



---

## Directive

## AD I-017 F

Objet :

# Utilisation de la radiocommunication aéronautique sur les aérodromes sans services de la circulation aérienne (Air Traffic Services) par les chefs d'aérodrome

---

Référence du dossier : BAZL / 043.3

Bases légales :

Art. 3 et 36 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0)  
Art. 2, 3, 29d, 29e et 29g de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1)  
Art. 1, 6, 9c et annexe 1 de l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA ; RS 748.132.1)  
Art. 5, 6 et 7 de l'ordonnance du DETEC sur les chefs d'aérodrome (ordonnance sur les chefs d'aérodrome ; RS 748.131.121.8)  
Art. 42 de l'ordonnance sur l'utilisation du spectre des fréquences de radiocommunication (OUS ; RS 784.102.1)  
Règlement (UE) n° 923/2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne  
Règlement (UE) 2020/469 modifiant le règlement (UE) n° 923/2012, le règlement (UE) n° 139/2014 et le règlement (UE) 2017/373

---

Destinataires :

Exploitants d'aérodrome et chefs d'aérodrome

---

État :

Entrée en vigueur de la présente version : 01.12.2021  
Numéro de la présente version : 1.0  
Entrée en vigueur de la première version : 01.12.2021

---

Auteur :

Division Sécurité des infrastructures

---

Approuvée le/par :

11.10.2021 / direction de l'OFAC

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Définitions et abréviations .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Contexte .....</b>	<b>4</b>
2.1	Introduction.....	4
2.2	But.....	4
2.3	Champ d'application .....	5
2.4	Principes de la communication et caractère contraignant des contenus .....	5
<b>3</b>	<b>Contenus dont la communication est autorisée sur la fréquence d'aérodrome ....</b>	<b>6</b>
3.1	Activités sur et aux environs de l'aérodrome.....	6
3.2	Organisation de l'exploitation de l'aérodrome et ouverture au trafic.....	6
3.3	Messages destinés à prévenir des situations d'urgence .....	7
3.4	Réception et transmission de messages du service de la navigation aérienne ....	7
3.5	Communication lors de situations d'urgence et en cas de réception d'un signal ELT.....	8
3.6	Informations météorologiques.....	9
<b>4</b>	<b>Publications aéronautiques .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Surveillance .....</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Entrée en vigueur .....</b>	<b>11</b>
	<b>Annexe 1 : organisation des services de navigation aérienne .....</b>	<b>12</b>

## 1 Définitions et abréviations

AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
AFIS	Aerodrome Flight Information Service (service d'information de vol d'aérodrome)
ALS	Alerting Services (services d'alerte)
AMC	Acceptable Means of Compliance (moyens acceptables de conformité)
ANS	Air Navigation Services (services de navigation aérienne)
ATC	Air Traffic Control (contrôle de la circulation aérienne)
ATIS	Automatic Terminal Information Service (service automatique d'information de région terminale)
ATM	Air Traffic Management (gestion du trafic aérien)
ATS	Air Traffic Services (services de la circulation aérienne) comprenant le contrôle de la circulation aérienne (ATC), le service d'information de vol (FIS), le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) et les services d'alerte (ALS)
Cst.	Constitution fédérale (RS 101)
ELT	Emergency Locator Transmitter (émetteur de localisation d'urgence)
FIS	Flight Information Service (service d'information de vol)
GM	Guidance Material (document d'orientation)
IFR	Instrument Flight Rules (règles de vol aux instruments)
LA	Loi sur l'aviation (RS 748.0)
LMét	Loi fédérale sur la météorologie et la climatologie (RS 429.1)
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
OSIA	Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (RS 748.131.1)
OSNA	ordonnance sur le service de la navigation aérienne (RS 748.132.1)
OUS	Ordonnance sur l'utilisation du spectre des fréquences de radiocommunication (RS 784.102.1)
SERA	Standardised European Rules of the Air (règles de l'air européennes normalisées ; règlement [UE] n° 923/2012)
TMA	Terminal Control Area (région de contrôle terminale)
VFR	Visual Flight Rules (règles de vol à vue)

## 2 Contexte

### 2.1 Introduction

L'étendue et l'articulation des services de la navigation aérienne découlent des art. 1 et 1a, OSNA, de l'annexe 1 de l'OSNA et des règles SERA.7001, 8005, 8015 et 9005. En vertu du droit international (à savoir des dispositions du règlement [UE] 2018/1139 [art. 41]), ces services sont l'apanage des prestataires certifiés de services de navigation aérienne et les chefs d'aérodrome n'ont pas le droit de se substituer à ces derniers et de fournir ces services lorsque l'aérodrome en question n'offre pas de services de navigation aérienne (ANS). L'expression « service de navigation aérienne » est un terme générique. En font partie les services de la circulation aérienne (ATS) qui comprennent eux-mêmes le contrôle de la circulation aérienne (ATC), le service d'information de vol (FIS), le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) et les services d'alerte (ALS)<sup>1</sup>.

