

PARTIE I

Règles de l'Air



TABLE DES MATIERES

AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

CHAPITRE I: DEFINITIONS

CHAPITRE II: DOMAINE D'APPLICATION DES REGLES DE L'AIR

- 2.1. APPLICATION TERRITORIALE DES REGLES DE L'AIR
- 2.2. REGLES A APPLIQUER
- 2.3. RESPONSABILITE POUR L'APPLICATION DES REGLES DE L'AIR
- 2.4. AUTORITE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

CHAPITRE III: REGLES GENERALE

- 3.1. PROTECTION DES PERSONNES ET DES BIENS ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
 - 3.1.1. NEGLIGENCE OU IMPRUDENCE DANS LA CONDUITE DES AERONEFS
 - 3.1.2. USAGE DE BOISSONS ALCOOLISEES, DE NARCOTIQUES, DE STUPEFIANTS OU DE MEDICAMENTS
 - 3.1.3. FATIGUE DES EQUIPAGES
 - 3.1.4. NIVEAU MINIMAL
 - 3.1.5. JET D'OBJETS OU PULVERISATION
 - 3.1.6. REMORQUAGE
 - 3.1.7. PARACHUTAGE
 - 3.1.8. VOLTIGE AERIENNE
 - 3.1.10. VOL SUPERSONIQUE
 - 3.1.11. ZONE INTERDITE
 - 3.1.12. ZONE REGLEMENTEE
 - 3.1.13. ZONE DANGEREUSE
- 3.2. ACTIONS PRELIMINAIRES AU VOL
- 3.3. PREVENTION DES ABORDAGES ET DES COLLISIONS
 - 3.3.1. PROXIMITE
 - 3.3.2. PRIORITE DE PASSAGE
 - 3.3.3. FEUX REGLEMENTAIRES DES AERONEFS
 - 3.3.4. VOL AUX INSTRUMENTS DANS DES CONDITIONS FICTIVES
 - 3.3.5. REGLES CONCERNANT LA CIRCULATION D'AERODROME
- 3.4. EXPRESSION DE LA POSITION D'UN AERONEF DANS LE PLAN VERTICAL
- 3.5. RENSEIGNEMENTS SUR LES VOLS - PLANS DE VOL
 - 3.5.1. DEPOT DU PLAN DE VOL
 - 3.5.2. TENEUR DU PLAN DE VOL
 - 3.5.3. RESPECT DU PLAN DE VOL EN VIGUEUR





- 3.5.4. MODIFICATIONS AU PLAN DE VOL**
- 3.5.5. CLOTURE DU PLAN DE VOL**
- 3.5.6. ANNULATION DU PLAN DE VOL**
- 3.6. CLAIRANCE**
 - 3.6.1. GENERALITES**
 - 3.6.2. OBTENTION D'UNE CLAIRANCE**
 - 3.6.3. LIMITE DE CLAIRANCE**
 - 3.6.4. CLAIRANCE DE SEPARATION A VUE**
- 3.7. COMMUNICATIONS**
- 3.8. TRANSPONDEUR**
 - 3.8.1. UTILISATION DU TRANSPONDEUR**
 - 3.8.2. PANNE DU TRANSPONDEUR**
- 3.9. COMPTES RENDUS EN VOL**
 - 3.9.1. COMPTE RENDU DE POSITION**
 - 3.9.2. COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS D'EXPLOITATION, DE RENSEIGNEMENTS METEOROLOGIQUES ET DE RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX ACTIVITES VOLCANIQUES**
 - 3.9.3. COMPTE RENDU D'AUTO INFORMATION**
- 3.10. HEURE**
- 3.11. SIGNAUX**
- 3.12. URGENCE EN VOL**
 - 3.12.1. CAS GENERAL**
 - 3.12.2. INTERVENTION ILLICITE**
- 3.13. INTERCEPTION**
 - 3.13.1. MESURES A PRENDRE PAR L'AERONEF INTERCEPTE**
 - 3.13.2. RADIOCOMMUNICATIONS PENDANT L'INTERCEPTION**
- 3.14. COMPTE RENDU D'INCIDENT DE LA CIRCULATION AERIENNE**

CHAPITRE IV: REGLES DE VOL A VUE (VFR)

- 4.1. CONDITIONS METEOROLOGIQUES DE VOL A VUE ET LIMITATION DE VITESSE.**
- 4.2. VOL VFR SPÉCIAL**
- 4.3. VOL VFR DE NUIT**
- 4.4. ABAISSEMENT DES CONDITIONS METEOROLOGIQUES AU-DESSOUS DES CONDITIONS METEOROLOGIQUES DE VOL A VUE (VMC)**
 - 4.4.1. DANS UN ESPACE AERIEN CONTROLE DE CLASSE B OU C**
 - 4.4.2. DANS UN ESPACE AERIEN CONTROLE DE CLASSE D**
 - 4.4.3. DANS UN ESPACE AERIEN CONTROLE DE CLASSE E**
 - 4.4.4. DANS UN ESPACE AERIEN NON CONTROLE DE CLASSE F OU G**
- 4.5. NIVEAU MINIMAL**
- 4.6. NIVEAU MAXIMAL**
- 4.7. NIVEAU DE CROISIERE**
- 4.8. VOL VFR DANS UN ESPACE AERIEN CONTROLE DE CLASSE A, B, C OU D**
 - 4.8.1. ESPACE AERIEN CONTROLE DE CLASSE A**
 - 4.8.2. ESPACE AERIEN CONTROLE DE CLASSE B, C OU D:**
- 4.9. RADIOCOMMUNICATIONS**





- 4.9.1.EQUIPEMENT
- 4.9.2.COMMUNICATIONS
- 4.10.RADIONAVIGATION
- 4.11.POURSUITE EN IFR D'UN VOL VFR

CHAPITRE V: REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR)

- 5.1.NIVEAU MINIMAL
- 5.2.NIVEAU DE CROISIERE
 - 5.2.1.EN ESPACE AERIEN CONTROLE
 - 5.2.2.HORS ESPACE AERIEN CONTROLE
 - 5.2.3.ALTITUDE ET NIVEAU DE TRANSITION
- 5.3.VOLS IFR EN ESPACE AERIEN CONTROLE
- 5.4.CLAIRANCE VMC
- 5.5.APPROCHE A VUE.
- 5.6.RADIOCOMMUNICATIONS
 - 5.6.1.EQUIPEMENT
 - 5.6.2.COMMUNICATIONS
- 5.7.NAVIGATION
- 5.8.POURSUITE EN VFR D'UN VOL IFR





CHAPITRE I: définitions

Dans le présent document :

- le terme « *service* » correspond à la notion de fonction ou de service assurés, alors que le terme « *organisme* » désigne une entité administrative chargée d'assurer un service ;
- les expressions ci-dessous employées dans les chapitres II à V ont la signification suivante :

Abordage : il y a abordage quand des aéronefs entrent en contact physique involontaire en vol.

Accord ADS : Plan de compte rendu ADS qui fixe les conditions qui régiront les comptes rendus de données ADS (c'est-à-dire les données nécessaires à l'organisme des services de la circulation aérienne et la fréquence des comptes rendus ADS, qui doivent être convenues avant que ne débute la fourniture des services ADS).

Note - Les modalités d'un accord ADS seront échangées entre le système sol et l'aéronef au moyen d'un contrat ou d'une série de contrats.

Aérodrome : Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Note 1: Les règles de l'air se rapportant aux aérodromes et à leur utilisation s'appliquent également, sauf mention contraire, aux emplacements sur lesquels l'atterrissage et le décollage sont permis conformément à la réglementation en vigueur.

Note 2 : Lorsqu'il est utilisé dans les dispositions relatives aux plans de vol et aux messages des services de la circulation aérienne (ATS), le terme « aérodrome » est censé désigner également les emplacements, autres que les aérodromes, susceptibles d'être utilisés par certains types d'aéronefs, comme les hélicoptères ou les ballons.

Aérodrome AFIS (Aerodrome Flight Information Service): Aérodrome non contrôlé où seuls le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

Aérodrome contrôlé: Aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome

Note: L'expression « aérodrome contrôlé » indique que le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome mais n'implique pas nécessairement l'existence d'une zone de contrôle.

Aérodrome de dégagement : Aérodrome spécifié dans le plan de vol vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :





Aérodrome de dégagement au décollage

Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.

Aérodrome de dégagement en route

Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.

Aérodrome de dégagement à destination

Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note : L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.

Aérodynes : Tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques.

Aéronef : Tout appareil capable de se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air à la surface de la terre.

Aéronef d'état : sont considérés comme aéronefs d'état, les aéronefs utilisés par l'administration, tels que les aéronefs militaires, de la douane et de police. Les autres aéronefs sont appelés civils.

Aéronef égaré : Aéronef qui s'est anormalement écarté de sa trajectoire prévue ou qui signale qu'il n'est plus en mesure d'établir avec certitude sa position.

Aérostat : Tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air.

Affichage radar : Affichage électronique de renseignements obtenus par radar indiquant la position et le mouvement des aéronefs.

Aire à signaux : Aire d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol.

Aire d'atterrissage : Partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs.

Aire de manœuvre : Partie d'un aérodrome qui doit être utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement : Partie d'un aérodrome qui doit être utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et la (ou les) aire(s) de trafic.

Aire de trafic : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pour l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste et du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.





AIRPROX : Expression conventionnelle désignant la proximité d'aéronefs dans un compte rendu d'incident de la circulation aérienne.

ALERFA : Expression conventionnelle désignant une phase d'alerte.

Altitude: distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point et le niveau moyen de la mer (MSL).

Altitude de transition: altitude à laquelle ou au dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude.

Altitude d'un aéroport: altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage.

Altitude/hauteur de décision (DA/H) : Altitude (DA) ou hauteur (DH) spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision, une approche interrompue doit être amorcée si la (ou les) référence(s) visuelle(s) nécessaire(s) à la poursuite de l'approche n'a (ou n'ont) pas été établie(s).

Note : L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles (OCA/H) : Altitude (OCA) la plus basse, ou hauteur (OCH) la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aéroport, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) : Altitude (MDA) ou hauteur (MDH) spécifiée, dans une approche classique, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans références visuelles.

Altitude-pression : Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondant à cette pression dans l'atmosphère type.

Altitude topographique: Distance verticale entre un point ou un niveau, situé à la surface de la terre ou rattaché à celle-ci, et le niveau moyen de la mer

Approche à vue : Approche effectuée par un aéronef en vol IFR qui n'exécute pas ou interrompt la procédure d'approche aux instruments et exécute l'approche par repérage visuel du sol.

Approche finale :

1) Partie d'une procédure d'approche aux instruments qui commence au repère ou point spécifié d'approche finale ou, lorsque ce repère ou ce point ne sont pas spécifiés :

a) à la fin du dernier virage conventionnel, virage de base ou virage en rapprochement d'une procédure en hippodrome, si celle-ci est spécifiée, ou

b) au point d'interception de la dernière route spécifiée dans la procédure d'approche ;

'mi



- un atterrissage peut être exécuté; ou



- une procédure d'approche interrompue est amorcée

2) Trajectoire alignée sur l'axe de la piste utilisée pour l'atterrissage et se terminant au point d'atterrissage

Assistance radar : Emploi du radar dans le but de fournir aux aéronefs des renseignements et des avis sur leur position ou des écarts importants par rapport à la trajectoire de vol nominal , y compris par rapport à l'autorisation qui leur a été donnée par le service de contrôle de la circulation aérienne.

