

# Proposition d'amendement de l'annexe 1 à l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne

## Règles de l'air

...

### Chapitre 1<sup>er</sup> - Définitions

...

**Autorité ATS compétente** : L'autorité appropriée désignée par l'État dans les espaces aériens où ce dernier a été chargé par l'OACI de fournir les services de la circulation aérienne dans un espace aérien donné.

~~Autorité compétente :~~

- a) ~~Pour les vols au-dessus de la haute mer, l'autorité appropriée de l'État d'immatriculation.~~
- b) ~~Dans tous les autres cas, l'autorité appropriée de l'État dont relève le territoire survolé.~~

**Autorité compétente** : autorité appropriée désignée par l'État.

...

**Contrôle de redondance cyclique (CRC)** : Algorithme mathématique appliqué à l'expression numérique des données qui procure un certain degré d'assurance contre la perte ou l'altération de données.

...

**Navigation de surface (RNAV)** : Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans la limite de la couverture des d'aides de navigation de référence au sol basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces deux moyens.

**Navigation fondée sur les performances (PBN)** : Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

...

**Programme de sécurité** : Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

...

~~Qualité de navigation requise (RNP) : Expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini.~~

~~Note. La performance et les spécifications de navigation sont définies en fonction du type et/ou de l'application de RNP considérés.~~

...

**Service de radionavigation** : Service fournissant des informations de guidage ou des données de position au moyen d'une ou de plusieurs aides radio à la navigation pour assurer l'efficacité et la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

...

**Spécification de navigation.** Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation:

**Spécification RNP (qualité de navigation requise).** Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

**Spécification RNAV (navigation de surface).** Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).

...

~~**Type de RNP :** Valeur de confinement exprimée sous forme de distance en milles marins par rapport à la position voulue, à l'intérieur de laquelle sont censés se trouver les aéronefs pendant au moins 95 % du temps de vol total.~~

~~Exemple. — La RNP 4 représente une précision de navigation de plus ou moins 7,4 km (4 NM), sur la base d'un confinement de 95 %.~~

...

## Chapitre 2 – Domaine d'application

### 2.1 Application territoriale des règles de l'air

...

#### 2.1.2 (Réservé)

~~Pour le survol des parties de la haute mer où l'État français a accepté, en vertu d'un accord régional de navigation aérienne, la responsabilité de la fourniture de services de la circulation aérienne, l'autorité ATS compétente dont il est question dans la présente Annexe est l'autorité appropriée désignée par l'État français chargé de fournir ces services.~~

...

## Chapitre 3 – Règles générales

### 3.1 Protection des personnes et des biens

#### 3.1.10 Zones interdites et zones réglementées

Les aéronefs ne volent à l'intérieur d'une zone interdite ou d'une zone réglementée au sujet desquelles des renseignements ont été dûment diffusés, que s'ils se conforment aux restrictions publiées ou s'ils ont obtenu une autorisation du gestionnaire de la zone. ~~de l'État sur le territoire duquel ces zones sont établies, ou que s'ils ont obtenu l'autorisation de cet État.~~

...

3.4.3 Le signaleur ~~a la responsabilité est chargé~~ d'effectuer des signaux de guidage normalisés clairs et précis à l'intention des aéronefs, en utilisant les signaux décrits à l'Appendice 1 de la présente annexe.

3.4.4 Personne ne guide un aéronef sans avoir été formé ~~par l'exploitant d'aérodrome et qualifié~~ pour remplir la fonction de signaleur ~~et sans avoir reçu l'approbation nécessaire de l'autorité compétente.~~

...

3.8.1 (Réservé) ~~L'interception des aéronefs civils est régie par des règlements et directives administratives appropriés émis par les États contractants conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, et notamment à l'article 3, alinéa d), aux termes duquel les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État. En conséquence, pour rédiger les règlements et directives administratives appropriés, on tient dûment compte des dispositions de l'Appendice 1, section 2, et de l'Appendice 2, section 1.~~

## Chapitre 4 - Règles de vol à vue

...