Cela étant, depuis l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2020/469, qui lie également la Suisse et qui modifie et complète notamment les règlements (UE) n° 923/2012 (SERA / règles de l'air) et 2017/373 (exigences communes relatives aux prestataires de services ATM et ANS), chaque État a la possibilité, sur la base d'un AMC ou d'un GM<sup>2</sup>, de définir les exigences applicables à l'utilisation de la radiocommunication aéronautique sur les aérodromes sans services de la circulation aérienne. Il s'agit concrètement de fixer les modalités et conditions à même de faire en sorte que le partage d'informations par radio simplifie l'exploitation de ces aérodromes et en favorise la bonne marche, tout en veillant à ce qu'aucun service relevant de la compétence des prestataires de services de navigation aérienne ne soit fourni.

Dans le souci de garantir un niveau de sécurité élevé et une pratique uniforme sur les aérodromes de Suisse sans services de contrôle de la circulation aérienne, l'OFAC s'attache à préciser à travers la présente directive les exigences relatives aux communications radiotéléphoniques sur les aérodromes en question ainsi que leur contenu.

### 2.2 But

La présente directive encadre l'utilisation par les chefs d'aérodrome ou leurs suppléants (ci-après dénommé *direction d'aérodrome*) de la radiocommunication aéronautique sur les aérodromes suisses sans services de la circulation aérienne. Les chefs d'aérodrome sont responsables de la nomination de leurs suppléants. Toute personne pratiquant la radio aéronautique sur la fréquence d'aérodrome d'un aérodrome sans service de la circulation aérienne avec le consentement du chef d'aérodrome est considérée comme le suppléant du chef d'aérodrome aux fins de la présente directive.

La directive indique les communications admissibles, réglemente leurs modalités et établit ce faisant une distinction nette avec les services de la circulation aérienne dont la fourniture est exclusivement du ressort de prestataires certifiés par l'OFAC.

En permettant l'échange d'informations entre aérodromes et équipages d'aéronef (ci-après dénommé *équipages*), on entend donner aux directions d'aérodrome la possibilité de communiquer via radio des informations utiles à la bonne marche de l'aérodrome. Cet objectif peut être atteint via une standardisation des informations autorisées à être communiquées par radio (cf. point 3).

---

<sup>1</sup> Cf. graphique annexé.

<sup>2</sup> AMC et GM relatifs au règlement (UE) 2017/373 (en particulier le GM2 – NON-ATS AERONAUTICAL STATIONS relatif à l'article 3 bis, paragraphe 1 Détermination des besoins en matière de fourniture de services de la circulation aérienne)

## 2.3 Champ d'application

La présente directive s'applique aux exploitants et directions d'aérodromes civils sans services de la circulation aérienne (aéroports et champs d'aviation, héliports compris) et d'aérodromes civils dotés de services de navigation aérienne, hors des horaires où ces services sont fournis (ci-après dénommé *aérodromes sans services de la circulation aérienne*).

La directive s'applique sous réserve des consignes et charges ordonnées par l'OFAC dans le cadre de procédures particulières (p. ex. autorisation de manifestations publiques d'aviation).

## 2.4 Principes de la communication et caractère contraignant des contenus

Comme mentionné au point 2.2, la fréquence d'aérodrome d'un aérodrome sans services de la circulation aérienne peut être utilisée pour l'échange informel d'informations entre la direction d'aérodrome et les équipages. Aucune instruction ne doit être donnée (à l'exception des instructions dans le cadre des prérogatives de la direction d'aérodrome, voir chapitre 3.2), car les équipages sont entièrement responsables du déroulement sûr de leur vol. Lors de la communication des informations spécifiées au chapitre 3, les principes suivants doivent toujours être respectés :