ATIS : Symbole servant à désigner le service automatique d'information de région terminale (*Automatic Terminal Information Service*).

Autogyre: aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.

Autorité compétente : Terme générique employé pour désigner l'autorité de l'État responsable de l'établissement de règles ou dispositions particulières dans les domaines qui relèvent de sa compétence.

Autorité compétente des services de la circulation aérienne (ATS): Autorité compétente responsable de l'établissement de règles ou de dispositions particulières dans les domaines qui relèvent de la fourniture des services de la circulation aérienne.

a) Pour les vols au-dessus de la haute mer, l'autorité compétente est l'autorité appropriée de l'Etat d'immatriculation.

b) Pour tous les autres cas, l'autorité appropriée de l'Etat dont relève le territoire survolé.

Avion : Aérodyne entraîné par un organisme moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Ballon libre non habité: Aérostat non entraîné par un organisme moteur, non habité, en vol libre.

Bureau de piste : Organisme de la circulation aérienne chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol déposés avant le départ.

Note : Un bureau de piste peut être un organisme distinct ou être combiné avec un organisme existant.

Cap : Sens dans lequel est dirigé l'axe longitudinal de l'aéronef, généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, compas ou du canevas).

Caractère spécial du vol : Indication précisant éventuellement si les organismes des services de la circulation aérienne doivent accorder un traitement spécial à un aéronef donné.



Centre de contrôle d'approche (APP) : Organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer le service de contrôle de la circulation aérienne au bénéfice des aéronefs évoluant dans les espaces aériens contrôlés relevant de son autorité et associés à un ou plusieurs aérodromes.





Centre de contrôle régional (Area Control Center) : Organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer le service de contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité.

Centre de coordination de sauvetage (Rescue Co-ordinating Center) : Organisme chargé d'assurer l'organisation du service de recherches et de sauvetage et de coordonner les opérations à l'intérieur d'une région de recherches et de sauvetage.

Centre d'information de vol (Flight Information Center) : Organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.

Centre météorologique : Centre désigné pour procurer l'assistance météorologique à la navigation aérienne Internationale.

Circuit de circulation d'aérodrome : Trajet spécifié que les aéronefs doivent suivre lorsqu'ils volent aux abords d'un aérodrome.

Circuit de circulation au sol : Cheminements spécifiés que les aéronefs doivent suivre sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome, dans certaines conditions de vent.

Circulaire d'information aéronautique (Aeronautical Information Circular) : Avis contenant des informations qui ne satisfont pas aux conditions d'émission d'un NOTAM ou d'insertion dans une publication d'information aéronautique, mais qui concernent la sécurité des vols, la navigation aérienne ou d'autres questions techniques, administratives, législatives ou réglementaires.

Circulation aérienne : Ensemble des aéronefs évoluant dans l'espace aérien ou sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

La circulation aérienne comprend la circulation aérienne générale et la circulation aérienne militaire.

Note. - Dans le présent texte, sauf mention contraire, l'expression «circulation aérienne» désigne la circulation aérienne générale.

Circulation aérienne générale (CAG) : Ensemble des mouvements des aéronefs civils et des aéronefs d'état soumis à la réglementation propre à ce type de circulation.

Circulation aérienne militaire (CAM) : La circulation aérienne militaire est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs qui, pour des raisons d'ordre technique ou militaire, relèvent de la réglementation propre à ce type de circulation.

Elle comprend la circulation opérationnelle militaire (COM) et la circulation d'essai et réception des



Circulation d'aérodrome : 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.

Circulation en surface : Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à l'exclusion des décollages et atterrissages, à la surface d'un aérodrome.





Clairance : Autorisation accordée ou instruction donnée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un Organisme du contrôle de la circulation aérienne dans le but de lui fournir le service du contrôle de la circulation aérienne.

Clairance initiale : Clairance délivrée avant le départ ou avant la pénétration dans un espace aérien contrôlé.

Clairance de séparation à vue : Clairance complémentaire accordée à un aéronef en vol contrôlé lui permettant 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.

Clairance VMC (Visual Flight Meteorological Conditions) : Clairance complémentaire accordée à un aéronef en vol IFR, lui permettant, sur sa demande, en VMC, de s'affranchir des espacements réglementaires vis à vis de tous les autres aéronefs en vol IFR et d'assurer visuellement sa propre séparation par rapport à ceux-ci.

Code transpondeur : Numéro assigné à une réponse émise par un transpondeur.

Collision : Il y a collision lorsque qu'un aéronef entre en contact physique de manière involontaire avec le sol, un obstacle, ou un mobile au sol.

Communications contrôleur- pilote par liaison de données (CPDLC): Moyen de communication par liaison de données pour les communications ATC entre le contrôleur et le pilote.

Compte rendu d'observations météorologiques : Description des conditions météorologiques observées, à un moment et en un endroit déterminés.

Compte rendu en vol : Compte rendu émanant d'un aéronef en vol et établi selon les spécifications applicables aux comptes rendus de position, d'exploitation et (ou) d'observations météorologiques.

Conditions météorologiques de vol aux instruments (Instruments Flight Meteorological Conditions) : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC) : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.



Contrat ADS : Moyen par lequel les modalités d'un accord ADS sont échangées entre le système sol et l'aéronef, et qui spécifie les conditions dans lesquelles les comptes rendus ADS débiteront et les données qu'ils comprendront.

Note. Le terme « contrat ADS » est un terme générique qui désigne, selon le cas, un contrat d'événement ADS, un contrat ADS à la demande, un contrat périodique ADS ou un mode d'urgence. La transmission au sol des comptes rendus ADS peut être mise en œuvre entre systèmes au sol.





Contrôle d'aérodrome : Service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Contrôle d'approche : Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ.

Contrôle radar : Expression indiquant que des renseignements obtenus par radar sont employés dans l'exécution du contrôle de la circulation aérienne.

Contrôle régional : Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle.

Couche de transition : Espace aérien compris entre l'altitude de transition et le niveau de transition.

Croisière ascendante : Technique de vol en croisière applicable à un aéronef, qui résulte en un accroissement net de l'altitude à mesure que la masse de l'aéronef diminue.

DETRESFA : Expression conventionnelle désignant une phase de détresse.

Dirigeable : Aérostat entraîné par un organisme moteur.

Durée estimée : Temps que l'on estime nécessaire pour aller d'un point significatif à un autre.

Durée totale estimée :

Dans le cas des vols IFR, temps estimé nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver au point désigné, défini par rapport à des aides à la navigation, où il est prévu d'amorcer une procédure d'approche aux instruments, ou, si aucune aide à la navigation n'est associée à l'aérodrome de destination, le temps nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination;

Dans le cas des vols VFR, temps estimé nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination.

Écran de visualisation radar : Écran sur lequel des renseignements obtenus par radar indiquant la position et le mouvement des aéronefs sont visualisés de façon électronique.

Effet de sol : Phénomène entraînant une augmentation de portance, causée par l'influence du sol sur l'écoulement de l'air à travers le rotor d'un hélicoptère lorsque ce dernier évolue à proximité du sol.



Espace aérien à service consultatif : Espace aérien de dimensions définies, ou route désignée, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Espace aérien contrôlé : Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service de contrôle de la circulation aérienne est assuré aux vols IFR et aux vols VFR selon la classification des espaces aériens..

Note . -«Espace aérien contrôlé» est un terme générique qui désigne l'un ou l'autre des espaces aériens ATS des classes A, B, C, D et E.





Espaces aériens des services de la circulation aérienne : Espaces aériens de dimensions définies désignés par une lettre de l'alphabet à l'intérieur desquels des types précis de vols sont autorisés et pour lesquels il est spécifié des services de la circulation aérienne et des règles d'exploitation.

Note : Les espaces aériens ATS appartiennent aux classes A à G.

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 circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR.

Espace aérien contrôlé de classe B : Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les Organismes de contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR, entre les vols IFR et les vols VFR et entre les vols VFR.

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 circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et entre les vols IFR et les vols VFR, et fournissent des informations de trafic aux vols VFR sur les autres vols VFR.

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 circulation aérienne 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.

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 circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR.



Dans cet espace, les Organismes de la circulation aérienne assurent le service consultatif de la circulation aérienne.

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 circulation aérienne assurent seulement le service d'information de vol et le service d'alerte.

Espacement : Intervalle ménagé par un Organisme du contrôle de la circulation aérienne entre les positions de deux aéronefs et exprimé en distance horizontale, en différence de niveau ou en temps de vol.

Espacement non radar : Espacement utilisé lorsque les renseignements sur la position des aéronefs sont tirés de sources autres que le radar.

Espacement radar : Espacement utilisé lorsque les renseignements sur la position des aéronefs sont tirés de sources radar.





Étiquette radar : Données alphanumériques accolées à un plot radar.

Exploitant : Personne, Organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Feu aéronautique à la surface : Feu, autre qu'un feu de bord, spécialement prévu comme aide à la navigation aérienne.

Guidage radar : Utilisation du radar pour fournir aux aéronefs des caps spécifiés leur permettant de suivre la trajectoire désirée.

Hauteur : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point et un niveau de référence spécifié.

Hélicoptère : Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organisme moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Heure estimée de départ du poste de stationnement (Estimated Time of Departure) : Heure à laquelle il est estimé que l'aéronef commencera à se déplacer à partir de son poste de stationnement pour le départ.

Heure d'approche prévue (HAP): Heure à laquelle un Organisme de la circulation aérienne prévoit qu'un aéronef quittera le repère d'attente à une altitude au moins égale à l'altitude minimale d'attente pour débiter son approche.

Note : L'heure réelle à laquelle l'aéronef quitte le repère d'attente dépend de la Clairance d'approche.



ou, si l'aérodrome n'est équipé d'aucune aide à la navigation, heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome. Pour les vols VFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome.

Identification d'un aéronef : Groupe de lettres, de chiffres ou combinaison de lettres et de chiffres, qui, soit est identique à l'indicatif d'appel de l'aéronef à utiliser dans les communications air-sol, soit en est l'équivalent en code, et qui est utilisé pour identifier l'aéronef dans les communications sol-sol des services de la circulation aérienne.

Identification radar : Opération qui consiste à établir une corrélation entre un plot radar déterminé et un aéronef déterminé.

IFR (Instruments Flight Rules): Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments.

IMC (Instruments Flight Meteorological Conditions): Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.

INCERFA : Expression conventionnelle désignant une phase d'incertitude.

Indicateur d'emplacement : Groupe de quatre lettres formé conformément aux règles prescrites par l'OACI et assigné à l'emplacement d'une station fixe aéronautique.





Information de circulation (ou de trafic) : Renseignements donnés à un pilote par un organisme de contrôle de la circulation aérienne 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 prévenir un abordage en appliquant les règles de l'air.

Information de vol : Renseignements et avis utiles donnés à un pilote par un Organisme de la circulation aérienne, pour l'exécution sûre et efficace du vol. Ces renseignements et avis portent sur les conditions et phénomènes météorologiques, les modifications affectant les services, les installations ou les procédures de la navigation aérienne, la position de l'aéronef, la présence d'autres aéronefs, ou tous autres renseignements disponibles lorsqu'ils sont susceptibles d'influer sur la bonne conduite et la sécurité du vol.

Limite de Clairance : Point ou instant jusque auquel est valable une Clairance.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence, ou stagiaire, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

Mode (mode SSR) : Identificateur conventionnel lié aux fonctions spécifiques des signaux d'interrogation émis par l'interrogateur au SSR. Il existe trois modes : A, C et S.

