

## CHAPITRE 2. Prévention des abordages

### SERA.3201 Généralités

Aucune disposition du présent règlement ne dégage le pilote commandant de bord d'un aéronef de la responsabilité de prendre les mesures les plus propres à éviter un abordage, y compris les manœuvres anticollisions fondées sur des avis de résolution émis par l'équipement ACAS.

#### GM1 SERA.3201 Généralités

##### VIGILANCE À BORD DES AÉRONEFS

Quel que soit le type de vol ou la classe de l'espace aérien dans lequel l'aéronef évolue, il importe d'exercer une vigilance à bord de l'aéronef en vue de déceler les risques de collision. Il importe d'exercer cette vigilance tout le temps, même au cours des évolutions sur l'aire de mouvement d'un aéroport.

### SERA.3205 Proximité

Un aéronef n'évolue pas à une distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage.

### SERA.3210 Priorité de passage

- a) L'aéronef qui a la priorité de passage conserve son cap et sa vitesse.
- b) Lorsqu'un pilote sait que la manœuvrabilité d'un autre aéronef est entravée, il cède le passage à celui-ci.
- c) Lorsqu'un aéronef se trouve, aux termes des règles ci-après, dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef, il évite de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins de le faire à bonne distance et de tenir compte de la turbulence de sillage.
  - 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 oblique vers sa droite.
  - 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 s'en écarte ; toutefois :
    - i) les aéroplanes motopropulsés cèdent le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons ;
    - ii) les dirigeables cèdent le passage aux planeurs et aux ballons ;
    - iii) les planeurs cèdent le passage aux ballons ;
    - iv) les aéronefs motopropulsés cèdent le passage aux aéronefs qui sont vus remorquant d'autres aéronefs ou objets.
  - 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 degrés 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 ou l'autre des feux de navigation 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, s'écarte 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.

- i) *Dépassement entre planeurs.* Un planeur dépassant un autre planeur peut obliquer vers sa droite ou vers sa gauche.
  - 4) *Atterrissage.* Un aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau cède le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en train d'exécuter les phases finales d'une approche.
    - i) Lorsque deux ou plusieurs aéroplanes se rapprochent d'un aéroport ou d'un site d'exploitation afin d'y atterrir, l'aéroplane se trouvant au niveau le plus élevé cède le passage à celui qui se trouve au niveau inférieur, mais ce dernier ne se prévaut pas 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 cèdent le passage aux planeurs.
    - ii) *Atterrissage d'urgence.* Un pilote, sachant qu'un autre aéronef est contraint d'atterrir, cède le passage à celui-ci.
  - 5) *Décollage.* Un aéronef qui circule sur l'aire de manœuvre d'un aéroport cède le passage aux aéronefs qui décollent ou sont sur le point de décoller.
- d) **Aéronefs, personnes et véhicules circulant en surface**
- 1) En cas de risque de collision entre deux aéronefs circulant sur l'aire de mouvement d'un aéroport ou sur une partie équivalente d'un site d'exploitation, les règles suivantes s'appliquent :
    - i) lorsque deux aéronefs se rapprochent l'un de l'autre de front, ou à peu près de front, chacun d'eux s'arrête ou, dans la mesure du possible, oblique vers sa droite de façon à passer à bonne distance de l'autre ;
    - ii) lorsque deux aéronefs suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite cède le passage ;
    - iii) un aéronef qui est dépassé par un autre aéronef a la priorité, et l'aéronef dépassant se tient à bonne distance de l'aéronef dépassé.
  - 2) Un aéronef qui circule sur l'aire de manœuvre d'un aéroport contrôlé s'arrête et attend à tous les points d'attente avant piste, à moins que la tour de contrôle d'aéroport n'ait émis une clairance explicite d'entrer sur la piste ou de la traverser.
  - 3) Un aéronef qui circule sur l'aire de manœuvre s'arrête et attend à toutes les barres d'arrêt dont les feux sont allumés, et peut continuer conformément au point 2) lorsque les feux sont éteints.

#### GM1 SERA.3210 d) 3) **Priorité de passage**

##### BARRES D'ARRÊT INUTILISABLES - MESURES D'URGENCE

Dans les situations où les barres d'arrêt allumées ne peuvent pas être éteintes en raison d'un problème technique, les mesures d'urgence suivantes peuvent, entre autres, être envisagées :

- a) déconnecter physiquement la barre d'arrêt allumée de son alimentation électrique ;
- b) masquer physiquement les feux de la barre d'arrêt allumée ;
- c) utiliser une autre voie, jusqu'à ce que le système défaillant ait été réparé.

En cas de mise en œuvre de a) ou b), il peut être nécessaire de prévoir un signaleur ou un véhicule d'escorte "FOLLOW ME" pour amener l'avion à franchir la barre d'arrêt. En outre, en cas de mise en œuvre du point b), il convient de veiller à la bonne application de la mesure afin d'éviter tout malentendu de la part de l'équipage de conduite.