

## SERA : VFR de nuit

c) Si l'autorité compétente le prescrit, les vols VFR de nuit peuvent être autorisés dans les conditions suivantes :

### **FRA.5005 c)**

**Les vols VFR de nuit sont autorisés dans les conditions définies par les dispositions SERA.5005 c) et FRA.5005 c).**

Dans le contexte du paragraphe SERA.5005 c), un vol est considéré comme évoluant aux abords d'un aérodrome s'il est effectué :

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

ii) en l'absence de zone de contrôle,

- à l'intérieur d'une zone réglementée établie dans le but de protéger la circulation d'aérodrome de l'aérodrome auquel elle est associée, ou

- à une distance de l'aérodrome inférieure à 12 kilomètres (6,5 milles marins) de l'aérodrome.

1) si l'aéronef quitte les abords d'un aérodrome, un plan de vol est déposé conformément à la règle SERA.4001, point b) 6)

### **FRA.5005 c) 1)**

En application de la disposition SERA.4001 a), un vol VFR de nuit est dispensé de déposer un plan de vol avant le départ lorsque le vol ne concerne qu'un seul organisme d'approche ou un seul organisme « secteur d'information de vol » (APP ou SIV/APP) de la circulation aérienne dans sa phase de croisière et qu'il établit une liaison radiotéléphonique bilatérale avec cet organisme ; les éléments de vol sont alors transmis dès que possible conformément à SERA 4001 c).

2) l'aéronef établit et maintient des communications bilatérales sur le canal de communication ATS approprié, lorsqu'il est disponible ;

3) les minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages, tels que spécifiés dans le tableau S5-1, s'appliquent. Toutefois :

i) le plafond n'est pas inférieur à 450 m (1 500 ft) ;

ii) les dispositions du tableau S5-1, points a) et b), relatives aux visibilité en vol réduites ne s'appliquent pas ;

iii) dans un espace aérien de classe B, C, D, E, F ou G, à 900 m (3 000 ft) AMSL et au-dessous ou à 300 m (1 000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé, le pilote garde une vue permanente du sol ; et,

### **GM1 SERA.5005 (c)(3)(iii) Règles de vol à vue**

VFR DE NUIT AU-DESSUS DE LA COUCHE ("VFR ON TOP")

Lors d'un vol dans des espaces aériens de classes B, C, D, E, F ou G de au-dessus du plus élevé des deux niveaux 3000ft AMSL ou 1000ft au-dessus de la surface, le pilote peut choisir de voler au-dessus d'une couche nuageuse ("VFR on top"). En prenant la décision de voler soit au-dessus, soit au-dessous, d'un nuage de nuit, il faudrait prendre en compte, sans s'y limiter, les considérations suivantes :

(a) la probabilité d'avoir des conditions météorologiques à destination, qui permettent une descente en conditions de vol à vue ;

(b) les conditions de luminosité au-dessous et au-dessus de la couche nuageuse ;

(c) la probabilité d'abaissement de la base des nuages, si le vol au-dessous des nuages a été choisi, ce qui entraînerait la perte de la marge de franchissement d'obstacles ;

(d) la possibilité de vol au-dessus de nuages conduisant à un vol entre des couches de nuages convergentes ;

**(e) la possibilité de faire demi-tour et retourner vers une zone où la vue continue du sol peut être maintenue, avec succès ; et**

(f) les possibilités pour le pilote de déterminer sa position en un point quelconque de la route à suivre, en tenant compte également de l'altitude du terrain et des obstacles naturels et artificiels.

iv) pour les zones montagneuses, des minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages peuvent être prescrits par l'autorité compétente ;

**Recommandation FR (SERA.5005 c) 3 )** : pour faciliter la réunion des conditions requises par le règlement européen, il est fortement recommandé de s'assurer avant le départ que la hauteur de base des nuages sera 1 500 pieds au moins au-dessus du niveau de croisière prévu, et d'une absence de précipitation ou d'orage.

4) sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation expresse de l'autorité compétente, un vol VFR de nuit est effectué à un niveau qui n'est pas inférieur à l'altitude minimale de vol fixée par l'État dont le territoire est survolé ou, lorsque aucune altitude minimale de vol n'a été établie :

i) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui est à 600 m (2 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef ;

ii) ailleurs que dans les régions spécifiées au point i), à un niveau qui est à 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

#### **FRA.5005 c) 4)**

En application de la disposition SERA.5005 c) 4), le niveau minimal pour un vol VFR de nuit effectué hors itinéraire publié, au-delà des abords d'un aéroport, est, pour les aéronefs autres que les hélicoptères, fixé à :

i) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, 600 mètres (2 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef ;

ii) ailleurs que dans les régions spécifiées au i), 450 mètres (1 500 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

Dans le cas de vols de ballons, l'obstacle à considérer est le plus élevé situé dans un rayon équivalent à la distance parcourue en 10 mn de vol autour de la position estimée de l'aéronef. Le niveau minimal pour le vol VFR de nuit en hélicoptère effectué hors itinéraire publié est fixé à 300 mètres (1 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à une minute de vol autour de la position estimée de l'aéronef.

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

#### **FRA.5005 c) 5)**

Un vol VFR de nuit en avion est effectué au départ et à destination d'aéroports homologués **au sens de l'arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aéroports. Les aéroports homologués et le cas échéant, les consignes à respecter sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique. Un aéroport homologué « avec limitations » est réservé aux seuls pilotes autorisés par le directeur de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétent ou son représentant ; ces pilotes prennent alors connaissance des consignes locales fixant les règles particulières d'utilisation de cet aéroport.**

Les vols d'hélicoptères en VFR de nuit sont effectués au départ ou à destination :

- d'aéroports utilisables de nuit ;

- d'hélicoptères sur lesquelles l'exploitant d'hélicoptère s'est assuré qu'il peut effectuer son vol en sécurité.

**FRA.5005 c) 6)**

Des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés dans les espaces aériens de classe B, C ou D. Un vol VFR de nuit contrôlé peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle.

Dans les espaces aériens de classe E ou G, des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés. Leur suivi est obligatoire, lorsqu'ils sont définis en dérogation à une règle particulière d'application générale comme celle relative aux hauteurs minimales de survol ; il est recommandé dans les autres cas. Le caractère obligatoire ou recommandé de l'itinéraire est porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

d) Les