Navigation de surface (RNAV) : Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture des aides de navigation à référence sur station, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome ou grâce à une combinaison de ces deux moyens.

Niveau : Terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et

le



Note : un altimètre barométrique étalonné d'après l'atmosphère type:

a) calé sur le QNH, indique l'altitude;

b) calé sur le QFE, indique la hauteur par rapport au niveau de référence QFE;

c) calé sur une pression de 1013,2 hectopascals, indique l'altitude pression et peut être utilisé pour indiquer le niveau de vol.

Niveau de croisière : Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

Niveau de transition : Premier niveau de vol égal ou supérieur à l'altitude de transition auquel et au-dessus duquel la position verticale d'un aéronef est donnée par son niveau de vol.

Niveau de vol (Flight Level) : Surface isobare liée à une pression de référence spécifiée : 1013,2 hectopascals (hpa) et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés.

NOTAM (Notice to Airmen): Avis donnant en temps utile sur l'établissement, l'état ou la modification, d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne des renseignements essentiels à l'exécution des vols.

Nuit : Période pendant laquelle le centre du disque solaire se trouve à plus de 6 degrés en dessous de l'horizon, entre le crépuscule civil et l'aube civil.





Il est admis que :

- pour des latitudes comprises entre 30° et 60° la nuit commence 30 minutes après le coucher du soleil et se termine 30 minutes avant le lever du soleil ;
- pour des latitudes inférieures ou égales à 30° la nuit commence 15 minutes après le coucher du soleil et se termine 15 minutes avant le lever du soleil.

Observation d'aéronef : Evaluation d'un ou plusieurs éléments météorologiques effectuée à partir d'un aéronef en vol.

Organisme AFIS : Organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte au bénéfice de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome non contrôlé.

Organisme de la circulation aérienne : Terme générique désignant soit un Organisme chargé de rendre l'ensemble des services de la circulation aérienne ou certains d'entre eux, soit un bureau de piste.

Organisme du contrôle de la circulation aérienne : Terme générique désignant soit un centre de contrôle régional, soit un centre de contrôle d'approche, soit une tour de contrôle d'aérodrome.



s'y limiter, les membres d'équipage, le personnel d'entretien d'aéronef et les contrôleurs de la circulation aérienne.

Phase d'urgence : Terme générique désignant selon le cas la phase d'incertitude, la phase d'alerte ou la phase de détresse.

Phase d'alerte (ALERFA) : Situation dans laquelle on peut craindre pour la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.

Phase de détresse (DETRESFA) : Situation dans laquelle il y a tout lieu de penser qu'un aéronef et ses occupants sont menacés d'un danger grave et imminent et qu'ils ont besoin d'un secours immédiat.

Phase d'incertitude (INCERFA) : Situation dans laquelle il y a lieu de douter de la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.

Pilote commandant de bord : Pilote responsable de la conduite et de la sécurité d'un aéronef pendant le temps de vol.

Piste : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Plafond : Hauteur, au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de 6.000 mètres (20.000 pieds), couvre plus de la moitié du ciel.

Plan de descente : Profil de descente défini pour le guidage dans le plan vertical au cours de l'approche finale.

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 circulation aérienne.





Plan de vol déposé (FPL) : Le plan de vol tel qu'il a été déposé sous une forme spécifiée auprès d'un Organisme de la circulation aérienne par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les éventuelles 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 réduit : Eléments de vol en nombre limité communiqués en radiotéléphonie à un Organisme de la circulation aérienne.

Plan de vol répétitif (RPL) : Plan de vol concernant une série de vols assurés régulièrement, souvent répétés et présentant les mêmes caractéristiques de base, fourni par un exploitant pour être conservé et utilisé, de manière répétitive, par les Organismes de la circulation aérienne.

Planeur : Aérodrome non entraîné par un organisme moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des



Plot radar : Terme générique désignant l'indication visuelle sur un écran de visualisation radar, sous forme non symbolique ou symbolique, de la position d'un aéronef obtenue par radar primaire ou secondaire.

Point d'arrêt : Position caractéristique du circuit de circulation au sol d'un aéroport où un aéronef ou un véhicule peut être amené à attendre pour laisser libre la piste en service.

Point d'atterrissage : Point d'intersection de la piste et de la trajectoire nominale de descente.

Note. - Le point d'atterrissage, ainsi qu'il est défini ci-dessus, n'est qu'un point de référence et ne correspond pas nécessairement au point où l'aéronef touchera effectivement la piste.

Point de compte rendu : Emplacement déterminé pouvant être identifié par des moyens visuels, radioélectriques ou autres par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.

Point de transfert de contrôle : Point défini sur la trajectoire de vol d'un aéronef, où la responsabilité d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne à cet aéronef est transférée d'un Organisme de contrôle au suivant ou d'une position de contrôle à la suivante.

Point de cheminement RNAV (waypoint): Emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route à navigation de surface ou la trajectoire d'un aéronef utilisant la navigation de surface.

Point significatif : Emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route ATS ou la trajectoire d'un aéronef, ainsi que pour les besoins de la navigation et des services de la circulation aérienne.

Portée visuelle d'aéroport : Distance à laquelle un observateur peut voir des feux identiques aux feux délimitant la piste mais placés dans une direction différente.





Note : La portée visuelle d'aérodrome est mesurée par observation humaine et n'est pas diffusée en dehors de l'aérodrome concerné.

Portée visuelle de piste (RVR). Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Note : La portée visuelle de piste est mesurée de façon instrumentale ou par observation humaine.

Prévision météorologique : Exposé de conditions météorologiques prévues pour une heure ou une période définies et pour une région ou une partie d'espace aérien déterminées.

Procédure d'approche aux instruments : Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de bord, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, 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.



d':

Procédure d'attente : Manœuvre prédéterminée exécutée par un aéronef en vol pour attendre.

Profil de vol : Projection orthogonale de la trajectoire de vol ou d'un élément de cette trajectoire sur la surface verticale passant par la route nominale.

Publication d'information aéronautique (AIP): Publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Radar : Dispositif de radiodétection qui fournit des renseignements sur la distance, l'azimut et/ou l'altitude d'objets.

Radar de surveillance (SRE) : Équipement radar utilisé pour déterminer la position d'un aéronef en distance et en azimut. Il existe des radars primaires de surveillance (PSR) et des radars secondaires de surveillance (SSR).

Radar primaire : Dispositif radar utilisant des signaux radio réfléchis.

Radar secondaire : Système dans lequel un signal radio transmis par la station radar déclenche la transmission d'un signal radio d'une autre station.

Région de contrôle (CTA) : Espace aérien contrôlé dont la limite inférieure n'est pas la surface.

Région de contrôle océanique (OCA): région de contrôle située principalement en haute mer.

Région de contrôle terminale (TMA) : Région de contrôle établie en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou plusieurs aérodromes importants.

Région d'information de vol (FIR) : Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Région supérieure de contrôle (UTA) : Région de contrôle, établie à l'intérieur d'une région supérieure d'information de vol, et qui n'est pas une voie aérienne.





Région supérieure d'information de vol (UIR) : Espace aérien de dimensions latérales définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au-dessus d'une limite spécifiée.

Région à service consultatif : Région définie à l'intérieur d'une région d'information de vol, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Renseignements météorologiques : Message d'observations, analyses, prévisions et tous autres éléments d'information relatifs à des conditions météorologiques existantes ou prévues.

Renseignements SIGMET : Renseignements établis par un centre de veille météorologique, concernant l'apparition ou la prévision d'un ou plusieurs phénomènes météorologiques spécifiés qui



Réponse radar (ou réponse SSR) : Indication visuelle, dans une forme non symbolique sur un écran de visualisation radar, d'un signal radar transmis par un objet en réponse à une interrogation.

Route : Projection sur la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont le sens en un point quelconque est généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou du canevas).

Route à service consultatif. Route désignée le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Route ATS : Route destinée à canaliser la circulation aérienne pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne.

Note : L'expression route ATS est utilisée pour désigner à la fois les voies aériennes, les routes à service consultatif, les routes contrôlées et non contrôlées, les routes d'arrivée et de départ, etc.

Segment d'une procédure d'approche aux instruments: Partie d'une procédure d'approche aux instruments dont les extrémités sont soit des repères radioélectriques, soit des points spécifiés ne nécessitant pas l'existence de repères radioélectriques.

Note : une procédure d'approche aux instruments peut comporter quatre segments distincts:

- le segment d'approche initiale,
- le segment d'approche intermédiaire,
- le segment d'approche finale,
- le segment d'approche interrompue.

Séparation : Distance entre deux aéronefs, deux niveaux, deux trajectoires.

Séquence d'approche : Ordre dans lequel plusieurs aéronefs sont autorisés à effectuer leur approche en vue d'atterrir sur un aéroport.





Service d'alerte : Service assuré dans le but d'alerter les Organismes appropriés lorsque les aéronefs ont besoin de l'aide des Organismes de recherche et de sauvetage et de prêter à ces Organismes le concours nécessaire.

Service automatique d'information de région terminale (ATIS) : Service assuré dans le cadre du service d'information de vol dans le but de fournir régulièrement des renseignements appropriés et actualisés pour les aéronefs à l'arrivée et au départ au moyen d'émissions continues et répétées.

Services de la circulation aérienne : Terme générique désignant à la fois le service du contrôle de la circulation aérienne, le service consultatif, le service d'information de vol et le service d'alerte.

Commande de trafic



- a) les abordages entre aéronefs ;
 - b) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles;
- 2) accélérer et ordonner la circulation aérienne.

Service consultatif de la circulation aérienne : Service assuré dans le cadre du service d'information de vol, à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif, afin d'assurer autant que possible l'espacement des aéronefs en vol IFR.

Service de gestion d'aire de trafic : Service fourni pour assurer la régulation des activités et des mouvements des aéronefs et des véhicules sur une aire de trafic.

Service d'information de vol : Service assuré dans le but de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

Service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) : Service d'information de vol pour la circulation d'aérodrome.

Service fixe aéronautique : Service de télécommunications entre points fixes déterminés, prévu essentiellement pour la sécurité de la navigation aérienne et pour assurer la régularité, l'efficacité et l'économie d'exploitation des services aériens.

Service mobile aéronautique : Service mobile entre stations aéronautiques et station d'aéronef, ou entre stations d'aéronef, auquel les stations d'engin de sauvetage peuvent également participer ; les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées.

Service radar : Service de la circulation aérienne assuré au moyen du radar.

Seuil : Début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage.

Station fixe aéronautique : Station du service fixe aéronautique.

Station météorologique : Station désignée pour faire des observations et établir des messages d'observations météorologiques destinés à être utilisés en navigation aérienne.





Suggestion de manœuvre 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 manœuvres à exécuter.

Surveillance dépendante automatique (ADS) : Technique de surveillance dans le cadre de laquelle les aéronefs transmettent automatiquement, sur liaison de données, des données fournies par les systèmes embarqués de navigation et de détermination de la position, et comprenant l'identification de l'aéronef, la position en quatre dimensions ainsi que d'autres données, selon les besoins.

Surveillance radar : Utilisation du radar pour mieux connaître la position des aéronefs.

Système anticollision embarqué (ACAS) : Système embarqué qui, au moyen des signaux de

da

es a Page 21



renseigne le pilote sur la présence des aéronefs dotés d'un transpondeur qui risque d'entrer en collision avec son aéronef.

