



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

**direction du transport aérien**

Paris, le

**02 DEC. 2020**

*Le chef de la mission du ciel unique européen  
et de la réglementation de la navigation*

Note à  
**DESTINATAIRES IN FINE**

**Nos réf. : 20 043/DTA/MCU**

**Affaire suivie par : Arnaud LIMOUZIN**  
Arnaud.limouzin@aviation-civile.gouv.fr  
Tél. : 01 58 09 35 14

**OBJET : DISPOSITIONS APPLICABLES À L'ÉTABLISSEMENT DES PROCÉDURES IFR POUR LE  
TRANSPORT SANITAIRE PAR HÉLICOPTÈRE  
PJ : 1 PROJET DE NOTE**

La modernisation des équipements embarqués et le développement de la navigation satellitaire rendent possible l'établissement de trajectoires de vol aux instruments (IFR) présentant un intérêt opérationnel pour certaines missions de service public effectuées par hélicoptère.

Plusieurs projets d'établissement de procédures IFR pour les besoins du transport sanitaire par hélicoptère sont actuellement en cours en France à des stades plus ou moins avancés.

S'agissant d'une activité nouvelle en plein essor et faisant l'objet de nombreuses discussions entre les services de la DGAC concernés et les opérateurs, il paraît opportun de formaliser les règles et les bonnes pratiques applicables à l'établissement des procédures IFR pour hélicoptères. À cette fin, DTA/MCU a préparé une note permettant de traiter les problématiques relevant du domaine de la navigation aérienne. Cette note a vocation à constituer une référence partagée par les différents services de la DGAC qui auront l'occasion d'instruire de nouveaux projets de procédures IFR pour hélicoptère.

J'ai l'honneur de soumettre ce projet à votre avis et vous remercie de bien vouloir transmettre à Monsieur Arnaud LIMOUZIN vos commentaires avant le 15 février 2021.

Le chef de la mission du ciel unique européen  
et de la réglementation de la navigation aérienne  
Gilles MANTOUX

Copie à : DIRCAM/SDR ; DSAC-S (à l'attention de Patrick Disset) ; DSNA/SDPS ; DTI/CNS/NAV ; DSAC/ANA/SMN ; DSAC/ERS ; DSAC/NO ; DSAC/PN ; SIA ; AFHSH ; **UFH** ; UAF&FA.

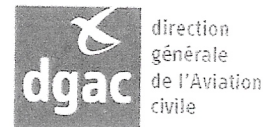
**Destinataires :**

- Monsieur le directeur de la sécurité de l'aviation civile
- Monsieur le directeur des services de la navigation aérienne
- Monsieur le chef de la mission de l'aviation légère, générale et des hélicoptères
- Mesdames et messieurs les chefs de participation civile et militaire des bureaux exécutifs permanents des comités régionaux de gestion de l'espace aérien



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**direction du transport aérien**

Paris, le jj/mm/aaaa

*Le chef de la mission du ciel unique européen  
et de la réglementation de la navigation aérienne*

Note d'information technique à  
**DESTINATAIRES IN FINE**

**Nos réf. :**

**Affaire suivie par :** Arnaud LIMOUZIN  
arnaud.limouzin@aviation-civile.gouv.fr  
**Tél. :** 01 58 09 35 14 - **Fax :** 01 58 09 38 64

**OBJET : RÈGLES DE NAVIGATION AÉRIENNE APPLICABLES À L'ÉTABLISSEMENT DE PROCÉDURES  
IFR POUR HÉLICOPTÈRES**

L'annexe à la présente note a pour objet de décrire, à l'usage des services de la direction générale de l'aviation civile concernés, les règles applicables à l'établissement des trajectoires de vol aux instruments destinées aux hélicoptères effectuant des missions de service public, notamment de transport inter hospitalier en IFR.

Elle concerne d'une part les procédures de départ et d'approche aux instruments de type « point dans l'espace » (point in space – PinS), et d'autre part les trajectoires IFR en phase de croisière que sont les itinéraires IFR et les voies aériennes pour hélicoptères. Son champ d'application se limite au domaine de la navigation aérienne.

La présente note sera mise à jour en tant que de besoin en fonction du retour d'expérience acquis lors de la mise en œuvre de projets de procédures IFR pour hélicoptères et des évolutions réglementaires éventuelles à venir.

