

Réglementation aérienne appliquée à la pratique du vol libre

Zoom sur la CTR de Chambéry/Aix-les-Bains

Présenté par Gérard FLORIT du club « International Aeronautic »
Sous l'impulsion du club « Entre ciel et terre »



Introduction

Parler d'espace aérien n'est fatalement pas intéressant, puisque cela signifie « restrictions » pour notre activité, le vol dit libre.

Mais ne pas en parler signifie également que le Vol Libre risque de ne plus l'être du tout.

Alors, allons y.

Quand on regarde une carte type S.I.A (Service de l'Information Aéronautique), on commence par prendre mal à la tête, puis généralement on renonce, et finalement on va voir un copain pilote d'avion ou un type dans un bureau que l'on croit compétent, et on lui demande: "Est-ce que je peux voler là".

Là commence un série de réponses aussi variables que contradictoires, car en effet ces interlocuteurs ont les mêmes problèmes que vous de mal de tête, et s'ils s'y connaissent mieux que vous en réglementation et lecture de carte, quelquefois, voir souvent, ils se trompent.

Le problème est en fait assez simple, tant qu'il n'y a pas d'accident, d'enquête, de recherche de responsabilité, de tribunal, de jugement, d'appel et de cassation, on ne connaîtra pas réellement ce que l'on avait ou non le droit de faire.

Les choses de l'air ont cela de bien c'est qu'il est très difficile de matérialiser ou de relever une infraction.

Et nous somme tous, à un moment donné tenté par le petit vol, qui passe très près de la zone machin (en rouge sur la carte).

Premier point comme pour un feu rouge, le fait que le précédent soit passé ne nous autorise pas à passer aussi, donc si quelqu'un vol dans une zone réglementée cela ne suffit pas à nous absoudre.

Deuxième point, l'absence de panneaux d'interdiction dans le ciel, rend difficile le respect d'une réglementation, et les commentaires du style « je ne l'ai pas fait exprès (prouve-le) sont insuffisants après coup ».

La seule règle que l'on devrait respecter serait celle de la logique et du bon sens, en se disant je ne vais pas par là, parce qu'il y a: des "gros n'avions", des "méchants militaires" ou des "sales bestioles à cornes".

Pour les Instructeurs ou les cadres de notre activité, il est primordial de montrer l'exemple, et de prendre encore plus de marges que les autres.

En effet quel peut être l'intérêt d'un vol limite avec des élèves (clients) quand on sait qu'il faudra assurer ses responsabilités (des milliers d'Euros) pendant des années en cas d'accident.

Pour simplifier tous cela, difficile, mais essayons...

La réglementation aérienne du Vol Libre

Auteur : Philippe FLAMENT
Commission Espace Aérien
FFVL

1. OBJET DU DOCUMENT

Ce document a pour objet d'être un document de référence dans l'application de la réglementation aérienne à la pratique du Vol Libre en France.

Les références aux 'textes sources' sont donc fournies afin de pouvoir établir l'origine de la règle.

Si la pratique du parapente, du delta et des autres ailes qui embarquent leur pilote est bien évidemment concernée par la réglementation aérienne, les pratiques du cerf-volant et du kite peuvent être aussi concernées par certaines règles.

Ce document est rédigé pour la Fédération Française de Vol Libre et tous les pratiquants du Vol Libre en France. Il peut être diffusé et reproduit librement.

2. LA REGLEMENTATION AERIENNE: A QUOI CA SERT ?

L'**espace aérien** est un milieu ouvert, sans feu rouge ni ligne blanche.

C'est un espace partagé, avec d'autres usagers. Un espace de liberté et de responsabilités.

Pour assurer la sécurité de tous les usagers, dès règles ont été définies au niveau international et au niveau national de chaque état.

L'utilisation de l'espace aérien est toujours réglementée et son accès est parfois prohibé pour les libéristes en certains lieux ou certains moments.

Chacun comprendra que l'on ne peut accepter un risque d'abordage entre un parapente et un avion gros porteur transportant plusieurs centaines de passagers...

Les conséquences de ce type d'événement seraient sans doute tragiques pour les personnes en l'air. Les conséquences sur le cadre de pratique du Vol Libre n'en seraient pas moins catastrophiques.

Le parapentiste et le deltiste sont aussi des citoyens et parfois même passagers d'avion de transport ; n'oublions pas l'identité multiple qui est la nôtre et l'exigence de sécurité que chacun est en droit de demander.

Contrairement à la route qui tolère les milliers de morts de la circulation, le domaine du transport aérien ne peut accepter l'accident de la circulation aérienne. La société accorde plus d'importance aux 'faits aériens' qu'aux faits du domaine terrestre, acceptons-en le constat.

Pour un pilote de parapente ou de delta, les règles à connaître sont peu nombreuses, ce qui donne de l'attrait à la pratique du « Vol Libre ». Les quelques règles qui nous concernent sont pour la plupart justifiées par des obligations de sécurité envers autrui.

Respecter ces règles c'est donc respecter autrui, c'est aussi préserver pour demain la liberté qui est la nôtre aujourd'hui.

3. CADRE REGLEMENTAIRE DU VOL LIBRE

Le vélo du ciel ...

Il n'y a aucune obligation **légale** d'avoir un quelconque diplôme, brevet, licence, certificat médical d'aptitude pour voler en France avec un parapente ou un delta.

Il n'y a aucune obligation **légale** de voler sous une aile homologuée ou révisée.

Il n'y a pas plus d'obligation d'immatriculation ou d'identification de l'aile.

Nous sommes parmi les rares usagers de l'air à avoir cette liberté.

