

## **Vol local**

Vol effectué :

a) à l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle donnée (CTR) et éventuellement dans un volume défini localement dans les limites d'une TMA jointive et porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

ou

b) en l'absence de zone de contrôle, dans une zone réglementée créée dans le but de protéger la circulation d'aérodrome de l'aérodrome auquel elle est associée, ou à 12 kilomètres (6,5 milles marins) au plus de l'aérodrome.

## **Vol de voyage**

vol autre qu'un vol local.

Dans le cadre de cet appendice, à l'arrivée dans une CTR, une zone réglementée ou à moins de 6,5 Nm de l'aérodrome, un vol de voyage est considéré comme un vol local.

## **Aérodromes homologués**

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

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

## **Conditions météorologiques**

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

a) Pour un vol local :

- conserver la vue du sol ou de l'eau ;
- hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 mètres (1500 ft) ;
- visibilité égale ou supérieure à 5 kilomètres.

b) Pour un vol de voyage :

- conserver la vue du sol ou de l'eau ;
- hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 mètres (1500 ft) au-dessus du niveau de croisière prévu ;
- visibilité égale ou supérieure à 8 kilomètres entre les aérodromes de départ, de destination et de dégagement éventuel

- Toutefois, un vol peut être poursuivi vers l'aérodrome de destination ou de dégagement si pendant la phase d'arrivée les conditions météorologiques transmises par l'organisme de la circulation aérienne sur la fréquence de l'aérodrome ou par un système de transmission automatique de paramètres (STAP) sont au moins égales aux conditions prévues pour le vol local, pas de prévision de précipitation ou d'orage entre les aérodromes de départ, de destination et de dégagement éventuel.

Pour un vol local ou de voyage, en l'absence de station météorologique, de système de transmission automatique de paramètres (STAP) ou d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome de départ, le pilote évalue lui-même la visibilité pour les besoins du décollage.

## **Plan de vol**

Obligations de dépôt du plan de vol

Sans préjudice d'autres dispositions requérant le dépôt d'un plan de vol, un plan de vol déposé (FPL) est obligatoire sauf pour les cas suivants :

a)

- vols locaux ;

b)

vols entre deux aérodromes\* sous réserve que le vol au-delà des limites du vol local au départ ou à l'arrivée, soit effectué à l'intérieur d'espaces aériens gérés par le même organisme de contrôle d'approche en activité, y compris les organismes secteurs d'information de vol (SIV/APP)

c)

- vols entrepris de jour qui, pour des raisons imprévues, se terminent de nuit, si une liaison radiotéléphonique est établie de jour avec l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome de destination ou de décollage.

Dans ces cas, les éléments appropriés du vol sont communiqués directement par radio à l'organisme de la circulation aérienne.

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

### **Modalités du dépôt du plan de vol**

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

### **Itinéraires, Niveau minimal**

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

Dans certaines régions, des itinéraires VFR de nuit dont le suivi est obligatoire sont publiés par la voie de l'information aéronautique. Un vol VFR de nuit contrôlé\* ou évoluant en zone réglementée peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle ou de l'organisme gestionnaire de la zone.

Excepté lorsqu'il suit un itinéraire spécifiant une altitude de vol, le pilote est responsable du franchissement des obstacles et effectue son vol :

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

b)

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

\* Lorsqu'ils évoluent en espace aérien de classe E, les vols VFR de nuit sont contrôlés

### **Espaces aériens et Zones réglementées**

- Un vol VFR de nuit peut être effectué

- en espace aérien non contrôlé ;

- après délivrance d'une clearance (vol contrôlé), dans les espaces aériens contrôlés, de classe C, D ou E, gérés par les centres de contrôle d'approche (APP) et les tours de contrôle (TWR), - la séparation est assurée entre les vols IFR et les vols VFR de nuit ;

- l'information de trafic est fournie aux vols VFR de nuit sur les autres vols VFR de nuit.

après autorisation préalable de l'organisme gestionnaire, dans une zone réglementée, le cas échéant suivant des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique

### **Radiocommunications**

1.7.1 Vol local sans organisme de la circulation aérienne

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

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

1.7.3 Cas particulier

En espace aérien de classe F ou G, lorsqu'un vol VFR de nuit bénéficie d'une exemption de dépôt d'un plan de vol en application du b. du 1.4.1, il établit une communication bilatérale avec l'organisme des services de la circulation aérienne intéressé et garde une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.