Le chef de la mission du ciel unique européen  
et de la réglementation de la navigation aérienne  
Gilles MANTOUX

Copie à :

# RÈGLES DE NAVIGATION AÉRIENNE APPLICABLES À L'ÉTABLISSEMENT DE PROCÉDURES IFR POUR HÉLICOPTÈRES

## I. GESTION DOCUMENTAIRE

<i>Version et date</i>	<i>Modifications</i>
Version 1 du JJ/MM/20xx	Création du document

## II. GÉNÉRALITÉS

### a. *Procédures d'approche et de départ de type PinS*

Une procédure d'approche ou de départ de type PinS doit être associée à un aérodrome doté de pistes pour avions ou à une hélistation, y compris lorsqu'elle dessert plusieurs aires de poser.

Les procédures PinS ne peuvent être établies que sur les hélistations pour les besoins de missions de service public, y compris de transport sanitaire par hélicoptère.

L'établissement de procédures PinS sur les aérodromes dotés de pistes pour avions n'est pas conditionné à un type d'utilisation particulier. Toutefois, ce type de procédure doit répondre à un besoin opérationnel (accessibilité, sécurité) et ne peut être envisagé que lorsque des services de la circulation aérienne sont fournis sur l'aérodrome concerné. Sur un aérodrome doté d'une piste pour avions, l'approche directe est à privilégier. Les approches PinS ne peuvent consister en une approche directe décalée sur une piste pour avions.

### b. *Itinéraires IFR et voies aériennes*

L'établissement de voies aériennes pour hélicoptères ne fait pas l'objet de restrictions particulières et est soumis aux règles applicables à toute voie aérienne.

Pour les besoins de la présente note, un itinéraire IFR pour hélicoptères est une trajectoire séparée des obstacles par une marge de franchissement d'obstacles adaptée. Cette trajectoire, codée en base de données, peut donc être utilisée en conditions météorologiques de vol aux instruments, le cas échéant à l'aide d'un système de pilotage automatique. De tels itinéraires peuvent être créés dans toute classe d'espace aérien ; les règles de circulation applicables lors de l'utilisation de l'itinéraire sont celles de la classe de l'espace aérien qu'il traverse.

Lorsque cela est opérationnellement possible pour les hélicoptères, l'utilisation de segments directs entre des points à cinq lettres et/ou des aides radio à la navigation en route qui ne sont pas reliés par une voie aérienne sera privilégiée, notamment lorsque les vols peuvent être entrepris à une altitude supérieure aux altitudes minimales de sécurité publiées. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire d'établir un itinéraire ou une voie aérienne. Les hélicoptères respectent alors les règles de l'air applicables et un direct (DCT) est ajouté au document de disponibilité des routes (RAD) pour chaque segment de la trajectoire envisagée afin de permettre le traitement des plans de vol.

L'établissement d'un itinéraire IFR ou d'une voie aérienne n'est entrepris que lorsqu'il est opérationnellement nécessaire d'évoluer en-dessous des altitudes minimales de sécurité publiées.

## III. ÉTABLISSEMENT DES PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS

### a. *Procédures d'approche et de départ de type PinS*



L'établissement et la conception des procédures d'approche et de départ de type PinS sont soumis aux dispositions de l'arrêté du 4 octobre 2017 modifié relatif à l'établissement des procédures de vol aux instruments au bénéfice des aéronefs évoluant selon les règles applicables à la circulation aérienne générale.

L'organisme porteur de projet est l'exploitant de l'aérodrome ou de l'hélistation desservi par la procédure, ou un prestataire de services de la circulation aérienne. Le porteur de projet peut sous-traiter, sous son entière responsabilité, tout ou partie des activités qui lui incombent en vertu de l'arrêté.

Les règles de détermination des minimums opérationnels d'aérodrome associés aux procédures d'approche et de départ de type PinS figurent dans la VIIème partie du « recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés », dans sa version 2 du 1er janvier 2018, intégrant le correctif n°1 du 1er juin 2018.

