

Additif à la 10^e édition du manuel du pilote d'avion

ALTIMÉTRIE - NIVEAUX DE CROISIÈRE EN VFR MESURES TRANSITOIRES EN VIGUEUR AU 1^{er} JANVIER 2007

Des nouvelles règles de l'air (RDA) sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 ; elles prévoient, au paragraphe 4.7, que les vols exécutés au-dessus de la surface 900 mètres (3000 ft) au-dessus de la surface, adoptent des niveaux publiés dans l'Appendice 3 des RDA en fonction de sa route magnétique (Règle semi-circulaire). Ce tableau prévoit des niveaux de vol et des altitudes partant du principe qu'une altitude de transition (TA) a été publiée, ce qui n'est pas le cas partout en France.

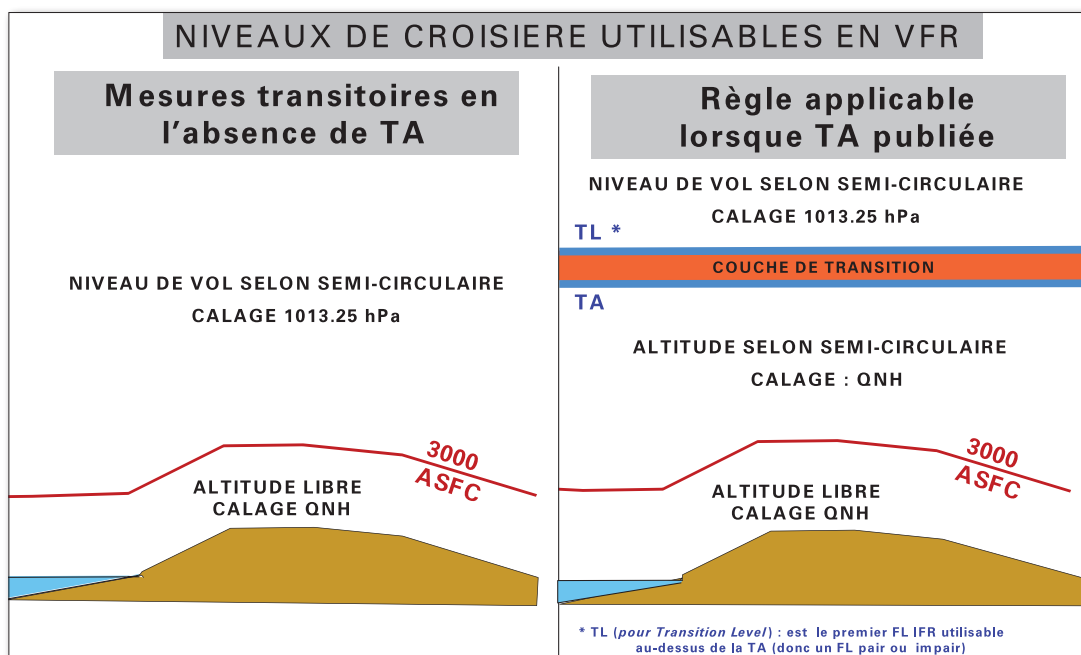
Lorsque qu'une TA est publiée, vous devez appliquer la règle ci-dessous (cf schéma partie droite) :

- les vols VFR exécutés à et sous l'altitude de transition se font en altitude, donc avec le calage altimétrique QNH ;

- les vols VFR exécutés au-dessus de l'altitude transition se font en niveau de vol, donc avec le calage altimétrique standard 1013.25 hPa.

En l'absence de TA, une mesure transitoire a fait l'objet de la Circulaire d'Information Aéronautique (AIC A 21/06) qui prévoit que (cf schéma partie gauche) :

- les vols exécutés à et sous la surface de 3000 ft ASFC se font en altitude, donc avec le calage altimétrique QNH ;
- les vols exécutés au-dessus de la surface de 3000 ft ASFC se font en niveau de vol, donc avec le calage altimétrique standard 1013.25 hPa.



LES RÈGLES DE L'AIR ONT CHANGÉ AU 1^{ER} JANVIER 2007 PRINCIPALES MODIFICATIONS

Un nouvel arrêté en date du 3 mars 2006 a été publié au Journal Officiel de la République Française ; ses annexes ont été diffusées dans l'édition des Documents administratifs du 03 mai 2006 ; elles traitent respectivement :

- dans l'annexe 1, des **règles de l'air** issues des dispositions de l'Annexe 2 (*Règles de l'air*) de l'OACI ;
- dans l'annexe 2, des **services de la circulation aérienne** issues de l'Annexe 11 (*Services de la circulation aérienne*) de l'OACI

Notez donc qu'on ne parle plus de « Réglementation de la Circulation Aérienne » (RCA 1 ou RCA 2) mais de « **Règles de l'air (RDA)** » ou de « **Service de la circulation aérienne (SCA)** ».

Seuls les principaux changements concernant le vol VFR ont été intégrés dans le présent additif ; ils seront ultérieurement intégrés dans la 11^{ème} édition du manuel du pilote avion.