- La direction d'aérodrome n'est autorisée à communiquer des informations via radio qu'après avoir pris connaissance du contenu de la présente directive et à la condition qu'elle possède des connaissances suffisantes sur la radiocommunication aéronautique. C'est le cas par exemple lorsque les membres de la direction d'aérodrome sont titulaires d'un certificat de radiotéléphonie enregistré sur leur licence de pilote. Ne peuvent être communiqués que les éléments et informations concernant des activités relevant du domaine de compétences de la direction d'aérodrome (périmètre d'aérodrome et procédures d'approche et de départ publiées).
- La direction d'un aérodrome sans services de la circulation aérienne n'a aucune obligation de communiquer des informations. Elle peut communiquer des informations à sa discrétion en réponse à une demande des équipages ou si elle estime que cela est utile au trafic aérien.
- Il convient de limiter la communication à l'essentiel (discipline radio). Lorsque la direction d'aérodrome émet sur la fréquence d'aérodrome, elle doit indiquer le nom de l'aérodrome, p. ex. « Aérodrome d'Yverdon » ou « Flugplatz Triengen ».
- La communication d'informations sur la fréquence d'aérodrome ne dispense pas la direction d'aérodrome de satisfaire ses obligations générales relatives à la publication des informations aéronautiques (comme les NOTAM).
- Communications entre élèves pilotes (en vol) et instructeurs (au sol) sur la fréquence d'aérodrome des aérodromes sans services de la circulation aérienne est admise. Cette communication se limitera au strict minimum.

Lorsqu'un équipage demande à recevoir des informations que la direction d'aérodrome, aux termes de la présente directive, n'a pas le droit de communiquer, par exemple, des informations dont la communication est réservée aux seuls services de la circulation aérienne, la direction d'aérodrome s'abstiendra de les communiquer et indiquera tout au plus qu'aucun service de la circulation aérienne ne peut être fourni (p. ex. « Les services de la circulation aérienne ne sont pas disponibles » ou « No ATS available »). Elle peut inviter l'équipage à contacter le service du contrôle de la circulation aérienne compétent pour obtenir les informations souhaitées.

Il n'existe aucun droit pour les équipages à recevoir par radio les informations visées au point 3 et la présente directive ne consacre d'ailleurs pas ce droit. La présence et par conséquent la disponibilité de la direction d'aérodrome, la communication d'informations et la réponse aux demandes de renseignements des équipages ne sont pas garanties. Les équipages ne sont pas tenus de prendre en considération les informations concernant l'exécution de leur vol obtenues via radio. Ils restent entièrement responsables du bon déroulement de leur vol. Le fait pour les équipages d'obtenir des informations via

radio par des aérodromes sans services de la circulation aérienne ne les dispense pas de consulter les publications utiles pour le bon déroulement de leur vol (p. ex. NOTAM, DABS).

### 3 Contenus dont la communication est autorisée sur la fréquence d'aérodrome

Cette partie présente en détail les contenus dont la communication est autorisée sur la fréquence d'aérodrome. Les contenus autorisés figurent dans la colonne de gauche des tableaux ci-dessous (bandeau vert). Il ne s'agit pas de services de navigation aérienne au sens de l'art. 1, OSNA.

La colonne de droite des tableaux (bandeau rouge) reproduit des exemples de contenus dont la communication n'est pas autorisée. Ces éléments font partie des services de navigation aérienne et il est interdit de les mentionner dans la radiocommunication aéronautique sur les aérodromes sans services de la circulation aérienne.

#### 3.1 Activités sur et aux environs de l'aérodrome

Les équipages d'aéronefs en approche ou au départ peuvent être informés par radio de certaines activités ayant lieu sur le périmètre d'aérodrome et sur les procédures d'approche et de départ publiées. La direction d'aérodrome n'a pas le droit de communiquer des informations de trafic (*traffic information*), des suggestions de manœuvre d'évitement, des instructions ou d'assurer la séparation du trafic.

Contenus autorisés (liste exhaustive)	Exemples de contenus non autorisés
Invitation à communiquer la position afin d'accroître la connaissance de la situation ( <i>situational awareness</i> ), informations sur la situation actuelle du trafic dans la Volte et le renseignements sur les activités de vol à voile, de voltige, de parachutisme, de parapente, d'aéromodélisme ou de drones autorisées ou connues	Informations de trafic indiquant la position et la hauteur, séparation entre aéronefs, distance par rapport aux espaces aériens, suggestions de manœuvre d'évitement, etc.

#### 3.2 Organisation de l'exploitation de l'aérodrome et ouverture au trafic

Il est permis de communiquer aux équipages d'aéronefs en approche ou au départ la piste à utiliser de préférence. L'information sera communiquée en référence au T d'atterrissage (si tant est qu'il y en ait un).

Les équipages peuvent en outre être informés des pistes (temporairement) bloquées, des fermetures à court terme de l'aérodromes et des irrégularités techniques. Ils peuvent également être informés des aires de mouvements inutilisables ou temporairement inutilisables (p. ex. en raison d'opérations de déneigement ou de la présence de chantiers).