#### ***b. Itinéraires IFR et voies aériennes***

Les itinéraires IFR et les voies aériennes pour hélicoptères ne font pas partie du champ d'application de l'arrêté du 4 octobre 2017 mentionné ci-dessus. Le porteur de projet n'est donc pas soumis aux règles de cet arrêté.

Le porteur de projet est le prestataire de services de circulation aérienne dans les espaces aériens contrôlés et, en dehors, l'exploitant d'aérodrome ou d'hélistation, la direction générale de la santé, la direction générale de l'offre de soin, l'agence régionale de santé ou encore un directeur d'hôpital. Lorsqu'un même itinéraire traverse à la fois des espaces aériens contrôlés et non contrôlés, un organisme unique parmi les entités mentionnées ci-dessus coordonne le projet avec l'ensemble des parties concernées.

Les itinéraires IFR et les voies aériennes pour hélicoptères sont établis conformément aux spécifications de navigation RNAV 1 (le cas échéant avec GNSS requis), RNP 1 ou RNP 0.3, selon les besoins opérationnels, telles que définies dans le manuel de la navigation fondée sur les performances (document n° 9613) de l'OACI.

Les itinéraires IFR sont accompagnés d'une publication des DCT qui le composent au RAD pour permettre le traitement des plans de vol.

### **IV. ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE À LA NAVIGATION AÉRIENNE**

#### ***a. Procédures d'approche et de départ de type PinS***

Seul le QNH, qu'il soit local ou distant, est requis pour effectuer une approche ou un départ PinS sur une hélistation. Le QNH distant n'est pas autorisé pour les approches avec guidage vertical de type barométrique.

Ce QNH peut être complété de paramètres météorologiques additionnels. En l'absence de système de transmission automatique des paramètres (STAP) ou de services ATS, les paramètres météorologiques actualisés disponibles sur l'hélistation de destination, ou sur un aérodrome situé à proximité du PinS, peuvent être transmis au pilote au cours du vol par tout moyen approprié (VHF sur fréquence opérations, téléphonie mobile, etc.).

L'installation de caméras accessibles à distance peut permettre au pilote d'estimer les conditions météorologiques sur l'hélistation de destination. Ces caméras et les systèmes associés ont avant tout pour vocation de répondre à un besoin opérationnel exprimé par l'exploitant des hélicoptères. Contrairement aux services et produits météorologiques standards, ces caméras et les systèmes associés ne font pas l'objet d'exigences de certification spécifique ou de validation quelconque de la part de Météo France. Leur utilisation se fait sous l'entière responsabilité des exploitants d'hélicoptères.

#### ***b. Itinéraires IFR et voies aériennes***

L'exploitant des hélicoptères, l'exploitant des aérodromes desservis ou encore l'autorité de l'aviation civile territorialement compétente peuvent se coordonner avec Météo France pour établir les modalités pratiques de fourniture de produits météorologiques additionnels adaptés à l'exploitation des itinéraires concernés et qui n'entrent pas dans le cadre réglementaire de l'assistance météorologique à la navigation aérienne. Ces produits sont utilisés sous l'entière responsabilité de l'exploitant des hélicoptères.

## **V. CIRCULATION AÉRIENNE ET RÈGLES DE L'AIR**

### ***a. Procédures d'approche et de départ de type PinS***

Les dispositions de l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs s'appliquent lors de l'utilisation de procédures d'approches et de départ de type PinS.

### ***b. Itinéraires IFR et voies aériennes***

Conformément à l'article 4 du règlement (UE) n°923/2012<sup>1</sup>, il est possible de déroger à toute disposition du même règlement pour des vols médicaux sur décision de l'autorité compétente.

En application de cet article et en vertu de l'article 2-1 de l'arrêté du 11 décembre 2014<sup>2</sup>, les vols de nuit en hélicoptère pour assurer le service médical d'urgence sont exemptés de dépôt de plan de vol.

De plus, il est possible de déroger à l'obligation de dépôt de plan de vol préalable à tout vol d'hélicoptère effectuant du transport inter-hospitalier en IFR en espace aérien non contrôlé (FRA.4001.b). Dans ce cas, il est recommandé pour une exploitation régulière d'établir un protocole avec les services de la circulation aérienne concernés par l'itinéraire ou la voie aérienne visant à faciliter, le cas échéant, les opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs l'empruntant.

