'identification.

Les badges sont délivrés par la direction de l'aéroport.

2. SERVICE DE LA SECURITE AERIENNE (SKYGUIDE)

2.1 Introduction

Skyguide assure le service de la sécurité aérienne pendant les heures d'ouverture de l'aéroport.

2.2 Organes

Le service de la sécurité aérienne (Skyguide) comprend :

- le centre d'information de vol (FIC) ;
- le contrôle d'aérodrome (TWR) ;
- le contrôle d'approche (APP) ;
- le contrôle au sol (GND) ;
- le service d'alerte (SAR) ;

2.3 Devoirs et responsabilités

Les devoirs et responsabilités des différents services sont définis dans les prescriptions, recommandations et cahiers des charges de chaque fonction. Ils sont notamment les suivants :

2.3.1 Le contrôle d'aérodrome (TWR)

- transmet des autorisations et des informations aux aéronefs dans le but d'assurer le déroulement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne dans la CTR et les TMA.
- prend toute mesure utile lors d'interruption ou d'irrégularité dans le fonctionnement des équipements de l'infrastructure de l'aérodrome.

2.3.2 Le contrôle d'approche (APP)

- assure la sécurité des aéronefs volant en IFR en approche et au départ.

2.3.3 Le contrôle au sol (GND) : voir chapitre 4

2.3.4 Le service d'alerte (SAR)

- alarme le service d'urgence à titre préventif ou en cas d'accident.

3. CIRCUITS D'AERODROME ET **REGLEMENT DU TRAFIC**

Référence REP Art. 5

Les circuits d'aérodrome, les procédures de départ ou d'arrivée, les altitudes pour les aéronefs à moteur et pour le vol à voile figurent sur la carte AIP.

Les aéronefs à moteur éviteront les zones d'activité de vol à voile figurant sur la carte AIP.

Aires de manœuvre et de trafic : voir chapitre 4.

Hélicoptères : voir chapitre 8 et cartes AIP.

4. CIRCULATION DANS LE PERIMETRE DE L'AEROPORT

Référence REP Art. 6

4.1 Principe

Afin d'éviter tout accident et perturbation des aéronefs en mouvement au sol, la circulation de personnes et de véhicules doit être limitée au strict minimum à l'intérieur du périmètre de l'aéroport (voir AIP).

Les aéronefs en mouvement ont la priorité sur les autres véhicules.

4.2 Définitions

Aire de manœuvre :

L'aire de manœuvre de l'aéroport comprend :

- La piste artificielle bordée de part et d'autre d'une bande de 55m. (le long de la piste en gazon, jusqu'à la limite sud de la piste en gazon lorsqu'il y a activité de vol à voile).
- Les zones de sécurité des filets d'arrêt, bordées d'une bande de 20m.
- La voie de roulage sud, entre l'intersection 5 et l'intersection 1, bordée de part et d'autre d'une bande de 15m.
- La voie de roulage Y, de l'intersection 1 jusqu'à une ligne perpendiculaire à la limite est du Hangar sud, bordée de part et d'autre d'une bande de 15m.
- La piste en gazon et sa voie de circulation, sauf pendant l'activité de vol à voile
- Sur les bretelles B et C, l'aire de manœuvre s'arrête aux points d'attente.
- Sur la bretelle A, l'aire de manœuvre s'arrête 15m. au nord de la piste artificielle.

Aire de trafic :

L'aire de trafic de l'aéroport comprend toutes les surfaces à l'usage des aéronefs situées en-dehors des aires de manœuvre.

4.3 Réglementation

4.3.1 Aire de manœuvre

Règles générales

Les aires de manœuvre doivent être constamment libres de tout obstacle. Toute circulation dans ces zones doit faire l'objet d'une autorisation.