Il est également possible d'attribuer par radio un poste de stationnement et de communiquer d'autres instructions dans le cadre des prérogatives de la direction d'aérodrome (p. ex. respect de l'horaire d'ouverture de l'aérodrome au trafic).

Des changements de courte durée imputables à des pistes contaminées peuvent aussi être communiqués par radio. Le contenu de ces informations doit respecter les exigences formulées au point 8 de la directive de l'OFAC AD I-008 « Opérations hivernales sur les aérodromes » et ne dispense pas de communiquer l'état de la surface des pistes contaminées conformément au point 9 de la même directive.

Contenus autorisés (liste exhaustive)	Exemples de contenus non autorisés
Communication de la piste à utiliser de préférence, par référence à la position du T d'atterrissage (si tant est qu'il y en ait un)	Autorisations de décollage et d'atterrissage en tous genres
Communication faisant état d'une piste inutilisable, bloquée ou de la fermeture de l'aérodrome conformément au(x) NOTAM publié(s) et sur les irrégularités techniques de l'infrastructure de l'aérodrome.	Ordre de remise de gaz
Attribution d'un poste de stationnement et instructions dans le cadre des prérogatives de la direction d'aérodrome	Autorisations de roulage et de traversée d'une piste en service
Communication faisant état d'aires de mouvement inutilisables ou temporairement inutilisables (selon publication)	-
Communication d'ordre général faisant état de changements de courte durée imputables à des pistes contaminées conformément au point 8 de la directive de l'OFAC AD I-008	Transmission de comptes rendus des pilotes relatifs à l'état des pistes (AIREP) qui ne coïncident pas avec les valeurs publiées
Contrôle de la transmission radio (Radio Check)	-

### 3.3 Messages destinés à prévenir des situations d'urgence

Les messages destinés à prévenir des situations d'urgence comme les communications de problèmes techniques sur des aéronefs, l'invitation à communiquer la position, les intentions afin d'accroître la connaissance de la situation (*situational awareness*) et la communication de renseignements lorsqu'il apparaît que des situations d'urgence menacent, peuvent être communiqués par radio.

### 3.4 Réception et transmission de messages du service de la navigation aérienne

La direction d'aérodrome peut informer les équipages de l'activation ou de la désactivation de zones réglementées pour planeurs à l'intérieur d'une TMA après avoir reçu la confirmation de l'organe de contrôle de la circulation aérienne.

La direction d'aérodrome peut activer ou clore les plans de vol à la demande des équipages concernés et confirmer à ces derniers que les plans de vols ont été bel et bien activés ou clos. L'activation ou la clôture du plan de vol relève cependant dans tous les cas de la responsabilité des équipages.

Le relais de clairances (*relay of clearance*) n'est pas autorisée. Les aérodromes avec fréquence élevée de trafic sous plan de vol Z (vol commencé en régime VFR et poursuivi en régime IFR, *Joining-IFR* ou *Z-Flight*) sont tenus de décrire dans les publications aéronautiques la coordination requise avant le départ entre l'équipage et les organes de contrôle de la circulation aérienne (cf. point 4 de la présente directive).

Contenus autorisés (liste exhaustive)	Exemples de contenus non autorisés
Communication aux équipages de l'activation ou de la désactivation zones réglementées pour planeurs à l'intérieur d'une TMA après avoir reçu la confirmation de l'organe de contrôle de la circulation aérienne	Communication aux équipages du statut des zones réglementées pour planeurs à l'intérieur d'une TMA sans confirmation préalable de l'organe du contrôle de la circulation aérienne compétent
Informations concernant la clôture ou l'activation d'un plan de vol (après consultation d'un équipage ou à sa demande, la direction d'aérodrome est habilitée à clore ou à activer un plan de vol)	Relais de clairances, attribution de codes SSR

### 3.5 Communication lors de situations d'urgence et en cas de réception d'un signal ELT

Lorsque survient une situation d'urgence (accident ou incident grave) ou en cas de réception d'un signal ELT, y compris en cas de fausse alerte, toutes les informations utiles concernant la situation d'urgence peuvent être communiquées par radio. En revanche, il n'est pas admis de communiquer les éléments qui s'assimilent à des prestations du service de la navigation aérienne (p. ex. ordre de remise de gaz), même lors de situations d'urgence.

