



LE RCA NOUVEAU



ARRIVE...

Publié au JO du 3 mai 2006, l'arrêté du 3 mars 2006 entrera en vigueur le 1^{er} Janvier 2007.

1. Pourquoi une refonte de la Réglementation de la Circulation Aérienne ? 1/3

OACI Normes et Pratiques Recommandées

(Art.37 et 38 de la convention de Chicago)

- Les Etats doivent obligatoirement se conformer aux **normes** sauf notification solennelle et immédiate des différences
- Les Etats doivent s'efforcer de se conformer aux **pratiques recommandées**

1. Pourquoi une refonte de la Réglementation de la Circulation Aérienne ? 2/3

« Ciel unique européen »

Règlement sur les exigences communes pour la fourniture des services de la navigation aérienne

- Règlements “Ciel unique européen”
- Chaque prestataire doit prouver qu’il est conforme aux normes OACI :
 - *Annexe 2* *Règles de l’Air*
 - *Annexe 11* *Services de la Circulation Aérienne*
- Différences à ces Annexes mentionnées dans les conditions attachées au certificat du prestataire de service de navigation aérienne
- Travaux Commission européenne-Eurocontrol-Etats de l’Union Européenne pour minimiser les différences entre États.

1. Pourquoi une refonte de la Réglementation de la Circulation Aérienne ? 3/3

Formation théorique

OACI

Et moi, je ne suis pas perplexe ?...

≠

Formation pratique

(France)

RCA

(Pilote perplexe)



2.Nouvelle architecture de la RCA 1/2

Pour une meilleure compréhension, dans cet exposé les informations relatives à l'ex RCA seront en bleu et précédées de

RCA 1992

les différences figurant dans l'arrêté du 3 mars 2006 seront en brun et précédées de

RDA

ou

SCA

RDA/SCA

- L'annexe au décret devient un arrêté

Traçabilité et justification des spécificités de la RCA quasi inexistantes

RCA 1992

- tableau avec commentaires
- numérotation conforme OACI (c'est la raison pour laquelle on trouve la mention « réservé » chaque fois qu'une recommandation de l'OACI n'a pas été reprise dans le texte français).

RDA/SCA

RCA 1992

Différences avec OACI pas toujours notifiées

- avertissement dans le texte
- tableau récapitulatif

Symbole

X

+ différence

RDA/SCA

2.Nouvelle architecture de la RCA 2/2

Le nouvel arrêté comprend 2 annexes :

• **Annexe 1 Règles de l'Air RDA = ex RCA 1**

Annexe 2 OACI

- appendice 1 = signaux
- appendice 2 = interception
- appendice 3 = tableaux des niveaux de croisière
- appendice 4 = ballons libres non habités
- appendice 5 = VFR de nuit

• **Annexe 2 Services de la CA SCA = ex RCA 2**

Annexe 11 OACI

- appendice 1 = identification des types de RNP
- appendice 2 = identification des points significatifs
- appendice 3 = identification des itinéraires normalisés
- appendice 4 = classes d'espace aérien ATS- services assurés- prescriptions de vol
- appendice 5 = spécifications de qualité des données aéronautiques

Le RCA 3 de 1992 réactualisé est mis en cohérence avec RDA et SCA.

Les compléments à l'actuelle RCA (pages jaunes, instructions..)seront intégrés, c'est le cas, notamment, de l'arrêté relatif au VFR de nuit avions.

Art. 2. – Jusqu’au 31 décembre 2007, dans une portion définie d’espace aérien contrôlé, des dérogations à la fourniture du service de contrôle peuvent être accordées de façon permanente ou temporaire par l’autorité compétente des services de la navigation aérienne à certains vols d’aéronefs dont le caractère particulier rend impossible, pour l’organisme de contrôle de la circulation aérienne, la fourniture à ceux-ci de l’ensemble des services prévus dans la classe de l’espace considéré.

Lorsque de telles dérogations sont accordées, les services rendus correspondant à la classe d’espace considérée continuent à être rendus aux aéronefs qui ne sont pas bénéficiaires de ces dérogations.

Art. 3. – Jusqu’au 31 décembre 2007, en dérogation au présent arrêté, restent valables les lettres d’accord entre les autorités compétentes de l’aviation civile et de la défense signées avant l’entrée en vigueur du présent arrêté et définissant des procédures complémentaires dans certaines régions ou zones de contrôle dans lesquelles les services de la circulation aérienne sont rendus simultanément à la circulation aérienne générale et à la circulation aérienne militaire par un organisme de contrôle de la circulation aérienne militaire et dans lesquelles la cohabitation et la densité des deux types de circulation le nécessitent. Jusqu’à cette échéance, ces zones sont appelées « régions de contrôle spécialisées » ou « zones de contrôle spécialisées » (selon le cas S/CTA, S/CTR, S/TMA, etc.).

**Art 4. – l’arrêté du 20 juin 2001 relatif au VFR de nuit en avion
- l’arrêté du 18 mars 1982 concernant le vol en formation en CAG
sont abrogés.**

CE QUI CHANGE



DANS LE RDA

(ex RCA 1)

CHAP 1.RDA- Définitions

Information de trafic

RCA 1992

Informations fournies à un pilote par un organisme de la CA pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent être suffisamment près de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à prévenir un abordage en appliquant les règles de l'air.

RDA

Renseignements donnés à un pilote par un organisme des services de la CA pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision.

Nous verrons plus loin que l'information de trafic est, autant que possible, fournie dans toutes les classes d'espaces.

CHAP 1. RDA- Définitions

Circulation d'aérodrome

Circulation d'aérodrome

RCA 1992

Ensemble de la circulation des aéronefs et des véhicules sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs qui se trouvent dans le ou les circuits d'aérodrome, qui y pénètrent ou qui en sortent

RDA

Ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de cet aérodrome.

Note: un aéronef est aux abords d'un aérodrome lorsqu'il se trouve dans un circuit d'aérodrome, lorsqu'il y entre ou lorsqu'il en sort.¹⁰

Circulation en surface

RCA 1992

CHAP 1. RDA- Définitions Circulation en surface

Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à l'exclusion des décollages et atterrissages, à la surface d'un aérodrome, ou encore, dans le cas d'un hélicoptère, de déplacement en vol rasant au-dessus de la surface de l'aérodrome à une hauteur permettant d'utiliser l'effet de sol et à une vitesse correspondant à celle de la circulation au sol.