Organes compétents :

- a) Pour régler la circulation des aéronefs au sol : contrôle au sol (GND).
- b) Pour délivrer des autorisations aux véhicules et aux piétons pour circuler sur l'aire de manœuvre :
 - la direction de l'aéroport

Mesures à prendre :

- contact préalable avec le GND et liaison radio
- selon les cas, présence permanente d'une personne accompagnante en liaison radio avec le GND.

La direction, respectivement l'EFA, est responsable de faire évacuer immédiatement toute personne qui n'est pas au bénéfice d'une autorisation. La direction prend toutes les mesures afin d'éviter que des personnes non expressément autorisées puissent s'approcher des voies de circulation, parc transit et zones parkings.

4.3.2 Aire de trafic

Règles générales :

Chaque conducteur de véhicule doit être au bénéfice d'un permis tarmac.

Les véhicules doivent être au bénéfice d'un permis de piste délivré par la direction de l'aéroport. La vignette doit être apposée visiblement sur le pare-brise.

La vitesse maximale de circulation des véhicules sur l'aire de trafic est de 30 km/h. Tout excès de vitesse ou abus peut faire l'objet d'une sanction.

Le déplacement des aéronefs au sol est soumis à une autorisation GND.

Les véhicules ne gêneront en aucun cas les aéronefs au roulage.

Les personnes autorisées à circuler à pied, à bord de véhicules ou d'aéronefs dans le périmètre de l'aéroport le font sous leur propre responsabilité.

Disposent d'une autorisation permanente de circuler :

- les services officiels de l'aéroport
- les services de sécurité et d'intervention
- la douane
- l'EFA
- RUAG
- les compagnies d'entretien d'aéronefs basées sur l'aéroport
- Skyguide SA

L'autorisation permanente de circuler n'est valable que pour des raisons de service. Chaque véhicule opérant sur l'aéroport doit être dûment autorisé par la direction de l'aéroport.

Tout autre accès doit faire l'objet d'une autorisation de la direction.

Les passagers des avions doivent se conformer aux mesures de sécurité définies par la direction.

Organes compétents :

- a) En principe le GND règle le trafic des aéronefs au sol.
- b) En cas de trafic intense, la direction peut confier cette tâche à un signaleur (FOLLOW ME).

Stationnement des véhicules :

- Les véhicules assurant l'avitaillement en carburant stationneront à l'intérieur des îlots blancs ou de façon à ne pas gêner la circulation des aéronefs.
- Tout stationnement aux alentours des bureaux est interdit, sauf pour des raisons de service, et soumis à l'autorisation de la direction.

5. SERVICE D'URGENCE

Le service d'urgence est assuré par l'exploitant. L'EFA l'assiste pendant ses heures de service.

Toutes les mesures relatives aux interventions sont contenues dans le dossier PLAN D'URGENCE.

La catégorie de la protection contre l'incendie est indiquée dans l'AIP AGA2.

En cas d'urgence, l'alarme est donnée par la sirène. Dans les autres cas, Skyguide ou la direction de l'aéroport décide du genre d'alarme à donner.

6. HEURES D'OUVERTURE, RESTRICTIONS ET VOLS DE NUITS

6.1 Heures d'ouverture de l'aéroport (heure locale = LT)

Référence REP Art. 4.1

Du 1^{er} avril au 30 septembre : 0700 – fin du crépuscule civil mais au plus tard 2000.
Du 1^{er} octobre au 31 mars : 0800 – fin du crépuscule civil mais au plus tard 2000.

6.2 Restrictions

Référence REP Art. 4.2.2 / 4.2.4

Les jours ouvrables

(lundi au samedi), entre 0700 et 0800, 1200 et 1330, 1800 et 2000 ;

Les dimanches, jours chômés cantonaux et jours fériés, toute la journée,

sont interdits :

- les tours de piste :
d'aéronefs non basés à Sion,
d'avions de la catégorie de bruit A et B,
d'avions multimoteurs,
- les vols de voltige dans la zone de contrôle CTR (à l'exception des planeurs)
et la région de contrôle terminale (TMA),
- les freinages (contrôle des moteurs et des réacteurs),
- les vols techniques.

