

ENR 1.2 REGLES DE VOL A VUE VISUAL FLIGHT RULES

1- Conditions météorologiques de vol a vue et limitations de vitesse.

1.1- Exception faite des vols VFR spéciaux, 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 de l'appendice D.

1.2- Les vols VFR appliquent les limitations de vitesse spécifiées dans le tableau de l'appendice D, sauf clearance contraire en espace aérien contrôlé de classe C ou D.

2- Vol VFR spécial

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 5 km ou d'un plafond inférieur à 450 m (1 500 ft).

2.2- Une clearance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle quand le pilote estime que les conditions VMC ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.

2.3- En VFR spécial, la règle établissant un rapport entre la visibilité et la distance parcourue en 30 sec de vol, telle qu'elle est définie dans le tableau de l'appendice D pour les espaces aériens non contrôlés à et au-dessous du plus élevé des deux niveaux 900 m (3000 ft) AMSL ou 300 m (1000 ft) SFC, s'applique dans les espaces aériens contrôlés.

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 niveaux à respecter sur les itinéraires publiés, les règles de niveau minimal en vol VFR continuent à s'appliquer en VFR spécial.

1- Visual flight meteorological conditions and speed limitations

1.1 Except when operating as a special VFR flight, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in Table D.

1.2- VFR flights apply speed limitations specified in table of appendix D, except contrary clearance within controlled air spaces class C or D.

2- Special VFR flight

2.1- A special VFR clearance is necessary for penetrating or operating within aerodrome traffic of a controlled aerodrome situated within a control zone when the parameters communicated by the air traffic organism state a visibility on the ground less than 5 km or a ceiling lower than 450 m (1500ft).

2.2- A special VFR clearance is necessary for penetrating or operating within a control zone when the pilot considers that the VMC conditions are not met or will no longer be.

2.3- In special VFR, the rule establishing a relation between the visibility and the distance ran in 30 sec of flight, such as it defined in table of appendix D for uncontrolled airspaces at and below the highest of the two levels 900 m (3000ft) AMSL or 300 m (1000ft) SFC, is applicable within controlled airspaces.

2.4- When a special VFR clearance contains the follow-up of a published track, the pilot shall respect the particular instructions related to this track.

Note: In the absence of levels to respect on the published tracks, the rules of minimal level in VFR flight continue to apply in special VFR.

Tableau : Appendice D / Table : Appendix D

Classe/Class	Espace aérien contrôlé / Controlled airspaces				Espace aérien non contrôlé / non controlled airspace	
	A	B	C	D, E	F, G	
Distance par rapport aux nuages / Distance from cloud		Hors des Nuage / Clear of cloud (1)	Horizontalement / horizontally : 1500 m verticalement / vertically : 300 m (1000 ft)		à et au-dessous de "S": hors des nuages et en vue de la surface / at and below "S": Clear of cloud and with the surface in sight	
Visibilité en vol / Flight visibility	(1)	à et au-dessus du FL 100 (2) / at and above FL 100 (2) : 8 km				
		au-dessous du FL 100 (2) / Below FL 100 (2) : 5 km				
		à et au-dessous de "S" / at and below "S" :		5 Km		
Limitation de vitesse / Speed restriction		Sans objet (1)	au-dessous du / below FL 100 (2) : vitesse indiquée / indicated speed ≤ 250 kt			

(1) en cas de panne radio, appliquer les conditions de la classe D/ in case of radio failure, apply conditions of class D

(2) ou 3050 mètres (10 000 pieds) si l'altitude de transition est supérieure à cette valeur/ if transition altitude is more than this value

(3) 800 mètres pour les hélicoptères / 800 meters for helicopters.

Note 1 : pour la lecture de ce tableau, "S" désigne la surface établie au plus élevé des deux altitudes suivantes : 900 mètres (3000 pieds) au-dessus du MSL ou 300 mètres (1000 pieds) au-dessus de la surface.

Note 2 : les aéronefs de la défense qui, pour des raisons d'ordre technique ou opérationnel, ne peuvent pas respecter la limitation de vitesse à 250 nœuds, appliquent la règle liant visibilité et distance parcourue en 30 secondes de vol

Note 1 : "S" means surface established at the higher of the following altitudes : 900 meters (3000 ft) above MSL or 300m (1000ft) above surface

Note 2 : military ACFT, for technical or operational reasons, may not respect speed restriction of 250kt, apply the rule connecting visibility and distance covered through 30s of flight.