Circulation à la surface

RDA

Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aérodrome, à l'exclusion des décollages et atterrissages.

Circulation en vol rasant

RDA

Déplacement d'un hélicoptère / ADAV (avion à Décollage et atterrissage Vertical) au-dessus de la surface d'un aérodrome, normalement dans l'effet de sol et à une vitesse-sol < 37 km/h(20 kt)

Au sujet du vol rasant, la phraséologie française n'est pas très explicite. Le manuel¹¹ contrôleur Anglais (CAP 493 INST N° 2 de 2004) semble être une bonne référence .

RCA 1992

Note: l'expression plan de vol est utilisée pour désigner aussi bien des renseignements complets sur tous les éléments qui constituent la description du plan de vol intéressant l'ensemble de la route prévue, ou des renseignements en nombre limité lorsqu'il s'agit d'obtenir une autorisation concernant une brève partie du vol, par exemple la traversée d'une voie aérienne, le décollage ou l'atterrissage sur un AD contrôlé.

Plan de vol (PLN): ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, communiqués aux organismes de la CA.

Plan de vol (PLN): ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, communiqués aux organismes des services de la CA.

Plan de vol déposé (FPL): le plan de vol tel qu'il a été déposé sous forme spécifiée auprès d'un organisme de la CA par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les éventuelles modifications ultérieures.

Plan de vol déposé (FPL): le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organisme ATS par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant de modifications ultérieures.

Plan de vol en vigueur : un plan de vol devient plan de vol en vigueur au moment où débute le vol ou la partie de vol pour lequel il a été communiqué. Le plan de vol en vigueur comprend les éventuelles modifications postérieures à la communication du plan de vol initial.

Plan de vol en vigueur : plan de vol comprenant les modifications éventuelles résultant d'autorisations postérieures à l'établissement du plan de vol initial.

Plan de vol réduit : éléments de vol en nombre limité communiqués par radio à un organisme de la CA en vue d'obtenir une clearance.

~~**Plan de vol réduit**~~ = plan de vol

CHAP 1. RDA

Point d'arrêt avant piste

Point d'arrêt

RCA 1992

Position caractéristique du circuit de circulation au sol d'un aérodrome où un aéronef ou un véhicule peut être amené à attendre pour laisser libre la piste en service.

RDA

Point d'arrêt avant piste

Point désigné en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles ou une zone critique/sensible d'un ILS, auquel les aéronefs et les véhicules circulant à la surface s'arrêteront et attendront, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aérodrome.

« *taxi holding point runway 06* »

Alors que pour un autre point d'arrêt « runway » n'est pas prononcé.

CHAP 1. RDA

Virage de base

~~RCA 1992~~

RDA

Virage de base:

Virage exécuté par un aéronef au cours de l'approche initiale, entre l'extrémité de la trajectoire d'éloignement et le début de la trajectoire d'approche intermédiaire ou finale.

Note: les virages de base peuvent être exécutés en vol horizontal ou en descente.

CHAP 1.RDA

Service du contrôle de la CA

RCA 1992

Service assuré dans le but de :

1) Prévenir

- les abordages entre aéronefs;
- les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles;

2) Accélérer et ordonner la CA.

RDA

Service assuré dans le but de :

a) d'empêcher :

- Les collisions entre aéronefs;
- les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles;

b) d'accélérer et de régulariser la CA.

CHAP 1. RDA

Substances psychoactives



Substances psychoactives:

Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatiles. Le café et le tabac sont exclus.

Usage de substances psychoactives qui pose problème :

Usage par du personnel aéronautique d'une ou plusieurs substances qui est tel :

- qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien être d'autrui ; et/ou**
- qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.**

CHAP 1. RDA

Suggestion manoeuvre d'évitement

~~RCA 1992~~

RDA

Suggestion de manoeuvre d'évitement:

Suggestion d'un organisme des services de la circulation aérienne au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter une collision en lui indiquant les manoeuvres à exécuter.

CHAP 3. RDA- règles générales

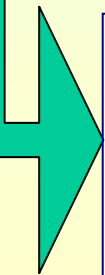
Niveau minimal VFR 1/3

RCA 1992

Règles générales

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage **et des manœuvres qui s'y rattachent**, les aéronefs doivent voler à un niveau supérieur ou égal au plus haut des niveaux suivants:

- niveau minimal imposé par les règles de vol (IFR ou VFR)
- Hauteur suffisante permettant, en cas d'urgence, lors du survol des villes ou autres agglomérations, d'effectuer un atterrissage sans mettre indûment en danger les personnes et les biens à la surface;
- Hauteurs mini qui peuvent être fixées par arrêté (oct 57, parcs, réserves)

- 
- Zones à forte densité :
300m au-dessus obstacle
rayon de 600m.
 - ailleurs, >150m sol ou eau et
à 150m de toute personne,
véhicule, navire ou obstacle artificiel

RDA

Règles générales

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, les aéronefs ne volent pas au-dessous du niveau mini fixé au 4.6 et au-dessous du niveau mini fixé par arrêté pour le survol des villes et autres agglomérations, ou des rassemblements en plein air (oct 57), ainsi que le survol de certaines installations ou établissements. Les aéronefs volent à une hauteur suffisante permettant, en cas d'urgence, lors du survol des villes ou aggro d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes et les biens à la surface.

- 4.6 a) Zones à forte densité :300m au-dessus obstacle
rayon de 600m.
b) ailleurs, > 150m sol ou eau ;

Toutefois:

- les planeurs effectuant des vols de pente ainsi **que les ballons et les PUL** peuvent faire exception sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes et biens.(arrêté du 10 OCT 57)
- Dans le cadre d'un vol d'instruction en avion, cette hauteur est ramenée à 50m (150ft) pour les entraînements aux atterrissages forcés; d'autre part, une distance de 150m par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire et tout obstacle artificiel est respectée en permanence.(décision 20350 DNA2 du 25/03/92)

CHAP 3. RDA règles générales

Niveau minimal VFR 2/3

Résumé

- **H < 150m pour les PUL, ballons, planeurs en vol de pente mais sans risque pour les personnes ou les biens à la surface ;**
- **H = 50m et D = 150m de toute personne, véhicule ou tout obstacle artificiel pour les vols d'instruction d'entraînement aux atterrissages forcés en avion.**

