







# LES REGLES DE L'AIR

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

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

## 1. REGLES A APPLIQUER :

En vol comme sur l'aire de mouvement d'un aéroport, un aéronef est utilisé conformément aux règles générales et, en vol, suivant le cas :

- conformément aux règles de **vol à vue**
- conformément aux règles de **vol aux instruments**

## 2. RESPONSABILITE POUR L'APPLICATION DES REGLES DE L'AIR :

### 2.1 RESPONSABILITE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD :

**Le pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef.**

Toutefois, il peut déroger à ces règles s'il le juge absolument nécessaire **pour des motifs de sécurité.**

**Le commandant de bord est responsable de l'application des clairances reçues.**

Si une clairance n'est pas jugée satisfaisante, le commandant de bord **peut demander une modification**, demande à laquelle il sera, dans la mesure du possible, donné suite.

*NOTE : Ne confondez pas ce que vous ne **pouvez PAS faire**, techniquement, et ce que vous ne **voulez PAS faire***

## 2.2 ACTION PRELIMINAIRE AU VOL :

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord d'un aéronef prend connaissance de tous les renseignements disponibles utiles au vol projeté.

Pour les vols hors des abords d'un aéroport et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol comprend :

- l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents
- les besoins en carburant
- sélection d'un aéroport de dégagement, au cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu.

## 2.3 AUTORITE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD D'UN AERONEF :

**Le pilote commandant de bord d'un aéronef décide en dernier ressort de l'utilisation de cet aéronef tant qu'il en a le commandement.**

## 3) PROTECTION DES PERSONNES ET DES BIENS :

### 3.1 NEGLIGENCE OU IMPRUDENCE DANS LA CONDUITE DES AERONEFS :

**Un aéronef n'est pas conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers.**

### 3.2 NIVEAU MINIMAL :

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, les aéronefs ne volent pas au-dessous du niveau minimal fixé en IFR ou VFR et au-dessous du niveau minimal fixé par arrêté pour le survol des villes ou autres agglomérations, ou des rassemblements de personnes ou d'animaux en plein air, 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 autres agglomérations d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface.

### 3.3 ACROBATIES AERIENNES (VOLTIGE) :

Aucune acrobatie n'est exécutée par un aéronef si ce n'est 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 circulation aérienne.

### 3.4 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 :

- la formation se comporte comme un seul aéronef en ce qui concerne la navigation et le compte rendu de position
- 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. Cela peut comprendre 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 ;
- 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.

### 4. PREVENTION DES COLLISIONS :

*Note: 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 aéroport.*

#### 4.1 PROXIMITE

Un aéronef n'évolue pas à une distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque de collision.

#### 4.2 PRIORITE DE PASSAGE

L'aéronef qui a la priorité de passage conserve son cap et sa vitesse, mais aucune disposition des présentes règles ne dispense le pilote commandant de bord d'un aéronef de l'obligation de prendre les dispositions les plus propres à éviter une collision, y compris les manœuvres anticollision fondées sur des avis de résolution émis par l'équipement ACAS.

Un aéronef qui, aux termes des règles ci-après, se trouve dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef, **évite de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins de le faire à bonne distance** et de tenir compte de la turbulence de sillage.

#### 4.2.1. FACE A FACE

Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque de collision, chacun d'eux **oblique vers sa droite**

#### 4.2.2. 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 s'en écarte** ; toutefois :

- les aéroplanes moto-propulsés cèdent le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons
- les dirigeables cèdent le passage aux planeurs et aux ballons
- les planeurs cèdent le passage aux ballons ;
- les aéronefs moto-propulsés céderont le passage aux aéronefs qui sont vus remorquant d'autres aéronefs ou objets

#### 4.2.3. DEPASSEMENT

Un aéronef dépassant est un aéronef qui s'approche d'un autre aéronef par l'arrière suivant une trajectoire formant un angle de moins de 70° avec le plan de symétrie de ce dernier, c'est-à-dire dans une position telle, par rapport à l'autre aéronef, que, de nuit, il serait dans l'impossibilité de voir l'un quelconque des feux de position gauche (bâbord) ou droit (tribord).

