



# CHANGEMENTS AU RCA3 PUBLICATION D'OCTOBRE 2017

## 1. Introduction

Les règles et procédures des services de la circulation aérienne (abrégé RCA) est un document regroupant l'ensemble de la réglementation aérienne applicable en France.

Le RCA3 s'applique à l'ensemble de la circulation aérienne civile tandis que le RCA4 traite de la compatibilité de la circulation aérienne militaire avec celle-ci.

**Une nouvelle version est publiée en octobre 2017 pour suivre la publication des règles de l'air européennes (SERA-C) et adopter une réglementation uniforme avec celle-ci.**

Note : Ce document traite uniquement des changements majeurs avec la version précédente du RCA3. L'ensemble de la réglementation peut être lu sur le site du SIA.

## 2. Changements mineurs

### 2.1. Responsabilité contrôleur et obstacles

Collision avec les obstacles : lorsqu'il assure le guidage d'un aéronef en vol **IFR**, le contrôleur est responsable de la bonne trajectoire de l'appareil vis-à-vis de tout obstacle et doit par conséquent garantir que l'aéronef respecte la marge de franchissement d'obstacle prescrite.

Cette responsabilité est applicable pour :

- tout guidage qui conduit l'aéronef à suivre une succession de caps ;
- tout direct menant l'appareil à dévier de la trajectoire publiée (route ATS, procédure, ...)

**Cette responsabilité se termine lorsque le pilote reprend sa propre navigation.**

### 2.2. Risques de collision entre aéronefs

Le **contrôleur** en charge d'un espace, dans lequel la séparation entre deux aéronefs n'est pas due, peut proposer une **manœuvre d'évitement** au moyen de **caps**.

En revanche, en cas de **résolution TCAS**, les **pilotes** suivent les instructions fournis par le système d'évitement embarqué et **ignorent** les instructions du contrôleur qui doit cesser de suggérer une manœuvre d'évitement.

Changements de réglementation d'Octobre 2017	Version 1.0	27 septembre 2017	Page 1
© IVAO Département Training – Division France	Département Training France		

## 2.3. Niveau de transition

Le niveau de transition se situe **au moins 305 mètres (1000 pieds)** au-dessus de l'altitude de transition.

La précédente réglementation ne prévoyait pas au moins 1000 pieds d'écart entre l'altitude de transition et le niveau de transition

Pour tout exemple sur le nouveau calcul du niveau de transition, se referer au document de la section instruction traitant de l'altimétrie.

## 2.4. Fourniture du QFE

Le calage altimétrique QFE est fourni aux aéronefs uniquement sur demande ou de façon régulière sur la base d'un accord local.

En pratique, le **QFE** n'est pratiquement plus utilisé.

## 3. Radiotéléphonie

SERA-C régit les nouvelles procédures de radiotéléphonie.

Un document **IVAO France** rappelle tous les changements liés à la nouvelle phraséologie en vigueur.

Il est vivement conseillé de lire ce document supplémentaire spécifique aux changements concernant la phraséologie pour préparer ses examens.

## 4. Départs à vue

Un **départ à vue** est un départ exécuté par un aéronef en régime **IFR** qui ne suit pas une procédure de départ aux instruments (SID) ou qui la suit **partiellement** mais dont la partie qui suit immédiatement le décollage est **réalisée par référence visuelle avec le sol**.

Un départ à vue ne peut être autorisée que sur :

- **demande** du pilote et **acceptation** par le contrôleur
- **proposition** du contrôleur et **acceptation** du pilote

Il sera nécessaire de s'assurer que les **conditions météorologiques** dans la **direction du décollage et la montée qui y fait suite** respectent le fait de pouvoir rester à vue jusqu'à **l'altitude minimale de vol** (exemple : MSA)

Le **pilote** est responsable du **franchissement d'obstacle** jusqu'à l'altitude minimale de vol à partir de laquelle le contrôleur redevient responsable en fonction de la classe d'espace dans laquelle évolue l'appareil.

Ces départs peuvent être accordés le **jour** sans restriction particulière.  
Les départs à vue de **nuit** doivent faire l'objet d'une étude spécifique locale.

En fonction de la classe d'espace, la **séparation** est assurée entre un aéronef autorisé à effectuer un départ à vue et les autres aéronefs au départ ou à l'arrivée.

Changements de réglementation d'Octobre 2017	Version 1.0	27 septembre 2017	Page 2
© IVAO Département Training – Division France	Département Training France		

## 5. Approche à vue

Une **approche à vue** est une approche exécutée par un aéronef en régime **IFR** à l'aide **d'une référence visuelle avec le sol**.

Une approche à vue ne peut être autorisée que sur :

- **demande** du pilote et **acceptation** par le contrôleur
- **proposition** du contrôleur et **acceptation** du pilote

Le **contrôleur doit** tenir compte **des conditions météorologiques existantes** avant de proposer ou d'accepter une demande une approche à vue.

Il doit également tenir compte **des conditions de circulation** puisque celui-ci est responsable de la **séparation** entre aéronefs lorsque la classe d'espace l'exige.

Les **conditions météorologiques** nécessaires pour accorder une autorisation d'approche à vue sont :

- pouvoir garder **le sol** en vue ;
- le **plafond** est supérieur ou égal au **niveau** où commence le **segment d'approche initiale**.

L'acquisition du visuel de l'aérodrome n'est plus nécessaire.

Dans le cadre de la prévention des approches non stabilisées, une clairance d'approche à vue **de nuit** ne sera donnée qu'à la suite d'une demande du **pilote**.

Un **contrôleur** ne proposera plus d'approche à vue **de nuit**.

## 6. Choix de la piste en service

Le choix de la piste en service ne prend plus en compte **l'atténuation du bruit** dans les cas suivants.

Ces **circonstances** sont les suivantes :

- la piste est **non sèche**
- des **phénomènes dangereux** (cisaillement de vent, orages...) sont **observés ou prévus**
- la **composante de vent traversier** dépasse **15 nœuds** (rafale incluse)
- la **composante de vent arrière** dépasse **5 nœuds** (rafale incluse)

S'y ajoutent des **conditions minimales météorologiques** :

- au départ, la visibilité est **inférieure à 1900 mètres**
- à l'arrivée, les conditions météorologiques sont **inférieures** aux conditions suivantes :

<u>Minimas</u>	<u>Plafond</u>	<u>Visibilité</u>
Supérieurs à 300 pieds	800 pieds	3000 mètres
Inférieurs ou égaux à 300 pieds	500 pieds	1900 mètres

Changements de réglementation d'Octobre 2017	Version 1.0	27 septembre 2017	Page 3
© IVAO Département Training – Division France		Département Training France	