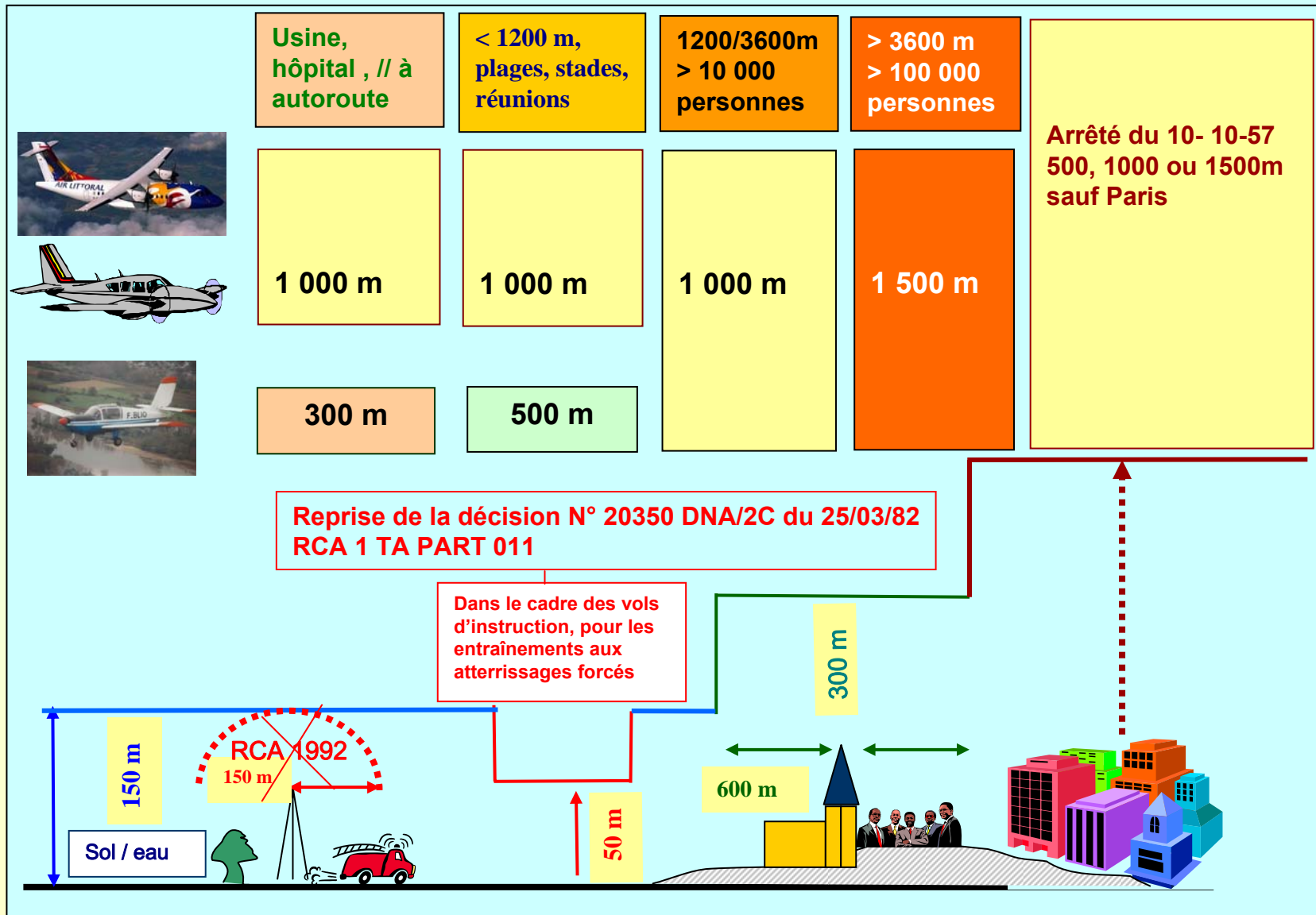
(insertion de la décision N° 20350 DNA/2/C relative à l'exécution des exercices de simulacre d'atterrissage forcé).

- **le respect d'une distance de 150 m a été supprimé dans les autres cas.**

CHAP 3. RDA règles générales

Niveau minimal VFR 3/3

Et comme un dessin vaut mieux qu'un long discours.....



RCA
1992

CHAP 3.RDA règles générales Parachutage

Parachutage :

Les parachutages **ne peuvent être effectués**, sauf en cas de force majeure, qu'en **conformité avec** les dispositions prescrites par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

RDA 3.1.6.

Descente en parachute

Les descentes en parachute, sauf cas de **force majeure**, ne sont effectuées que dans les conditions **prescrites** par l'autorité compétente* et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la CA.

* *Instruction du 29 juillet 1981.*



VOL EN FORMATION 1/2



RCA 1992

Arrêté du 18 mars 1982 (RCA 1 TA PART 001) abrogé

+

RCA 1 § 3.3.1.2 Des aéronefs ne peuvent voler en formation qu'après entente entre les pilotes conformément aux conditions fixées par arrêté (18 mars 92)

RCA 3 § 5.6.5 contrôle de la circulation dans le circuit d'aérodrome

RDA 3.1.8.

RDA- 3.1.8 Vols en formation

Les aéronefs ne volent en formation qu'après entente préalable entre les pilotes commandants de bord des divers aéronefs participant au vol et, si ce dernier a lieu en espace aérien contrôlé, conformément aux conditions prescrites par les autorités ATS compétentes. Ces conditions comprennent les suivantes :

- a) la formation se comporte comme un seul aéronef en ce qui concerne la navigation et le compte rendu de position ;
- b) la séparation entre les aéronefs participant au vol est assurée par le chef de formation et les pilotes commandants de bord des autres aéronefs participant au vol, et comprend des périodes de transition pendant lesquelles les aéronefs manœuvrent pour atteindre leur propre séparation dans la formation et pendant les manœuvres de rassemblement et de dégagement ;
- c) une distance d'un maximum de 0,5 NM latéralement et longitudinalement et de 100 ft verticalement est maintenue par chaque élément de la formation par rapport au chef de formation.

VOL EN FORMATION 2/2



RCA 3 5.6.5.

5.6.5 Contrôle de la circulation dans le circuit d'aérodrome

5.6.5.1 Le contrôleur doit organiser la circulation des aéronefs qui se trouvent dans le circuit d'aérodrome pour permettre d'espacer les départs et les arrivées conformément aux dispositions de 5.6.6.1 et 5.6.7.2.