Au moment où un aéronef en dépasse un autre, **ce dernier a la priorité de passage** et l'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en descente ou en palier, s'écarte de la trajectoire de l'autre aéronef en obliquant vers la droite.

Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéronefs ne dispense l'aéronef dépassant de cette obligation jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

#### 4.2.4. ATTERRISSAGE

Un aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau cède le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en train d'exécuter les phases finales d'une approche.

Lorsque deux ou plusieurs aéroplanes se rapprochent d'un aérodrome afin d'y atterrir, l'aéroplane se trouvant au niveau le plus élevé cède le passage à celui qui se trouve au niveau inférieur, mais ce dernier ne se prévaut pas de cette règle pour se placer devant un autre aéroplane en train d'exécuter les phases finales d'une approche, ou pour le dépasser.

Toutefois, les aéroplanes moto-propulsés cèdent le passage aux planeurs.

#### 4.2.5. ATERRISSAGE D'URGENCE

Un pilote, sachant qu'un autre aéronef est **contraint d'atterrir**, cède le passage à celui-ci.

#### 4.2.6 DECOLLAGE

Un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement d'un aérodrome cède le passage aux aéronefs qui décollent ou sont sur le point de décoller.

#### 4.2.7. AERONEFS CIRCULANT EN SURFACE

En cas de risque de collision entre deux aéronefs circulant sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, les règles suivantes s'appliquent :

- lorsque deux aéronefs se rapprochent l'un de l'autre de front, ou à peu près de front, chacun d'eux s'arrête ou, dans la mesure du possible, oblique vers sa droite de façon à passer à bonne distance de l'autre ;
- lorsque deux aéronefs suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite cède le passage ;
- un aéronef qui est dépassé par un autre aéronef à la priorité, et l'aéronef dépassant se tient à bonne distance de l'aéronef dépassé.

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 émanant de la tour de contrôle d'aérodrome.

### 4.3 MANŒUVRES SUR UN AERODROME OU AUX ABORDS D'UN AERODROME

Un aéronef évoluant sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome doit :

- surveiller la circulation d'aérodrome afin d'éviter les collisions ;
- s'intégrer dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tenir à l'écart
- effectuer tous les virages à gauche quand il effectue une approche, et après décollage, sauf instructions contraires
- 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.

## 5. FEUX REGLEMENTAIRES DES AERONEFS :

De nuit ou pendant toute autre période que l'autorité compétente pourrait prescrire tout aéronef en vol allume :

- des feux **anticollision** destinés à attirer l'attention sur lui
- des feux de **position** destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur ; il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux.

*Note: Pour rendre l'aéronef plus visible, on peut utiliser, en plus des feux anticollision spécifiés dans le Manuel de navigabilité OACI (Doc OACI 9760), Volume II, des feux dont il est équipé à d'autres fins, par exemple les phares d'atterrissage et les projecteurs.*

De nuit ou pendant toute autre période que l'autorité compétente pourrait prescrire :

- tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aéroport allume des **feux de position** destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux ;
- à moins qu'il ne soit en position stationnaire et qu'il ne soit autrement éclairé de façon suffisante, tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aéroport, **allume des feux destinés à indiquer les extrémités de sa structure** ;
- tout aéronef en cours de manœuvre sur l'aire de mouvement d'un aéroport allume **des feux destinés à attirer l'attention sur lui**
- tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aéroport, dont les moteurs sont en marche allume des feux indiquant cette situation.

*Note: S'ils sont placés de façon appropriée sur l'aéronef, les feux de position peuvent aussi répondre aux spécifications du point 2.*

*Les feux anticollisions rouges installés de manière à répondre aux spécifications du point 1 peuvent aussi répondre à celles des points 3 et 4 à condition qu'ils ne causent pas un éblouissement pénible pour un observateur.*

Un pilote est autorisé à éteindre les feux à éclats ou à réduire l'intensité de ces feux si ces derniers :

- le gênent ou risquent de le gêner dans l'exercice de ses fonctions ;
- causent ou risquent de causer un éblouissement pénible pour un observateur extérieur.

