

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des transports

Direction interrégionale de la sécurité de l'aviation civile Nord

Décision du 22 septembre 2026
relative aux consignes particulières de circulation aérienne sur l'héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux – Valérie André (Paris) ayant trait à la sécurité

NOR : TRAA2323315S
(Texte non paru au Journal officiel)

Le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile Nord,

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6312-1 et R. 6312-11 ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1962 modifié relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 2019 modifié relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs, notamment ses articles 3 et 4 ;

Vu l'arrêté du 9 juillet 2025 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile, notamment son article 12 ;

Vu la décision du 7 juillet 2026 portant délégation de signature (direction interrégionale de la sécurité de l'aviation civile Nord) ;

Vu le courrier du service de la navigation aérienne de la région parisienne (SNA-RP) du 27 juillet 2026

Décide :

Article 1^{er}

Les consignes particulières de circulation aérienne relatives à l'utilisation de l'héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux – Valérie André (Paris) sont annexées à la présente décision.

Article 2

En application des dispositions de l'article 3 de l'arrêté du 12 juillet 2019 susvisé, les consignes particulières annexées à la présente décision sont applicables sur l'héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux – Valérie André par les aéronefs en circulation aérienne générale s'intégrant ou évoluant dans la circulation d'aérodrome.

Article 3

La décision 2023-89 du 24 octobre 2023 relative aux consignes particulières de circulation aérienne d'utilisation de l'héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux – Valérie André est abrogée.

Article 4

La présente décision est notifiée à l'exploitant de l'héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux – Valérie André et est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Article 5

La présente décision entre en vigueur le 24 décembre 2026 et sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère des transports.

Fait le 22 septembre 2026.

Florence LEBLOND

ANNEXE

Consignes particulières de circulation aérienne relatives à l'utilisation de l'héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux – Valérie André

Les aires d'atterrissage d'urgence sont matérialisées sur la carte d'approche à vue par le symbole O.

Conditions générales d'utilisation de l'AD

Héliport situé dans la CTR PARIS de classe D coexistant avec la zone réglementée LF-R275 PARIS.

Héliport très sensible du point de vue environnemental.

Respect impératif des trajectoires publiées.

RESTRICTIONS D'UTILISATION

L'héliport est limité aux hélicoptères capables de monter, dans les conditions du jour, selon une pente de 20% à Vy tous moteurs en fonctionnement.

Arrêté du 9 août 1994 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Paris - Issy-les-Moulineaux et Arrêté du 29 décembre 1994 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Paris - Issy-les-Moulineaux par les hélicoptères de petite capacité :

- Au départ ou à destination de l'héliport, les vols d'école et d'entraînement sont interdits.
- Au départ de l'héliport, les vols circulaires avec passagers et sans escale ou avec une escale touristique de moins d'une heure sont interdits.

L'utilisation du transpondeur est obligatoire sur les itinéraires HEL.

Les SAM, DIM et JF : Trafic journalier limité à 70 mouvements.

Procédures et consignes particulières

En raison des caractéristiques particulières de l'environnement de l'héliport, son utilisation est soumise au respect des dispositions particulières des **points 1, 2, 3 et 4** ci-dessous.

1 - Trajectoires départ-arrivée

Général

Demande de mise en route obligatoire auprès de la TWR.

La pénétration de la zone P 47 est interdite, sauf en cas de panne moteur au décollage.

Trajectoire B : utilisable uniquement sur demande de l'équipage, par les hélicoptères bimoteurs.

Décollage : QFU préférentiel 241°. Pour les hélicoptères dont les manuels de vol prévoient une limite de vent arrière non nulle, le QFU 241° sera privilégié au décollage jusqu'à une valeur de vent correspondant à cette limite.

Atterrissage : QFU préférentiel 061°.

L'héliport est constitué d'une FATO de 344 m de long.

Le pilote bénéficie de toute cette aire qui doit être utilisée au mieux en fonction des performances de l'hélicoptère exploité et des trajectoires publiées.