Tour de contrôle (TWR) : Organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer les services de la circulation aérienne au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

Translacion : Déplacement d'un hélicoptère au dessus de la surface d'un aérodrome, normalement dans l'effet de sol et à une vitesse sol inférieure à 20kt (37km/h)

Transmission sans accusé de réception : Transmission effectuée par une station à l'intention d'une autre station lorsque les circonstances ne permettent pas d'établir des communications bilatérales, mais qu'il est supposé que la station appelée est en mesure de recevoir le message.

VFR (Visual Flight Rules) : Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.

Virage conventionnel : Manœuvre consistant en un virage effectué à partir d'une trajectoire désignée, suivi d'un autre virage en sens inverse, de telle sorte que l'aéronef puisse rejoindre la trajectoire désignée pour la suivre en sens inverse.

Note 1: Les virages conventionnels sont dits « à gauche » ou « à droite », selon la direction du virage initial.

Note 2: Les virages conventionnels peuvent être effectués en vol horizontal ou en descente, selon les conditions d'exécution de chaque procédure.

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. Ces deux trajectoires ne sont pas exactement opposées.

Note : Les virages de base peuvent être exécutés en vol horizontal ou en descente, selon les conditions d'exécution de chaque procédure.





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.

Visibilité au sol : Visibilité sur un aéroport communiqué par un observateur accrédité.

Visibilité en vol : Visibilité vers l'avant à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.

VMC : Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue.

Voie aérienne (AWY) : Région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un

cc - Bureau des Affaires Aériennes



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

Vol contrôlé : Vol dont les évolutions sont subordonnées à une Clearance.

Note : les vols suivants sont des vols contrôlés :

- vols IFR évoluant dans un espace aérien contrôlé ;
- vols VFR évoluant dans un espace aérien contrôlé de classe B, C ou D;
- vols VFR et vols IFR appartenant à la circulation d'aéroport d'un aéroport contrôlé;
- vols VFR spécial.

Vol IFR (Instruments Flight Rules) : Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol local : Vol effectué par un aéronef en VFR qui respecte l'ensemble des conditions suivantes:

- a) sans atterrissage sur un autre aéroport que celui de départ.
- b) à l'intérieur des espaces associés à cet aéroport lorsqu'ils existent;
- c) à une distance telle qu'elle garantisse la permanence du contact radio bilatéral pour la fourniture du service d'alerte par l'aéroport de départ.

Vol VFR : Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

Vol VFR spécial : Vol VFR autorisé par un Organisme de contrôle de la circulation aérienne, à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions météorologiques de vol à vue.

Voltige aérienne : Vol au cours duquel un aéronef effectue intentionnellement des manœuvres comportant un changement brusque d'assiette, une position inhabituelle ou une variation inhabituelle de la vitesse, généralement associées à des variations importantes de niveau.

Zone dangereuse : Espace aérien de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.





Zone de contrôle (CTR) : Espace aérien contrôlé s'étendant à partir de la surface du sol ou de l'eau jusqu'à une limite supérieure spécifiée.



Zone d'évolution normale (NOZ) : Espace aérien de dimensions définies, s'étendant de part et d'autre de l'axe du faisceau de radiophare d'alignement de piste de l'ILS. Au cours des approches parallèles indépendantes, il n'est tenu compte que de la moitié intérieure de la zone d'évolution normale.

Zone interdite : Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux



Zone réglementée : Espace aérien de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.



 <p>REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)</p>	Page 05
	2004 AMDT N°0
 <p>REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)</p>	Page 24
	2006 AMDT N°0

CHAPITRE II: Domaine d'application des règles de l'air

2.1. Application territoriale des règles de l'air

Les règles de l'air s'appliquent :

- a) à tous les aéronefs civils évoluant dans l'espace aérien togolais et à tous les aéronefs d'État, évoluant dans le même espace dont les conditions d'exécution de la mission sont compatibles avec ces règles générales;
- b) aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation togolaises, où qu'ils se trouvent, dans la mesure où ces règles ne contreviennent pas aux règles édictées par l'État sous l'autorité duquel le territoire survolé se trouve placé.

2.2. Règles à appliquer

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

- a) conformément aux règles de vol à vue (chapitre IV) ;
- b) ou conformément aux règles de vol aux instruments (chapitre V).

2.3. Responsabilité pour l'application des règles de l'air


Le pilote commandant de bord, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef. Il ne peut déroger à ces règles que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.



Pour les aéronefs non habités, cette responsabilité est exercée par la personne mettant en oeuvre l'appareil. Des règles particulières concernant les aéronefs non habités peuvent être établies par l'autorité compétente.

2.4. Autorité du pilote commandant de bord

2.4.1. Conduite de l'aéronef

Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite de l'aéronef et décide en dernier ressort de son utilisation tant qu'il en a le commandement.

 <p>REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)</p>	Page 07
	2004 AMDT N°0

 REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)	Page 05
	2004 AMDT N°0
 REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)	Page 25
	2006 AMDT N°0

2.4.2. Application des clairances de contrôle


Le pilote commandant de bord est responsable de l'application des clairances émanant d'un Organisme de la circulation aérienne. Si une clairance n'est pas jugée satisfaisante par le pilote commandant de bord, celui-ci peut demander une modification à cette clairance, demande à laquelle il sera, dans la mesure du possible, donné suite.

2.4.3. Les clairances ne peuvent servir de prétexte à un pilote commandant de bord pour enfreindre un règlement quelconque établi.

2.4.4. Un pilote commandant de bord peut demander une priorité spéciale:

- a) pour des raisons intéressant la sécurité du vol ou celle d'une personne se trouvant à bord;
- b) pour participer à une opération concernant la sauvegarde des personnes et des biens.

2.4.5. Lorsque le pilote commandant de bord demande une clairance comportant une priorité, il peut être tenu de fournir un rapport exposant les motifs de cette demande.

 REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)	Page 07
	2004 AMDT N°0



CHAPITRE III: Règles générales

3.1. Protection des personnes et des biens

3.1.1. Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs

Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens des tiers.

3.1.2. Usage de boissons alcoolisées, de narcotiques, de stupéfiants ou de médicaments

Nul ne doit piloter un aéronef ou ne doit assurer une fonction de membre de l'équipage de conduite d'un aéronef s'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques, de stupéfiants ou de médicaments qui puissent compromettre les facultés nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

3.1.3. Fatigue des équipages

Tout membre de l'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit pas les conditions d'aptitude nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

3.1.4. Niveau minimal

3.1.4.1. 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:

- a) niveau minimal imposé par les règles de vol appliquées (IFR ou VFR ; cf 4.5. et 5.1. ci-après);
- b) 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;
- c) hauteurs minimales qui peuvent être fixées 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.



3.1.4.2. Si les conditions d'exécution du vol peuvent être fixées afin de ne pas mettre en cause la sécurité des personnes et des biens à la surface des dérogations aux dispositions de 3.1.4.1. ci-dessus peuvent être accordées:

a) par le ministre de l'intérieur ou le préfet du département, après avis technique favorable du ministre chargé de l'aviation civile ou du directeur de l'aviation civile, s'il s'agit du survol d'une agglomération ou d'un rassemblement de personnes ou d'animaux en plein air;

b) par le ministre chargé de l'aviation civile ou le directeur de l'aviation civile dans les autres cas, après accord le cas échéant des autorités responsables des installations ou établissements cités en 3.1.4.1.c) ci-dessus.

3.1.4.3. Les aéronefs doivent également sauf dérogation accordée par l'autorité compétente respecter les hauteurs minimales de survol édictées par d'autres textes réglementaires et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.1.5. Jet d'objets ou pulvérisation

Rien ne doit être jeté ou pulvérisé d'un aéronef en vol sauf dans les conditions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée par celle-ci

3.1.6. Remorquage

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


3.1.7. Parachutage

Les parachutages ne peuvent être effectués, sauf en cas de force majeure, qu'en conformité avec les dispositions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée par celle-ci.

3.1.8. Voltige aérienne

3.1.8.1. Sauf autorisation spéciale des autorités compétentes, aucune voltige aérienne ne doit être exécutée au-dessus des zones urbaines ou autres agglomérations à forte densité ou des rassemblements de personnes.

3.1.8.2. La voltige aérienne ne peut être effectuée que dans des conditions fixées par l'autorité

	REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)	Page 28
		2006 AMDT N°0

3.1.9. Vols en formation

Les aéronefs ne voleront en formation qu'après entente préalable entre les pilotes commandants de bord des divers aéronefs participants au vol et, si ce dernier a lieu en espace aérien contrôlé,

conformément aux conditions prescrites par les autorités ATS compétentes. Ces conditions comprendront les dispositions 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 sera assurée par le chef de formation et les commandants de bord des autres aéronefs participant au vol, et comprendra 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 (1 Km) latéralement et longitudinalement et de 100 Ft (30 m) verticalement sera maintenue par chaque élément de la formation par rapport au chef de formation.

3.1.10. Vol supersonique


Sauf autorisation de l'autorité compétente, un aéronef ne doit pas voler à des vitesses transsoniques et supersoniques.

3.1.11. Zone interdite

Espace aérien , de dimensions définies, au dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un Etat, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit..

Aucun aéronef ne doit pénétrer, sauf autorisation de l'autorité compétente, dans une zone interdite dont l'existence a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.1.12. Zone réglementée

 <p>érie</p> <p>REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)</p>	orial	Page 29
		2006 AMDT N°0

Etat, dans les limites duquel un aéronef ne peut voler que s'il se conforme aux conditions spécifiées portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.1.13. Zone dangereuse

Espace aérien , de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées, portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.2.Actions préliminaires au vol

3.2.1.Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance de tous les renseignements disponibles utiles à la bonne exécution du vol projeté. Il doit s'assurer du fonctionnement satisfaisant de son appareil et des équipements nécessaires à la bonne exécution de ce vol.

3.2.2.Pour les vols VFR exceptés les vols locaux et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol doit comprendre l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant, au cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu.

3.3.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 aéroport.

3.3.1.Proximité

3.3.1.1.Un aéronef ne doit pas évoluer à une distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage.

3.3.1.2. Des manœuvres d'évitement basées sur les avis de résolution fournis par des équipements embarqués tel que l'ACAS peuvent être exécutées. Dans ce cas, la modification de la trajectoire de vol doit être limitée au minimum qu'exige le conformité aux avis de résolution. Le pilote qui déroge à une Clearance

pour donner suite à un avis de résolution doit revenir, dès le conflit résolu, à la trajectoire de vol prévue.

 REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)	Page 30
	2006 AMDT N°0

L'organisme de la circulation aérienne concerné doit, dès que possible, être informé par le pilote de l'exécution de telles manœuvres .

3.3.2.Priorité de passage

Sauf clearance contraire, l'aéronef qui a la priorité de passage doit conserver son cap et sa vitesse, mais aucune des dispositions 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 un abordage.

Un aéronef qui, aux termes des règles qui suivent se trouve dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef doit éviter de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins qu'il ne passe à bonne distance, et:

- a) qu'il ne crée pas un danger du fait de sa turbulence de sillage;
- b) qu'il tienne compte de la turbulence de sillage de l'autre aéronef.

Dès qu'ils ont connaissance de sa présence les aéronefs doivent évoluer pour laisser toute liberté de manœuvre à un aéronef en difficulté ou à un aéronef participant à une opération de sauvegarde des vies humaines et des biens.


3.3.2.1.Aéronefs se rapprochant de face

Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque d'abordage, chacun d'eux doit obliquer vers sa droite. Toutefois dans le cas d'aérodynes évoluant à proximité d'un versant montagneux et parallèlement à celui-ci, la priorité revient à celui qui a la pente à sa droite, et seul l'autre appareil doit infléchir sa trajectoire.

