

**DÉCISION MINISTÉRIELLE**  
**n°11-181 bis DNA/1 du 30 décembre 1975**  
**relative à l'action préliminaire au vol en ce qui concerne la Météorologie**

**LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX TRANSPORTS,**

VU le code de l'aviation civile et notamment les articles D 131-7 à D 131-14,  
VU l'arrêté du 5 juin 1975 portant approbation du règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne.

**DÉCIDE :**

**Article 1<sup>er</sup> :** Les dispositions suivantes, relatives à l'action préliminaire au vol en ce qui concerne la météorologie, seront applicables par les exploitants et les membres de l'équipage de conduite. Elles annulent et remplacent les dispositions figurant dans le D.M. 7282 DNA/1 du 18 décembre 1957.

**1 PRÉAVIS NÉCESSAIRES AU SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE**

**1.1 Préavis à très longue échéance**

Les dispositions prévues par une autorité civile ou militaire dans le cadre de sa politique générale à long terme (telles que mise en service d'avions d'un type nouveau sur certaines lignes civiles, ou dans certaines bases militaires, transfert de l'exploitation aérienne civile ou militaire d'un aérodrome à un autre, etc . . .) pouvant entraîner des incidences sur l'assistance météorologique, doivent être signalées sans délai à la Direction de la Météorologie Nationale - 73, Rue de Sèvres - 92100 BOULOGNE, de façon que cette Direction puisse adapter ses plans aux besoins prévus ou faire part de ses impossibilités ou des délais nécessaires.

**1.2 Préavis pour les vols "RÉGULIERS" des compagnies aériennes civiles**

1 2 1 les délais minimaux de préavis sont les suivants d'après la nature des besoins à satisfaire :

1 2 1 1 **Lignes déjà en service**

- |   |         |
|---|---------|
| a) <b>Légères modifications d'horaires :</b>  | 8 jours |
| b) Transfert d'un ou des terminus (y compris les dégagements) à un aérodrome voisin, le ou les terminus nouveaux <b>effectuant déjà</b> normalement des services identiques : | 8 jours |
| c) <b>Transfert d'un ou des terminus</b> (y compris les dégagements) à un aérodrome voisin, le ou les terminus <b>n'effectuant pas</b> auparavant des services identiques :   | 1 mois  |
| d) <b>Passage d'un service de jour à un service de nuit</b> , ou changement important d'horaire, et affectant des stations n'effectuant pas un service permanent :            | 3 mois  |
| e) <b>Augmentation importante de l'altitude de croisière</b> (au-dessus de 200 mb) :  | 1 mois  |
| f) <b>Suppression de lignes existantes</b>  | 8 jours |