**4.6** Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, aucun vol VFR n'est effectué :

- a) au-dessus des zones à forte densité des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef ;
- b) ailleurs qu'aux endroits spécifiés en 4.6 a), à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ; toutefois :
  - les aéronefs télépilotés, ainsi que les planeurs effectuant des vols de pente, ainsi que les ballons et les PUL peuvent faire exception à cette règle sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface et du respect des règles spécifiques aux hauteurs de vol qui leur sont applicables;
  - ...

## Chapitre 5 – Règles de vol aux instruments

...

### 5.1.2 Niveaux minimaux

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation spéciale de l'autorité compétente, un vol IFR est effectué à un niveau qui n'est pas inférieur à l'altitude minimale de vol fixée par l'autorité compétente et portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique (AIP France ENR 6.1) ou, lorsque aucune altitude minimale de vol n'a été établie :

- a) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui est à 600 m (2000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef ;
- b) ailleurs que dans les régions spécifiées en a), à un niveau qui est à 300 m (1000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

...

### 5.3.1 Niveaux de croisière

~~Le premier niveau utilisable doit~~ Le niveau utilisé doit être supérieur ou égal au niveau défini au 5.1.2 et ménager une marge d'au moins 150 m (500 pieds) au-dessus du plus haut des deux niveaux suivants 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1 000 pieds) au-dessus de la surface.

...

### 5.3.3 Comptes rendus de position

Un aéronef en vol IFR hors de l'espace aérien contrôlé ~~rend compte de sa position conformément aux dispositions de 3.6.3 sur les vols contrôlés.~~

- ~~dépose un plan de vol,~~
- ~~garde l'écoute des communications vocales air sol sur le canal de communication approprié et établit, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol,~~

...

## Appendice 1 – Signaux

...

## 6. SIGNAUX MANUELS D'URGENCE NORMALISÉS

Les signaux manuels ci-après constituent le minimum nécessaire pour les communications d'urgence entre le commandant SLIA du lieu de l'incident/les pompiers SLIA et l'équipage de conduite et/ou l'équipage de cabine de l'aéronef concerné par l'incident. Les signaux manuels d'urgence SLIA devraient être faits du côté gauche à l'avant de l'aéronef, pour l'équipage de conduite. Pour communiquer de façon plus efficace avec l'équipage de cabine, les signaux manuels d'urgence peuvent être faits par les pompiers SLIA depuis d'autres positions.

1. ÉVACUATION RECOMMANDÉE (évacuation recommandée après évaluation de la situation extérieure par le commandant du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs du lieu de l'incident)



Bras tenu à l'horizontale et main levée à la hauteur des yeux, faire signe d'approcher avec le bras. Le bras immobile demeure le long du corps.

La nuit : même chose avec les lampes de signalisation.

2. ARRÊT RECOMMANDÉ (recommande de stopper l'action en cours : évacuation, mouvement de l'aéronef, etc.)



Les bras devant le front, poignets croisés.

La nuit : même chose avec les lampes de signalisation

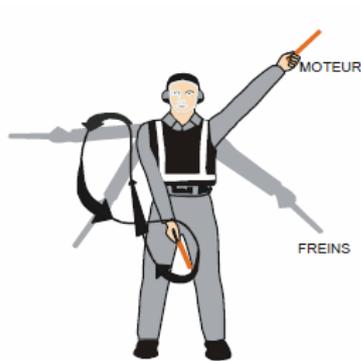
3. URGENCE MAÎTRISÉE (aucun signe extérieur de condition dangereuse)



Les bras étendus de chaque côté vers le bas à un angle de 45 degrés. Les bras sont ramenés vers le centre de la ceinture jusqu'à ce que les poignets se croisent, puis replacés à la position de départ (le signe « sauf » de l'arbitre).

La nuit : même chose avec les lampes de signalisation.

## 4. FEU



Avec la main droite, de façon répétée, dessiner un huit, de l'épaule au genou, l'autre main pointant en direction du feu.

