



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

Région de contrôle

Région de contrôle

RCA 1992

Espace aérien contrôlé dont la limite inférieure n'est pas la surface.

RDA

Espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface.

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.¹¹

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 manuel¹² contrôleur Anglais (CAP 493 INST N° 2 de 2004) semble être une bonne référence .

CHAP 1. RDA- Définitions

Durée totale estimée

~~Durée totale estimée~~

RCA 1992

RDA

IFR

Décollage à IAF
ou verticale AD
si aucune aide



VFR

Décollage à verticale
AD destination





CHAP 1. RDA- Définitions ATFM

Gestion des courants de trafic aérien: (ATFM)

Service destiné à contribuer à la sécurité, à l'ordre et à la rapidité de l'écoulement de la circulation aérienne en faisant en sorte que la capacité ATC soit utilisée au maximum et que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées par l'autorité ATS compétente.

Capacité déclarée :

Mesure de l'aptitude du système du contrôle de la CA (ATC), ou de l'un quelconque de ses sous-systèmes ou positions d'utilisation, à fournir un service aux aéronefs dans le cadre des activités normales. Elle est exprimée en fonction du nombre d'aéronefs qui entrent dans une portion spécifiée de l'espace aérien dans un temps donné, compte dûment tenu des conditions MTO, de la configuration, du personnel et des moyens de l'organisme ATC ainsi que de tout autre facteur qui peut influencer sur la charge de travail du contrôleur chargé de l'espace aérien considéré.

CHAP 1. RDA- Définitions

Navigation de surface (RNAV)

~~RCA 1992~~

RDA

Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans la limite de la couverture des aides de navigation de référence au sol ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces deux moyens.

CHAP 1. RDA- Définitions Organisme transféreur

RCA 1992

Organisme donneur

Organisme du contrôle de la circulation aérienne en train de transférer à l'organisme suivant, le long de la route, la responsabilité d'assurer à un aéronef le service du contrôle de la circulation aérienne.

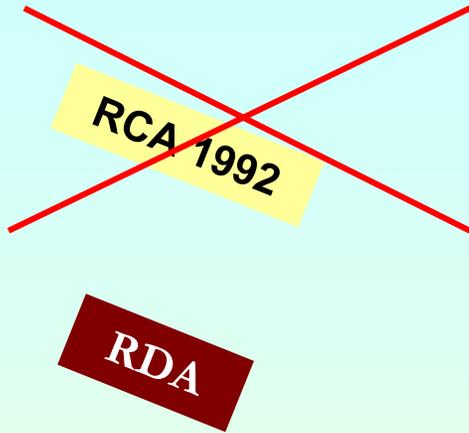
RDA

Organisme transféreur

Même définition que ci-dessus

CHAP 1. RDA - Définitions

Personnel critique pour la sécurité



Personnel critique pour la sécurité:

Personnes qui pourraient compromettre la sécurité aérienne en s'acquittant inadéquatement de leurs devoirs et fonctions. Cette définition englobe, sans s'y limiter, les membres d'équipage, le personnel d'entretien d'aéronef et les contrôleurs de la circulation aérienne.

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

Procédure d'approche

Procédure d'approche aux instruments

RCA 1992

Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de bord, avec une MFO spécifiée, depuis le repère d'approche initiale jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué puis, si l'atterrissage n'est pas effectué jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables .

RDA

Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de bord, avec une MFO spécifiée, depuis le repère d'approche initiale *ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie*, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué puis, si l'atterrissage n'est pas effectué jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables .

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

Navigation de surface

RCA 1992

NIL

RDA

Navigation de surface : (RNAV)

Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans la limite de la couverture des aides de navigation de référence au sol ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces deux moyens.

Route à navigation de surface :

Route ATS établie à l'usage des aéronefs qui peuvent utiliser la navigation de surface.

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.

Visibilité :

Distance, déterminée par les conditions atmosphériques et exprimée en unités de longueur, à laquelle on peut voir et identifier, de jour, des objets remarquables non éclairés et, de nuit, des objets remarquables éclairés.

La visibilité pour l'exploitation aéronautique correspond à la plus grande des deux valeurs suivantes :

- la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux;**
- la plus grande distance à laquelle on peut voir et identifier des feux d'une intensité voisine de 1000 candelas lorsqu'ils sont observés sur un fond non éclairé.**

CHAP 1. RDA

Voie de circulation

RCA 1992

Voie de circulation :

Voie définie, sur un aérodrome terrestre, choisie ou aménagée pour la circulation au sol des aéronefs.

RDA

Voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation au sol des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome.