### 1.2.1.2 **Nouvelles lignes**

- 1.2.1.1 Empruntant un axe aéronautique en service à une altitude de croisière habituellement employée sur cet axe :
- a) reliant des aérodromes desservis par des stations météorologiques à service permanent : 8 jours
  - b) reliant des aérodromes dont un au moins est desservi par une station météorologique à service non permanent : 3 mois
- 1.2.1.2 Empruntant un axe aéronautique en service à une altitude de croisière bien supérieure à celles employées habituellement sur cet axe (au-dessus de 200 mb) : 1 mois
- 1.2.1.3 Empruntant un **nouvel axe aéronautique** :
- a) reliant des aérodromes desservis par des stations météorologiques à service permanent : 8 jours
  - b) reliant des aérodromes dont un au moins est desservi par une station météorologique à service non permanent : 3 mois
  - c) reliant des aérodromes dont un au moins **n'a pas de station météorologique** : 3 mois
  - d) reliant des aérodromes dont un au moins **n'a pas de personnel SGAC** : 6 mois
- 1.2.2 La notification des besoins concernant les vols **réguliers** est à adresser aux chefs des services météorologiques intéressés (Métropole - Départements et Territoires d'Outre-Mer) afin qu'ils puissent donner les instructions nécessaires aux centres et stations météorologiques chargés de fournir l'assistance météorologique.
- 1.2.3 Copie de cette notification doit être adressée (en même temps) à la Direction de la Météorologie Nationale.
- 1.2.4 En outre, le représentant local de l'exploitant doit fournir au centre ou à la station météorologique desservant l'aérodrome de départ :
- 1) suffisamment à l'avance les renseignements figurant au paragraphe 1.5 ci-après ;
  - 2) aussitôt qu'elles sont connues, les modifications qui pourraient être apportées au vol considéré (vol avancé, retardé ou annulé).
- ### 1.3 **Préavis pour les vols autres que ceux cités au paragraphe 1.2.**
- (à l'exception des vols effectués par l'aviation générale)
- 1.3.1 Lorsqu'un vol est prévu, un membre de l'équipage de conduite ou l'autorité civile ou militaire dont il dépend doit en aviser le centre ou la station météorologique desservant l'aérodrome de départ qui fera connaître les délais minimaux nécessaires pour fournir l'assistance météorologique pour ce vol.
- 1.3.2 Lorsque le vol est décidé, un membre de l'équipage de conduite ou l'autorité civile ou militaire dont il dépend devra fournir au centre ou à la station météorologique desservant l'aérodrome de départ :
- 1) les renseignements complets indiqués au paragraphe 1.5 ci-après, **suffisamment à l'avance pour éviter une attente éventuelle dans le cas où les délais nécessaires pour fournir l'assistance météorologique sont longs.**
  - 2) dans tous les cas, aussitôt qu'elles sont connues, les modifications qui pourraient être apportées au vol considéré (vol avancé, retardé ou annulé).
- 1.3.3 Pour recevoir une assistance météorologique lors d'une courte escale et afin d'éviter une attente éventuelle sur cet aérodrome d'escale, l'équipage de conduite ou l'autorité civile ou militaire dont il relève devra avertir avant le départ le centre ou la station météorologique desservant l'aérodrome d'escale, ou à défaut prévenir en vol au moins une heure avant l'heure prévue d'arrivée à l'aérodrome d'escale, le centre ou la station météorologique intéressé.

## **1.4 Préavis pour les vols effectués par l'aviation générale**

- 1.4.1 Lorsqu'un vol est prévu, le commandant de bord doit en aviser le centre ou la station météorologique desservant l'aérodrome de départ ou la station météorologique de rattachement lorsqu'il n'existe pas de station météorologique sur l'aérodrome : Celle-ci fera connaître les délais minimaux qui lui sont nécessaires pour fournir l'assistance météorologique pour ce vol. Ces délais sont fixés localement en fonction des possibilités de la station et de l'importance du trafic. Ils seront aussi courts que possible et dans certains cas pourront être nuls.
- 1.4.2 Dans le cas où les délais nécessaires pour fournir l'assistance météorologique sont longs, le commandant de bord devra fournir les renseignements indiqués au paragraphe 1.5. ci-après au centre ou à la station météorologique desservant l'aérodrome de départ ou à la station météorologique de rattachement lorsqu'il n'existe pas de station météorologique sur l'aérodrome, suffisamment à l'avance pour éviter une attente éventuelle.
- 1.4.3 Pour recevoir une assistance météorologique lors d'une courte escale et afin d'éviter une attente éventuelle sur cet aérodrome d'escale, le commandant de bord devra avertir avant le départ le centre ou la station météorologique desservant l'aérodrome d'escale, ou à défaut prévenir en vol au moins une heure avant l'heure prévue d'arrivée à l'aérodrome d'escale le centre ou la station météorologique intéressé.

## **1.5 Renseignements à fournir au centre ou à la station météorologique desservant l'aérodrome de départ**

- 1) Aérodrome de départ et heure de départ prévue.
- 2) Aérodrome de destination et heure d'arrivée prévue.
- 3) Route suivie et, s'il y a lieu, heure d'arrivée et de départ pour les aérodromes intermédiaires.
- 4) Aérodromes de dégagement pour lesquels des prévisions d'aérodrome sont demandées.
- 5) Altitude de vol, ou altitudes pour lesquelles les vents et les températures sont demandés.
- 6) Régime de vol envisagé (vol IFR VFR).
- 7) Heure à laquelle l'exposé verbal et la prévision sont demandés.
- 8) Eventuellement, toute autre indication utile concernant une assistance météorologique spéciale demandée (service de prévision en route, prévision complémentaire jusqu'à un autre aérodrome, etc ...) ou la nature spéciale de vol (raid, rallye, tour de France : dans ce cas il y a lieu d'indiquer le nombre d'appareils, leurs types, la personne sous l'autorité de laquelle a lieu le déplacement et à qui doivent être fournis les renseignements à chaque escale, etc ...