La nuit : même chose avec les bâtons lumineux.

...

## Appendice 5 : VFR de nuit

### 1 Vol de nuit VFR en avion

...

#### 1.1 Définitions

**Vol local** : Vol ~~circulaire sans escale~~ effectué :

- à l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle (CTR) ~~associée à un aérodrome~~; et éventuellement dans un volume défini localement, dans les limites de la TMA associée et porté à la connaissance des usagers par la voie de consignes locales.
- ou, en l'absence de zone de contrôle,
  - dans une zone réglementée créée dans le but de protéger la circulation d'aérodrome de l'aérodrome auquel elle est associée, ou
  - à 12 kilomètres (6,5 milles marins) au plus de l'aérodrome.

**Vol de voyage** : vol autre qu'un vol local. Pour ce type de vol, la phase d'arrivée réalisée dans une CTR, une zone réglementée ou à moins de 6,5 NM de l'aérodrome est considérée comme du vol local.

#### 1.2 Aérodrômes homologués

Un vol VFR de nuit est effectué au départ et à destination d'aérodrômes homologués au sens de l'arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodrômes. De tels aérodrômes et les éventuelles consignes à respecter sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Lorsque qu'un aérodrôme est dit homologué « avec limitations », il est réservé aux seuls pilotes autorisés par le directeur ~~de l'aviation civile de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétent~~ ou son représentant ; ces pilotes prennent alors connaissance des consignes locales fixant les règles particulières d'utilisation de cet aérodrôme.

#### 1.3 Conditions météorologiques

Un vol VFR de nuit est effectué dans les conditions météorologiques suivantes :

a) Pour un vol local :

- conserver la vue du sol ou de l'eau ;
- hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 mètres (1500 ft) ;

- visibilité égale ou supérieure à 5 kilomètres.
- b) Pour un vol de voyage :
- conserver la vue du sol ou de l'eau ;
  - hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 mètres (1500 ft) au-dessus du niveau de croisière prévu ;
  - visibilité égale ou supérieure à 8 kilomètres entre les aérodromes de départ, de destination et de dégagement éventuel.
  - Toutefois, un vol peut être poursuivi vers l'aérodrome de destination ou de dégagement si pendant la phase d'arrivée les conditions météorologiques la visibilité transmises par l'organisme de la circulation aérienne de cet aérodrome sur la fréquence de l'aérodrome ou par un système de transmission automatique de paramètres (STAP) sont au moins égales aux conditions prévues pour le vol local est inférieure à 8 kilomètres mais supérieure ou égale à 5 kilomètres ;
  - pas de prévision de précipitation ou d'orage entre les aérodromes de départ, de destination et de dégagement éventuel.

## 1.4 Plan de vol

### 1.4.1 ~~Plan de vol déposé~~

~~Un plan de vol déposé (FPL) est communiqué au moins 30 minutes avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement ou transmis à l'organisme de la circulation aérienne intéressé, 30 minutes au moins avant l'heure de coucher du soleil à l'aérodrome de destination pour un vol de jour devant se poursuivre de nuit.~~

### 1.4.21 ~~Cas particuliers Obligations de dépôt du plan de vol~~

Un plan de vol est obligatoire sauf ~~n'est pas exigé~~ pour les vols suivants ; les éléments de vol appropriés sont communiqués par radio, à l'organisme de la circulation aérienne concerné :

- vols locaux ;
- ~~vols entre deux aérodromes\* pour lesquels le service du contrôle d'approche est assuré par le même organisme du contrôle de la circulation aérienne, dans les limites de l'espace aérien relevant de son autorité ;~~
- vols entre deux aérodromes\* sous réserve que le vol au-delà des limites du vol local au départ ou à l'arrivée soit effectué à l'intérieur d'espaces aériens gérés par le même organisme de la circulation aérienne (APP ou SIV) en activité.
- vols entrepris de jour qui, pour des raisons imprévues, se terminent de nuit, si une liaison radiotéléphonique est établie de jour avec l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome de destination ou de dégagement.

