

Note explicative relative à l'amendement de l'appendice 5 des règles de l'air (VFR de nuit avion)

Appendice 5 des règles de l'air

1.1 Définitions

Vol local :

La possibilité d'évoluer dans un volume défini localement dans les limites d'une TMA a été introduite pour répondre à des besoins d'évolution nécessitant de sortir des limites de la CTR sans perdre pour autant le statut de vol local.

Vol de voyage :

La phase d'arrivée d'un vol de voyage est considérée comme du vol local afin de permettre aux aéronefs d'évoluer avec des conditions météorologiques correspondantes au vol local et sur des itinéraires construits sur la base des critères du vol local.

1.3 Conditions météorologiques

Le 4^{ème} alinéa du b) a été modifié de manière à bien préciser que le vol ne peut se poursuivre que si l'information sur les conditions météorologiques sur l'aérodrome de destination est transmise pendant la phase d'arrivée, c'est-à-dire à proximité de l'aérodrome de destination.

1.4 Plan de vol

Dans le cas d'un vol entre deux aérodromes, l'exemption du plan de vol n'est plus assujettie à la fourniture du service de contrôle d'approche, mais a été élargie au cas où les services de la circulation aérienne sont rendus par un organisme unique. Cette rédaction permet par exemple à un aéronef en VFR de nuit, d'être dispensé de plan de vol s'il reste en contact radiotéléphonique avec l'organisme gestionnaire d'un SIV pendant tout le vol, en dehors des phases de départ et d'arrivée.

1.5 Espaces aériens concernés

Ajout de la possibilité d'évoluer dans un espace de classe B, ou A avec dérogation. La description des services rendus est supprimée et transférée dans le paragraphe 1.7. Il faut noter que l'ajout de la classe B est purement formel et a pour objectif la cohérence globale du texte car il n'existe pas d'espaces de classe B à l'heure actuelle en France.

1.6 Itinéraires - Niveau minimal

La rédaction de ce paragraphe souligne la possibilité pour un pilote d'évoluer hors itinéraires sur demande, sous réserve de l'obtention d'une clairance et du respect de la hauteur minimale de vol.

1.7 Services rendus

Dans la présente proposition d'amendement, le contrôle n'assure plus la séparation des IFR d'avec les VFR de nuit (dans les espaces de classe D et E). Cette séparation est assurée à vue par le pilote, comme de jour, à l'aide de l'information de trafic fournie par le contrôleur. La délivrance d'une clairance n'est plus un préalable pour la pénétration en espace de classe E.

Le traitement particulier réservé jusqu'à présent aux VFR de nuit – par opposition au VFR «de jour » - n'est pas justifié par un besoin de sécurité spécifique à la situation nocturne. Il apparaît au contraire que la détection visuelle des aéronefs par le pilote est plus simple la nuit, et peut être efficacement complétée par la fourniture d'une information de trafic.

Ce changement est également motivé par le fait que l'application d'une norme de séparation par le contrôleur s'avère parfois problématique et pénalisante pour le trafic dans les espaces terminaux.

Les VFR de nuit bénéficie au final des mêmes services que ceux qui sont dus à un VFR « de jour » : comme son nom l'indique, un VFR de nuit est un VFR.