~~RCA 1992~~

RDA

CHAP 1. RDA ZRT-TSA-CBA

Zone réservée temporairement : (TRA = temporary restricted)

Espace aérien réservé à l'usage d'utilisateurs spécifiques pendant une durée déterminée, et au travers duquel d'autres avions peuvent être autorisés à transiter avec une clearance ATC.

Zone de ségrégation temporaire : (TSA = temporary segregated)

Espace aérien réservé à l'usage exclusif d'utilisateurs spécifiques pendant une durée déterminée.

Zone de ségrégation temporaire transfrontalière : (CBA = crossing border area)

Espace aérien au-dessus de frontières internationales réservé à l'usage exclusif d'utilisateurs spécifiques pendant une durée déterminée.

~~RCA 1992~~

SCA

2.26. Gestion de la sécurité des services ATS

Note: les exigences relatives à la gestion de la sécurité des services ATS font l'objet de textes distincts, notamment le règlement européen fixant les exigences communes pour la fourniture des services de la CA..

CHAP 3. RDA- règles générales

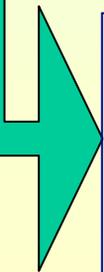
Niveau minimal VFR 1/3

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.**

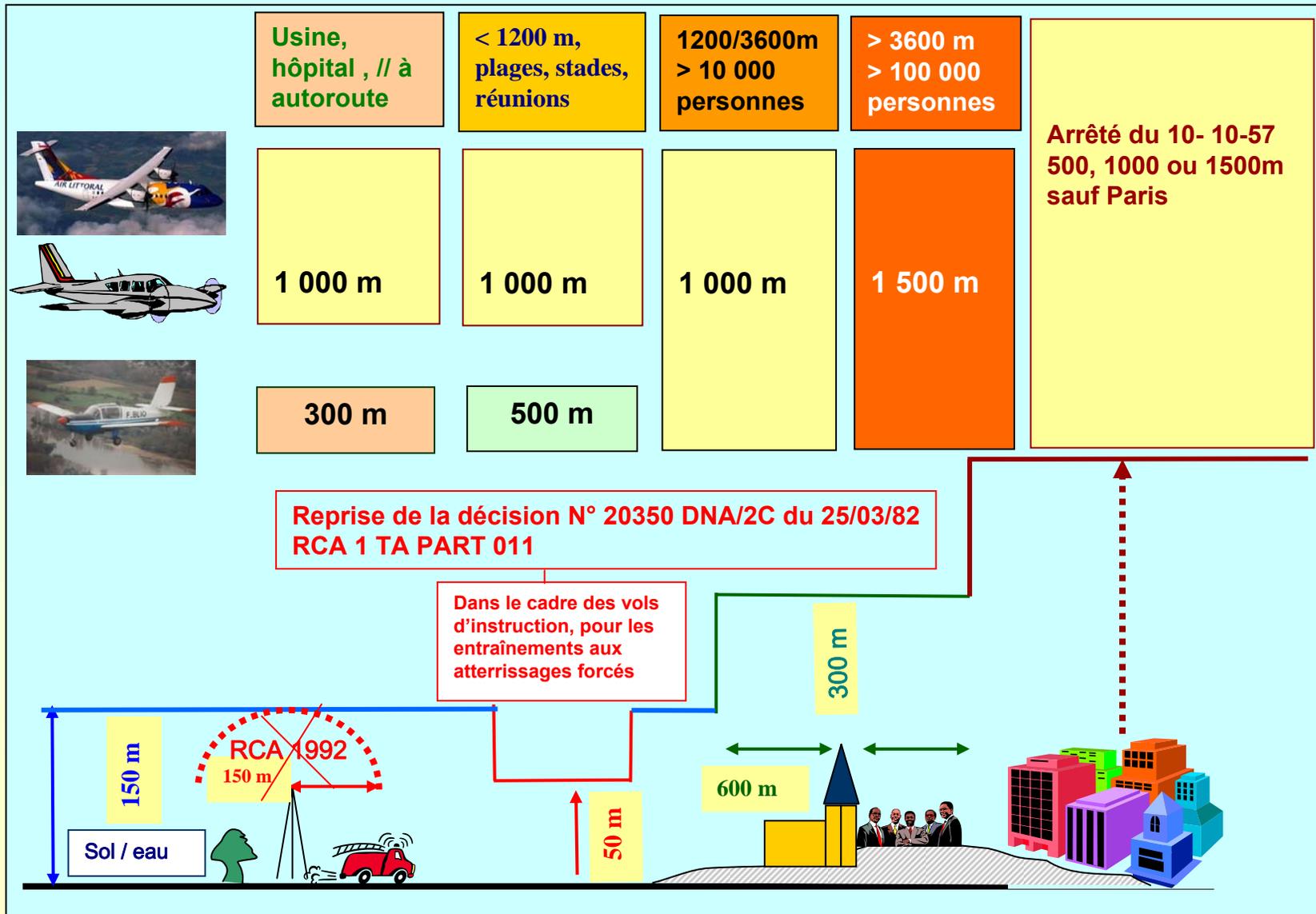
(insertion de la décision N° 20350 DNA/2/C relative à l'exécution des exercices de simulacre d'atterrissage forcé).