En cas d'utilisation de la trajectoire B (voir conditions d'utilisation ci-dessous), un suivi précis de la trajectoire est nécessaire afin d'éviter la pénétration de la zone interdite P 47 et de la zone interdite P 23 (PARIS).

Sur l'itinéraire héliport-Pont de Sèvres, suivre le petit bras de Seine.

L'itinéraire ISSY-LES-MOULINEAUX - PONT DE NEUILLY via ILE DE PUTEAUX n'est utilisable que sur instruction de MOULINEAUX TWR.

Départs QFU 241°

Vers Pont de Sèvres ou Pont de Neuilly : montée dans l'axe et raccordement comme indiqué sur la carte.

Vers Gentilly : montée initiale dans le circuit puis virage à droite pour raccordement sur le périphérique.

Départs QFU 061°

Trajectoire A : Accélération sur la FATO puis virage à gauche pour rejoindre le circuit défini par la trajectoire A.

Trajectoire B : utilisable uniquement sur demande de l'équipage, par les hélicoptères bimoteurs.

Pour les hélicoptères bimoteurs, en cas de panne moteur, après le PDD (Point de Décision au Décollage), le décollage peut être poursuivi au cap instantané au moment de la panne selon les consignes du manuel de vol.

Vers Pont de Sèvres ou Pont de Neuilly : montée dans le circuit et raccordement à partir de la Seine.

Vers Gentilly : montée en suivant le circuit par la gauche jusqu'à la verticale de l'héliport puis virage à droite pour raccordement sur le boulevard périphérique.

Arrivées QFU 241°

Du Pont de Sèvres ou Pont de Neuilly : intégration en vent arrière du circuit à la verticale de la Seine.

De Gentilly : quitter le boulevard périphérique par virage à gauche pour passer à la verticale de l'héliport et suivre le circuit. Approche semi-directe interdite.

La trajectoire A est la trajectoire nominale. La trajectoire B est utilisable uniquement, sur demande de l'équipage, par les hélicoptères bimoteurs si les conditions météorologiques, les performances ou les consignes du manuel de vol le nécessitent.

Afin d'éviter les trop fortes pentes de descente en approche sur l'héliport, il est recommandé de se reporter en début de branche vent arrière à une altitude de 1000 ft, puis à une altitude de 700 ft maximum au niveau du pont du boulevard périphérique.

Initier la mise en descente dès le début de la branche vent arrière et évoluer dans le circuit à vitesse réduite.

En cas de vent de secteur Ouest, les pilotes doivent être particulièrement vigilants sur la tenue d'une vitesse et d'un taux de descente évitant l'état de mise en vortex.

Le point d'aboutissement de la finale est le point cible représenté par un triangle blanc situé au seuil 06.

Arrivées QFU 061°

Du Pont de Neuilly : intégration en vent arrière du circuit à la verticale de la Seine.

Du Pont de Sèvres : raccordement en finale comme indiqué sur la carte.

De Gentilly : suivre initialement le boulevard périphérique et s'intégrer en milieu de vent arrière à la verticale de la Seine.

2 - Performances

Compte tenu de l'environnement urbain, sauf situation d'urgence, respecter strictement les trajectoires de départ et d'arrivée représentées sur la carte d'atterrissage à vue et décrites ci-dessus.

Il est porté à la connaissance des pilotes que les dégagements ne sont pas conformes aux exigences de l'annexe 14 de l'OACI, et que les possibilités d'aires de recueil accessibles en cas de panne moteur sur le circuit de décollage et d'atterrissage sont limitées.

Une aide à l'identification des obstacles peut être obtenue à l'adresse suivante : https://salledelecture-ext.aviation-civile.gouv.fr/externe/DSAC/Releve_obstacles_2021_LFPI.pdf

Attention : si la trajectoire en cas de panne moteur prévoit de s'écarter des trajectoires publiées (notamment au décollage QFU 061°), les pilotes et les exploitants doivent identifier et évaluer les obstacles situés en dehors des dégagements de FATO.