3.3.2.2.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 doit s'en écarter, toutefois:

- a) les aérodynes motopropulsés doivent céder le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons;
- b) les dirigeables doivent céder le passage aux planeurs et aux ballons;
- c) les planeurs doivent céder le passage aux ballons ;
- d) les aéronefs motopropulsés 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.

	REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)	Page 31
		2006 AMDT N°0

3.3.2.3.Dépassement

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 doit s'écarter 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.


3.3.2.4. Atterrissage

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

3.3.2.4.2. Un aéronef sachant qu'un autre aéronef est contraint d'atterrir doit céder le passage à celui-ci.

3.3.2.4.3. Lorsque deux ou plusieurs aéroplanes se rapprochent d'un aérodrome afin d'y atterrir, l'aéroplane se trouvant au niveau le plus élevé doit céder le passage à l'autre aéroplane mais ce dernier ne doit pas se prévaloir 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 motopropulsés doivent céder le passage aux planeurs.

3.3.2.5. Décollage

 <p>REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIEENNE AU TOGO (Règles de l'Air)</p>	<p>Page 32</p> <p>2006 AMDT N°0</p>
--	---

3.3.2.6. Aéronefs circulant en surface

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

a) lorsque deux aéronefs se rapprochent l'un de l'autre de front, ou à peu près de front, chacun d'eux doit s'arrêter ou, dans la mesure du possible, obliquer vers sa droite de façon à passer à bonne distance de l'autre;

b) lorsque deux aéronefs suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite doit céder le passage;

c) un aéronef qui est dépassé par un autre aéronef a la priorité, et l'aéronef dépassant doit se tenir à bonne distance de l'aéronef dépassé.

3.3.2.7. Manœuvres à flot

3.3.2.7.1. En plus des dispositions ci-après les aéronefs à flot doivent respecter les règlements de navigation applicables aux navires en mer ou sur les eaux intérieures.

3.3.2.7.2. Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un navire approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage le pilote de l'aéronef doit évoluer avec précaution en tenant compte des circonstances, notamment des possibilités des aéronefs ou des navires.

a) Routes convergentes. Un aéronef ayant un autre aéronef ou un navire à sa droite doit céder le passage à celui-ci et se tenir à distance.


b) Approche de face. Un aéronef qui se rapproche de face ou presque de face d'un autre aéronef ou d'un navire doit modifier son cap vers la droite et se tenir à distance.

c) Dépassement. L'aéronef ou le navire dépassé a la priorité de passage. L'aéronef dépassant doit modifier son cap vers la droite et se tenir à distance.

d) Amerrissage et décollage. Un aéronef décollant ou amerrissant à la surface de l'eau doit se tenir dans la mesure du possible, à distance de tous les navires et doit éviter d'entraver leur navigation.

3.3.3. Feux réglementaires des aéronefs

Les feux réglementaires des aéronefs sont décrits en annexe...

 <p>REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIEENNE AU TOGO (Règles de l'Air)</p>	<p>Page 33</p> <p>2006 AMDT N°0</p>
---	---

- des feux anti-collision destinés à attirer l'attention sur lui;
- des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur;

aucun autre feu susceptible d'être confondu avec ces feux ne doit être allumé.

Tout aéronef qui se déplace, de façon autonome ou non, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome doit allumer des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il ne doit allumer aucun autre feu susceptible d'être confondu avec ces feux.

Tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche ou qui est sur le point de les mettre en marche doit allumer des feux indiquant cette situation.

3.3.3.1.2. De jour

Tout aéronef en vol doit allumer, s'il en est doté, des feux anti-collision destinés à attirer l'attention sur lui.

Tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche ou qui est sur le point de les mettre en marche doit allumer, s'il en est doté, des feux indiquant cette situation.

3.3.3.1.3. Un pilote peut éteindre les feux à éclats dont l'aéronef est doté ou 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.


3.3.3.2. Aéronef à flot

Tout aéronef à flot doit allumer les feux prescrits par les règlements de navigation applicables aux navires en mer ou sur les eaux intérieures.

3.3.4. Vol aux instruments dans des conditions fictives

Un aéronef ne doit pas voler dans des conditions fictives de vol aux instruments à moins:

- a) que l'aéronef ne soit équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement; et
- b) qu'un pilote compétent n'occupe un siège aux commandes lui permettant d'intervenir comme pilote de sécurité suppléant la personne qui pilote dans les conditions fictives de vol aux instruments. Le pilote de sécurité doit avoir un champ de vision satisfaisant vers l'avant et de chaque côté de l'aéronef,

 <p>SO</p>	Page 34
REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)	2006 AMDT N°0

3.3.5. Règles concernant la circulation d'aérodrome

3.3.5.1. Pénétration dans la circulation d'aérodrome

Sauf Clearance contraire, un aéronef n'utilisant pas un aérodrome doit se tenir à l'écart de la circulation 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. Manoeuvres générales

Un aéronef faisant partie de la circulation d'aérodrome doit, qu'il évolue ou non en espace aérien contrôlé:

- a) se conformer aux procédures générales de circulation pour l'utilisation des aérodromes fixées par l'autorité compétente
- b) se conformer aux consignes particulières éventuelles, définies pour l'aérodrome considéré et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique;
- c) surveiller la circulation d'aérodrome afin d'éviter les abordages;
- d) en l'absence de consignes particulières ou de clearance contraire, effectuer tous les virages à gauche en cours d'approche et après décollage;
- e) 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.


3.3.5.3. Atterrissage

Sauf clearance contraire, ou entente préalable des commandants de bord dans le cas d'aérodrome non contrôlé, un aéronef à l'atterrissage et en approche finale ne doit pas franchir le seuil de la piste

utilisée, tant que l'aéronef au départ qui le précède n'a pas franchi l'extrémité de piste ou amorcé un virage, ou tant que les aéronefs à l'arrivée qui le précèdent n'ont pas dégagé la piste.

3.3.5.4. Décollage

3.3.5.4.1. Sauf clairance contraire, ou entente préalable des commandants de bord en cas d'aérodrome non contrôlé, un aéronef au départ ne doit pas commencer son décollage tant que l'aéronef

 <p>REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)</p>	Page 35 2006 AMDT N°0
--	---------------------------------

3.3.5.4.2. Lorsqu'une clairance pour un décollage immédiat a été acceptée par le commandant de bord avant qu'il ne pénètre sur la piste, celui-ci doit pénétrer et décoller sans délai.

3.4. Expression de la position d'un aéronef dans le plan vertical

3.4.1. Dans le cas où une altitude de transition est établie, elle est applicable à tous les vols VFR et IFR. Sa valeur est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.4.2. Lorsqu'une altitude de transition est établie, un aéronef doit exprimer sa position dans le plan vertical:

- en altitude lorsqu'il vole à et au dessous de l'altitude de transition;
- en niveau de vol lorsqu'il vole à et au-dessus du niveau de transition.

3.4.3. Lorsqu'aucune altitude de transition n'a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique pour une région particulière, l'aéronef doit exprimer sa position dans le plan vertical:


- en altitude lorsqu'il vole à et au dessous du plus haut des deux niveaux suivants:
 - 900m (300 ft) au dessus niveau moyen de la mer; ou
 - 300m (1000 ft) au dessus de la surface;
- en niveaux de vol lorsqu'il vole au dessus des deux niveaux précédents.

3.4.4. Le passage des altitudes aux niveaux de vol et vice-versa a lieu à l'altitude de transition pendant la montée et au niveau de transition pendant la descente.

3.4.5. L'autorité compétente des services de la circulation aérienne peut définir des procédures particulières au bénéfice des planeurs leur permettant d'exprimer leur position dans le plan vertical uniquement par l'altitude.

3.4.6. Emploi du QFE

Sauf dispositions contraires portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, la position d'un aéronef dans le plan vertical peut être exprimée par la hauteur lorsqu'il évolue

 <p>REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)</p>	Page 36 2006 AMDT N°0
--	---------------------------------

de l'aérodrome sauf dans le cas où les modalités d'exécution d'une procédure d'approche aux instruments prévoient l'utilisation d'un QFE seuil de piste.

3.5. Renseignements sur les vols - Plans de vol

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 Clearance concernant une brève partie d'un vol, par exemple la traversée d'un espace aérien contrôlé, le décollage ou l'atterrissage sur un aérodrome contrôlé.

3.5.1. Dépôt du plan de vol

3.5.1.1. Généralités

3.5.1.1.1. Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux Organismes de la circulation aérienne sont communiqués sous forme de plan de vol.

3.5.1.1.2. Un plan de vol peut être communiqué :


- sous forme de plan de vol répétitif (RPL) avant le vol;
- sous forme de plan de vol déposé (FPL) avant ou pendant le vol. Un FPL ne peut être communiqué pendant le vol que si le pilote commandant de bord se trouve placé dans des circonstances imprévues qui le conduisent à prendre une telle décision;
- sous forme de plan de vol réduit:
 - a) pendant le vol, en communiquant à l'Organisme de la circulation aérienne intéressé les éléments de vol appropriés.
 - b) lors de l'exécution d'un vol local.

3.5.1.1.3. Les procédures de rédaction et de dépôt des RPL et FPL sont définies par l'autorité compétente.

3.5.1.2.Obligation de déposer un plan de vol

Un plan de vol doit être déposé sous la forme prescrite en 3.5.1.3. avant tout vol ou partie de vol IFR et VFR.

Sauf lorsque d'autres dispositions ont été prises en vue du dépôt de plans de vols répétitifs, un plan de vol déposé avant le départ devrait être remis au bureau de piste des services de la circulation aérienne sur l'aérodrome de départ. Si un tel bureau n'existe pas à l'aérodrome de départ, le plan de vol devrait être

 <p>jan lép</p> <p>REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)</p>	Page 37 2006 AMDT N°0
---	---------------------------------

3.5.1.3.Formes et délais de dépôt du plan de vol

Le dépôt d'un plan de vol est obligatoire pour tout vol ou partie de vol IFR ou VFR.

Le plan de vol sera déposé au plus tard trente minutes avant l'heure de départ prévue.

Si le FPL est communiqué pendant le vol, le délai est réduit à dix (10) minutes. Un délai supérieur peut être nécessaire pour l'obtention d'une Clearance si elle est exigée conformément à 3.6.2.1.


3.5.2.Teneur du plan de vol

3.5.2.1.Un plan de vol doit comprendre ceux des renseignements ci-après définis par l'autorité compétente pour le FPL ou RPL, ou jugés nécessaires par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne dans le cas du plan de vol réduit:

- Identification de l'aéronef;
- Règles de vol et type de vol;
- Nombre et type(s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage;
- Équipement;
- Aérodrome de départ;
- Heure estimée de départ du poste de stationnement (*);
- Vitesse(s) de croisière;
- Niveau(x) de croisière;
- Route à suivre
- Aérodrome de destination et durée totale estimée;
- Aérodrome(s) de décollage;
- Autonomie;
- Nombre de personnes à bord;
- Équipement de secours et de survie;
- Renseignements divers (*);

(*): Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément est l'heure de passage au-dessus du premier point de la route à laquelle s'applique le plan de vol.