- **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.....



CHAP 3. RDA règles générales Remorquage

RCA 1992

Un aéronef ou autre objet ne peut être remorqué par un aéronef qu'en conformité avec les dispositions prescrites par l'autorité compétente. Il en est de même en ce qui concerne un aéronef remorqué par un véhicule à la surface.

RDA 3.1.5

Un aéronef ou autre objet n'est remorqué par un aéronef qu'en conformité des dispositions 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.

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 aérodrome.

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 aérodrome.

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 aérodynes 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 aérodynes 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 cèderont le passage aux aéronefs qui sont vus remorquant d'autres aéronefs ou objets.

CHAP 3. RDA règles générales Prévention des collisions 2/2

RCA 1992

NIL

RDA

Aéronefs circulant en surface

§ 3.2.2.7.2.

Un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement s'arrête et attend à tous les points d'arrêt avant piste à moins d'une autorisation contraire de la tour de contrôle d'aérodrome.

§ 3.2.2.7.3.

Un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement s'arrête et attend à toutes les barres d'arrêt dont les feux sont allumés, et peut continuer lorsque les feux sont éteints.

Note: pour les marques de point d'arrêt et les panneaux indicateurs connexes, se reporter au CHEA.

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 Clairances / Service du contrôle de la CA

RCA 1992

3.6 Clairances

Ce § traitait des clairances (généralités, limite, séparation à vue, atterrissage derrière...)

Voir RCA 3.8.4

Annulée, voir clairance
Anticipée d'atterrissage
RCA 3 § 5.6.6.4.

RDA

3.6. Service du contrôle de la CA

Ce chapitre comporte 4 pages et reprend:

- clairances
- Respect du plan de vol
- Écarts involontaires
- Conditions sous VMC
- C/R de position
- Communications (diapos suivantes)

CHAP 3. RDA règles générales communications- interruption des communications .1/6.

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 .2/6.

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 communications- interruption des communications .3/6.

3.6.5.2.3.Interruption des communications en IMC

Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque les conditions sont telles qu'il juge impossible de poursuivre son vol conformément au § 3.6.5.2.1, l'aéronef lorsqu'il évolue dans les espaces aériens de la France métropolitaine:

- **si l'interruption de communication se produit durant la phase d'arrivée, d'approche ou de départ d'un aéroport, le pilote affiche 7600 et il se conforme aux consignes particulières publiées, si elles existent.**

- **sinon, le pilote :**
 - a) **affiche 7600;**
 - b) **Maintient pendant 7 minutes la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol, si celle-ci est plus élevée que le dernier niveau assigné;**

CHAP 3. RDA règles générales communications- interruption des communications .4/6.

3.6.5.2.3.Interruption des communications en IMC suite

La période de 7 minutes commence: si l'aéronef se trouve sur une route qui ne comporte pas de points de compte rendu obligatoires ou s'il lui a été demandé d'omettre les comptes rendus de position:

- **au moment où il atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol,**

Ou

- **au moment où le pilote règle le transpondeur sur 7600, si ce dernier moment est postérieur au premier;**

- **ou si l'aéronef se trouve sur une route qui comporte des points de compte rendu obligatoires et s'il n'a pas été demandé au pilote d'omettre les comptes rendus de position:**

- **à l'heure où il atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol, ou**

- **à l'heure prévue, préalablement signalée par le pilote pour le point de compte rendu obligatoire suivant, ou**

- **à l'heure où le pilote aurait dû signaler sa position à la verticale d'un point de c/r obligatoire,**

En retenant la plus tardive de ces trois valeurs;

Note: les 7' représentent le laps de temps minimal pour prendre les mesures de coordination et de contrôle de la CA.

CHAP 3. RDA règles générales communications- interruption des communications .5/6.

3.6.5.2.3.Interruption des communications en IMC suite

- c) Modifie ensuite le niveau de vol et la vitesse de l'appareil conformément au plan de vol déposé ;
- d) s'il est guidé au radar ou si sa route RNAV est décalée sans limite spécifiée, rejoint par la voie la plus directe possible la route figurant au plan de vol en vigueur, au plus tard au point significatif suivant, et en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable;
- e) En suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, poursuit son vol jusqu'au repère d'approche initial (IAF) qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer à l'alinéa f) ci-après, attend à la verticale de ce repère le moment pour débiter la descente;

CHAP 3. RDA règles générales communications- interruption des communications .6/6.