Il est également possible de survoler des agglomérations ou des rassemblements de personnes à des altitudes inférieures à celles spécifiées lorsque la mission l'exige, sous réserve de disposer des autorisations requises<sup>3</sup>.

Les itinéraires IFR en dessous du plus haut des deux niveaux entre 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC ne sont pas autorisés en espace aérien de classe G. La direction de la sécurité de l'aviation civile peut accorder des dérogations à cette règle, sous réserve du respect de prescriptions visant à garantir un niveau de sécurité acceptable.

## **VI. GESTION ET UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN**

### ***a. Procédures d'approche et de départ de type PinS***

Lorsqu'une procédure d'approche ou de départ de type PinS comprend de nouvelles trajectoires aux instruments en espace aérien de classe G, le porteur de projet la soumet à la direction interrégionale de la sécurité de l'aviation civile pour avis du comité régional de gestion de l'espace aérien (CRG). En l'absence d'un tel comité, l'autorité de l'aviation civile territorialement compétente organise la consultation des organismes civils et militaires rendant les services de la circulation aérienne ou assurant la gestion de l'espace aérien sur la compatibilité de la procédure avec la circulation aérienne.

<sup>1</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne

<sup>2</sup> Arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012

<sup>3</sup> Arrêté du 17 novembre 1958 portant réglementation de la circulation aérienne des hélicoptères



### **b. Itinéraires IFR et voies aériennes**

Le établissement des voies aériennes sont soumises aux règles de gestion de l'espace aérien.

L'établissement d'un itinéraire IFR fait l'objet d'un avis du CRG et nécessite l'accord du directoire de l'espace aérien.

La DSAC-IR est chargée d'effectuer la saisine du CRG pour les itinéraires entièrement situés en espace aérien non contrôlé. Le prestataire des services de la circulation aérienne concerné se charge de cette saisine pour les itinéraires dont tout ou partie se situe en espace aérien contrôlé.

A la suite d'un avis favorable du CRG, le BEP est chargé d'effectuer les demandes de publication des itinéraires et des voies aériennes concernés auprès du prestataire de service d'information aéronautique.

Il convient d'informer le comité consultatif régional de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive (CCRAGALS) de l'établissement d'un itinéraire IFR en classe G ou d'une voie aérienne.

## **VII. REPRÉSENTATION CARTOGRAPHIQUE**

### **a. Procédures d'approche et de départ de type PinS**

Les règles de représentation cartographique des procédures d'approche et de départ PinS figurent d'une part dans l'arrêté du 6 juillet 2018 relatif aux cartes aéronautiques, et d'autre part dans le recueil cartographique de la direction des services de la navigation aérienne établi en application de l'article 3 de cet arrêté.

Les approches PinS en espace aérien non contrôlé sont représentées sur les cartes aéronautiques de navigation aérienne à vue au 1/500 000 par un symbole approprié défini par la DSNA dans le recueil cartographique mentionné au paragraphe ci-dessus après accord de la DTA. Ce symbole a pour objectif d'avertir les autres usagers de l'espace aérien de la présence d'un axe de percée aux instruments.

Les cartes IAC et SID représentant des procédures desservant des hélistations hospitalières portent une mention « *Réservé aux exploitants autorisés\** » / « *Authorised aircraft operators only \** » dans le bandeau des fréquences. L'astérisque renvoi à une partie en langage clair de la carte adéquatement choisie qui précise : « *\*Procédure réservée aux exploitants d'hélicoptères approuvés par leur autorité de tutelle et autorisés par le directeur de l'hôpital de xxx* » / « *\* Procedure available only to helicopter operators approved by their competent authority and authorised by the director of xxxxx hospital* ».

### **b. Itinéraires IFR et voies aériennes**

Les voies aériennes pour hélicoptères sont représentées par un symbole adapté sur les cartes de croisière.