Toutefois : *rappel*

- les aéronefs en formation sont dispensés de respecter la séparation minimale par rapport aux autres aéronefs de la même formation;***
- les aéronefs évoluant sur des aires ou des voies différentes, à des aérodromes dotés de pistes permettant des atterrissages ou des décollages simultanés, sont dispensés de respecter la séparation minimale.***

Prévention des abordages et des collisions

La vigilance visuelle ne doit pas être relâchée à bord des aéronefs en vol ou en évolution au sol ou sur l'eau afin d'éviter un abordage avec un autre aéronef ou une collision avec un obstacle, un véhicule ou une personne sur l'aire de mouvement d'un aéroport.

Prévention des collisions

Il importe que la vigilance exercée en vue de déceler les risques de collisions ne soit pas relâchée à bord des aéronefs en vol, quels que soient le type de vol et la classe de l'espace aérien dans lequel l'aéronef évolue, et au cours des évolutions sur l'aire de mouvement d'un aéroport.

CHAP 3. RDA règles générales

Prévention des collisions

Routes convergentes

Lorsque deux aéronefs, se trouvant à peu près au même niveau, suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite doit s'en écarter, toutefois;

- les aéroplanes moto propulsés doivent céder le passage aux dirigeables, planeurs et ballons;
- les dirigeables doivent céder le passage aux planeurs et ballons;
- les planeurs doivent céder le passage aux ballons;
- les aéronefs moto propulsés doivent céder le passage aux aéronefs qui sont vus remorquant d'autres aéronefs ou des objets, aux aéronefs en opération de ravitaillement en vol, et aux formations de plus de deux aéronefs.

RDA 3.2.2.3.

Routes convergentes

Lorsque deux aéronefs, se trouvant à peu près au même niveau, suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite doit s'en écarter, toutefois;

- les aéroplanes moto propulsés cèdent le passage aux dirigeables, planeurs et ballons;
- les dirigeables cèdent le passage aux planeurs et ballons;
- les planeurs cèdent le passage aux ballons;
- les aéronefs moto propulsés céderont le passage aux aéronefs qui sont vus remorquant d'autres aéronefs ou objets.

CHAP 3. RDA règles générales

Manœuvres sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome

3.3.5. Règles concernant la circulation d'aérodrome

3.3.5.1. Pénétration dans la circulation d'aérodrome

Sauf clairance contraire, un aéronef n'utilisant pas un aérodrome doit se tenir à l'écart des circuits d'aérodrome de l'aérodrome considéré.

Cette règle ne s'applique qu'aux aérodromes mentionnés sur les cartes aéronautiques de navigation, toutefois le pilote doit se tenir à l'écart de la circulation d'aérodrome des autres aérodromes ou emplacements où l'atterrissage et le décollage sont permis, dont il pourrait avoir connaissance.

3.3.5.2. Manœuvres générales

Un aéronef faisant partie de la circulation d'aérodrome doit, qu'il évolue ou non en espace aérien contrôlé :

-se conformer à l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif à l'utilisation des aérodromes (RCA 1 TA GEN 061) ;

-se conformer aux consignes particulières définies pour l'aérodrome concerné et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

-surveiller la circulation d'aérodrome afin d'éviter les abordages ;

-en l'absence de consignes particulières ou de clairance contraire, effectuer tous les virages à gauche en cours d'approche et après le décollage ;

-atterrir et décoller face au vent sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

RCA 1992

3.2.5 Manœuvres sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome

Un aéronef évoluant sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome :

a) surveille la circulation d'aérodrome afin d'éviter les collisions ;

b) s'intègre dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tient à l'écart ;

c) effectue tous les virages à gauche quand il effectue une approche, et après décollage, sauf instructions contraires ;

d) atterrit et décolle face au vent, sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

RDA

CHAP 3. RDA règles générales communications- interruption des communications .1/2.

3.6.5. Communications

3.6.5.1. Un aéronef en vol contrôlé établit des communications bilatérales sur le canal de communication approprié de l'organisme intéressé du contrôle de la CA, sauf instructions contraires de l'autorité ATS compétente s'appliquant aux aéronefs qui font partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, et il garde une écoute permanente des communications vocales air-sol.

3.6.5.2. Interruption des communications

Lorsqu'une interruption des communications l'empêche de se conformer aux dispositions de 3.6.5.1, l'aéronef se conforme aux procédures à utiliser en cas d'interruption des communications du volume II de l'Annexe 10 de l'OACI § 5.2.2.7 et à celles des procédures suivantes qui sont applicables. En outre, l'aéronef, lorsqu'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, assure une surveillance en vue de recevoir les instructions qui peuvent lui être adressées par signaux visuels.

CHAP 3. RDA règles générales communications- interruption des communications .2/2.

RDA

3.6.5.2.1. Interruption des communications en VMC

Dans les conditions météorologiques de vol à vue, l'aéronef:

- **affiche 7600;**
- **poursuit son vol en VMC;**
- **atterrit sur l'aérodrome approprié le plus proche;**
- **signale son arrivée, par les moyens les plus rapides, à l'organisme intéressé du contrôle de la CA.**

CHAP 3. RDA règles générales clairance de séparation à vue

RCA 1992

RCA 1.§.3.6.4. Clairance de séparation à vue

3.6.4.1. Un aéronef en vol contrôlé peut recevoir une clairance complémentaire dénommée « clairance de séparation à vue ». Une telle clairance lui permet de s'affranchir des espacements réglementaires vis à vis d'un seul autre aéronef contrôlé et d'assurer visuellement sa propre séparation par rapport à celui-ci;

3.6.4.2. Une clairance de séparation à vue ne peut être demandée ou acceptée par le pilote devant maintenir la séparation à vue que si les conditions suivantes sont remplies:

- il voit l'autre aéronef; et
- Il peut le garder en vue durant toute la partie du vol où les espacements ne sont plus assurés par l'organisme du contrôle de la CA, ou tant que le croisement ou le dépassement ne sont pas effectifs.

3.6.4.3. Quand il bénéficie d'une clairance de séparation à vue, le pilote doit manœuvrer de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage:

- a) En ne créant pas de danger du fait de sa propre turbulence de sillage;
- b) En tenant compte de la turbulence de sillage de l'autre aéronef.

La clairance de séparation à vue ne figure plus dans le RDA, mais existe toujours dans le RCA 3 , voir diapo suivante.....