3.6.5.2.3.Interruption des communications en IMC suite:

- f) Commence à descendre à partir de l'IAF spécifié ci-dessus, dans le circuit d'attente, à la dernière HAP dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune HAP, il doit commencer à descendre à l'heure estimée d'arrivée déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci;**
- g) Exécute la procédure d'approche prévue dans ce cas pour l'IAF considéré;**
- h) atterrit, si possible, dans les 30 minutes suivant l'heure estimée d'arrivée spécifiée en f) ci-dessus, ou la dernière HAP dont le pilote a accusé réception, si cette dernière est postérieure à l'HEA.**

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~~

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 », 50 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

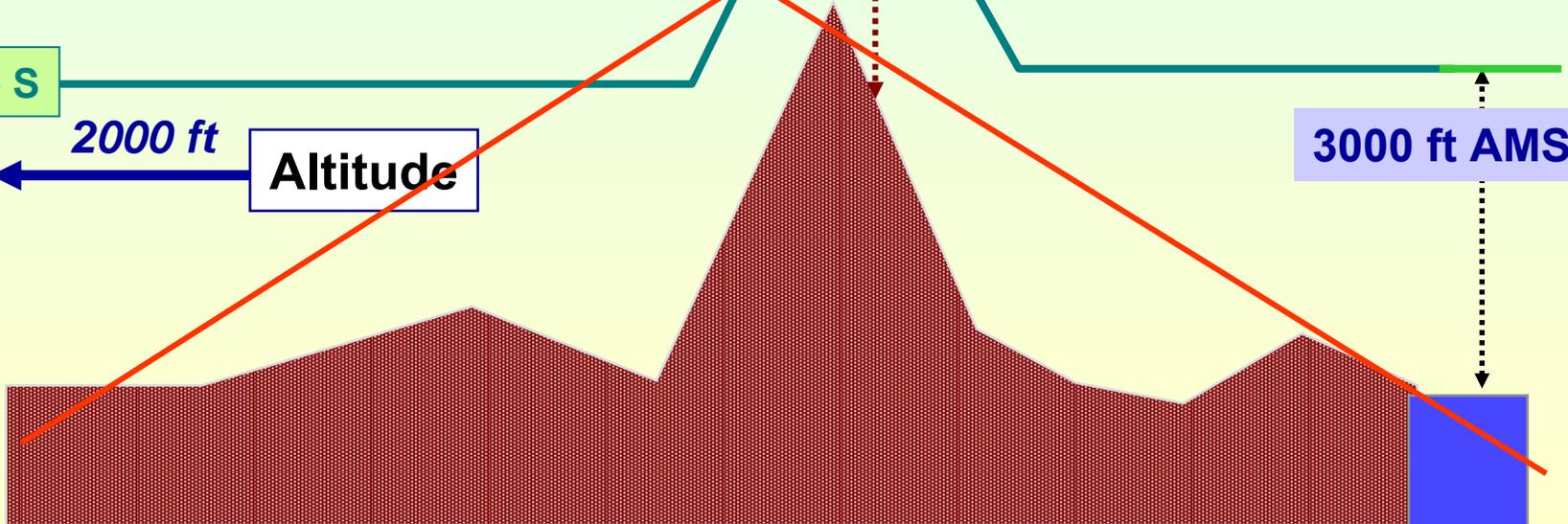
1000 ft AGL

Surface S

2000 ft

Altitude

3000 ft AMSL

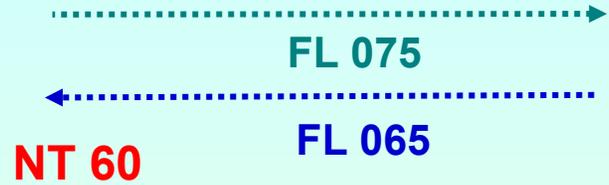


Nouvelle réglementation Niveau VFR

**En EAC
inchangé**

RDA

G



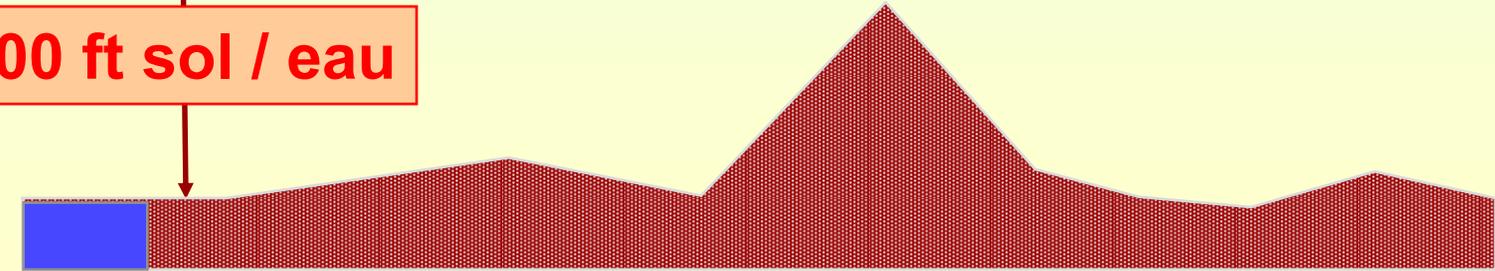
TA 5000' **Interdit en croisière**

Niveau QNH (3500' – 4500')

**Sauf instructions des
Services de la CA.**

Altitude libre

3000 ft sol / eau



CHAP 5. RDA - Règles de vol aux instruments Poursuite en VFR

RCA 1992

§ 5.8.

Hormis en espace aérien de classe A, s'il estime que le vol peut être poursuivi en VMC jusqu'à destination.....

RDA

5.1.3.

Un pilote qui décide de poursuivre son vol en passant de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue doit aviser l'organisme intéressé des services de la CA que le vol IFR est annulé et lui communiquer les modifications à apporter au plan de vol en vigueur.

5.1.3.2. Un pilote ne peut annuler son vol IFR que s'il estime que le vol peut être poursuivi en VMC jusqu'à destination.

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.**

CE QUI CHANGE



DANS LE SCA

(ex RCA 2)

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

SCA-CHAP 2

Détermination de la nécessité des services de la CA

RCA 1992

NIL

SCA

2.4.1. La nécessité des services de la CA est déterminée par les considérations ci-après:

- a) Types de trafic en cause;
- b) Densité de la CA;
- c) Conditions atmosphériques;
- d) Toutes autres conditions particulières.

Exemples:

- a) Des services de la CA peuvent être nécessaires lorsque circulent des avions de types différents, ayant des vitesses différentes, tandis qu'une densité de circulation relativement plus grande mais ne comportant qu'une seule catégorie d'exploitation pourrait ne pas nécessiter de tels services;