## **2 OBTENTION DES INFORMATIONS MÉTÉOROLOGIQUES AVANT LE DÉPART**

### **2.1 Cas où il existe un centre ou une station météorologique sur l'aérodrome de départ ou d'escale**

- 2.1.1 Le centre ou la station météorologique desservant l'aérodrome de départ ou d'escale, tient à la disposition de l'équipage de conduite la documentation de vol, et s'il y a lieu, le ou les imprimés d'observations à remplir en vol (AIREP, C/R d'observation de turbulence à haute altitude).  
Pour les vols VFR de l'aviation générale des dispositions particulières sont précisées au chapitre 2.5 ci-après.
- 2.1.2 L'équipage de conduite reçoit, sur sa demande, un exposé verbal ou une consultation sur la situation atmosphérique et son évolution probable.
- 2.1.3 Si les conditions locales rendent difficiles les contacts directs entre météorologistes et équipage de conduite, l'exposé verbal peut être rendu disponible par d'autres moyens tels que magnétophone, magnétoscope, télévision, etc ...  
La consultation peut dans le même cas être procurée par téléphone.
- 2.1.4 Lorsque la station météorologique de l'aérodrome de départ ou d'escale n'a pas de service de prévision et reçoit les prévisions requises d'un centre ou d'une station météorologique de rattachement l'exposé verbal ou la consultation ne sont pas procurés sur place mais peuvent être fournis par téléphone à l'équipage de conduite par le centre ou la station météorologique de rattachement.
- 2.1.5 Lorsqu'une documentation de vol, un exposé verbal ou une consultation ont été fournis sur place à un membre de l'équipage de conduite, celui ci appose sa signature sur le registre ouvert à cet effet au centre ou à la station météorologique.

## **2.2 Cas où il n'existe pas de centre ou de station météorologique sur l'aérodrome de départ ou d'escale**

Lorsqu'il n'existe pas de centre ou de station météorologique sur l'aérodrome de départ ou d'escale, l'équipage de conduite doit téléphoner au centre ou à la station météorologique de rattachement pour obtenir les informations et les prévisions de vol qui lui sont nécessaires. Pour les vols VFR de l'aviation générale, des dispositions particulières figurent au chapitre 2.5 ci-après.

## **2.3 Cas de départ retardé**

Lorsque le départ est retardé au-delà de l'heure de départ qui lui a été indiquée comme limite de validité des prévisions, l'équipage de conduite doit demander au centre ou à la station météorologique qui lui a fourni les prévisions, si celles-ci restent encore valables eu égard à la nouvelle heure de départ prévue, et dans la négative, il doit demander de nouvelles prévisions ou les amendements à apporter aux prévisions en sa possession.

## **2.4 Cas de vol avec escales**

Dans le cas où le commandant de bord a reçu au départ du vol des prévisions valables pour le parcours entier, et si la durée de l'escale est courte, les renseignements météorologiques fournis à l'escale seront en général des renseignements complémentaires aux prévisions fournies au départ.

## **2.5 Dispositions particulières pour les vols VFR de l'aviation générale**

2.5.1 Le pilote commandant de bord effectuant un vol en appliquant les règles de vol à vue doit se procurer les informations et prévisions météorologiques nécessaires pour décider du vol à entreprendre.

Ces informations et prévisions seront obtenues :

- a) soit directement du centre ou de la station météorologique desservant l'aérodrome de départ,
- b) soit par téléphone, du centre ou de la station météorologique de rattachement s'il n'y a pas de station météorologique sur l'aérodrome de départ,
- c) soit par écoute du ou des répondeurs téléphoniques automatiques appropriés.

Dans le cas c, ci-dessus les prévisions délivrées seront transcrites par le pilote sur l'imprimé prévu à cet effet, qui constituera la documentation de vol avant le départ et devra être présenté par l'usager en cas d'enquête.

2.5.2 Les dispositions du paragraphe 2.5.1 ci-dessus ne sont pas obligatoires pour les vols VFR effectués en vol local aux abords d'un aérodrome

**Art. 2 :** La présente décision entrera en vigueur le 8 Juillet 1976.

Fait à PARIS, le 30 décembre 1975

*Pour le Secrétaire d'État  
et par délégation  
Le Directeur du Cabinet  
Jean-Didier BLANCHET*