3.5.2.2. Si avant le départ, le pilote commandant de bord prévoit que, selon l'autonomie de l'aéronef et sous réserve d'une modification de Clearance en cours de vol, il pourrait être décidé de faire route vers un

 <p>ORG COI REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIEENNE AU TOGO (Règles de l'Air)</p>	Page 38 2006 AMDT N°0
---	-----------------------------

3.5.3. Respect du plan de vol en vigueur

3.5.3.1. Règles générales

3.5.3.1.1. Un aéronef doit se conformer au plan de vol en vigueur sauf en cas de force majeure nécessitant une action immédiate; en ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence aient été prises, l'Organisme intéressé de la circulation aérienne doit être informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence.

3.5.3.1.2. Sauf Clearance contraire, les vols contrôlés doivent suivre, dans la mesure du possible:

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

3.5.3.2. Dérogations involontaires


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

- a) Écart par rapport à la route : si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote doit aviser l'organisme de la circulation aérienne concerné et rejoindre la route le plus tôt possible;
- b) 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 cinq pour cent (5%) par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol, l'organisme de la circulation aérienne doit en être avisé;
- c) Modification de temps estimé : s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants : point de compte rendu réglementaire suivant, limite de région d'information de vol ou aéroport de destination, est entaché d'une erreur dépassant trois minutes par rapport au temps notifié aux organismes de la circulation aérienne, l'heure prévue corrigée doit être notifiée le plus tôt possible à l'organisme de la circulation aérienne intéressé.

3.5.4. Modifications au plan de vol

3.5.4.1. Généralités

Toutes les modifications au plan de vol déposé pour un vol IFR ou pour un vol VFR doivent être signalées le plus tôt possible à l'organisme de la circulation aérienne intéressé.

 <p>REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)</p>	<p>Page 39</p> <p>2006 AMDT N°0</p>
--	---

3.5.4.2.Modification de niveau de croisière

Les demandes de modification au plan de vol concernant un changement de niveau de croisière doivent comporter les renseignements ci-après : identification de l'aéronef; niveau de croisière demandé et vitesse de croisière à ce niveau; temps estimés révisés aux limites des régions d'information de vol suivantes (s'il y a lieu).

3.5.4.3.Modification de route

Les demandes de modification au plan de vol concernant un changement de route sans changement de destination doivent comporter les renseignements ci-après: identification de l'aéronef; identification de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route; temps estimés révisés; tous autres renseignements appropriés.

3.5.4.4.Modification de destination

3.5.4.4.1.Les demandes de modification au plan de vol concernant un changement de destination doivent comporter les renseignements ci-après: 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; temps estimés révisés, aérodrome(s) de dégagement; tous autres renseignements appropriés.

3.5.4.4.2.Sauf cas d'urgence déclaré par le commandant de bord, le changement de destination vers un aérodrome étranger d'un aéronef ayant décollé d'un aérodrome d'un État et dont la destination initiale prévue au plan de vol était un aérodrome de cet État est interdit si les obligations en matière de douane et de police exigées pour la sortie de cet État n'ont pas été remplies.

3.5.5.Clôture du plan de vol

Afin d'éviter de graves perturbations dans la marche des Organismes de la circulation aérienne et des frais considérables résultant de l'exécution d'opérations de recherches superflues, tous les plans de vol doivent être clos.

3.5.5.1.Clôture à l'arrivée

3.5.5.1.1.Un compte rendu d'arrivée doit être remis directement au bureau de piste de l'aérodrome d'arrivée ou transmis par radio le plus tôt possible après l'atterrissage à l'Organisme intéressé de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée.



3.5.5.1.2.Lorsque l'aérodrome d'arrivée est l'aérodrome de destination indiqué au plan de vol, l'échange de radiocommunications avec la tour de contrôle ou l'Organisme AFIS de l'aérodrome d'arrivée, une fois l'atterrissage effectué, équivaut à la fourniture d'un compte rendu d'arrivée.

3.5.5.1.3. S'il n'existe pas d'Organisme de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée, le compte rendu d'arrivée doit être établi le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à un Organisme de la circulation aérienne. Si le commandant de bord sait que les moyens de communications à l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants pour permettre l'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il doit si possible transmettre par radio, juste avant l'atterrissage un message, tenant lieu de compte rendu d'arrivée, à un Organisme de la circulation aérienne.

3.5.5.1.4. Le compte rendu d'arrivée comporte les renseignements suivants:

- a) identification de l'aéronef;
- b) aérodrome de départ;
- c) aérodrome de destination (en cas de déroutement seulement)
- d) aérodrome d'arrivée;
- e) heure d'arrivée.

3.5.6. Annulation du plan de vol

3.5.6.1. Un plan de vol peut être annulé tant que le vol ou la partie du vol pour lequel il a été communiqué n'est pas commencé.

3.5.6.2. Lorsqu'un plan de vol est annulé, il n'est plus pris en compte par les Organismes de la circulation aérienne.

3.5.6.3. Le commandant de bord qui renonce à entreprendre un vol ou une partie de vol pour lequel un plan de vol a été communiqué doit immédiatement faire connaître sa décision à l'Organisme concerné.

3.5.6.4. Si une notification de retard n'a pas été faite dans les soixante minutes qui suivent l'heure estimée de départ du poste de stationnement, le plan de vol sera considéré comme annulé par les Organismes de la circulation aérienne.



3.6. Clairance

3.6.1. Généralités

3.6.1.1. Les Clairances sont délivrées dans le seul but d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne.

3.6.1.2. Les Clairances ne dégagent en aucune façon la responsabilité du commandant de bord vis-à-vis:

- de l'exercice d'une vigilance constante en vue d'éviter les abordages avec d'autres aéronefs et les collisions avec les obstacles ou le sol;
- du respect des règlements et procédures en vigueur.

3.6.1.3. Si un pilote commandant de bord n'est pas ou n'est plus en mesure de respecter une Clairance qui lui a été délivrée, il doit en informer au plus tôt l'Organisme de contrôle concerné.

Note: les ordres fournis par les systèmes embarqués d'évitement, les abordages entre aéronefs ou des collisions avec le sol quand ils sont suivis par le pilote, entre dans ce cadre.



3.6.2.Obtention d'une Clairance

3.6.2.1. Une Clairance doit être obtenue avant d'effectuer un vol contrôlé ou la partie contrôlée d'un vol. Dans toute la mesure du possible cette Clairance doit être une Clairance générale valable pour tout le vol ou la partie du vol où l'aéronef doit bénéficier du service de contrôle de la circulation aérienne.

3.6.2.2. Avant le départ, la communication d'un plan de vol équivaut à une demande de Clairance.

3.6.2.3. En vol, lorsqu'aucune Clairance préalable n'a été obtenue avant le départ, le pilote commandant de bord doit, sauf dispositions contraires portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, demander une Clairance à l'Organisme concerné, au plus tard:

- soit lors du passage d'un point ou d'une limite spécifiée;
- soit dès que possible avant l'heure prévue de franchissement de la limite de l'espace aérien où lui sera rendu le service du contrôle.

3.6.3.Limite de clairance

3.6.3.1. Lorsqu'un aéronef arrive à un point significatif après avoir été explicitement informé que celui-ci constitue sa limite de clairance et sans avoir reçu de clairance complémentaire, il doit se mettre en attente:

- en respectant le circuit d'attente particulier si un tel circuit a été porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique;
- sinon, il doit effectuer en ce point une attente orientée suivant sa route d'arrivée.

3.6.3.2. Dans le cas où un aéronef arrive à un point significatif sans avoir été explicitement informé que celui-ci constitue sa limite de clairance et sans avoir reçu de clairance complémentaire:

- si ce point significatif est le repère d'attente associé à la procédure d'approche aux instruments utilisée sur l'aérodrome de destination, il doit se mettre en attente en respectant le circuit publié;
- dans le cas contraire, il poursuit son vol conformément au plan de vol en vigueur en informant dès que possible l'organisme de contrôle intéressé.



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 de l'aéronef devant maintenir la séparation à vue que si les conditions suivantes sont remplies:

- il voit l'autre l'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 circulation aérienne ou tant que le croisement ou le dépassement ne sont pas effectifs.

Le deuxième aéronef est informé de la manœuvre du premier.

3.6.4.3. Quand il bénéficie d'une clairance de séparation à vue, le pilote doit manœuvre 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

3.7. Communications

3.7.1. Les procédures de radiotéléphonie et notamment les expressions conventionnelles et la phraséologie devant être respectées dans les communications radiotéléphoniques entre aéronefs et entre un aéronef et un Organisme au sol sont définies par l'autorité compétente

3.7.2. Un aéronef en vol contrôlé doit établir une communication bilatérale directe avec l'Organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne et garder une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.

Note : Le système SELCAL ou des systèmes analogues de signalisation automatique répondent normalement aux besoins d'une écoute permanente. Toutefois, les aéronefs dotés de cet équipement peuvent également être tenus de garder l'écoute.

3.7.3. Lorsque certains organismes, portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, diffusent des renseignements relevant du service d'information de vol sous forme d'émissions continues et répétées transmises par un système automatique, notamment l'ATIS, les aéronefs doivent prendre connaissance de ces informations avant d'établir un contact radio bilatéral avec l'organisme concerné.



3.7.4. Interruption des communications radio

3.7.4.1. En cas d'interruption des radiocommunications, l'aéronef doit se conformer aux procédures prévues dans ce cas par les procédures de radiotéléphonie. En outre, il doit veiller à recevoir les éventuelles Clairances qui pourraient lui être transmises par signaux visuels.

3.7.4.2. En cas d'interruption des communications radio entre un aéronef et un Organisme de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord doit, dès que possible, après l'atterrissage, avertir les Organismes de la circulation aérienne dans les cas où un échange de messages aurait dû avoir lieu ou se poursuivre si l'interruption ne s'était pas produite.

3.7.4.3. Dans le cas où, au regard des procédures à appliquer en cas d'interruption des communications radio, il est prévu qu'un aéronef maintienne les conditions météo de vol à vue, les valeurs de visibilité, de distance par rapport aux nuages et de limitations de vitesses à respecter dans un espace aérien contrôlé de classe A, B ou C, sont les mêmes que celles requises dans un espace aérien contrôlé de classe D conformément au tableau de l'appendice...

3.8. Transpondeur

3.8.1. Utilisation du transpondeur

3.8.1.1. Lorsque l'équipement transpondeur est prescrit, le pilote commandant de bord doit:

- afficher les codes transpondeur assignés par l'Organisme de la circulation aérienne ou portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique;

- afficher le cas échéant, selon les modalités définies pour son usage, le code spécifique approprié associé soit au cas d'urgence, soit à la panne de radiocommunications, soit à l'intervention illicite.

3.8.1.2. Lorsque l'équipement transpondeur n'est pas prescrit, des consignes peuvent être établies pour les aéronefs dotés de cet équipement. Ces consignes sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.8.1.3. Les obligations d'emport de transpondeur sont fixées par l'autorité compétente.



3.8.2. Panne du transpondeur

Lorsque l'équipement transpondeur est prescrit, et en cas de panne de cet équipement, le commandant de bord doit respecter les consignes et procédures portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.9. Comptes rendus en vol

3.9.1. Compte rendu de position

3.9.1.1. Vols contrôlés

3.9.1.1.1. Points de compte rendu

A moins d'en être exempté par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou par l'Organisme intéressé de la circulation aérienne dans des conditions spécifiées par la dite autorité, un aéronef en vol contrôlé doit transmettre à cet Organisme, dès que possible, un compte rendu de position au passage de chaque point de compte rendu obligatoire porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.9.1.1.2. Points de compte rendu supplémentaires

Des comptes rendus de position doivent être transmis au passage des points de compte rendu supplémentaires à la demande de l'Organisme intéressé de la circulation aérienne.