- b) Certaines conditions atmosphériques pourraient avoir un effet considérable dans des régions avec flux de CA constant (services réguliers), tandis que des conditions semblables ou pires pourraient être relativement peu importantes dans une région où la CA serait interrompue dans de telles conditions (vols locaux VFR...)
- c) De vastes étendues d'eau, des régions montagneuses, inhabitées ou désertiques pourraient nécessiter des services de la CA, même si le nombre de vols ou leur fréquence est très faible.

2.4.2. Le fait que les avions évoluant dans une zone donnée pourraient être dotés de systèmes anticollision embarqués (ACAS) ne joue aucun rôle dans la détermination de la nécessité d'assurer des services de la CA dans cette zone.

SCA-CHAP 2

Zones dangereuses, réglementées, interdites et zones de ségrégation temporaire

Des volumes particuliers peuvent être délimités à l'intérieur des régions d'information de vol ce sont :

- a) Les zones dangereuses (D) à l'intérieur desquelles les vols des aéronefs sont subordonnés à certaines conditions spécifiées;
- b) Au-dessus du territoire national et des eaux territoriales:
 - les zones réglementées (R) dans les limites desquelles les vols des aéronefs sont subordonnés à certaines conditions spécifiées;
 - Les zones interdites (P) dans les limites desquelles le vol des aéronefs est interdit sauf autorisation de l'autorité compétente.

RCA 1992

Des volumes particuliers peuvent être délimités à l'intérieur des régions d'information de vol ce sont :

- a) Les zones dangereuses (D) à l'intérieur desquelles peuvent se dérouler des activités dangereuses pour les vols des aéronefs durant des périodes spécifiées.
- b) Au dessus du territoire national et des eaux territoriales :
 - les zones réglementées (R) dans les limites desquelles les vols des aéronefs sont subordonnés à certaines conditions spécifiées;
 - Les zones interdites (P) dans les limites desquelles le vol des aéronefs est interdit sauf autorisation de l'autorité compétente.
 - les zones de ségrégation temporaire (TSA) réservées à l'usage exclusif d'usagers spécifiques pendant une durée déterminée;
- c) Au dessus de frontières internationales :
 - les zones de ségrégation temporaire transfrontalières (CBA) réservées à l'usage exclusif d'usagers spécifiques pendant une durée déterminée.

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.