Contenus autorisés (liste exhaustive)	Exemples de contenus non autorisés
Communication des messages d'urgence et de détresse et de toute information utile en lien avec la survenance d'une situation d'urgence (accident ou incident grave)	Informations de trafic (indication de la position et/ou du niveau d'autres aéronefs en vol ou au sol), suggestion de manœuvre d'évitement en vol ou au sol
Communication d'informations à caractère général en cas signal ELT (y compris en cas de fausse alerte) dans la zone de l'aérodrome	-

### 3.6 Informations météorologiques

Il est permis de communiquer des informations générales concernant la force et la direction du vent aux équipages d'aéronefs en approche ou au départ (pour autant que le chef d'aérodrome soit parfaitement en mesure d'interpréter la manche à air). Il est également permis de signaler des phénomènes météorologiques locaux tels que : orages, grêle ou fortes chutes de pluie à proximité de l'aérodrome.

Il n'est en revanche pas permis de communiquer des informations détaillées sur la vitesse et la direction du vent sur la base de relevés récents des stations météo ou toute autre information météorologique tels que : visibilité, plafond nuageux, température, pression atmosphérique (Exception : voir la note de bas de page numéro 3).

Contenus autorisés (liste exhaustive)	Exemples de contenus non autorisés
Communication à caractère général sur le vent et son orientation (p. ex. « fœhn », « fort vent d'ouest »)	Communication précise de la vitesse et de l'orientation des vents <sup>3</sup>
Communication de la réduction de la visibilité due à des phénomènes météorologiques locaux (p. ex. orages, fortes pluies, brouillard)	Visibilité météorologique ou RVR
-	Plafond nuageux ou couverture nuageuse
-	Température / point de rosée
-	QNH <sup>3</sup>
Communication faisant état de phénomènes météorologiques locaux en cours (p. ex. pluie, chutes de neige, grêle)	Prévisions météo

<sup>3</sup> Sur les aérodromes qui disposent d'une station météorologique exploitée par MétéoSuisse avec traitement et visualisation des données certifiés (SAMRT-Viewer), les informations météorologiques disponibles peuvent être transmises.

## 4 Publications aéronautiques

Dans un souci d'harmonisation, les informations mentionnées dans les publications aéronautiques (Manuel VFR Suisse) sont présentées selon un canevas unique, l'objectif étant de faire en sorte que les informations suivantes soient reproduites sans ambiguïté :

- Aucun ATS n'est fourni sur les aérodromes sans services de la circulation aérienne.
- Exigences harmonisées pour les aérodromes avec des vols fréquents *Joining-IFR* (appelés vols Z).
- Les langues en usage sont publiées sur la carte « Radio Facility Index » AD COM / AFIS (feuillelet COM 2-APP 1).

Le point 11 de la partie AD INFO du Manuel VFR Suisse relative aux aérodromes civils sans services de la circulation aérienne sera rédigé comme suit :

	Français	English
Aérodromes sans services de la circulation aérienne	11 ATS: - Pas d'ATS disponibles - (Transmission sans accusé de réception attendue sur la fréquence de l'aérodrome) <sup>4</sup>	11 ATS: - No ATS available - (Blind calls on AD frequency expected) <sup>4</sup>
Aérodromes sans service de trafic aérien avec de fréquents vols <i>Joining-IFR</i> (dits vols Z)	11.x Vol commencé en VFR et poursuivi en IFR au départ de LSxx: - Avant la mise en route, contacter [nom de l'organe du contrôle de la circulation aérienne] +41 [xxx xx xx] ou ([xxx.xxx] MHz.	11.x IFR-joinings departing from LSxx: - Before start-up, contact mandatory with [Name of ATS-unit] +41 [xxx xx xx] or ([xxx.xxx] MHz.

Les aérodromes civils dotés de services de la circulation aérienne sont tenus de décrire dans l'AIP les procédures applicables hors des heures d'activité du service de la navigation aérienne.

<sup>4</sup> Aucune base légale ne régit la transmission sans accusé de réception. Autrement dit, elle n'est en général pas obligatoire. Il n'en reste pas moins que ce mode de communication doit être déclaré comme étant attendu pour des aérodromes spécifiques (art. 29e OSIA). Le cas échéant, la transmission sans accusé de réception doit être mentionnée au point 11 de la partie AD INFO du Manuel VFR Suisse pour les aérodromes concernés.

## 5 Surveillance

L'OFAC vérifie le bon respect des prescriptions de la présente directive dans le cadre de ses activités ordinaires de surveillance.

## 6 Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2021.

Office fédéral de l'aviation civile



Martin Bernegger  
Vice-directeur  
Chef de la division Sécurité des infrastructures



Pascal A. Waldner  
Chef de la section Aéroports et obstacles  
à la navigation aérienne



## Annexe 1 : organisation des services de navigation aérienne