3- Vol VFR de nuit

Pour voler selon les règles de vol à vue de nuit, un aéronef doit respecter les dispositions qui peuvent être fixées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile. Cette instruction peut fixer des conditions météorologiques supérieures à celles des paragraphes 1 et 2.

4. Poursuite d'un vol VFR en IFR

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 les modifications 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.

5. Abaissement des conditions météorologiques au-dessous des conditions VMC

5.1- 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 clearance qui lui permette :
- soit de poursuivre le vol à destination ;
 - soit de se dérouter vers un aérodrome de dégagement ;
 - soit de quitter l'espace aérien contrôlé de classe B ou C ; ou

b) demander une clearance de VFR spécial conformément aux dispositions du paragraphe 2; ou

c) s'il désire passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions du paragraphe 4

5.2- 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) informer 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 aérodrome de dégagement ;
- soit de quitter l'espace aérien contrôlé de classe D ; ou

b) demander une clearance de VFR spécial conformément aux dispositions du paragraphe 2; ou

c) s'il désire, passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions du paragraphe 4

5.3- 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 clearance de VFR spécial conformément dispositions du paragraphe 2; ou

b) s'il désire passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions du paragraphe 4.

5.4- 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 du paragraphe 4.

3. Night VFR flight

To fly according to the night visual flight, an aircraft shall respect the provisions which may be set by instruction of the minister in charge of civil aviation. This instruction may fix meteorological conditions superior to those of paragraphs 1 and 2.

4. Change from VFR flight to IFR flight

A pilot in-command who operates a flight according to visual flight rules and desires to change from compliance with the visual flight rules to compliance with the instrument flight rules shall:

- transmit to the appropriate air traffic services unit the changes to be made to FPL previously submitted for VFR flight;
- In controlled airspace, obtain a clearance before changing to the IFR flight.

5. Weather deterioration below the VMC

5.1- Within a controlled airspace of class B or C

When it is impossible to continue the flight in VMC in accordance with current flight plan, pilot in-command of an aircraft in VFR flight shall:

- a) Considering the changes to the flight elements which he considers necessary to maintain VMC, request a new clearance which enables him:
- either continue the flight to destination;
 - either divert to an alternate aerodrome;
 - either leave the controlled airspace of class B or C;

b) Request special VFR clearance according to the provisions of paragraph 2; or

c) if he desires to change to the compliance with instrument flight rules apply the provisions of paragraph 4

5.2- Within a controlled airspace of class D

When it is impossible to continue the flight in VMC in accordance with current flight plan, pilot in-command of an aircraft in VFR flight shall:

- a) Notify to the appropriate air traffic services unit the changes to the flight elements which he considers necessary to make for maintaining VMC and that enable him:
- either continue the flight to destination;
 - either divert to an alternate aerodrome;
 - either leave the controlled airspace of class B or C;

b) Request special VFR clearance according to the provisions of paragraph 2; or

c) if he desires to change to the compliance with instrument flight rules apply the provisions of paragraph 4

5.3- Within a controlled airspace of class E

When it is impossible to continue the flight in VMC, pilot in-command of an aircraft in VFR flight shall:

a) Request special VFR clearance according to the provisions of paragraph 2; or

b) if he desires to change to the compliance with instrument flight rules apply the provisions of paragraph 4

5.4- Within a controlled airspace of class F or G

When it is impossible to continue the flight in VMC, pilot in-command of an aircraft in VFR flight shall if desires to change to the compliance with instrument flight rules apply the provisions of paragraph 4.

6- Hauteurs minimales

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 300 m (1 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef ;

b- ailleurs qu'aux endroits spécifiés en alinéa a) ci-dessus, à une hauteur de moins de 150 m (500 pieds) au-dessus du sol ou de l'eau et à une distance de moins de 150 m de toute personne, de tout véhicule ou navire à la surface ou de tout obstacle artificiel. Les aéronefs non moto propulsés 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

7. Interruption des communications radio

7.1- 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 .