SCA-CHAP 2

Classification des espaces aériens – 3/6

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.....

3. Contenu nouvelle réglementation Limitation de vitesse

SCA

Limitation de vitesse à 250 kt sous FL 100

(ou sous 10 000 ft si TA > 10 000 ft)

- Classe C (VFR)
- Classe D, E, G (IFR et VFR)

➔ « Voir et éviter »

§ 2.3.3.2.7. Zones de contrôle

Une zone de contrôle est établie autour d'un ou plusieurs aérodromes et s'élève verticalement ou par degrés depuis la surface du sol ou de l'eau.

Une zone de contrôle a toujours une limite supérieure.

Lorsqu'une zone de contrôle est située à l'intérieur de limites latérales d'une région de contrôle elle s'élève jusqu'à la limite inférieure de la région de contrôle.

Dans la mesure du possible, la limite supérieure d'une CTR est fixée au plus haut de 3 000 ft AMSL ou 1 000 ft ASFC.

Les CTR dans lesquelles les services de la CA sont rendus simultanément à la CAG et à la CAM par un organisme de contrôle de la CA militaire sont appelées zones de contrôle spécialisées (S/CTR) *

SCA § 2.9.5.

Zones de contrôle

Les limites latérales des zones de contrôle englobent au moins les portions d'espace aérien, qui ne sont pas à l'intérieur d'une région de contrôle, contenant les trajectoires des vols IFR à l'arrivée et au départ des aérodromes dont l'utilisation est prévue dans les conditions IMC.

(tout aéronef en attente au voisinage d'un aérodrome est considéré comme un aéronef qui arrive à cet aérodrome)

La CTR s'étend jusqu'à 5 NM au moins du centre de l'AD ou des AD intéressés, dans toutes les directions d'approche possibles.

Lorsqu'une CTR est située à l'intérieur des limites latérales d'une région de contrôle, elle s'étend vers le haut au moins jusqu'à la limite inférieure de la TMA.

Note: on peut établir une limite supérieure plus élevée que la limite inférieure de la région de contrôle qui la recouvre, si on le désire.

SCA-CHAP 2

situations fortuites-compétences linguistiques-mesures d'exception

RCA 1992

NIL

SCA

Les § 2.10 à 2.28 .

Ces paragraphes traitent de sujets divers tels que ceux indiqués dans le titre de la diapo mais comptent 9 pages dont nous vous conseillons la lecture, notamment les § 2.22 et 2.23 qui traitent du service à assurer aux aéronefs en cas d'urgence et des situations fortuites en vol. (reprise du § 3.10 de l'ex RCA 3)

Dans le § 2.24 « importance de l'heure » déjà évoqué dans le RCA 2, il est écrit :

« avant qu'un aéronef ne circule au sol en vue du décollage, la tour de contrôle d'aérodrome communique au pilote l'heure exacte, à moins que des dispositions ne soient prises pour permettre au pilote de l'obtenir par d'autres sources.

L'heure est vérifiée à une demi-minute près ».

SCA-CHAP 2

Compétences linguistiques



§.2.27. Compétences linguistiques :

Les fournisseurs de services de la CA s'assurent que les contrôleurs de la CA parlent et comprennent les langues utilisées pour les communications radio, comme il est spécifié dans l'Annexe 1 OACI.

Sauf lorsqu'elles sont effectuées dans une langue mutuellement convenue, les communications entre les organismes de contrôle de la CA se font en langue anglaise.

~~RCA 1992~~

SCA

§.2.28. Mesures d'exception :

Les autorités des services de la CA élaborent et promulguent des plans de mesures d'exception à mettre en œuvre en cas de perturbation, ou de risque de perturbation, des services de la CA et des services de soutien dans l'espace aérien où ils sont tenus d'assurer ces services. Ces plans sont au besoin élaborés avec le concours de l'OACI, en étroite coordination avec les autorités des services de la CA chargées de fournir ces services dans les parties adjacentes de cet espace ainsi qu'avec les usagers de l'espace aérien concernés.

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 »

Mise en œuvre du service du contrôle de la CA

Est assuré par les organismes du contrôle de la CA de la manière suivante:

- 1) **Contrôle régional** :
 - par un centre de contrôle régional;
 - par l'organisme assurant le contrôle d'approche dans un espace aérien contrôlé d'étendue limitée;
- 2) **Contrôle d'approche** :
 - par un centre de contrôle d'approche;
 - par un centre de contrôle régional lorsqu'il assure le contrôle d'approche dans tout ou partie d'une région de contrôle ;
 - par une tour de contrôle lorsqu'elle assure le contrôle d'approche dans une CTR, ou dans tout ou partie d'une TMA.
- 3) **Contrôle d'aérodrome** :
 - par une tour de contrôle.

