



REGLEMENT D'EXPLOITATION DES USAGERS

Service AFIS
Aérodrome de CAHORS – LALBENQUE

PREAMBULE

Le présent règlement version 1.5, a pour but de décrire les principales modalités d'utilisation de la plate-forme de Cahors par les usagers basés ayant un impact sur la sécurité.

Origine : Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 et CHEA Chap 1.7.

Les usagers et leurs membres doivent avoir pris connaissance :

- des règlements et consignes d'utilisation d'un aérodrome, des Règlements intérieurs des clubs ou associations ou de conventions spéciales, etc.
- des règles de circulations aériennes générales, des règles de l'air, cartes Vac et lac en vigueur.
- des dispositions du présent règlement.

Ils devront également fournir au gestionnaire en début de chaque année une copie de leurs polices d'assurances aéronautiques (aéronefs, bâtiments, etc.)

SOMMAIRE

1/ DURÉE / MAJ / RÉVISION / DOMAINE D'APPLICATION DU RÈGLEMENT

2/ CONSIGNES D'UTILISATION DANS LE CADRE DE L'AVIATION GÉNÉRALE

-  RESPECT DE LA LIGNE DE SÉCURITÉ
-  ACCÈS ZONE RÉSERVÉE
-  AIRE DE TRAFIC
-  AIRE D'AVITAILLEMENT
-  CIRCULATION D'AERODROME
-  ORGANISATION D'ÉVÈNEMENT

3/ PROCÉDURE D'ALERTE ACCIDENT HORS HORAIRES AFIS / FICHE REFLEXE

4/ PROCEDURE POUR L'INTERVENTION DES SERVICES DE SECOURS

5/ ACTIVITÉS PARTICULIÈRES

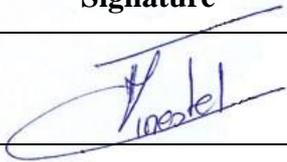
-  PARACHUTISME
-  VOL A VOILE
-  MULTI-ACTIVITÉS
-  DRONES

6/ SERVICES RENDUS PAR LE PRESTATAIRE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (Service AFIS)

-  RÔLE ET RESPONSABILITÉS
-  SERVICES RENDUS
-  PARTICULARITÉS

7/ ANNEXE

1/ DURÉE / MAJ / RÉVISION / DOMAINE D'APPLICATION DU RÈGLEMENT

Version	Dirigeant responsable	Signature
Version 1.6	Nelly Ginestet	

Le présent règlement prend effet à la date de signature de l'exploitant pour une durée d'un an renouvelable par tacite reconduction.

Chaque année, à l'occasion de la commission consultative des usagers, les parties intéressées examineront les difficultés rencontrées et proposeront des éventuelles révisions.

Le règlement peut être suspendu à tout moment par les agents AFIS et/ou l'exploitant de l'aérodrome si la sécurité aérienne n'est plus assurée.

Des nouvelles consignes sont alors prescrites en attendant la mise en place d'un nouveau règlement.

2/CONSIGNES D'UTILISATION DANS LE CADRE DE L'AVIATION GÉNÉRALE

 **RESPECT DE LA LIGNE DE SÉCURITÉ** ligne de délimitation dite de « sécurité » : zone publique, zone réservée

La ligne de sécurité d'aire de trafic est apposée de manière à délimiter la zone destinée à être utilisée par les véhicules et autres matériels d'entretien d'aéronefs etc. afin d'assurer une démarcation de sécurité suffisante.

Sur l'aérodrome de Cahors, **cette ligne blanche continue se situe à 6 mètres du front des bâtiments et hangars** (ouest) et se poursuit virtuellement le long des installations ; le franchissement en est formellement interdit par les véhicules sauf sur autorisation du gestionnaire.

Les principales consignes sont :

- Le franchissement de la ligne de sécurité par les aéronefs moteur tournant est strictement interdit.
- La limitation de vitesse est de 10 km/h sur le Parking.
- Ne sont autorisés au franchissement de cette ligne que les pilotes et leurs passagers durant les phases d'embarquement et de débarquement,
- Le port du gilet jaune (chasuble) est vivement recommandé.

L'accès par le sud (route dite du Para club) doit être constamment fermé pour limiter les intrusions sur l'aire de trafic.

 **ACCÈS ZONE RÉSERVÉE**

L'arrêté préfectoral du 23 novembre 1998 et l'ampliation du 11 juin 2003, relatifs aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Cahors, décrivent les conditions d'accès et de circulation en zone réservée.