~~RDA~~

RCA 3

clairance de séparation à vue

RCA 3 1992

RCA 3-2006

Cette diapo se trouve en RCA 3

.3.8.5. Clairance de séparation à vue

.3.8.5.1. Responsabilités

Lorsqu'il a délivré une clairance de séparation à vue à un aéronef, un organisme de contrôle n'assure plus de séparation entre cet aéronef et l'autre aéronef concerné.

L'organisme de la CA doit fournir des renseignements sur la circulation essentielle.....

.3.8.5.2. Conditions de délivrance

Une clairance de séparation à vue avec un seul autre aéronef:

- a) Peut être délivrée à la suite d'une demande d'un aéronef;
- b) Peut être délivrée à la suite d'une proposition de l'organisme de la CA acceptée par l'aéronef devant maintenir la séparation;
- c) Ne peut être délivrée que si l'aéronef devant maintenir la séparation à vue:
 - signale voir l'autre aéronef;
 - signale pouvoir garder l'autre aéronef en vue durant toute la partie du vol où les espacements ne sont plus assurés par l'organisme de la CA.

3.8.4. Clairance de séparation à vue

Une clairance de séparation à vue est délivrée à un aéronef en vol contrôlé vis à vis d'un autre aéronef en vol contrôlé :

- en conditions VMC ;
- Dans un espace de classe D ou E pendant la montée ou la descente;
- Sous 10 000 ft, ou sous le FL 100 si TA > 10 000';
- Sur demande du pilote, y compris pour un aéronef au départ ou à l'arrivée;
- Avec l'accord du pilote de l'autre aéronef;

Une dérogation aux dispositions du § 3.8.4. Peut être accordée par l'autorité compétente à un organisme donné, sur demande justifiée accompagnée d'une étude de sécurité.

3.8.4.1. Responsabilités

Lorsqu'il a délivré une clairance de séparation à vue à un aéronef, un organisme de contrôle n'assure plus de séparation entre cet aéronef et l'autre aéronef concerné. L'organisme de contrôle de la CA doit être prêt à délivrer une clairance complémentaire si l'aéronef signale qu'il rencontre des conditions MTO l'empêchant de poursuivre le vol en VMC jusqu'à sa limite de clairance.

L'organisme des services de la CA doit fournir l'information de trafic à cet aéronef.

CHAP 4. RDA - Règles de vol à vue VFR spécial

4.2. Vol VFR spécial

4.2.1. Une clairance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé situé dans une zone de contrôle, **ou dans une zone de contrôle spécialisée**, lorsque les paramètres communiqués par l'organisme de la CA font état d'une visibilité au sol < 5 km ou d'un plafond < 450 m (1500').

4.2.2. Une clairance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans CTR, ou une S/CTR, quand le pilote estime que les conditions VMC ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.

4.2. Vol VFR spécial

4.2.1. Sauf autorisation d'un organisme du contrôle de la CA, dite « clairance VFR spécial », un aéronef en vol VFR ne doit ni décoller d'un aérodrome situé dans une CTR, ni atterrir sur cet aérodrome, ni pénétrer dans la circulation de cet aérodrome:

- a) lorsque le plafond est < à 450 m (1 500 ft); ou
- b) lorsque la visibilité au sol est < à 5 km.

4.2.2. Une clairance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une CTR, quand le pilote estime que les conditions VMC ne sont plus réunies ou ne vont plus l'être.

RDA

Le § 4.2.3. est inchangé :

En VFR spécial, la règle établissant un rapport entre la visibilité et la distance parcourue en 30s de vol, telle qu'elle est définie pour les espaces aériens non contrôlés à et au-dessous de « S »,³¹ s'applique dans les espaces aériens contrôlés.

CHAP 4. RDA - Règles de vol à vue VFR croisière

RCA 1992

§ 4.7. Niveau de croisière

Sous réserve des dispositions de 4.5 et sauf cas prévus en 4.7.2, 4.7.3 et 4.7.4, les vols VFR, lorsqu'ils évoluent en croisière au-dessus du plus élevé des deux niveaux suivants:

-900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer

-300 m (1 000 pieds) au-dessus de la surface,

Doivent choisir l'un des niveaux de croisière spécifiés à l'appendice C (tableau semi-circulaire)

RDA

4.7. Sauf indication contraire dans les autorisations du contrôle de la CA, les vols VFR dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieure à 900 m (3 000') au-dessus du sol ou de l'eau, sont effectués à l'un des niveaux de croisière correspondant à leur route, spécifiés dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3. (semi-circulaire)

Note: les expressions « au-dessus du sol ou de l'eau » et « au-dessus de la surface » sont équivalentes.