7.2- 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

7.3- 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.

8. Assistance aux vols VFR

Vols VFR égarés et vols VFR rencontrant des conditions météorologiques défavorables

Note : un aéronef égaré est un aéronef qui s'est écarté sensiblement de sa trajectoire prévue ou qui signale qu'il ne connaît pas sa position.

8.1- Un vol VFR qui signale être incertain de sa position, être perdu ou se trouver dans des conditions météorologiques défavorables devrait être considéré comme étant en situation d'urgence et être traité comme tel.

6- Minimum heights

except when necessary for take-off, landing

Safe for the needs of takeoff, landing and corresponding manoeuvres, no flight VFR must be made:

a- over areas with high density, cities and or other settlements or open air assemblies of persons less than 300m (1000ft) above the highest obstacle within a radius of 600m around the aircraft;

b) Elsewhere than specified in parag a) above, at a height of less than 150 m (500 feet) over ground or water and at a distance of less than 150 m of any person, any vehicle or ship on the surface or any artificial obstacle.

Aircrafts not propelled operating slope flights may make exception to this rule subject to entail no risk for the persons or the properties on the surface.

7. Radio communications failure

7.1- Controlled airspace of class B,C or D
In case radio communications failure:

a) before having received a clearance to penetrate into the airspace, aircraft has not to penetrate into;

b) after having received a clearance to penetrate, or when it operating within the airspace, the aircraft shall land at the nearest appropriate aerodrome following , when they exist, the particular instructions notified to the user knowledge via the aeronautical voice;

c) notify the air traffic organisms

7.2- Other cases

When an exchange of messages and the position reports should have taken place or to continue if the interruption had not occurred, the aircraft shall:

a) land at the nearest appropriate aerodrome
b) notify the air traffic organisms

7.3- Special VFR within a CTR

If an equipment failure occurs :

a) before having received a clearance to penetrate in special VFR within the CTR, the aircraft shall not penetrate into;

b) after having received a clearance to penetrate or when it already operating in special VFR within the CTR, the aircraft shall follow the last clearance received or to conform, when they exist, to the particular instructions notified to the user knowledge via the aeronautical information voice;

8. Assistance to VFR flights

Strayed VFR flight VFR flights encountering adverse weather conditions.

Note: a strayed aircraft is an aircraft that is deviated from its expected track or that signals that it doesn't know its position.

8.1- VFR flight reporting that it is uncertain of its position or lost, or encountering adverse weather conditions, should be considered to be in a state of emergency and handled as such.

Le contrôleur, dans de telles circonstances, communiquera d'une manière claire, concise et calme et en veillera à ce stade, à ne pas mettre en question toute faute ou négligence que le pilote pourrait avoir commise dans la préparation ou la conduite du vol. En fonction des circonstances, il devrait être demandé au pilote de fournir les renseignements de la liste ci-dessous jugés pertinents afin de mieux lui porter assistance:

- a) Conditions de vol de l'aéronef;
- b) Position (si elle est connue) et niveau;
- c) Vitesse vraie et cap depuis la dernière position connue, si c'est pertinent;
- d) Expérience du pilote;
- e) Equipement de navigation emporté et signaux d'aides de navigation reçus, le cas échéant;
- f) Mode SSR et code sélectionné, le cas échéant;
- g) Aéroports de départ et de destination ;
- h) Nombre de personnes à bord;
- i) Autonomie.

8.2- Si les communications avec l'aéronef sont faibles ou déformées, il devrait être suggéré que l'aéronef monte à un niveau plus élevé, pourvu que les conditions météorologiques et autres circonstances le permettent .

8.3 Une assistance à la navigation, utilisant le radar, un Radio goniomètre, des aides de navigation ou les repérages d'un autre aéronef, pourra être fournie pour aider le pilote à déterminer la position d'aéronef. Pendant la fourniture de l'assistance, il prendra soin d'éviter que l'aéronef n'entre dans les nuages.

Note: la possibilité qu'un vol VFR s'égaré du faite qu'il rencontre des conditions météorologiques défavorables doit être reconnue.

8.4- Des comptes rendus et des renseignements sur les aéroports appropriés des alentours où existent les conditions météorologiques de vol à vue, devraient être fournies aux pilotes.