Cette zone débute dès la sortie des hangars ou de l'aérogare côté aire de mouvement.

Les principales consignes sont :

- Chaque usager est responsable de l'utilisation de ses accès respectifs,
- Tout client, invité ou visiteur doit être accompagné par l'usager et est sous son entière responsabilité
- Tout animal doit être tenu en laisse,
- L'accès d'un véhicule doit faire l'objet d'une demande auprès du gestionnaire.

AIRE DE TRAFIC

Le stationnement des aéronefs se fait exclusivement sur les espaces prévus à cet effet (orientation en fonction du vent). Les emplacements les plus proches des hangars sont, dans la mesure du possible, réservés aux aéronefs basés.

Lors de la présence de gros porteurs, il est fortement recommandé de parquer les aéronefs légers vers le haut du parking, le long du front des installations.

L'accès aux emplacements se fait par les voies de circulation matérialisées ou par tractage en sortie de hangar. Les portes des hangars doivent être fermées entre les vols prolongés (souffle)

L'espace nouvellement créé devant le local de M. Montforte (FKairbase) est considéré comme une simple voie d'accès à son Hangar ; **Il ne peut en aucun cas être utilisé comme aire de posé par les giravions et/ou de stationnement pour tout aéronef.**

La Zone prioritaire devant les cuves du **Pélicandrome** (cuves vertes, aire d'avitaillement de produit « retardant » pour les aéronefs de la sécurité Civile) **doit rester toujours libre.**

Les essais moteurs, dans le cadre du vol normal et hors opérations de maintenance doivent s'effectuer au point d'arrêt.

AIRE D'AVITAILLEMENT

L'aire d'avitaillement n'est pas une zone de stationnement.

Respecter les consignes de sécurité affichées sur les totems TOTAL.

Tout dysfonctionnement doit être signalé au gestionnaire.

La pince de mise à la terre doit obligatoirement être utilisée et remise à sa place après avitaillement.

Les consignes :

- Avion raccordé à l'équipotentiel,
- Passagers débarqués,
- Téléphones portables et moteurs arrêtés, contacts coupés.
- Interdiction de fumer,
- Avitaillement interdit en cas de perturbations orageuses.
- Pas de chaussures ferrées dans la zone sensible
- Aucun objets ou véhicules ne doivent être laissés dans le périmètre de sécurité
- Enrouler les flexibles puis le fil de masse de l'équipotentiel. La fiche de litrage remplie, les volets des cabines doivent être refermées, et verrouillées.

CIRCULATION D'AERODROME

Le terrain de Cahors est un aérodrome AFIS (Aerodrome Flight Information Service) sur lequel les services d'information et d'alerte sont assurés au bénéfice de la circulation d'aérodrome ; il n'est aérodrome AFIS que lorsque l'organisme AFIS est en activité.

Le service de contrôle n'étant pas assuré, les agents AFIS ne délivrent pas d'autorisation (« autorisé à... » Interdit). En ce qui concerne les pilotes, les termes « pour...rouler, remonter, décoller, atterrir... » Sont à proscrire.

La piste est occupée dès qu'un aéronef a franchi le point d'arrêt avant piste, y compris lorsqu'il se trouve sur l'une ou l'autre des raquettes de retournement.

Règles d'intégration :

Si Afis actif : L'aérodrome de Cahors n'est accessible qu'aux aéronefs dotés de radio, l'aéronef peut, lorsque sa route le lui permet, s'intégrer directement en approche finale ou en étape de base, **si aucun autre aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome, ou s'il y a eu entente entre les pilotes.**

En l'absence de l'AFIS, (et si la verticale- terrain n'est pas accessible en sécurité, en raison de largages de parachutistes par ex) un pilote commandant de bord peut se dispenser de l'examen de l'aérodrome à l'arrivée et s'intégrer directement lorsqu'il a pris connaissance de la piste en service en exploitant les messages en auto-information transmis par les aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

Dans ce cas, le pilote doit s'assurer que les messages d'auto-information qu'il a reçue proviennent bien d'aéronefs évoluant sur Cahors.

Priorité du trafic IFR

Un aéronef appartenant à la circulation d'aérodrome qui connaît la présence d'un aéronef en vol IFR à l'arrivée doit, à moins d'entente préalable entre les commandants de bord, manœuvrer de façon à ne pas compromettre la poursuite de l'approche et l'atterrissage de l'aéronef en vol IFR. Cette disposition ne s'applique que si l'aéronef en vol IFR effectue une approche finale aux instruments pour un atterrissage direct sur la piste¹³.

