







# DIFFÉRENCES RÉGLEMENTATION NATIONALE / OACI

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

## 1. INTRODUCTION

Bien que la France fasse partie des membres de l'OACI, certaines dispositions réglementaires sont différentes des normes et pratiques recommandées par cet organisme (SARPS = "Standards Recommended Practices and Procedures").

Ce module permettra aux pilotes étrangers, souhaitant voler en France, de se familiariser avec la réglementation propre. Vous trouverez une documentation réglementaire plus complète sur les pages Réglementation et phraséologie du site de la division France.

## 2. ORGANISMES ET OPERATEURS DU CONTROLE AERIEN

En France, on distingue trois organismes de la circulation aérienne:

- Tour de contrôle d'aérodrome (TWR),
- Organisme de contrôle d'approche (APP),
- Centre de contrôle régional (CCR).

Les différents services de contrôle peuvent être assurés par:

- Contrôle d'aérodrome: TWR uniquement,
- Contrôle d'approche: APP ou TWR ou CCR,
- Contrôle régional: CCR ou APP

Référence: SCA 3.2

## 3. CLASSIFICATION DE L'ESPACE AERIEN

Classe	France	OACI
Classe A	Possibilité pour les vols VFR d'évoluer en classe A sur dérogation et après obtention d'une clairance	Seuls les vols IFR sont admis
Classe A	Vitesse maximale en dessous du FL100 est de 250kt	Pas de limitation de vitesse en dessous du FL100
Classe C	Les vols VFR ne peuvent être admis au dessus du FL 195 que sous certaines conditions (espace aérien réservé ou dérogation )	Les vols IFR et VFR sont admis

Référence: SCA 2.6

## 4. REGLES DE VOL - REGLES DE VOL A VUE

En France, dans la classe d'espace G, à ou en dessous de 3000 ft AMSL ou 1000 ft AGL (le plus haut des deux niveaux), les conditions météorologiques de vol à vue sont les suivantes:

- la plus élevée des 2 valeurs: 1500 m de visibilité (800 m pour les hélicoptères) ou distance parcourue en 30 s de vol,
- hors des nuages et en vue de la surface.

En France, une clairance VFR Spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand le pilote estime que les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être, c'est à dire dans l'un des cas suivants:

- le plafond est inférieur à 1500 ft (1000 ft de distance verticale par rapport aux nuages et 500 ft de hauteur minimale par rapport au sol) ; l'aéronef doit rester hors des nuages et en vue de la surface,
- la visibilité au sol est inférieure à 5 km ; elle ne doit en aucun cas être inférieure à la plus élevée des 2 valeurs suivantes: 1500 m (800 m pour les hélicoptères) ou distance parcourue en 30 s de vol (des règles spécifiques peuvent être établies sur chaque aérodrome).

La notion de VFR Spécial n'est pas définie par l'OACI.

Le vol VFR de nuit est interdit par l'OACI. En France, il est autorisé conformément aux conditions fixées dans l'Appendice 5 des Règles de l'Air.

Références: RDA (3.9, 4.2, 4.3 et Appendice 5)

## 5. COMMUNICATIONS

Les différences entre la pratique française et les recommandations de l'OACI concernant l'utilisation des expressions de base, l'écriture des indicatifs et des nombres ont été brièvement abordées dans les modules de base de la section instruction.

De plus amples détails sont disponibles dans les documents suivants:

- Radiotéléphonie - 2ème édition du 10 Avril 2006 (SIA)
- Manuel de formation à la phraséologie (SIA).

Nous vous conseillons également de consulter le document pédagogique français/anglais réalisé par IVAO (principales erreurs de phraséologie).