### 5.1. RESUME DES FEUX OBLIGATOIRES DE NUIT

- en vol, feux anticollision + navigation allumés.
- au sol, feux anticollision allumés avant la mise en route des moteurs.

### 5.2. RESUME DES FEUX OBLIGATOIRES DE JOUR

- en vol, feux anticollision allumés.
- au sol, feux anticollision allumés avant la mise en route des moteurs.

*Note: feux anticollision = flashes rouge ou blanc / feux de navigation = rouge à gauche, vert à droite, blanc derrière*

## 6. PLAN DE VOL :

Un aéronef se **conforme au plan de vol en vigueur** ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en vigueur déposé pour un vol contrôlé, sauf si une demande de modification a été présentée et suivie d'une autorisation de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne ou sauf cas de force majeure nécessitant une action immédiate.

### 6.1 ENVOI DU PLAN DE VOL

**Le plan de vol est obligatoire pour les vols IFR**

Le plan de vol est **obligatoire** pour les vols **VFR de nuit, franchissant une frontière ou survolant un espace inhospitalier** (exemple : les vols continent Corse sont astreints à dépôt du plan de vol du fait du survol de la Méditerranée).

Le plan de vol n'est pas obligatoire pour les vols VFR locaux et les exercices en d'aéronautique réelle.

**Sur IVAO, il est obligatoire de remplir un plan de vol minimum et simplifié en VFR (sans route et sans altitude) afin de se faire reconnaître sur le réseau.**

### 6.2 SUIVI DU PLAN DE VOL :

Sauf autorisation ou instruction contraire de l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne, les vols contrôlés suivent, dans la mesure du possible :

- sur une **route ATS établie**, l'axe défini sur cette route
- sur toute autre route, **la trajectoire directe entre les aides à la navigation** et/ou les points de compte rendu qui définissent cette route.

### 6.3 ECART DE TRAJECTOIRE PAR RAPPORT AU PLAN DE VOL

En cas d'écart involontaire d'un aéronef en vol contrôlé par rapport au plan de vol en vigueur, les mesures suivantes sont prises :

- **Écart par rapport à la route** : si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote rectifie le cap immédiatement afin de rejoindre la route le plus tôt possible.
- **Variation de la vitesse vraie** : si la vitesse vraie moyenne au niveau de croisière, entre points de compte rendu, diffère ou risque de différer de plus ou moins 5 % par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne est avisé.
- **Modification de temps estimé** : s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants est entaché d'une erreur dépassant trois minutes par rapport au temps notifié, l'heure prévue corrigée est notifiée le plus tôt possible à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.

### 6.4 MODIFICATION DU PLAN DE VOL

Les demandes de modification au plan de vol (doivent être faite par le pilote au contrôleur de la circulation aérienne) comportent les renseignements ci-après :

- **Changement de niveau de croisière** : identification de l'aéronef ; niveau de croisière demandé et vitesse de croisière à ce niveau
- **Changement de route Sans changement de destination** : identification de l'aéronef ; règles de vol ; indication de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route
- **Changement de route Avec changement de destination** : identification de l'aéronef ; règles de vol ; indication de la route révisée jusqu'à l'aérodrome de destination avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route ;

### 6.5 CHANGEMENT DE REGIME DE VOL

Lorsqu'il devient évident qu'il n'est plus possible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote d'un vol VFR exécuté à titre de vol contrôlé agit comme suit :

- il demande une autorisation lui permettant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à sa destination ou jusqu'à un aérodrome de dégagement, ou de quitter l'espace aérien à l'intérieur duquel une autorisation ATC est requise
- s'il est impossible d'obtenir une autorisation, il poursuit le vol en VMC et avise l'organisme ATC approprié des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien en question ou pour atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche
- si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, il demande l'autorisation pour poursuivre son vol comme vol en VFR spécial
- il demande l'autorisation de poursuivre le vol conformément aux règles de vol aux instruments.