\* L'aérodrome de départ peut être aussi l'aérodrome de destination.

### 1.4.2 Modalités du dépôt du plan de vol

~~Un plan de vol (FPL) est communiqué au moins 30 minutes avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement ou transmis à l'organisme de la circulation aérienne intéressé, 30 minutes au moins avant l'heure de coucher du soleil à l'aérodrome de destination pour un vol de jour devant se poursuivre de nuit.~~

## 1.5 Espaces aériens concernés

Un vol VFR de nuit peut être effectué :

- en espace aérien de classe G

- en espace aérien de classe A\*, B, C, D, E, ou F géré par les centres de contrôle d'approche (APP) et les tours de contrôle (TWR)
- après autorisation de l'organisme gestionnaire, dans une zone réglementée, le cas échéant en suivant des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

\* Sur dérogation obtenue auprès de l'autorité ATS compétente et après obtention d'une clearance.

## 1.56 Itinéraires, Niveau minimal

~~Sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, un vol VFR de nuit est effectué :~~

~~Pour les vols de voyages :~~

- ~~- sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique sauf si une clearance permet de déroger au suivi de ces itinéraires. Dans ce dernier cas, le pilote reste responsable du franchissement des obstacles ;~~
- ~~- en l'absence d'itinéraires, à une hauteur minimale de 450 mètres (1500 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 kilomètres autour de la position estimée de l'aéronef. Cette hauteur est portée à 600 mètres (2000 ft) dans les régions où le relief s'élève à une altitude de plus de 1500 mètres (5000 ft).~~

~~Pour les vols locaux :~~

~~sauf consignes locales particulières, à une hauteur minimale de 300 mètres (1000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.~~

Les dispositions suivantes s'appliquent aux vols évoluant en VFR de nuit, sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent.

Les vols VFR de nuit contrôlés ou évoluant en zone réglementée sont effectués sur des itinéraires VFR de nuit lorsqu'ils existent, en respectant les contraintes de niveau publiées et les consignes associées. Ces itinéraires sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Un vol VFR de nuit contrôlé ou évoluant en zone réglementée peut cependant être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation du contrôle.

En l'absence d'itinéraires obligatoires publiés ou hors itinéraires, le pilote est responsable du franchissement des obstacles et effectue son vol :

- pour un vol de voyage : à une hauteur minimale de 450 mètres (1500 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 kilomètres autour de la position estimée de l'aéronef, sauf dérogation obtenue auprès de la direction de la sécurité de l'aviation civile. Cette hauteur est portée à 600 mètres (2000 ft) dans les régions où le relief s'élève à une altitude de plus de 1500 mètres (5000 ft).

- pour un vol local : sauf consignes locales particulières, à une hauteur minimale de 300 mètres (1000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

## 1.7 ~~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 la voie de l'information aéronautique.~~

## **1.7 Services rendus**

Un vol VFR de nuit, en tant que VFR, bénéficie des services de la circulation aérienne afférents à la classe d'espace dans laquelle il évolue.

### **1.78 Radiocommunications**

#### 1.7.1 Vol local sans organisme de la circulation aérienne

Un pilote en vol VFR de nuit évoluant en vol local, assure une veille radiotéléphonique. En l'absence d'organisme de la circulation aérienne, il indique en auto-information, au premier appel d'un autre pilote sur la fréquence, sa position, son altitude et ses intentions.

#### 1.7.2 Espace aériens contrôlés et zones réglementées

Un pilote en vol VFR de nuit dans un espace aérien contrôlé ou dans une zone réglementée établit une communication bilatérale directe avec l'organisme de la circulation aérienne intéressé et garde une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.

#### 1.7.3 Cas particulier

En espace aérien de classe G, lorsqu'un vol VFR de nuit bénéficie d'une exemption de dépôt d'un plan de vol (voir § 1.4.1 2ème alinéa), il établit une communication bilatérale avec l'organisme des services de la circulation aérienne intéressé et garde une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.