8.5 -Si le pilote signale des difficultés à maintenir les VMC ou s'il ne lui est pas possible de les maintenir, il devrait être informé de l'altitude de vol minimal de la région où l'aéronef évolue où est sensé évoluer. Si l'aéronef se trouve au-dessous de ce niveau et si sa position a été établie avec un degré de probabilité suffisante, une route ou un cap, ou une montée, peuvent être suggérés pour l'amener à un niveau de sécurité.

8.6 -Une assistance radar ne devrait être fournie à un vol VFR qu'à la demande du pilote ou avec son consentement. Le type de service radar à assurer devrait être convenu avec le pilote.

8.7- Lorsqu'une assistance radar est fournie dans des conditions météorologiques défavorables, l'objectif primordial devrait être d'amener l'aéronef en VMC aussi tôt que possible. Il faut procéder avec prudence pour éviter que l'aéronef n'entre dans les nuages.

8.8- Si les circonstances sont telles que le pilote ne peut éviter d'évoluer en IMC, les lignes directrices suivantes peuvent être suivies:

The controller shall, under such circumstances, communicate in a clear, concise and calm manner and care shall be taken, at this stage, not to question any fault or negligence that the pilot may have committed in the preparation or conduct of the flight. Depending on the circumstances, the pilot should be requested to provide any of the following information considered pertinent so as to better provide assistance

- a) Flight conditions of the aircraft
- b) Position (if it is known) and level:
- c) True speed and heading from the last known position, if it is pertinent;
- d) Pilot experience;
- e) Navigation equipment carried and if any navigation aid signals are being received; if relevant;
- f) SSR Mode and code selected, if relevant;
- g) Departure and destination aerodromes;
- h) Number of persons on board;
- i) Endurance

8.2- If communications with the aircraft are weak or distorted, it should be suggested that the aircraft climb to a higher level, provided weather conditions and other circumstances permit.

8.3- Navigation assistance to help the pilot determine the aircraft position may be provided by use of radar, direction-finder, navigation aids or sighting by another aircraft. Care must be taken when providing navigation assistance to ensure that the aircraft does not enter cloud.

Note: The possibility of a VFR flight becoming strayed as a result of encountering adverse weather conditions must be recognized

8.4- The pilot should be provided with reports and information on suitable aerodromes in the vicinity where visual meteorological conditions exist.

8.5- If reporting difficulty in maintaining or unable to maintain VMC, the pilot should be informed of the minimum flight altitude of the area where the aircraft is, or is believed to be. If the aircraft is below that level, and the position of the aircraft has been established with a sufficient degree of probability, a track or heading, or a climb, may be suggested to bring the aircraft to a safe level.

8.6- A radar assistance should not be provided to a VFR flight except under pilot's request or with his consent. The type of radar service to assure should be agreed with the pilot.

8.7- When providing radar assistance in adverse weather conditions, the primary objective should be to bring the aircraft into VMC as soon as possible. Caution must be exercised to prevent the aircraft from entering cloud.

8.8- Should circumstances be such that IMC cannot be avoided by the pilot, the following guidelines may be followed:

a) Il peut être demandé aux autres aéronefs sur la fréquence ATC qui ne sont pas en mesure d'apporter une assistance de passer sur une autre fréquence pour mettre des communications ininterrompues avec l'aéronef, une autre option étant de demander à l'aéronef auquel une assistance est fournie de passer sur une autre fréquence;

b) Faire en sorte si possible, que tout virage à exécuter par l'aéronef soit exécuté en dehors des nuages;

c) Eviter de donner des instructions qui impliqueraient des manœuvres brusques;

d) Les instructions ou suggestions de réduire la vitesse de l'aéronef ou de sortir le train d'atterrissage devraient, si possible, être exécutées en dehors des nuages.

a) other traffic on the ATC frequency not able to provide any assistance may be instructed to change to another frequency to ensure uninterrupted communications with the aircraft; alternatively the aircraft being assisted may be instructed to change to another frequency;

b) ensure, if possible, that any turns by the aircraft are carried out clear of cloud;

c) instructions involving abrupt manoeuvres should be avoided; and

d) instructions or suggestions to reduce speed of the aircraft or to lower the landing gear, should, if possible, be carried out clear of cloud.