L'atterrissage, l'approche non suivie d'un atterrissage, le décollage d'avions de la classe de bruit I, II, III selon AIP ou d'avions de combat immatriculés civils sont soumis à une autorisation particulière.

6.3 Vols de nuit

Référence REP Art. 4.2.1

Pour des raisons de sécurité, les vols à vue (VFR) de nuit suivants doivent être autorisés par l'OFAC, section « Opération de vol » :

1. tous les vols commerciaux avec des avions de plus de 5,7 t.
2. tous les vols privés avec des avions de plus de 20 t.

Pour des raisons de protection contre le bruit, les vols de nuit d'entraînement ne sont autorisés, en principe, que pour les aéronefs monomoteurs et aux conditions suivantes :

- la direction assure la coordination avec la sécurité aérienne
- ces vols ne peuvent avoir lieu qu'une fois par semaine, du 1^{er} octobre au 31 mars, du crépuscule civil à 2100, mais sans tours de pistes après 2000
- le « run-up » (essai de puissance) n'est autorisé que sur la zone «Holding A».

6.4 Hélicoptères : voir chapitre 8

6.5 Dérogations

Exceptionnellement, la direction peut accorder des dérogations à ces dispositions (sauf celles réservées à l'OFAC).

Les vols de recherche, de sauvetage, d'ambulance et de police ne sont pas soumis à ces dispositions.

7. VOL A VOILE

7.1 Généralités

L'activité de vol à voile est autorisée hors des heures de service de vol des FA, les jours ouvrables de 11h50 à 13h30 et dès 16h30, ainsi que les samedis et dimanches et les jours fériés. Des dérogations peuvent être accordées pendant les heures du service de vol des FA par le chef de place ou le chef du service de vol militaire, en particulier lorsque l'activité des FA est restreinte.

Les vols d'écologie restent soumis à une autorisation préalable.

Reste réservée la réglementation relative aux approches IFR.

L'organisation de concours et de cours est subordonnée à l'autorisation de la direction.

L'activité de vol à voile doit être sous la responsabilité d'un membre du groupe de vol à voile (ci-après : chef du jour), sauf pour des mouvements isolés.

L'activité de vol à voile se déroule sur la piste en gazon qui lui est exclusivement réservée.

7.2 Responsabilités du chef du jour vol à voile

Le chef du jour est responsable :

- de l'organisation de l'ensemble de l'activité de vol à voile en accord avec la direction ;
- de faire appliquer la réglementation du point 7.3 ;
- de l'enregistrement des mouvements de planeurs et avions remorqueurs ;
- de prendre toute mesure utile pour éviter tout accident sur les aires réservées au vol à voile ;
- qu'aucun objet ne subsiste sur le terrain après l'activité de vol à voile ;
- de signaler à la direction toute absence de planeur injustifiée de même que toute anomalie dans le service de vol ;
- de contrôler la validité des licences et licences radio.

7.3 Réglementation du vol à voile

Les aires réservées au vol à voile comprennent :

- une piste balisée en gazon de 700m. de longueur de 30m. de largeur située 13m. au nord de la piste artificielle.
- une aire de 30m. de largeur, contiguë à la piste en gazon, réservée exclusivement au décollage des trains remorqués. Son seuil est décalé de 50m. à l'est de celui de la piste en gazon.
- une zone de sécurité comprise entre l'aire de décollage et le hangar Mégavia de la même longueur que la piste en gazon.

Les planeurs et le matériel de vol à voile doivent être stationnés au nord et à l'est de la zone de sécurité.

Le remorqueur n'est autorisé à décoller que si la piste et la zone de sécurité sont libres de tout matériel.

Etant donné qu'il appartient au vol à voile de faire en sorte que les aires qui lui sont réservées soient libre de tout obstacle :

- la sécurité aérienne donne une autorisation de décollage seulement en fonction des trafics atterrissant ou décollant de la piste en gazon ou de la piste en dur.
- La sécurité aérienne ne donne pas d'autorisation d'atterrissage mais seulement une numérotation des trafics et des informations.