SCA § 3.2.

- a) **Contrôle régional** :
 - par un centre de contrôle régional;
 - par l'organisme assurant le service du contrôle d'approche dans une CTR, ou dans une région de contrôle d'étendue limitée, qui est surtout destinée à assurer le service du contrôle d'approche et où il n'a pas été créé de centre de contrôle régional.
- b) **Contrôle d'approche** :
 - par une tour de contrôle d'aérodrome ou un centre de contrôle régional, lorsqu'il est nécessaire ou souhaitable de grouper sous la responsabilité d'un seul organisme les fonctions du service du contrôle d'approche et celles du contrôle d'aérodrome ou du service du contrôle régional ;
 - par un organisme de contrôle d'approche, lorsqu'il est nécessaire ou souhaitable d'établir un organisme séparé.
- c) **Contrôle d'aérodrome** : par une tour de contrôle d'aérodrome.

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.

3.6. Transfert de contrôle

Le transfert de contrôle d'un aéronef d'un organisme du contrôle de la CA à un autre s'effectue conformément aux dispositions convenues entre les organismes intéressés.

3.6.1. Lieu et moment du transfert

Le transfert du contrôle d'un aéronef d'un organisme du contrôle de la CA à un autre s'effectue de la manière suivante:

3.6.1.2. Entre organisme assurant le contrôle régional et organisme assurant le contrôle d'approche ou entre organismes assurant le contrôle d'approche :

Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un organisme assurant le contrôle régional à un organisme assurant le contrôle d'approche ou vice versa, ou entre deux organismes assurant le contrôle d'approche, au lieu ou à l'heure dont sont convenus ces deux organismes.

3.6.1.3. Entre un organisme assurant le contrôle d'approche et une tour de contrôle d'aérodrome:

3.6.1.3.1. Aéronef à l'arrivée.

Le contrôle d'un aéronef à l'arrivée est transféré de l'organisme assurant le contrôle d'approche à la tour de contrôle d'aérodrome:

- a) Lorsque l'aéronef est aux abords de l'aérodrome, et
 - 1) qu'on estime qu'il pourra effectuer à vue l'approche et l'atterrissage, ou
 - 2) qu'il se trouve dans des conditions VMC ininterrompues; ou
- b) Lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit, comme il est spécifié dans les lettres d'accord ou les instructions de l'organisme ATS; ou
- c) Lorsque l'aéronef a atterri.

3.6.1.3.2. Aéronef au départ.

- a) Lorsque les conditions VMC règnent aux abords de l'aérodrome:
 - 1) avant que l'aéronef quitte les abords de l'aérodrome; ou
 - 2) avant que l'aéronef entre en conditions IMC; ou
 - 3) lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit, selon ce qui est spécifié dans les lettres d'accord ou les instructions de l'organisme ATS;
- b) Lorsque les conditions IMC règnent sur l'aérodrome:
 - 1) immédiatement après que l'aéronef a décollé, ou
 - 2) lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit selon ce qui est spécifié dans les lettres d'accord ou les instructions de l'organisme ATS.

SCA § 3.6.

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 -7/8

RCA 1992

NIL

SCA § 3.8.

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

3.8.1. La circulation des personnes ou des véhicules, y compris les aéronefs remorqués, sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome est contrôlée par la tour de contrôle d'aérodrome dans la mesure nécessaire pour éviter tout risque pour eux-mêmes ou pour les aéronefs atterrissant, roulant au sol ou décollant.

3.8.2. Si les LVP sont appliquées :

- Le nombre de personnes et de véhicules circulant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome est limité au strict minimum et il est tenu compte en particulier des spécifications relatives à la protection des zones sensibles ILS/MLS lorsque des approches de précision de CAT II ou III sont en cours;
- Sous réserve des dispositions de 3.8.3., la séparation minimale appliquée entre un véhicule et un aéronef qui circule en surface est celle qui est prescrite par l'autorité ATS compétente en tenant compte des aides disponibles;
- Lorsqu'une même piste est utilisée de façon continue à la fois pour des APP ILS et des APP MLS de CAT II ou III, ce sont les zones critiques et les zones sensibles de l'ILS ou du MLS les plus restrictives qui sont protégées.

3.8.3. Les véhicules de secours qui se dirigent vers un aéronef en détresse ont priorité de passage sur tout autre mouvement en surface.