Activité parachutiste

La présence de parachutistes nécessite de la part des usagers une vigilance particulière :

- Eviter si possible la verticale dès l'annonce du préavis de largage (info faite par le pilote largueur une minute avant),
- Assurer la séparation par rapport aux voiles ouvertes (info faite par l'AFIS ou le Starter-para),

Activités particulières

- Vol « en patrouille » : voir le règlement 923/2012 version du 12 octobre 2017 SERA 3135 relatif aux vols en formation.
- **Exercices militaires particuliers** : Une grande attention doit être portée aux exercices de jour

avec « marqueurs » militaires : les « marqueurs » sont des pelotons de reconnaissance et de balisage. Leur mission première est de baliser et de protéger les zones de poser des aéronefs ou de recueillir les appareils sur les plots d'avitaillement. Le personnel Militaire doit se présenter obligatoirement en tour à l'AFIS de service avant toutes pénétrations sur la partie réservée pour briefing.

- Lors de posés- décollés, de gros porteurs peuvent immobiliser la piste pendant plusieurs minutes pendant le débarquement-embarquement de véhicules autorisés à cet effet.
- Voir le Service AFIS pour autres missions particulières.
- Pélicandrome actif : voir partie aire de trafic. La priorité doit être donnée aux aéronefs de la sécurité civile dans leurs missions d'extinction d'incendies.

ORGANISATION D'ÉVÉNEMENT

Dans tous les cas, une demande d'autorisation doit être déposée auprès du gestionnaire minimum 2 mois avant la date prévue et l'organisateur devra se rapprocher de l'exploitation du service AFIS dans les meilleurs délais.

Il appartient à l'organisateur, si l'évènement est d'ordre public et /ou selon l'importance de la manifestation, de demander préalablement l'autorisation Préfectorale de manifestation 20 à 45 jours avant selon les cas (Se reporter au domaine d'application de l'arrêté du 4/04/1996- Art 3 et 8 concernant les manifestations aériennes)

3/ PROCÉDURE D'ALERTE ACCIDENT HORS HORAIRES AFIS

FICHE REFLEXE

Cas d'accident / Incident d'aéronef / Préservation des vies humaines.

Vérifier que les secours se sont bien déclenchés :

SAMU 15

Pompiers 18

Gendarmerie 17

Numéro d'urgence depuis un portable : 112

Prévenir :

- **L'enquêteur de 1^{er} info (EPI –BEA) 06 10 40 84 48**
- **La GTA (Gendarmerie des Transports Aériens) 05 67 22 91 70**

En précisant si possible :

La date et l'heure de l'évènement.

Le lieu : Sur ou en dehors de la piste.

L'immatriculation et le type d'appareil.

Les conséquences pour les personnes et le matériel.

La nature et les circonstances de l'évènement.

Penser éventuellement à prévenir également :

- CFE APP CN 0473781784

Ou

- Toulouse chef TWR 05 67 22 92 30 / 92 50 Tls App

Le Syndicat Mixte ouvert de Cahors Sud : 06.46.72.21.88

A défaut : Mme La Vice-présidente Nelly Ginestet 05.65.53.40.00 / 06.09.60.06.63

* Si l'accident a lieu en zone voisine d'aérodrome (ZVA) :

Préfecture de Cahors tel au 05 65 23 10 00

*** Le premier jour ouvrable des services ATS AFIS de l'aérodrome de Cahors, obligatoirement venir faire un compte rendu des évènements ; ce qui permettra entre autres, de conserver immédiatement les enregistrements radio.**

*** Rappel : un extincteur de 50 Kg poudre est disponible sur le parking.**

4/ PROCEDURE POUR L'INTERVENTION DES SERVICES DE SECOURS

- Pendant les heures d'ouverture du service AFIS:

Le service AFIS devra être immédiatement tenu informé de toute demande d'intervention des services de secours sur la plateforme. Un agent les accueillera au point de rencontre défini, accompagnera et assurera la protection des secours jusqu'au lieu de l'incident et jusqu'à leur départ.

- En Dehors des heures d'ouverture du service AFIS,

Le demandeur de l'intervention obligatoirement équipé d'une fréquence radio devra accueillir, accompagner et assurer la protection des secours jusqu'au lieu de l'intervention et jusqu'à leur départ.