3.9.1.1.3. Absence de point de compte rendu

En l'absence de point de compte rendu, l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou l'Organisme de la circulation aérienne intéressé peut prescrire la transmission de messages de compte rendu de position à des intervalles de temps déterminés ou au passage de lignes de compte rendu de position.

3.9.1.2.

Vols non contrôlés

Dans les espaces aériens non contrôlés (classe F et G), en dehors des routes ATS, les comptes rendus de position sont obligatoires:

- A chaque passage des limites de deux espaces aériens;
- ensuite toutes les heures;
- en outre un message QRU doit être adressé toutes les demi-heures intermédiaires.

3.9.1.3. Contenu des comptes rendus

Sauf Clearance contraire ou consignes publiées dans les publications d'information aéronautique, les comptes rendus de position transmis en radiotéléphonie contiennent les éléments suivants dans l'ordre



- a) identification de l'aéronef ;
- b) position ;
- c) heure ;
- d) niveau ;
- e) prochaine position et heure prévue de passage ;
- f) point significatif suivant.

3.9.2. Communication de renseignements d'exploitation, de renseignements météorologiques et de renseignements relatifs aux activités volcaniques

3.9.2.1. Lorsqu'un aéronef en route doit communiquer des renseignements intéressant l'exploitation, ou des renseignements météorologiques ou des renseignements relatifs aux activités volcaniques aux points et aux heures où des comptes rendus de position doivent être transmis, ceux-ci sont fournis sous forme de comptes rendus en vol dans les conditions fixées par l'autorité compétente et de la météorologie nationale

3.9.2.2. Les conditions météorologiques dangereuses et les activités volcaniques dangereuses rencontrées au cours d'un vol doivent être signalées aussitôt que possible à la station aéronautique appropriée avec tous les détails susceptibles d'être utiles à la sécurité des autres aéronefs.

3.9.2.3. Les incidents constatés au cours d'un vol et de nature à entraîner des dangers ou des difficultés pour la circulation aérienne doivent être signalés dès que possible aux Organismes de la circulation aérienne.

3.9.3. Compte rendu d'auto information

3.9.3.1. Un compte rendu d'auto information est un compte rendu de position émis sur la fréquence appropriée par un aéronef dans le but d'informer les autres aéronefs se trouvant à proximité de sa position et de ses intentions.

3.9.3.2. Des comptes rendus d'auto information doivent être transmis par les aéronefs dotés d'équipement de radiocommunication évoluant dans la circulation d'aérodrome en absence d'Organisme de la circulation aérienne.



3.10.Heure

3.10.1.Le temps utilisé pour l'expression de l'heure dans les communications air-sol, le plan de vol et les messages de la circulation aérienne est le temps universel coordonné (UTC).

3.10.2. L'heure doit être vérifiée avant le début d'un vol et toutes les fois que cela est nécessaire au cours du vol.

3.11.Signaux

3.11.1.Lorsqu'il aperçoit ou reçoit l'un quelconque des signaux décrits à l'appendice A, le pilote doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions ou tenir compte des informations correspondant à ce signal.

3.11.2.Lorsque les signaux décrits à l'appendice A sont utilisés, ceux-ci auront le sens indiqué dans cet appendice. Ils ne doivent être utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal qui risque d'être confondu avec ces signaux ne doit être utilisé.

3.12.Urgence en vol

3.12.1.Cas général

Dans l'éventualité où un cas d'urgence se déclare en vol, le pilote commandant de bord doit prendre toute mesure qu'il estime nécessaire dans de telles circonstances pour éviter tout danger immédiat. La nature du cas d'urgence, ainsi que toute modification apportée au plan de vol en vigueur et nécessitée par cette urgence, doivent être notifiées, aussitôt que possible, à l'organisme de la circulation aérienne intéressé.


Si l'aéronef est équipé d'un transpondeur et si le pilote commandant de bord a été préalablement invité par un organisme de la circulation aérienne à régler le transpondeur sur un code particulier, il doit normalement continuer à utiliser ce code, sauf clairance contraire, ou décision contraire du pilote.

Lorsque l'organisme de la circulation aérienne ne lui a assigné aucun code, il doit régler son transpondeur sur le code spécifié indiquant l'urgence en vol.

3.12.2.Intervention illicite

3.12.2.1.Un aéronef qui fait l'objet d'une intervention illicite doit s'efforcer d'en aviser l'organisme de la circulation aérienne intéressé en lui indiquant toutes circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances, afin de

permettre à cet organisme de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

 <p>REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AERIENNE AU TOGO (Règles de l'Air)</p>	Page 48
	2006 AMDT N°0

3.12.2.2. Si l'aéronef est équipé d'un transpondeur, le pilote commandant de bord d'un aéronef qui fait l'objet d'une intervention illicite doit s'efforcer d'afficher le code spécifié indiquant l'intervention illicite, à moins que les circonstances justifient l'emploi du code spécifié indiquant l'urgence en vol.

3.13. Interception

3.13.1. Mesures à prendre par l'aéronef intercepté

3.13.1.1. Un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef doit immédiatement:

a) suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications de l'appendice A;

b) aviser, si possible, l'Organisme compétent des services de la circulation aérienne;

c) essayer d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'Organisme approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,5 Mhz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol ; et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 Mhz;

d) s'il est doté d'un transpondeur, émettre le groupe codé 7700 sur le mode A , à moins qu'il ne reçoive des Clairances contraires de l'Organisme compétent des services de la circulation aérienne.

3.13.1.2. Si des Clairances reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

3.13.1.3. Si des Clairances reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.



3.13.2. Radiocommunications pendant l'interception

Si le contact radio est établi pendant l'interception, mais qu'il est impossible de communiquer dans une langue commune, on doit essayer de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans les procédures de radiotéléphonie définies par l'autorité compétente

3.14. Compte rendu d'incident de la circulation aérienne

Un compte rendu d'incident de la circulation aérienne est établi et transmis dans les conditions fixées par l'autorité compétente dans les cas suivants:

a) Lorsqu'un pilote commandant de bord estime que la sécurité de son aéronef a été ou aurait pu être compromise par un risque d'abordage avec un autre aéronef ou un risque de collision sur l'aire de manœuvre ;

b) Lorsqu'un usager des installations ou services de la circulation aérienne constate un incident en rapport avec le fonctionnement ou l'utilisation de ces installations ou services, autre qu'un risque de proximité d'aéronefs;

c) Lorsqu'un agent d'un organisme de la circulation aérienne constate un incident qui concerne plus particulièrement un commandant de bord, et qu'il estime nécessaire d'obtenir des informations ou des précisions au sujet d'une situation ou des circonstances particulières rencontrées au cours du vol.



CHAPITRE IV: Règles de vol à vue (VFR)

4.1. Conditions météorologiques de vol à vue et limitation de vitesse.

4.1.1. Sauf Clearance contraire en ce qui concerne le vol VFR spécial, les vols VFR doivent être effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles qui sont spécifiées dans le tableau 4 – 1 (Annexe 2)

4.2. Vol VFR spécial

4.2.1. Une Clearance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé situé dans une zone de contrôle lorsque les paramètres communiqués par l'Organisme de la circulation aérienne font état d'une visibilité au sol inférieure à 5km ou d'un plafond inférieur à 450m (1500ft).

4.2.2. Une Clearance 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

4.2.3. En VFR spécial, la règle établissant un rapport entre la visibilité et la distance parcourue en 30 secondes de vol, telle qu'elle est définie dans le tableau de l'appendice D pour les espaces aériens non contrôlés et au dessous du plus élevé des deux niveaux: 900m (3000ft) au dessus du niveau moyen de la mer ou 300m (1000ft) au dessus de la surface, s'appliquent dans les espaces aériens contrôlés.

4.2.4. Quand la clearance VFR spécial comporte le suivi d'un itinéraire publié, le pilote doit respecter les consignes particulières relatives à cet itinéraire.

Note: En l'absence de niveau à respecter sur les itinéraires publiés, les règles de niveau minimal en vol VFR continuent à s'appliquer en VFR spécial.

4.3. Vol VFR de nuit

Sauf dérogation de l'autorité compétente pour les vols en circulation d'aérodrome, les vols VFR ne sont pas autorisés de nuit.



4.4. Abaissement des conditions météorologiques au-dessous des conditions météorologiques de vol à vue (VMC)

4.4.1. Dans un espace aérien contrôlé de classe B ou C

Lorsqu'il est impossible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR doit:

a) Compte tenu des modifications aux éléments de vol qu'il juge nécessaire d'effectuer pour maintenir VMC, demander une nouvelle Clairance qui lui permette:

- soit de poursuivre le vol à destination ;
- soit de se dérouter vers un aéroport de dégagement;
- soit de quitter l'espace aérien contrôlé de classe B ou C; ou

b) demander une Clairance de VFR spécial conformément aux dispositions de 4.2.; ou

c) s'il désire passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions de 4.11.

4.4.2. Dans un espace aérien contrôlé de classe D

Lorsqu'il est impossible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR doit:

a) informe l'Organisme de la circulation aérienne des modifications des éléments du vol qu'il juge nécessaire d'effectuer pour maintenir VMC et qui lui permettent:

- soit de poursuivre le vol à destination ;
- soit de se dérouter vers un aéroport de dégagement;
- soit de quitter l'espace aérien contrôlé de classe D;

b) demander une Clairance de VFR spécial conformément aux dispositions de 4.2.; ou

c) s'il désire, passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions de 4.11.

4.4.3. Dans un espace aérien contrôlé de classe E

Lorsqu'il est impossible de poursuivre le vol en VMC, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR doit:

a) demander une Clairance de VFR spécial conformément aux dispositions de 4.2.; ou

b) s'il désire passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions de 4.11.

4.4.4. Dans un espace aérien non contrôlé de classe F ou G

Lorsqu'il est impossible de poursuivre le vol en VMC, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR doit:

- s'il désire passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions de 4.11.



4.5.Niveau minimal

Outre le respect de 3.1.4., sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, aucun vol VFR ne doit être effectué:

a) au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 300m (1000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600m autour de l'aéronef;

b) ailleurs qu'aux endroits spécifiés en 4.5.a), à une hauteur de moins de 150m (500 pieds) au-dessus du sol ou de l'eau et à une distance de moins de 150m de toute personne, de tout véhicule ou navire à la surface ou de tout obstacle artificiel. Les aéronefs non motopropulsés effectuant des vols de pente peuvent faire exception à cette règle sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.

4.6.Niveau maximal

Sauf autorisation de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, un aéronef ne doit pas voler selon les règles de vol à vue au niveau de vol 145 et au-dessus.

4.7.Niveau de croisière

4.7.1. Sous réserve des dispositions de 4.5. et sauf dans les 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: 900m (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300m (1000 pieds) au-dessus de la surface, doivent choisir l'un des niveaux de croisière spécifiées à l'appendice C.

4.7.2. En espace aérien contrôlé de classe B ou C, la correspondance entre les niveaux et la route ne s'applique pas lorsque des indications contraires figurent dans les Clairances ou sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique. Les Organismes du contrôle de la circulation aérienne peuvent, en outre, délivrer à l'intention des vols VFR des Clairances qui utilisent des niveaux IFR.