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.**

k) Renseignements sur la présence d'un aéronef connu et sur sa position relative lorsque l'organisme de la CA estime que cette information peut aider les pilotes à prévenir un abordage;

SCA § 4.2..

b) Les risques de collision, pour les aéronefs évoluant dans les espaces aériens des classes C, D, E, F et G; ces renseignements ne se rapportent qu'aux aéronefs dont la présence est connue et qui pourraient constituer un risque de collision pour l'aéronef informé; ils sont parfois incomplets et les services de la CA ne sont pas en mesure d'accepter l'obligation de les émettre à tout moment ou de se porter garants de leur exactitude;

ATIS

RCA 2 § 4.3.3. « les émissions ATIS peuvent en outre contenir des renseignements destinés aux vols en transit »

Dans le SCA, cette phrase est supprimée et les informations ne concernent que les aéronefs au départ ou à l'arrivée..

Les procédures concernant l'ATIS passent de 6 lignes dans l'ex RCA 2 à 4 pages dans le SCA.(reprise du chapitre ATIS du RCA 3 et de l'INST 10120 du 16 mars 1993 –RCA 3 TA.)
A lire pour ceux qui en sont équipés.

SCA-CHAP 5

Service d'alerte –1/2

RCA 1992

5.3. Mise en alerte des CCS

- 1) Phase d'incertitude (incerfa)
 - a) lorsque aucune communication n'a été reçue d'un aéronef, après un certain délai qui suit l'heure ..
 - b) Lorsqu'un aéronef n'arrive pas, après un certain délai qui suit l'heure d'arrivée prévue...

SCA § 5.2..

- a) Phase d'incertitude
 - 1) Lorsque aucune communication n'a été reçue d'un aéronef dans les 30 minutes qui suivent l'heure.....
 - 2) Lorsqu'un aéronef n'arrive pas dans les 30 minutes qui suivent la dernière heure d'arrivée prévue.....

Les autres phases sont inchangées.....

SCA-CHAP 5

Service d'alerte 2/2

Notification des phases d'urgence auprès des CCS

RCA 1992

- a) Selon la phase=Incerfa,Alerfa, Detresfa;
- b) Organisme émetteur;
- c) Nature du cas d'urgence;
- d) Renseignements essentiels plan de vol;
- e) Dernière communication;
- f) Dernière position;
- g) couleur et signes distinctifs aéronef;
- h) Mesures prises pour faciliter recherches;
- i) Autres observations.

SCA

- a) Selon la phase=Incerfa,Alerfa, Detresfa;
- b) Organisme et personne qui appelle;
- c) Nature du cas d'urgence;
- d) Renseignements essentiels plan de vol;
- e) Dernière communication;
- f) Dernier compte rendu de position;
- g) Couleur et signes distinctifs aéronef;
- h) **Marchandises dangereuses;**
- i) Mesures prises par le centre notifiant;
- j) Autres observations.

Chapitre 6 – moyens de télécommunications nécessaires aux services de la CA

6.1. Service mobile aéronautique (communications air-sol)

6.2. Service fixe aéronautique (communications sol-sol)

Ce chapitre pose les règles générales concernant les moyens de communication dont doivent disposer les différents organismes ATS

Chapitre 7 – renseignements nécessaires aux services de la CA

7.1. Renseignements MTO;

7.2. Renseignements sur l'état de l'aérodrome;

7.3. Renseignements sur l'état de fonctionnement des aides à la navigation

A compter du 1er janvier 2007, les organismes ATS sont tenus au courant de l'état opérationnel:

-des aides radio à la navigation indispensables à l'approche intermédiaire et à l'approche finale, à l'atterrissage, au décollage et au départ initial, à l'exception de la constellation satellitaire;

-des aides visuelles suivantes, lorsque l'approche est localisée sur l'aérodrome:

- balisage d'approche (y compris PAPI), balisage de piste, balisage de la circulation à la surface (y compris barres d'arrêt et panneaux de signalisation) et balisage d'obstacles indispensables pour l'exécution d'une procédure de départ, d'approche aux instruments ou à vue.

7.4. Renseignements sur les ballons libres non habités; (réservé)

7.5. Renseignements sur les activités volcaniques;

7.6. Renseignements sur les nuages de matières radioactives et de produits chimiques toxiques.

SCA-CHAP 6

Service mobile aéronautique

~~RCA 1992~~

SCA

6.1. Communications air-sol

6.1.5. contrôle d'aérodrome

Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales directes, rapides, ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques entre une tour de contrôle d'aérodrome et les aéronefs dotés de l'équipement approprié qui évoluent dans un rayon de 45 km (25 NM) autour de l'aérodrome considéré.

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

87 **Oui**

Répétez....?

C'est écrit
dans le RDA Monsieur !

F I N

European Aviation Safety Agency

EUROCONTROL

DSNA

ENAC

Joint Aviation Authorities
JAA
Europe

GEAC

SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE