

Arrêté du 20 juin 2001(J.O. du 25 Juillet 2001)

relatif au vol de nuit en avion selon les règles de vol à vue

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement et le secrétaire d'Etat à l'outre-mer,
Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de la convention relative à l'aviation civile internationale ;
Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles D. 131-1 à D. 131-10 et leurs annexes I et II telles qu'elles résultent du décret no 91-660 du 11 juillet 1991 ;
Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;
Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aéroports par les aéronefs ;
Vu l'arrêté du 26 août 1992 portant extension aux territoires d'outre-mer de l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aéroports par les aéronefs ;
Vu l'arrêté du 22 février 1993 portant extension aux territoires d'outre-mer et aux collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon de textes réglementaires relatifs à l'aviation civile ;
Vu l'arrêté du 12 mai 1997 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1) ;
Vu l'arrêté du 25 août 1997 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aéroports ;
Vu l'accord du ministre de la défense en date du 31 mai 2001 ;
Vu l'avis du directoire de l'espace aérien en date du 31 mai 2001,
Arrêtent :

Art. 1er. - Les conditions dans lesquelles un pilote d'avion peut, de nuit, effectuer un vol selon les règles de vol à vue

(vol VFR de nuit) sont fixées en annexe au présent arrêté.

Art. 2. - L'arrêté du 28 juillet 1976 modifié relatif à la réglementation du vol en régime VFR de nuit (avion) est abrogé.

Art. 3. - Le présent arrêté est applicable aux territoires d'outre-mer, à la Nouvelle-Calédonie et à la collectivité territoriale de Mayotte.

Art. 4. - Le directeur de la navigation aérienne et le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 20 juin 2001.

ANNEXE

1. Définitions

Vol local : vol circulaire sans escale effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle (CTR) associée à l'aérodrome ou, en l'absence de zone de contrôle, à 12 kilomètres (6,5 milles marins) au plus de l'aérodrome.
Vol de voyage : vol autre qu'un vol local.

2. Aérodromes homologués

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

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

3. Conditions météorologiques

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

a) Pour un vol local :

- conserver la vue de l'aérodrome ;
- hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 mètres (1 500 pieds) ;
- visibilité égale ou supérieure à 5 kilomètres.

b) Pour un vol de voyage :

- conserver la vue du sol ou de l'eau ;
- hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 mètres (1 500 pieds) au-dessus du niveau de croisière prévu ;
- visibilité égale ou supérieure à 8 kilomètres entre les aérodromes de départ, de destination et de dégagement éventuel.

Toutefois, un vol peut être poursuivi vers l'aérodrome de destination ou de dégagement si la visibilité transmise par l'organisme de la circulation aérienne de cet aérodrome ou par un système de transmission automatique de

- paramètres (STAP) est inférieure à 8 kilomètres mais supérieure ou égale à 5 kilomètres ;
- pas de précipitation ou orage prévu entre les aérodromes de départ, de destination et de dégagement éventuel.

Pour un vol local ou de voyage, en l'absence de station météorologique, de système de

transmission automatique de paramètres (STAP) ou d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome de départ, le pilote évalue lui-même la visibilité pour les besoins du décollage.

4. Balisage lumineux en l'absence d'organisme de la circulation aérienne

En l'absence d'organisme de la circulation aérienne, le balisage lumineux est mis en oeuvre, selon le cas :

- par le pilote, en utilisant une télécommande radioélectrique de balisage (PCL) si l'aérodrome en est équipé ; les règles d'utilisation d'une PCL sont précisées dans la partie généralités (GEN) de l'atlas des cartes d'approche et d'atterrissage à vue (VAC) publié par le service de l'information aéronautique ;
- par une personne habilitée par le directeur de l'aviation civile ou son représentant.

5. Plan de vol

5.1. Plan de vol déposé

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

5.2. Cas particuliers

Un plan de vol n'est pas exigé pour les vols suivants ; les éléments de vol appropriés sont communiqués par radio

à l'organisme de la circulation aérienne concerné :

- vols locaux ;
- vols entre deux aérodromes pour lesquels le service du contrôle d'approche est assuré par le même organisme du contrôle de la circulation aérienne, dans les limites de l'espace aérien relevant de son autorité ;
- vols entrepris de jour qui, pour des raisons imprévues, se terminent de nuit, si une liaison radiotéléphonique est établie de jour avec l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome de destination ou de décollage.

6. Itinéraires, niveau minimal

Sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manoeuvres qui s'y rattachent, un vol VFR de nuit est effectué :

- sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- en l'absence d'itinéraires, à une hauteur minimale de 450 mètres (1 500 pieds) au-dessus

de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 kilomètres autour de la position estimée de l'aéronef. Cette hauteur est portée à 600 mètres (2 000 pieds) dans les régions où le relief s'élève à une altitude de plus de 1 500 mètres (5 000 pieds) ;
- pour les vols locaux, sauf consignes locales particulières, à une hauteur minimale de 300 mètres (1 000 pieds)
au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 kilomètres autour de la position estimée de l'aéronef.

7. Espaces aériens contrôlés et zones réglementées

Un vol VFR de nuit est effectué :

- en espace aérien non contrôlé ;
- après délivrance d'une clairance, dans les espaces aériens contrôlés, gérés par les centres de contrôle d'approche (APP) et les tours de contrôle (TWR), en particulier ceux compris dans les limites des secteurs d'information de vol (SIV), pendant leurs heures d'activation ;
- après autorisation préalable de l'organisme gestionnaire, dans une zone réglementée, le cas échéant suivant des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

8. Radiocommunications

8.1. Vol local sans organisme de la circulation aérienne

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

8.2. Espaces aériens contrôlés et zones réglementées

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