Niveau VFR

Pseudo Alt de transition

RCA 1992

G

Niveau de vol

FL 055

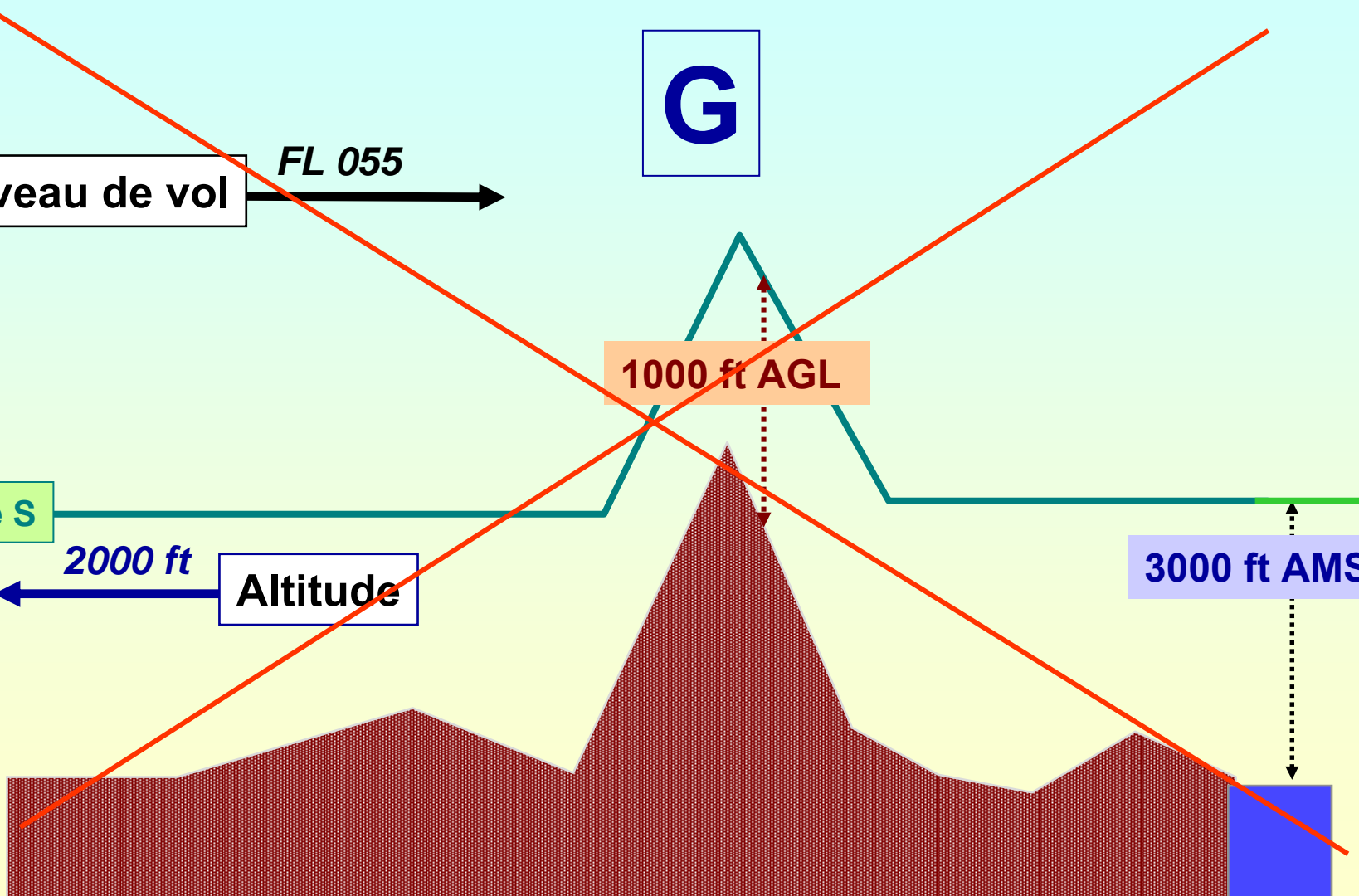
1000 ft AGL

Surface S

2000 ft

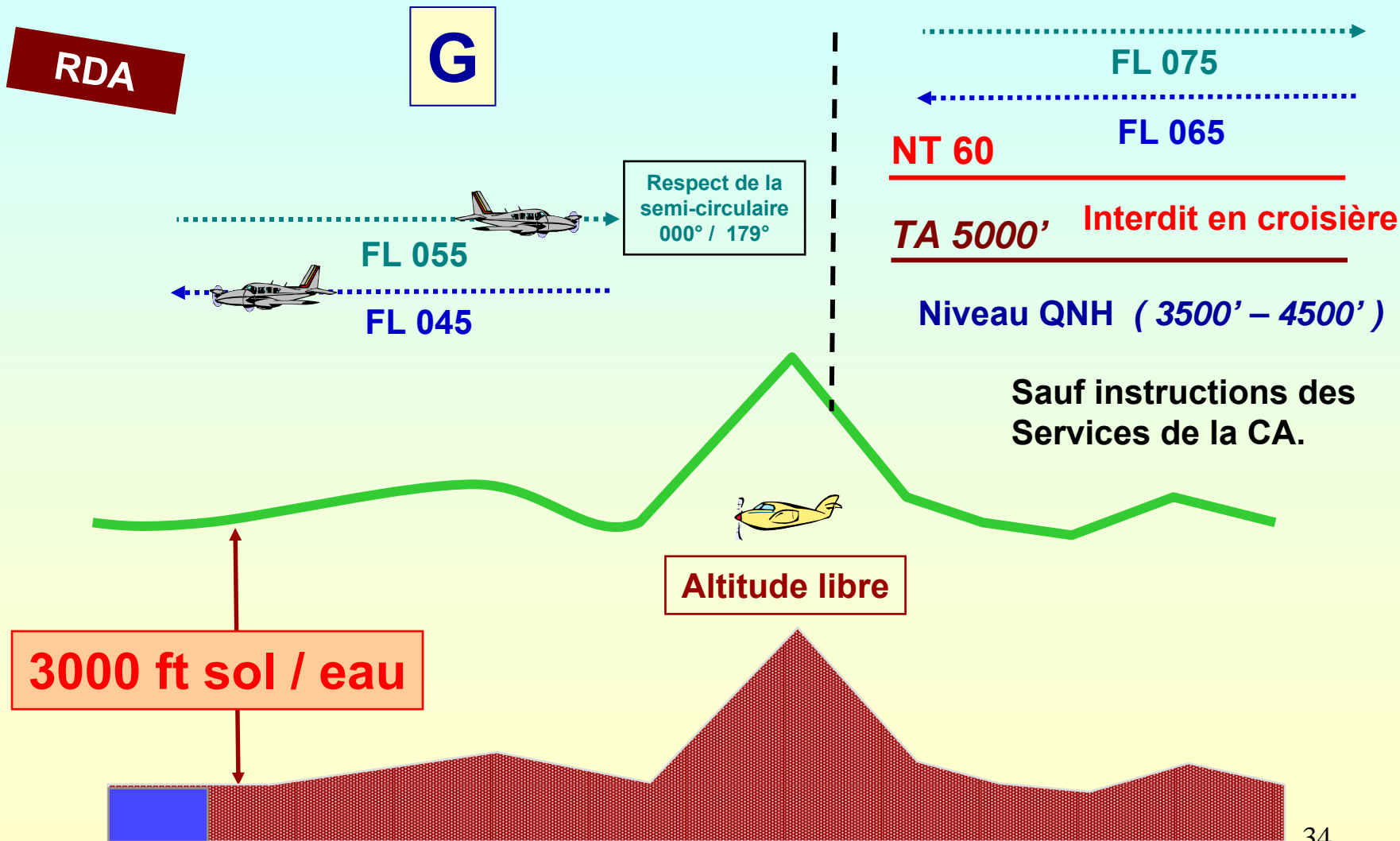
Altitude

3000 ft AMSL



Nouvelle réglementation Niveau VFR

**En EAC
inchangé**



RCA 1992

RCA 1 TA VFR 003. § 3 de l'annexe à l'arrêté du 20 juin 2001.