Les itinéraires IFR pour hélicoptères sont représentés :

- sur une ou plusieurs cartes ad hoc représentant au niveau national ou régional le réseau des itinéraires disponibles. Ces cartes sont à classer sous forme de liens pdf à la suite des sous-sections de l'AIP dans lesquelles sont décrits les itinéraires. La représentation cartographique n'est pas normalisée et doit principalement répondre aux besoins des utilisateurs des itinéraires ;
- sur les cartes aéronautiques de navigation aérienne à vue au 1/500 000 lorsqu'ils sont établis sous l'ex-surface S (le plus hauts des deux niveaux suivants : 1000 ft ASFC ou 3000 ft AMSL) en espace aérien de classe G, par un symbole approprié défini par la DSNA dans le recueil cartographique mentionné ci-dessus après accord de la DTA.

## **VIII. INFORMATION AÉRONAUTIQUE**

### **a. Procédures d'approche et de départ de type PinS**

Les règles de classement des cartes IAC ou SID associées à une approche ou à un départ de type PinS et des renseignements aéronautiques associés sont détaillées en appendice ci-après.

***b. Itinéraires IFR et voies aériennes***

Les voies aériennes pour hélicoptères sont publiées dans la partie de l'AIP dans l'ENR 3.4 « Routes d'hélicoptères » actuel, ou dans une sous-section de la partie ENR 3.2 « Routes de navigation de surface » à venir.

Les itinéraires IFR pour hélicoptères sont publiés dans la partie ENR 3.4 « Routes d'hélicoptères » actuel, dans une sous-section ENR 3.4.x intitulée « Itinéraires IFR pour hélicoptères », ou dans une sous-section de l'ENR 3.5 « Autres routes » à venir.

Des liens html permettant aux utilisateurs des itinéraires IFR d'en récupérer la représentation cartographique pourront être insérés dans les parties de l'AIP mentionnées ci-dessus, à la suite de chaque sous-section concernée.



## APPENDICE : RÈGLES DE CLASSEMENT DES PROCÉDURES PINS DANS L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

Le classement des procédures PinS dans l'information aéronautique dépend de la localisation du point PinS et du type de procédure.

Concernant la localisation, trois cas peuvent se présenter :

- Le PinS est situé à proximité d'un aérodrome doté d'extrémités de piste aux instruments (aérodrome IFR).
- Le PinS est situé à proximité d'un aérodrome doté d'extrémités de piste à vue uniquement (aérodrome VFR).
- Le PinS est situé à proximité d'une hélistation.

La proximité avec un aérodrome s'apprécie au cas par cas en tenant compte :

- de la distance entre le PinS et l'aérodrome ;
- des interférences entre la procédure PinS et la circulation d'aérodrome ;
- de la possibilité pour les hélicoptères effectuant la procédure PinS de bénéficier des services météorologiques et des services la circulation aérienne disponibles à l'aérodrome.

Une procédure PinS peut être de deux types :

- Procédure PinS à vue : procédure de départ ou d'approche PinS au cours de laquelle le trajet entre l'aire de poser et le PinS est effectué à vue en régime de vol aux instruments.
- Procédure PinS VFR : procédure de départ ou d'approche PinS au cours de laquelle le trajet entre l'aire de poser et le PinS est effectué selon les règles de vol à vue.

Dans tous les cas, les hélistations desservies par un PinS doivent figurer dans le répertoire de la partie AD 1.3.2 (index des hélistations).

### A. PINS À PROXIMITÉ D'UN AÉRODROME IFR

En métropole, un tel aérodrome dispose déjà de champs AD 2 structurés.

#### 1. PinS VFR

- Publication des cartes IAC PinS en AD 2.24 de l'aérodrome.
- Publication en AD 2.16 des renseignements relatifs :
  - aux infrastructures dédiées à l'atterrissage et au décollage des hélicoptères situées dans l'emprise de l'aérodrome, et
  - aux hélistations hospitalières voisines de l'aérodrome desservies par le PinS VFR (publication explicite des renseignements ou renvoi vers le répertoire de l'AD 1.3.2, vers l'atlas VAC H si l'hélistation y figure, et à terme vers l'AD 3.x de l'hélistation considérée).

#### 2. PinS à vue

- Création de champs AD 3 structurés pour chaque hélistation hors emprise de l'aérodrome desservie par le PinS à vue, avec un indicateur d'emplacement OACI dédié :
  - Cartes IAC PinS en AD 3.23 associées à l'indicateur d'emplacement OACI de l'hélistation.
  - Renseignements relatifs à l'hélistation dans les champs AD 3.x.
  - Les cartes à vue sont classées dans l'atlas VAC H (tant que l'ensemble des cartes à vue pour l'ensemble des aérodromes et des hélistations ne sont pas rapatriées à l'AD 2.24 ou l'AD 3.23).