Point de rencontre indiquée sur la carte ci-dessous :

Sauf information contraire du requérant, le point de rencontre avec le service de secours se situe sur le parking du CEP 46.



① Tour de contrôle

② CEP 46

③ Piste

📍 Point de rencontre avec les services de secours – parking du CEP46

5/ ACTIVITÉS PARTICULIÈRES

PARACHUTISME

Activation des séances de parachutisme

Cette activité particulière est soumise à une autorisation de l'exploitant de l'aérodrome et, est défini par un protocole d'accord sur l'espace aérien relatif à l'activité de Parachutage N°391.

Toute programmation doit être communiquée vers le service Afis minimum quinze jours avant suivant le type et la taille de l'exercice.

Organisation de la séance de parachutage :

Le responsable de la séance « starter-para » doit s'assurer que les consignes de sécurité et de sureté liées à la pénétration des personnes en zone réservée soient bien comprises de tous.

L'embarquement des parachutistes pour l'avion largueur se fait dans la partie sud-ouest du parking aviation en dehors du périmètre du Taxiway B.

A la première rotation, le pilote ou éventuellement l'AFIS, active la zone para. A l'issue de la dernière rotation, il informe également de l'arrêt de l'activité.

Le starter-para s'assure du respect des règles de sécurité et assure une veille radio afin d'informer l'organisme AFIS de l'ouverture des voiles et de l'atterrissage de la dernière voile. En cas d'absence de l'organisme AFIS, il informe les aéronefs de la position des parachutistes jusqu'à l'atterrissage de la dernière voile.

L'avion au départ ou en retour de largage n'a pas de priorité dans le circuit.

La prise d'altitude doit être réalisée en tenant compte des surfaces habitées et dans la mesure du possible en variant les trajectoires.

Le pilote annonce sur la fréquence de Cahors :

1 minute avant, le début du largage, l'altitude puis la fin du largage (mise en descente)

Le pilote est à l'écoute du trafic et en cas d'absence de l'organisme AFIS, prévient tout appareil qui s'annonce, de la présence de voiles en descente à la verticale du terrain.

Le pilote largueur ne doit pas larguer tant qu'il existe un risque pour la circulation aérienne sur et aux abords de l'aérodrome.

Le pilote limite ses communications radios à ce qui est décrit ci-dessus, en spécifiant à chaque message (en auto-information) qu'il est à Cahors, afin de déroger au minimum au volume autorisé d'emploi des fréquences.

Les parachutistes disposent d'une cible principale, terreplein central (cible 1) à partir de laquelle ils rejoignent le para-club en ligne droite.

A titre exceptionnel, la cible 2 peut être utilisée pour des cas particuliers, le retour se fait en ligne droite.

Dans le cas d'un poser sur l'enceinte aéroportuaire mais éloigné des deux cibles précitées, le retour se fait en évitant la bande dégagée, en cas de besoin par un véhicule équipé de radio.

En aucun cas les parachutistes ne doivent traverser les pistes.

VOL A VOILE

Organisation de la séance de vol à voile :

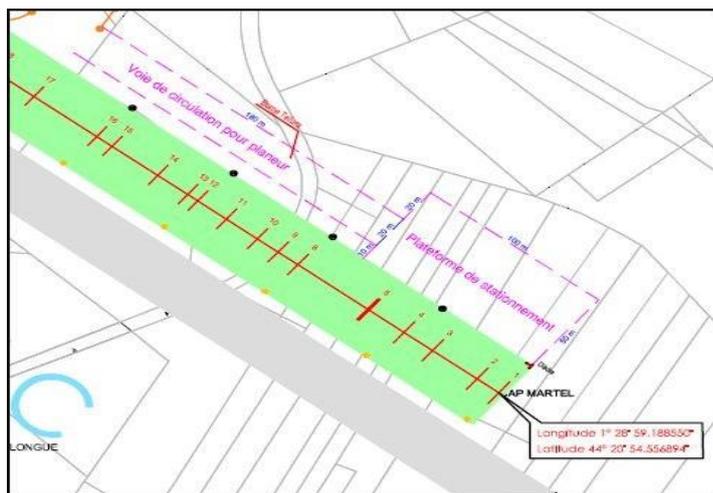
Alignement des planeurs par tractage de piste (2 équipiers sol nécessaires), équipage à bord prêt à décoller, briefing et vérifications effectués.

Alignement de l'avion remorqueur simultanément à celui du planeur pour accélérer la procédure d'attache du câble de remorquage sans augmenter le temps d'immobilisation avant décollage.

QFU 31 : Schéma de 'l'aire de stationnement' des planeurs sur la nouvelle aire latérale à la piste non revêtue aménagée à cet effet.

Contre QFU : le CVVL, pour des raisons de sécurité liées aux performances de l'attelage en configuration vent Sud, **favorise le décollage en 31** avec un vent limité à 10 Kt.

QFU 13 : pas d'aire de stationnement dédiée.



Toutefois ces procédures ne sont pas toujours applicables pour diverses raisons :

- Aires de stationnement inutilisables après de fortes pluies,
- Manque d'effectif en équipiers sol ou voiture de piste indisponible. Dans ces cas les pilotes doivent participer à l'alignement du planeur par poussage (3 personnes minimum requises) et s'installer ensuite à bord après avoir enfilé leur parachute, puis faire leurs vérifications avant décollage,
- Problème technique détecté sur l'un des éléments de l'attelage immédiatement avant le décollage,
- Trafic dans le circuit imposant le maintien de la position.

Dans tous ces cas un planeur peut rester immobilisé aligné plusieurs minutes pénalisant ainsi l'ensemble du trafic. C'est pourquoi le CCVL et le Centre école parachutiste préconisent l'adoption de la procédure suivante en multi-activités ;

MULTI-ACTIVITÉS

Cette partie du règlement a pour objet d'optimiser l'utilisation des deux pistes, revêtue et gazonnée.

Il ne concerne que les appareils largeurs du CEP, le remorqueur et les planeurs du CVVL.

Tous les autres appareils devront se conformer aux consignes de la carte VAC ;

* Voir **carte VAC** de l'Aérodrome de CAHORS LALBENQUE en vigueur (AD2 LFCC TXT 01)

Consignes particulières :

Utilisation simultanée des deux pistes interdites

- **Tout décollage ou atterrissage d'un aéronef est suspendu si un aéronef est immobilisé sur la piste non revêtue.**

Ces consignes pouvant s'avérer très pénalisantes, le CVVL (Centre de Vol à Voile Lotois) veille particulièrement à limiter au maximum cette occurrence en appliquant les procédures d'alignement de pistes suivantes :

- En occupant une zone d'alignement du planeur sur l'avant-seuil 31 herbe (en amont des dièdres d'angles figurant l'entrée de la piste revêtue et décalé latéralement d'au moins 45 mètres légèrement déjeté à droite)
- En 31, le largueur au décollage sur la piste en dur se situera donc largement en aval de l'attelage. Si le largueur souhaitait remonter jusqu'au seuil 31, le planeur étant aligné à la même hauteur que le trafic au décollage, celui-ci disposera de la TODA et de l'ASDA déclarées.
- Atterrissage du largueur au QFU 31 sur la piste bitumée :

Pour ménager un espacement vertical suffisant au-dessus de l'obstacle représenté par le planeur engagé sur la piste non revêtue, l'aéronef largueur décalera le point d'aboutissement de sa finale de 300 mètres et utilisera les plots de la zone d'impact (2 bandes blanches)

Ceci ménagera une hauteur de passage au-dessus du planeur de 50 pieds et une LDA restante de 1200 mètres largement compatible avec la sécurité et les performances des avions largeurs PC6 (capacité à effectuer des approches à forte pente / performances STOL) et ainsi de pouvoir dégager par le taxiway **B**.

Dans tous les cas si l'avion remorqueur est aligné, câble tendu donc 60 mètres à l'avant du planeur (au niveau des dièdres) il devra larguer le câble et rejoindre l'aire de stationnement.

- Atterrissage du largueur au QFU 13 sur la piste bitumée :

La largeur du CEP utilisera l'intersection du taxiway **A** comme zone de touché en cas de piste gazonnée engagée par l'attelage au seuil 13 herbe.

(Une réflexion sur la réalisation d'un chemin collatéral à la piste gazonnée permettant un acheminement vers le seuil 13 sera menée)

- Conditions météorologiques minimum pour la mise en œuvre de cette partie du protocole

Visi > 8Km Plafond >1500 pieds / Composante vent de travers < 15 Kt
(il est à noter que les planeurs volent rarement en deçà de ces conditions).

- Information de trafic

L'information de trafic est faite par l'agent Afis durant l'activation du service d'information de vol ; en dehors des horaires d'ouverture du service, c'est le « starter Vol à voile » qui informera l'ensemble du trafic en Auto-info.