Conditions météorologiques

a) Pour un vol local :

- **conserver la vue de l'aérodrome;**
- **hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 m (1 500')**
- **visibilité égale ou supérieure à 5 km.**

RDA

Appendice 5 – VFR de nuit

1.3. Conditions météorologiques

Pour un vol local :

- **conserver la vue du sol ou de l'eau;**
- **hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 m (1 500')**
- **visibilité égale ou supérieure à 5 km.**

§ 7. Espaces aériens contrôlés et zones réglementées

Un vol VFR de nuit est effectué:

- En espace aérien non contrôlé;
- Après délivrance d'une clearance, dans les espaces aériens contrôlés, gérés par les centres de contrôle d'approche (APP) et les tours de contrôle (TWR), en particulier ceux compris dans les limites des secteurs d'information de vol (SIV), pendant leurs heures d'activation;
- Après autorisation préalable de l'organisme gestionnaire, dans une zone réglementée, le cas échéant suivant des itinéraires portés à la connaissance des usagers par voie de l'info aéro.

Appendice 5 – VFR de nuit

§ 1.6. Espaces aériens et zones réglementées

Un vol VFR de nuit peut être effectué:

- En espace aérien non contrôlé;
- Après délivrance d'une clearance (vol contrôlé), dans les espaces aériens contrôlés, de classe C, D ou E, gérés par les centres de contrôle d'approche (APP) et les tours de contrôle (TWR),
 - la séparation est assurée entre les vols IFR et les vols VFR de nuit;
 - l'information de trafic est fournie aux vols VFR de nuit sur les autres vols VFR de nuit.
- Après autorisation préalable de l'organisme gestionnaire, dans une zone réglementée, le cas échéant suivant des itinéraires portés à la connaissance des usagers par voie de l'info aéro.

VFR DE NUIT EN BALLON

RCA 1992

NIL

RDA

Appendice 5 – VFR de nuit § 2. Vol de nuit VFR en ballon

Quelques différences avec le VFR de nuit avion

Pas en classe C

Conditions MTO

Pour un vol local, la visio doit être **égale ou + de 8 km**, au lieu de 5 km pour l'avion;
Pour un vol voyage, idem, (pas de dérogation 5 km si STAP ou ATS)

Niveau minimal

La hauteur de survol des obstacles est la même mais le critère distance (8 km) est remplacé par un **critère temps de vol qui est de 10 minutes.**

Abordage « entre 2 aéronefs »

Collision « sur les pistes et voies de circulation,
entre un aéronef et un obstacle »

SC A

Remplacer abordage par « collision »

SCA-CHAP 2

Objet des services de la CA

Objet des services de la CA:

- 1) Prévenir les abordages entre aéronefs;
- 2) Prévenir les collisions, sur l'aire de manœuvre entre aéronefs et obstacles, fixes ou mobiles;
- 3) Accélérer et ordonner la CA;
- 4) Fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- 5) Alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

2.2. Objet des services de la CA

- a) Empêcher les collisions entre aéronefs;
- b) Empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manœuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire;
- c) Accélérer et ordonner* la CA;
- d) Fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- e) Alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

* En RDA (16/43)
on lit régulariser

SCA

Espace aérien contrôlé de classe A

Espace aérien où sont admis les vols IFR et où ne sont pas admis les vols VFR. Dans cet espace, les organismes du contrôle de la CA assurent des espacements entre les vols IFR.

SCA § 2.6.1.

Classe A

Seuls les vols IFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la CA à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.

Sur dérogation obtenue auprès de l'autorité ATS compétente et après obtention d'une clairance, un aéronef en vol VFR peut évoluer dans un espace de classe A. dans ce cas:

- une séparation est assurée entre ce vol VFR et les vols IFR;
- Une **information de trafic** est fournie à ce vol VFR sur les autres vols VFR dûment autorisés.

SCA-CHAP 2

Classification des espaces aériens – 2/6

RCA 1992

Espace aérien contrôlé de classe B

Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la CA assurent des espacements entre les vols IFR, entre les vols IFR et VFR et entre VFR.

SCA § 2.6.1.

Classe B

Les vols IFR et VFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la CA à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.

Espace aérien contrôlé de classe C

Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la CA assurent des espacements entre les vols IFR et entre les vols IFR et VFR, et fournissent des informations de trafic aux vols VFR sur les autres vols VFR.

Classe C

Sont admis :

- les vols IFR ;
- À et au-dessous du FL 195, les vols VFR ;
- Au-dessus du FL 195, les vols VFR :
 - en espace aérien réservé (TSA, TRA ou CBA);
 - exceptionnellement, selon les dispositions particulières convenues avec l'autorité ATS compétente.

En dehors des espaces réservés pour lesquels les services rendus sont fixés par voie d'info aéronautique.

Il est fourni un service de contrôle de la CA à tous les vols et la séparation est assurée entre vols IFR et entre vols IFR et vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et, sauf dispositions contraires au-dessus du FL 195, reçoivent des **informations de trafic** relatives à tous les autres vols .

SCA § 2.6.1.

RCA 1992

SCA-CHAP 2

Classification des espaces aériens – 4/6

Espace aérien contrôlé de classe D

Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la CA assurent des espacements entre les vols IFR, et fournissent des informations de trafic aux vols IFR sur les vols VFR et aux vols VFR sur les vols IFR et sur les autres vols VFR.

SCA § 2.6.1.

Classe D

Les vols IFR et VFR sont admis, et il est fourni un service de contrôle de la CA à tous les vols ; la séparation est assurée entre vols IFR et les vols IFR reçoivent des **informations de trafic** relatives aux vols VFR ; les vols VFR reçoivent des **IT** relatives à tous les autres vols.

SCA-CHAP 2

Classification des espaces aériens – 5/6

Espace aérien contrôlé de classe E

Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la CA assurent des espacements entre les vols IFR .

Espace aérien non contrôlé de classe G

Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes de la CA assurent seulement le service d'information de vol et le service d'alerte.

SCA § 2.6.1.

Classe E

Les vols IFR et VFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la CA aux vols IFR et la séparation est assurée entre vols IFR . Tous les vols reçoivent, dans la mesure du possible, des informations de trafic.

A compter du 1er janvier 2007, la classe E ne sera pas utilisée pour les zones de contrôle (CTR).

Classe G

Les vols IFR et VFR sont admis et bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.

SCA-CHAP 2

Classification des espaces aériens – 6/6

RCA 1992

NIL

SCA § 2.6.3.