Tous les pilotes doivent vérifier que les performances de leur appareil dans les conditions du jour sont suffisantes pour survoler avec les marges de sécurité requises les obstacles situés sous leur trajectoire (dans la trouée opérationnelle pour l'exploitation en transport public), en prenant compte, pour les appareils multi-moteurs, le cas d'une panne moteur.

3 - Procédures opérationnelles

VFR de jour

VIS = 1500 m

Hors des nuages et en vue de la surface.

VFR de nuit

≥ 450 m (1500 ft).

Seuls les vols de transports ou ceux liés à leur mise en place sont autorisés pendant les périodes nocturnes incluses dans le créneau horaire 0700-2100 heures locales sur l'itinéraire SUD : ROCQUENCOURT – PARIS ISSY-LES-MOULINEAUX - MONT D'EST dans les conditions suivantes : VIS ≥ 4 km, plafond ≥ 450 m (1500 ft).

De nuit, sauf cas d'urgence et/ou pour les ACFT d'Etat, décollages QFU 061° et atterrissage QFU 241° interdits.

4 – Formation et compétences du commandant de Bord

Utilisation en transport public et en travail aérien

Tout exploitant de transport public ou de travail aérien doit établir et délivrer une formation à ses équipages appelés à utiliser l'héliport.

Cette formation doit aborder :

- les caractéristiques particulières de l'héliport ;
- les conditions générales d'exploitation ;
- les principales menaces (dont la mise en vortex à l'arrivée au QFU 241°) ;
- les procédures de départ, d'arrivée et d'approche interrompue en situations normales, anormales et d'urgence ;
- les limitations opérationnelles résultant de l'infrastructure et des trajectoires retenues par l'exploitant incluant les masses maximales d'exploitation tenant compte des performances du jour ;
- les mesures de prévention des nuisances sonores.

Elle devra être appuyée par la prise en compte de repères précis caractéristiques de l'héliport (à l'aide par exemple de moyens vidéos, simulateurs...).

Utilisation en vols privés :

Tous les commandants de bord détenteurs de licences professionnelles devront avoir reçu, au sein d'un organisme de transport public ou de travail aérien, la formation spécifique établie ci-dessus appliquée à son type d'aéronef.

Les autres commandants de bord d'aviation générale appelés à utiliser l'héliport devront avoir effectué une arrivée et un départ de l'héliport sous supervision d'un instructeur lui-même autorisé à fréquenter l'héliport.

L'instructeur devra dispenser une formation théorique, précédant le vol, explicitant les particularités et les consignes spécifiques à l'héliport.

Le bénéfice de ces formations est conservé pour les commandants de bord ayant pratiqué l'héliport dans les 24 mois précédents.

Equipement Hélistation

Equipement de surveillance du trafic : hélistation équipée d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

Hors ATS : déclenchement balisage par PCL sur 118,505 MHz (3 coups d'alternat). Durée avant extinction : 15 min.

Stationnement HEL

Assistance obligatoire auprès d'AVIAVIP pour tout vol sauf vols d'état et SAMU.

Réservation poste de stationnement préalable obligatoire pour tout vol sauf vols d'état (coordination préférable 48h à l'avance) et SAMU à l'adresse suivante :

- [lfpi\(a\)aviavip.com](mailto:lfpi(a)aviavip.com) et/ou sur le site
- <https://cy.myhandlingsoftware.com/>

- Téléphone AVIAVIP : +33 (0)625791646

Postes H1 et H2 utilisables par les hélicoptères dont la LHT est inférieure ou égale à 13,54 m

Poste H3 utilisable par les hélicoptères et VTOLs dont la LHT est inférieure ou égale à 13,54 m

Postes V1 et V2 utilisables uniquement par les hélicoptères et VTOLs dont la LHT est inférieure ou égale à 12 m.

Les opérations simultanées sont interdites sur des postes adjacents.