L'atterrissage des planeurs doit avoir lieu après le seuil de piste en gazon ; lors de l'atterrissage en piste 25, l'intersection « C » doit être survolée à une altitude de 15m, au minimum.

Après l'atterrissage, les planeurs doivent être immédiatement déplacés en dehors de la zone de sécurité.

En cas de largage du câble, celui-ci s'effectue sur la piste en gazon. Après avoir largué le câble, l'avion remorqueur est autorisé à atterrir directement.

7.4 Activité de vol

Les circuits d'aérodrome et les cheminements des planeurs et des avions remorqueurs figurent sur la carte AIP.

Les planeurs et avions remorqueurs suivent les mêmes circuits.

L'approche comprend obligatoirement un virage de base de 180 degrés se terminant entre 1968ft/mer (600m.) et 2132ft (650m.) /mer. Lorsque la piste 25 est en usage, il ne dépassera par le travers de l'extrémité est de la piste artificielle.

La voltige en planeur doit être coordonnée avec la tour. Les passages à basse altitude doivent être autorisés par l'OFAC.

A l'intérieur de la CTR, les planeurs ont l'obligation de maintenir le contact radio permanent avec la tour de contrôle de Sion.

Les planeurs ont l'obligation de s'annoncer 10 minutes avant d'entrer dans la CTR en vue de l'atterrissage sauf lors de l'écolage. La tour de contrôle délivre l'autorisation de pénétrer dans la CTR.

Les planeurs en transit peuvent être autorisés par la tour à franchir les limites de la CTR dans le sens NORD-SUD, MNM ALT 6000ft QNH, compte tenu du trafic IFR à l'arrivée et/ou au départ.

Les planeurs sont autorisés à atterrir après l'heure de fermeture de l'aéroport sous leur propre responsabilité avec la procédure radio en aveugle. En cas de panne radio, le planeur effectue un 360 au milieu du vent arrière.

7.5 Mesures de restriction

Lors d'arrivées IFR

L'activité de vol à voile est limitée dès que l'aéronef IFR à l'arrivée est à :

D 5 NM DME LLZ pour un aéronef de catégorie A ou B

D 10 NM DME LLZ pour un aéronef d'une autre catégorie :

- aucun planeur remorqué n'est autorisé au décollage,
- les planeurs en survol sont autorisés à transiter MNM ALT 6000ft AMSL avec information de trafic.

Pour les planeurs en écolage, il sera tenu compte de la durée de la volte.

Lors de départs IFR

Pour les circuits d'aérodrome

Aucune mesure particulière de restriction envers le vol à voile n'est envisagée.

La tour applique les règles usuelles de contrôle et d'information dans la circulation d'aérodrome en ce qui concerne le départ et l'arrivée des planeurs.

Dans la CTR, en dehors des circuits

Pas de planeur en dessous de 10'000ft, cinq minutes avant le départ IFR.

8. HELICOPTERES

Référence REP Art. 4.2.3

Les vols d'hélicoptères sont soumis aux mêmes règles d'exploitation que les avions sous réserve des prescriptions suivantes :

- L'écolage est soumis à autorisation de la direction. A l'exception des dimanches, jours chômés cantonaux et jours fériés, les vols peuvent avoir lieu :
Du lundi au vendredi de 0800 à 1200 et de 1330 à 1800
Le samedi de 0900 à 1200 et de 1330 à 1700
- L'horaire des mouvements pour les vols d'épandage fait l'objet d'une autorisation de l'exploitant.
- Les prises de charges à la longline se feront dans le secteur désigné par la direction.
- Les vols de sauvetage sont autorisés sans restriction. Ils ne nécessitent ni la présence du contrôle aérien (Skyguide), ni celle du service d'urgence.
- Le parcage sur la zone de sécurité est interdit durant l'activité de vol à voile.
- Les vols d'entraînement sur le carré nord et le carré sud sont soumis à autorisation de la direction de l'aéroport.