4.7.3. En espace aérien contrôlé de classe D, les niveaux ne correspondant pas à la route suivie peuvent être utilisés sur Clairance de l'Organisme de contrôle ou lorsque cette disposition a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4.7.4. En espace aérien contrôlé de classe E, les niveaux ne correspondant pas à la route suivie peuvent être utilisés lorsque cette disposition a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4.8. Vol VFR dans un espace aérien contrôlé de classe A, B, C ou D

Pour pénétrer et évoluer dans un espace aérien contrôlé de classe B, C, D, ou A s'il a obtenu une dérogation, un aéronef en vol VFR doit obtenir une Clairance conformément aux dispositions de 3.6.2.1.

4.8.1. Espace aérien contrôlé de classe A

Sauf dérogation accordée par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, un aéronef en vol VFR ne doit pas pénétrer dans un espace aérien contrôlé de classe A.

4.8.2. Espace aérien contrôlé de classe B, C ou D:

Outre les dispositions de 3.6.2.1., une nouvelle Clairance doit être demandée avant toute modification des éléments de vol.

4.9. Radiocommunications

4.9.1. Equipement

4.9.1.1. Un aéronef évoluant en VFR doit être muni de l'équipement de radiocommunication permettant une liaison bilatérale permanente avec les Organismes au sol désignés:

- lorsqu'il effectue un vol contrôlé ;
- lorsqu'il effectue un vol local, sauf Clairance ou accord particulier de l'Organisme de la circulation aérienne;
- lorsqu'il évolue dans des portions d'espace aérien ou sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique;
- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau.

4.9.1.2. Sauf autorisation contraire de l'État survolé, tout aéronef qui effectue un vol VFR doit rester en contact radio avec le service d'information de vol dans la région d'information de vol concernée.



4.9.2. Communications

4.9.2.1. Obligation

Lorsque l'équipement de radiocommunication est prescrit, outre le respect de 3.7., l'établissement de communications bilatérales directes avec l'Organisme de la circulation aérienne concerné ainsi que l'écoute permanente sur une fréquence radio définie peuvent être imposés aux aéronefs qui volent en VFR dans les portions d'espace aérien, sur les cas visés en 4.9.1.

Cette obligation est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4.9.2.2. Interruption des communications radio.

4.9.2.2.1. Espace aérien contrôlé de classe B, C ou D

En cas d'interruption des communications radio :

- a) avant d'avoir reçu la Clearance de pénétrer dans l'espace, l'aéronef ne doit pas y pénétrer;
- b) après avoir reçu la Clearance de pénétrer, ou lorsqu'il évolue dans l'espace, l'aéronef doit atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche en suivant, lorsqu'elles existent, les consignes particulières portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique;
- c) informer les Organismes de la circulation aérienne conformément aux dispositions de 3.7.4.2.

4.9.2.2.2. Autres cas

Lorsqu'un échange de messages et des comptes rendus de position auraient dû avoir lieu ou se poursuivre si l'interruption ne s'était pas produite, l'aéronef doit:

- a) atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche;
- b) informer les Organismes de la circulation aérienne conformément aux dispositions de 3.7.4.2.

4.9.2.2.3. VFR spécial dans une CTR

Si une panne de l'équipement survient :

- a) avant d'avoir reçu la Clearance de pénétrer en VFR spécial dans la CTR, l'aéronef ne doit pas y pénétrer;
- b) après avoir reçu la Clearance de pénétrer ou lorsqu'il évolue déjà en VFR spécial dans la CTR, l'aéronef doit suivre la dernière Clearance reçue ou se conformer, lorsqu'elles existent, aux consignes particulières portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.



4.10. Radionavigation

Un aéronef en VFR doit être muni de l'équipement de radionavigation adapté à la route à suivre:

- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- dans les autres cas où un tel équipement est utile.

4.11. Poursuite en IFR d'un vol VFR

Un pilote commandant de bord qui exécute un vol conformément aux règles de vol à vue et qui désire passer à l'application des règles de vol aux instruments doit:

- transmettre à l'Organisme intéressé de la circulation aérienne un FPL ou les modifications et adjonctions à apporter au FPL antérieurement déposé pour le vol VFR;
- dans l'espace aérien contrôlé, obtenir une Clearance avant de passer à l'exécution du vol IFR.



CHAPITRE V: Règles de vol aux instruments (IFR)

5.1.Niveau minimal

Outre le respect de 3.1.4., sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent et sous réserve des dispositions de 5.2.2. pour les vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé, un vol IFR doit être effectué à un niveau qui n'est pas inférieur au niveau minimal fixé par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ou lorsqu' aucun niveau minimal n'a été établi, à un niveau qui est au moins à 300m (1000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef. Cette valeur est portée à 600m (2000pieds) dans les régions accidentées ou montagneuses.

La position estimée de l'aéronef doit tenir compte de la précision de la navigation qui peut être obtenue sur le tronçon de route correspondant, eu égard aux moyens de navigation disponibles au sol et à bord de l'aéronef.

5.2.Niveau de croisière

5.2.1.En espace aérien contrôlé

Sauf pour les besoins de l'atterrissage, du décollage et des manœuvres qui s'y rattachent et sous réserve des dispositions de 5.1., un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé doit utiliser un niveau de croisière, ou s'il est autorisé à appliquer les techniques de croisière ascendante, doit évoluer entre deux niveaux ou au-dessus d'un niveau qui sont choisis dans le tableau des niveaux de croisière de l'appendice n°..

Toutefois, la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ce tableau ne s'applique pas chaque fois que des indications contraires figurent dans les clairances ou sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

5.2.2.Hors espace aérien contrôlé

Sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent et sous réserve des dispositions de 5.1., un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière hors de l'espace aérien contrôlé doit utiliser un niveau de croisière choisi dans le tableau des niveaux de croisière de l'appendice C.

Le premier niveau utilisable doit ménager une marge d'au moins 150m (500 pieds) au-dessus du plus haut des deux niveaux suivants 900m (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300m (1000 pieds) au-dessus de la surface.



5.2.3. Altitude et niveau de transition

Dans le cas où une altitude de transition est établie, la valeur de l'altitude de transition et les méthodes de détermination du niveau de transition et du premier niveau de vol utilisable en croisière au-dessus du niveau de transition sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

5.3. Vols IFR en espace aérien contrôlé

Pour pénétrer et évoluer dans un espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR doit obtenir une Clairance conformément aux dispositions de 3.6.2.1.

Outre les dispositions de 3.6.2.1., une nouvelle Clairance doit être demandée avant toute modification des éléments de vol.

5.4. Clairance VMC

5.4.1. Après l'avoir demandée, un aéronef en vol IFR qui évolue de jour en VMC peut recevoir une Clairance complémentaire dénommée « *Clairance VMC* ».

Une telle Clairance lui permet de poursuivre son vol en VMC en s'affranchissant des espacements réglementaires tout en assurant visuellement sa propre séparation vis à vis de tous les autres aéronefs en vol IFR.

Elle peut également lui permettre de s'affranchir des trajectoires préétablies.

5.4.2. Une Clairance VMC:

- ne vaut que pour une partie déterminée du vol ;
- ne peut être délivrée qu'à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé de classe D ou E;
- ne peut pas être délivrée à un aéronef pour effectuer une procédure d'approche.

5.4.3. Quand un aéronef a reçu une Clairance VMC, il doit :

- a) informer l'Organisme approprié de la circulation aérienne dès qu'il observe une aggravation des conditions météorologiques susceptibles de l'empêcher de poursuivre son vol en VMC ;
- b) obtenir une Clairance complémentaire avant de voler en IMC.

5.4.4. Quand il bénéficie d'une Clairance VMC, 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 des autres aéronefs.



5.5.Approche à vue.

Un aéronef en vol IFR peut ne pas exécuter une procédure d'approche aux instruments publiée ou approuvée ou ne pas en poursuivre l'exécution pour effectuer une approche à vue par repérage visuel du sol si les conditions suivantes sont réunies:

- a) Le pilote voit l'aérodrome
- b) le pilote peut garder le contact visuel avec le sol;
- c) Le pilote juge que la visibilité et plafond permettent une approche à vue et estime l'atterrissage possible;
- d) de nuit, le plafond n'est pas inférieur à l'altitude minimale de secteur ou, le cas échéant, de la trajectoire de ralliement empruntée.
- e) En espace aérien contrôlé, le pilote a reçu une clairance d'approche à vue;
- f) Le pilote respecte les éventuelles consignes particulières propres à l'approche à vue sur l'aérodrome considéré et les restrictions d'évolution vers la piste émises par l'Organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Un pilote peut exécuter une approche à vue même en l'absence de procédures aux instruments.

Quand il exécute une approche à vue, l'aéronef continue à bénéficier des services de la circulation aérienne correspondant à la classe de l'espace dans lequel il évolue.

5.6.Radiocommunications

5.6.1.Equipement

Un aéronef évoluant en IFR doit être muni de l'équipement de radiocommunication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés.

5.6.2.Communications

5.6.2.1.Obligation

Outre le respect de 3.7., un aéronef en vol IFR doit établir une communication bilatérale directe avec l'Organisme de la circulation aérienne intéressé et garder une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.

5.6.2.2.Interruption des communications radio

Lorsqu'une interruption des communications radio survient, un aéronef doit se conformer aux procédures suivantes selon le cas.

5.6.2.2.1.Dans les conditions météorologiques de vol à vue, l'aéronef doit:

- a) poursuivre son vol en VMC ;
- b) atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche;
- c) informer les organismes de la circulation aérienne conformément aux dispositions de

3.7.4.2.



5.6.2.2.2. Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque les conditions météorologiques sont telles qu'il juge impossible de poursuivre son vol conformément aux dispositions de 5.6.2.2.1., l'aéronef doit:

a) poursuivre son vol jusqu'au repère d'attente desservant l'aérodrome de destination en se conformant au plan de vol en vigueur. Si la Clairance relative aux niveaux ne concerne qu'une partie de la route, l'aéronef doit rester au dernier niveau ou aux derniers niveaux assignés dont il a accusé réception, jusqu'au point spécifié dans la Clairance, et ensuite au niveau ou aux niveaux de croisière spécifiés dans le plan de vol en vigueur;

b) se mettre en attente selon le circuit publié ou approuvé par l'autorité compétente, lorsqu'il doit le faire pour se conformer aux dispositions de c) ci-après relatives à l'heure;

c) commencer à descendre, à partir du repère d'attente dans le circuit d'attente à la dernière heure d'approche prévue 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 heure d'approche prévue, il doit commencer à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci;

d) exécuter la procédure d'approche aux instruments:

- pour la piste en service s'il a eu connaissance de cette dernière;

- pour la piste dont l'utilisation est prévue dans les consignes particulières de l'aérodrome traitant de l'interruption des radiocommunications, s'il n'a pas eu connaissance de la piste en service;

- pour la piste de son choix dans les autres cas.

e) atterrir, si possible, dans les trente minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée en c) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

5.7. Navigation

Un aéronef effectuant un vol IFR doit être équipé d'instruments convenables et d'appareils de navigation appropriés à la route à suivre.



5.8.Poursuite en VFR d'un vol IFR

Hormis en espace aérien contrôlé de classe A, s'il estime que le vol peut être poursuivi en VMC jusqu'à destination, le commandant de bord peut décider de poursuivre un vol entrepris en IFR en passant à l'application des règles de vol à vue applicables dans l'espace aérien où il se trouve sous réserve:

- d'aviser l'organisme de la circulation aérienne concerné qu'il passe de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue en employant l'expression «*annule IFR*»;
- de communiquer à cet organisme les modifications à apporter au plan de vol en vigueur qui, par suite de l'annulation IFR, devient automatiquement VFR, le vol se transformant alors en vol VFR avec plan de vol.