- Pour chaque infrastructure dédiée à l'atterrissage et au décollage des hélicoptères desservie par le PinS et située dans l'emprise de l'aérodrome, il convient de publier :
  - les informations associées en AD 2.16 de l'aérodrome ;
  - les cartes IAC PinS en AD 2.24, associées à l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome.

## **B. PINS À PROXIMITÉ D'UN AÉRODROME VFR**

Il n'y a actuellement pas de champs AD 2 structurés existants en métropole pour les aérodromes VFR, et seules des cartes VAC et ATT sont classées dans l'atlas VAC.

Il est fait l'hypothèse que le statut des extrémités de piste de l'aérodrome n'est pas modifié (pistes à vue) par la création d'une procédure de type PinS. Dans le cas contraire, il faut appliquer les dispositions du cas A ci-dessus.

Les cartes VAC et ATT associées à l'aérodrome sont classées dans l'atlas VAC.

N.B : à terme, les cartes à vue pour l'ensemble des aérodromes et des hélistations figureront dans l'AD 2.24 ou l'AD 3.23.

### **1. PinS VFR**

- Création de champs AD 2 structurés associés à l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome dans une sous-section intitulée « Aérodrome VFR avec activité IFR hélicoptère ».
- Publication en AD 2.16 de l'aérodrome des renseignements relatifs :
  - aux infrastructures dédiées à l'atterrissage et au décollage des hélicoptères situées dans l'emprise,
  - aux hélistations hospitalières voisines desservies par le PinS VFR (publication explicite des renseignements ou renvoi vers le répertoire de l'AD 1.3.2, vers l'atlas VAC H si l'hélistation y figure, et à terme vers l'AD 3.x de l'hélistation considérée).
- Les cartes IFR PinS sont publiées en AD 2.24.
- Les cartes VAC et VAC H restent dans les atlas VAC.

N.B : à terme, les cartes à vue pour l'ensemble des aérodromes et des hélistations figureront dans l'AD 2 ou à l'AD 3.

### **2. PinS à vue**

*Note.- Ce type de PinS ne peut pas desservir les extrémités de piste « à vue ».*

- Création d'un AD 3 structuré pour chaque hélistation hors emprise desservie par le PinS à vue, avec indicateur d'emplacement OACI dédié :
  - Cartes IAC PinS en AD 3.23 associées à l'indicateur d'emplacement OACI de l'hélistation.
  - Renseignements relatifs à l'hélistation dans les champs AD 3.x.
  - Les cartes à vue (ATT et VAC) restent dans l'atlas VAC H (tant que l'ensemble des cartes à vue pour l'ensemble des aérodromes et des hélistations ne sont pas rapatriées à l'AD 2.24 ou l'AD 3.23).
- S'il y a également dans l'emprise de l'aérodrome des infrastructures dédiées à l'atterrissage et au décollage des hélicoptères desservies par le PinS, et sous réserve que ce type d'activité ne modifie pas le statut de l'aérodrome :
  - Création de champs AD 2 structurés associés à l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome (« Aérodrome VFR avec activité IFR hélicoptère »).
  - Publication des informations associées à ces infrastructures en AD 2.16 de l'aérodrome.

- Cartes IAC PinS en AD 2.24, associées à l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome.

### C. HORS AÉRODROME

*Note.- Il s'agit alors dans la majorité des cas de la desserte d'une hélistation hospitalière.*

Quel que soit le type de PinS (à vue ou VFR) :

- Création d'une section AD 3 structurée, avec indicateur d'emplacement OACI spécifique pour l'hélistation.
- Les cartes représentant les PinS sont publiées en AD 3.23.
- Les renseignements relatifs à l'hélistation sont publiés dans les champs AD 3.x concernés.
- Cartes VAC H et ATT H existantes : à maintenir dans l'atlas VAC H (tant que l'ensemble des cartes à vue pour l'ensemble des aérodromes et des hélistations ne sont pas rapatriées à l'AD 2.24 ou l'AD 3.23).