Des dérogations peuvent être accordées exceptionnellement par la direction en dehors des heures précitées si la technicité de l'instruction le justifie.

9. VOLTIGE

Référence REP Art. 4.2.2

Tous les vols de voltige à l'intérieur de la CTR et de la TMA doivent être autorisés par la direction.

D'entente avec le contrôle aérien (Skyguide), la direction fixe les conditions de vol, compte tenu notamment du trafic et des nuisances.

Les avions à moteur et les planeurs effectuent la voltige sur un axe parallèle à celui des pistes. Elle doit se dérouler dans un espace situé au-dessus de l'aéroport, compris entre les seuils de la piste artificielle d'une part, la voie de chemin de fer et l'autoroute d'autre part, et à une hauteur minimale de 1640ft/sol (500m.).

Les porteurs d'une autorisation de l'OFAC peuvent effectuer de la voltige dans les limites de leur autorisation.

Restrictions de mouvements :

les jours ouvrables (du lundi au samedi)
entre 0700 et 0800, 1200 et 1330, 1800 et 2000

les dimanches, jours chômés cantonaux et jours fériés, toute la journée

la voltige est interdite (à l'exception des planeurs)

Des dérogations peuvent être accordées exceptionnellement par la direction.

10. SAUTS EN PARACHUTE

L'activité des parachutistes est placée sous la responsabilité d'un membre du Paracub organise l'activité en liaison avec la direction et veille à ce que les procédures et réglementations en vigueur soient respectées.

L'organisation de cours, de sauts d'entraînement, de manifestations ou de concours est subordonnée à une autorisation de la direction qui en fixe les détails et assume la coordination avec les autres usagers, notamment avec l'EFA.

Les sauts ne sont autorisés qu'aux parachutistes ayant réussi le test de sécurité (TS) et équipés d'un parachute-planeur de catégorie II.

La zone d'atterrissage des parachutistes est délimitée au nord par la ligne CFF, au sud par le bord de la piste en gazon, à l'est par le seuil de la piste en gazon 25, à l'ouest par la clôture.

Le contrôleur d'aérodrome informe les aéronefs se trouvant dans la CTR du largage des parachutistes. Sauf avis contraire du contrôleur, le pilote de l'avion décide lui-même du moment du largage. Il en avise la tour 2 minutes avant.

La hauteur maximale de largage au-dessus de l'aéroport est de 14'763ft/mer (4'500m.).

Note : l'activité simultanée de parachutisme et de vol à voile est interdite.

11. LISTE DES ABREVIATIONS

ADCM	Manuel d'aéroport (directives pour le SCA)
AIP	Publication d'information aéronautique
AIS	Service d'information aéronautique
ALT	Altitude (comme AMSL)
AMSL	Altitude pas rapport au niveau de la mer
APP	Contrôle d'approche
CTR	Zone de contrôle (espace aérien autour de l'aéroport)
DME	Système de mesure de distance entre l'avion et le radiophare
EFA	Exploitation des Forces aériennes
FT	Pied (0.30 m)
GND	Contrôle au sol des aéronefs
IFR	Règles de vol aux instruments
LLZ	Localiser (radiophare d'alignement de piste)
LT	Heure locale
MNM	Minimum
NM	Mile nautique (1,852 km)
OFAC	Office fédéral de l'aviation civil
QNH	Pression barométrique réduite au niveau de la mer
SAR	Service d'alerte
SSA	Service de sécurité aérienne
TMA	Région de contrôle terminale (prolongement de la CTR)
TWR	Contrôle d'aérodrome (tour)
VFR	Règle de vol à vue

Ces directives ont été approuvées par le Conseil municipal de la Ville de Sion et l'EFA le et entrent immédiatement en vigueur.

Le président :

Le secrétaire :

EFA :

François Mudry

Maurice Sartoretti

Antoine Genoud