DRONES

Contact radio

Un contact radio sur la fréquence de l'aérodrome (119.225) sera maintenu en permanence pendant l'activité drone.

Un contact téléphonique sera également disponible et établi avec la tour en cas de perte de contact radio. Dans ce cas l'activité drone sera interrompue en cas de trafic sur l'aérodrome ou dans le circuit dans le circuit d'aérodrome.

Circulation d'aérodrome

- En l'absence de trafic

Opérations en vue du drone en application de la réglementation relative à cette activité.

Hauteur maximale 30 mètres.

Respect d'un volume de sécurité de 30 mètres autour d'aéronefs stationnés au sol.

- Trafic sur l'aérodrome (avion en mouvement) ou dans le circuit de l'aérodrome

Activité contenue dans une zone délimitée par les points de coordonnées géographiques suivants :

44°20'57.69N 001°28'40.86E

44°20'52.60N 001°28'51.00E

44°20'47.27N 001°28'46.11E

44°20'52.70N 001°28'35.80^E

Cette zone couvre la zone d'activité parachutisme (zone réservée et zone publique).

Hauteur maximale : 15 mètres, soit sous la surface d'évaluation d'obstacles.

Le drone sera ramené au sol lorsqu'un appareil sera signalé en approche finale ou au décollage, jusqu'à ce que la piste soit libre de tout trafic.

- Trafic soutenu

En cas d'activité soutenue, les vols seront suspendus :

Une activité soutenue étant une activité aérienne dont la fréquence des atterrissages ou des décollages ne permettent pas au drone de faire un vol complet.

Il en est de même pour l'activité parachutisme. Lorsque l'avion largueur part pour une série de largages, il s'agit d'une activité soutenue (un atterrissage toutes les 15 minutes à 20 minutes pour l'avion en plus des arrivées des parachutistes sous leur voile)

La coordination d'activité drone/paras permet de déterminer les créneaux horaires disponibles en temps réel pour le drone.

Incident technique

Toute panne ou problème de contrôle du drone devra être immédiatement signalé au service AFIS.

6/ SERVICES RENDUS PAR LE PRESTATAIRE NAVIGATION AÉRIENNE – AFIS

RÔLE ET RESPONSABILITÉS

Le service d'information de vol aérodrome est assuré par un organisme AFIS mis en place sur un aérodrome non contrôlé pour rendre le service d'information de vol et d'alerte au bénéfice des aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

L'agent AFIS communique aux aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ou s'y intégrant, les renseignements utiles à l'exécution des vols.

La zone de responsabilité de l'agent AFIS s'étend sur l'emprise complète de l'aérodrome et plus particulièrement :

Au sol : l'aire de mouvement.

En l'air : les circuits d'aérodrome, l'approche IFR (CCA Rodez ou à défaut CCA Toulouse)

La tour fonctionne selon les horaires ATS déclarés sur la carte VAC.

L'organisme AFIS est un prestataire de service navigation aérienne dans le respect du règlement 2017/373 établissant les exigences communes pour les services de la navigation aérienne, l'agent AFIS étant un agent d'exécution de l'organisme AFIS.

L'AFIS n'est pas un organisme de contrôle de la Circulation Aérienne et les pilotes assurent en toutes circonstances leurs propres séparations, conformément aux règles de l'air.

Services rendus

Les missions principales de l'agent AFIS sont les suivantes :

- Fourniture des paramètres
- Choix de la piste en service / Surveillance de l'aire de manœuvre
- Information de trafic / Diffusion SIA (Notam)
- Information sur les moyens et l'infrastructure, sur les aides visuelles et aides radioélectriques.
- Transmission aux organismes de la circulation aérienne concerné tout renseignement ou toute demande émanant d'un aéronef ou d'un exploitant d'aéronef et en particulier, la demande de clearance initiale pour les vols au départ qui vont dans un délai rapproché, être des vols contrôlés et inversement vers les aéronefs.
- Service d'alerte à tous les aéronefs connus utilisant l'aérodrome.

Particularité

L'aérodrome de Cahors n'est plus un Point de Passage Frontalier (PPF), à ce titre les usagers se rendant dans un pays hors Schengen devront prévoir une escale sur un aéroport intra-Schengen douanier.

7/ ANNEXE

Annexe 1 : Plan des installations (*se reporter à la carte VAC en vigueur*)

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dvd/eAIP_07_SEP_2023/Atlas-VAC/PDF_AIPparSSection/VAC/AD/AD-2.LFCC.pdf