Les règles de l'air (Annexe 1)

Terminologie

Aérodrome de dégagement : la notion d'« aérodrome de déroutement » est remplacée par l'aérodrome de dégagement au décollage, en route ou à destination ; le vol VFR est surtout concerné par la notion de « dégagement en route » et « à destination » selon que le décision d'interrompre son vol intervient au cours de la croisière ou qu'il devient impossible ou inopportun d'atterrir sur l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Collision : le terme « collision » est utilisé désormais pour désigner aussi bien une collision en vol entre aéronefs ou un aéronef et un obstacle, un véhicule ou une personne sur l'aire de mouvement ; la subtilité entre « collision » et « abordage » disparaît.

Règles générales

Le Plan de vol

Il est rappelé qu'un plan de vol doit être déposé avant tout vol ou toute partie d'un vol appelé à bénéficier du service du contrôle de la circulation aérienne. Il n'y a donc aucun changement si ce n'est que l'expression « *plan de vol* » est utilisée pour désigner aussi bien les renseignements complets que vous communiquez en déposant un PLN, que les renseignements en nombre limité lorsqu'il s'agit d'obtenir une autorisation pour une brève partie d'un vol ; **la notion de « Plan de vol réduit » est donc supprimée.**

Les règles propres aux vols VFR

Niveau minimal

En dehors des zones à forte densité des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air où la hauteur minimale est fixée à 300 mètres (1000 ft) au dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef, il est prévu une hauteur minimale de 150 mètres (500 ft) au-dessus du sol et de l'eau ;

Cette règle diffère donc légèrement de l'ancienne car il n'est plus prévu une distance minimale latéralement ; il appartient donc au pilote commandant de bord de ne pas mettre sa sécurité, ni celle des tiers, en cause en se tenant à l'écart notamment des obstacles isolés ; la distance latérale de 150 mètres prévue précédemment reste raisonnable.

Les vols d'instruction en avion pour les entraînements aux atterrissages forcés peuvent descendre jusqu'à une hauteur de 50 mètres (150 ft) en respectant une distance de 150 mètres par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface ou tout obstacle artificiel. Cette règle est maintenant publiée dans les RDA.

Niveaux de croisière (voir « Altimétrie - niveaux de croisière en VFR »)

Règle semi circulaire

La règle semi-circulaire pour le choix de son niveau en fonction de sa route **magnétique est inchangée pour les vols VFR**. Une sectorisation différente est adoptée dans les AWY (secteurs Nord et Sud au lieu de secteurs Est et Ouest) pour tenir de la direction des flux de trafic IFR dans notre région mais **cette sectorisation particulière ainsi que les sens uniques en vigueur sur certains axes, ne sont pas applicables aux VFR dans les AWY de classe E**. Vous continuez donc à appliquer la règle générale semi-circulaire ; il faut juste s'attendre :

- en AWY de classe E, à croiser des aéronefs IFR (à des niveaux pairs ou impairs) qui suivent une autre règle ;
- en AWY de classe autre que la classe E, comme d'ailleurs dans tous les espaces contrôlés **où les vols VFR sont soumis à clairance, à recevoir des clairances fixant des niveaux de vol contraires** à la règle semi-circulaire générale.

Notez toutefois que le premier niveau utilisable est le **FL045/4500 ft** pour une route magnétique comprise entre le 180° et 359°.

Le VFR de nuit Avion

Les dispositions relatives au VFR de nuit sont maintenant directement intégrées dans les règles de l'Air en appendice 5.

Nouvelle définition du vol local en VFR de nuit : vol exécuté :

- à l'intérieur des **limites latérales** d'une CTR associée à l'aérodrome ;
- ou, en l'absence de CTR, jusqu'à 12 km (6,5 NM) au plus de l'aérodrome.

Les services de la circulation aérienne (Annexe 2)

Suppression des S/CTR, S/CTA

Il n'y aura donc plus de distinction entre espaces aériens contrôlés gérés par des organismes civils et ceux gérés par des organismes militaires. Les S/CTR, S/CTA sont donc remplacées par des CTR, TMA.

Information de trafic

Les vols VFR contrôlés qui reçoivent une « information de trafic » peuvent, à leur demande, avoir une suggestion de manœuvre d'évitement ; l'information de trafic est maintenant fournie, **dans la mesure du possible**, aux vols VFR évoluant en espace de classe E. L'information de trafic n'est donc plus réservée aux vols contrôlés.

Transpondeur

Le RCA3 a modifié la règle pour l'activation du transpondeur ; la règle suivante est maintenant applicable :

- dans les espaces où l'emport du transpondeur est prescrit, le pilote affiche le code assigné ; vous devez donc afficher ce code conformément à l'instruction reçue jusqu'à nouvelle instruction où, à défaut, lors de l'immobilisation de l'avion en fin de vol.
- dans les espaces où l'emport du transpondeur n'est pas prescrit, le pilote d'un aéronef équipé d'un transpondeur mode A+C avec report d'altitude ou mode S avec report d'altitude, affiche, **depuis le moment où l'aéronef commence à ce déplacer par ses propres moyens jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol**, le code 7000 et active la fonction de report d'altitude en VFR dans les FIR de la France métropolitaine. Dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française, c'est le code 2000 qui doit être utilisé.