Note:

Lorsque les espaces aériens sont contigus dans le plan vertical, c'est-à-dire quand ils sont superposés, les vols qui se trouvent à un niveau commun aux 2 espaces se conforment à la classe d'espace aérien moins restrictive et reçoivent les services qui s'appliquent à cette classe.

Dans l'application de ces critères, l'espace aérien de classe B est donc considéré moins restrictif que l'espace aérien de classe A.....

Bénéficiaires

Le service du contrôle de la CA est assuré au bénéfice:

- 1) De tous les vols IFR dans l'espace aérien contrôlé;
- 2) De tous les vols VFR dans les espaces aériens contrôlés de classe B, C et D;
- 3) De tous les vols VFR spéciaux;
- 4) De l'ensemble de la circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés.

Bénéficiaires

Le service du contrôle de la CA est assuré :

- a) À tous les vols IFR dans les espaces aériens des classes A, B, C, D et E;
- b) À tous les vols VFR dans les espaces aériens des classes B, C et D;
- c) À tous les VFR spéciaux;
- d) À l'ensemble de la circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés;
- e) Aux vols VFR de nuit dans les conditions fixées par l'appendice 5 de l'annexe 1 « RDA »

RCA 1992

3.3.2. Prévention des abordages

Les méthodes utilisées par les organismes de la CA pour prévenir les abordages entre aéronefs en vol contrôlé sont::

- l'information de trafic;**
- L'espacement.**

SCA § 3.3.2.

Les renseignements relatifs aux mouvements aériens, ainsi que les autorisations du contrôle de la CA accordées pour ces mouvements, sont affichés de manière que le contrôle de la CA puisse les analyser aisément, et assurer avec efficacité l'acheminement de la CA et une séparation convenable entre les aéronefs.

3.3.2.1. Information de trafic

Les organismes du contrôle de la CA fournissent l'information de trafic :

- a) Aux vols IFR sur les vols VFR en EAC de classe D;
- b) Aux vols VFR sur les vols IFR en EAC de classe D;
- c) Aux vols VFR sur les autres VFR en en EAC de classe C et D;
- d) Aux vols VFR spécial sur les autres VFR spécial en EAC de classe C, D et E.
- e) À tous les vols en circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés.

3.3.2.2. Espacement

Les organismes du contrôle de la CA assurent l'espacement ;

- a) Entre les vols IFR dans tout l'EAC;
- b) Entre tous les vols dans l'EAC de classe B;
- c) Entre les vols IFR et les vols VFR dans l'EAC de classe C;
- d) Entre les vols IFR et les vols VFR spécial;
- e) Entre les vols VFR spécial dans des conditions prescrites par arrêté.....
- f) Entre tous les vols sur la piste d'un aérodrome contrôlé.

Les autorisations émises par les organismes du contrôle de la CA assurent la séparation:

- Entre tous les vols dans les espaces aériens des classes A et B;
- Entre les vols IFR dans les espaces aériens des classes C, D et E;
- Entre les vols IFR et les vols VFR:
 - dans l'espace aérien de classe C;
 - dans l'espace aérien de classe A, si le VFR a obtenu une dérogation
- d) Entre les vols IFR et les vols VFR spéciaux;
- e) *(Réservé)*
- f) **Entre les vols IFR et les vols VFR de nuit.**

SCA § 3.3.3.

- Toutefois, à la demande d'un aéronef et si l'autorité ATS compétente le prescrit dans le cas prévu en b) ci-dessus, dans les espaces aériens des classes D et E, un aéronef peut recevoir une autorisation qui ne lui assure pas cette séparation sur un tronçon déterminé du vol effectué dans les conditions VMC.

RCA 1992

NIL

SCA § 3.7.3.

3.7.3. Collationnement des autorisations et des informations intéressant la sécurité

3.7.3.1. L'équipage de conduite répète au contrôleur de la CA les parties des autorisations et instructions ATC communiquées en phonie qui intéressent la sécurité. Les éléments suivants sont toujours collationnés:

- **Autorisation de route ATC;**
- **Autorisations et instructions pour entrer sur une piste, y atterrir, en décoller, attendre avant la piste, la traverser ou la remonter;**
- **Piste en service, calage altimétrique, codes SSR, instructions de niveau, instructions de cap et de vitesse et, les niveaux de transition lorsqu'ils sont indiqués par le contrôleur.**

3.7.3.1.1. Les autres autorisations ou instructions, y compris les autorisations conditionnelles, sont collationnées ou il en est accusé réception de manière à indiquer clairement qu'elles ont été comprises et qu'elles seront respectées.

3.7.3.1.2. Le contrôleur écoute le collationnement pour s'assurer que l'équipage de conduite a bien reçu et compris l'autorisation ou l'instruction, et il intervient immédiatement pour corriger toute disparité éventuellement révélée par le collationnement.

SCA-CHAP 3

Service du contrôle de la CA –8/8

RCA 1992

NIL

SCA § 3.8.

3.8. suite Contrôle de la circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes

3.8.4. Sous réserve des dispositions de 3.8.3., les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre sont tenus de se conformer aux règles ci-après:

- **Tous les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, donnent la priorité de passage aux aéronefs qui atterrissent, décollent ou circulent en surface;**
- **Un véhicule qui remorque un aéronef a priorité de passage sur tout autre véhicule;**
- **Un véhicule donne la priorité de passage à un autre véhicule conformément aux instructions de l'organisme ATS;**
- **Nonobstant les dispositions de a), b) et c) ci-dessus, tous les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, se conforment aux instructions données par la TWR.**

Résumé des espaces et services rendus

Classe	Type de vol	Séparation assurée	Services assurés	Autorisation ATC
A	IFR VFRdérogration	A Tous les aéronefs	Service du contrôle	Oui
B	IFR VFR	A Tous les aéronefs	Service du contrôle	Oui
C	IFR VFR	IFR / IFR et IFR / VFR VFR / IFR	Service du contrôle Info de trafic VFR / VFR	Oui
D	IFR VFR	IFR / IFR IFR / VFR spéciaux IFR / VFR de nuit	Service du contrôle Info de trafic IFR / VFR VFR / VFR	Oui
E	IFR VFR		Service du contrôle aux IFR Info de trafic IFR / VFR VFR / VFR (si possible)	Oui Non
G	IFR VFR		Service d'information de vol	Non

**Circulation d'aérodrome
des aérodromes contrôlés**

**A tous les aéronefs
sur la piste**

Service du contrôle

52 **Oui**

Répétez....?

C'est écrit
dans le RDA Monsieur !

F I N