En comparaison, le vélo peut être pratiqué sur la voie publique sans permis de conduire et sans immatriculation. Mais le cycliste est tenu de connaître et respecter le Code de la Route.

De plus, certaines voies (autoroutes, 4 voies, ..) sont interdites aux vélos.

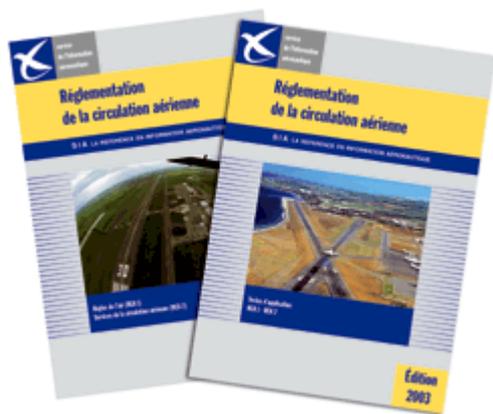
En l'air c'est pareil, le libériste doit connaître les règles et il n'est pas autorisé dans tout l'espace aérien.

Le Vol Libre pratiqué avec un aéronef doit ainsi respecter les **Règles de l'Air** (RCA-1) définies dans le **Code de l'Aviation Civile**. (*)

La partie « **Règlementation de la Circulation Aérienne** » (RCA) de ce code est l'équivalent du Code de la Route.

(*) Circulaire DGAC/8543/SFACT du 17/10/77.

Document du SIA définissant les Règles de l'Air que tout usager de l'air doit connaître et respecter.



Le non-respect de la réglementation aérienne est un délit pénal qui peut être sanctionné par de lourdes amendes et des peines d'emprisonnement.



Février 2005

Les textes réglementaires de la DGAC spécifiques à l'activité Vol Libre et encore applicables ce jour sont les Arrêtés du 7/10/85 et du 8/12/87 .

Arrêté/DGAC du 07/10/85 publié au J.O. du 01/11/85 p.12665.

« Article 1 : Est dit **planeur ultraléger** un aéronef non motopropulsé, apte à décoller ou atterrir aisément en utilisant l'énergie musculaire du pilote et l'énergie potentielle ».

« Article 2 : Les PUL sont dispensés de document de navigabilité. »

« Article 3 : La réglementation relative aux conditions générales d'utilisation des aéronefs n'est pas applicable au PUL. »

Ces articles 2 et 3 nous dispensent donc,

- des contrôles et visites techniques périodiques obligatoires de notre matériel de vol,
- d'immatriculation et de certificat de navigabilité,
- de décoller et atterrir sur les aérodromes régulièrement établis
- de titre de pilotage
- etc...

Arrêté/DGAC du 07/10/87 relatif à l'**utilisation des aérodromes**

« **Annexe 4 : procédures générales complémentaires pour les ULM et PUL.** »

Les aérodromes déclarés civils, non contrôlés et sans procédure IFR peuvent être utilisés par les ULM et les PUL. Pour les autres aérodromes, le texte permet leur utilisation avec l'accord de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et en se conformant aux consignes particulières établies à leur intention.

« VIII. – Il est rappelé que les accidents aériens occasionnés aux, ou par les PUL, devront faire l'objet d'une enquête de première information, conformément à la circulaire 1097/SFACT/TR du 07/02/77. »

Par ailleurs, l'Arrêté-Type du 18/5/78 du Ministère de l'Intérieur aux Préfets s'applique également :

Arrêté-Type/**Ministère de l'Intérieur - Préfets** du 18/05/78

« Article 2 : Les vols peuvent être pratiqués librement sous la double condition suivante :

1) Avis du maire sur le territoire de commune où se feront les vols.
2) Accord du ou des propriétaires de l'aire d'envol et du lieu d'atterrissage. Néanmoins l'utilisation d'un site peut être interdite à tout moment par le préfet pour des raisons de sécurité et d'ordre publics».

« Article 3 : L'utilisateur d'un PUL doit être en mesure de justifier aux fonctionnaires de police ou de gendarmerie :

1) d'une attestation d'assurance couvrant les conséquences des dommages qui pourraient être causés aux personnes et aux biens par le fait ou à l'occasion des vols.

2) d'une autorisation parentale s'il est mineur. »

« Article 5 : Les vols revêtant le caractère de manifestations publiques ou de compétitions sportives doivent faire l'objet d'une autorisation préfectorale et être soumis à des règles particulières de sécurité. »

Le point 1) de l'article 3 ci-dessus oblige donc le libériste volant, même s'il est élève, à être **assuré en responsabilité civile aérienne** (RCA). Il est à noter que les contrats d'assurance



Février 2005

classiques couvrant les risques aux tiers excluent le risque aérien. C'est la raison pour laquelle le libériste souscrit une assurance spécifique pour la RCA.

Enfin, la FFVL a reçu en 1977 délégation du Ministère en charge des Sports pour gérer l'activité Vol Libre en France. La FFVL est aussi l'interlocuteur des autorités pour les questions relatives au Vol Libre.

4. AERONEF

Ailes deltas, parapentes ainsi que leurs variantes, ailes rigides, cages, etc.. sont des aéronefs classifiés dans la catégorie des PUL.

Définition (extraite des règles de l'air):

Aéronef : tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs.

Qu'en est-il alors du cerf-volant et du kite ? Les autorités de l'aviation civile ne les considèrent pas forcément comme des aéronefs. Pour une pratique normale, ces engins sont souvent assimilés à des 'obstacles mobiles'. Les obstacles sont considérés différemment selon que leur hauteur dépasse ou non 50 mètres. Le cerf-volant entre parfois dans la catégorie des 'aéronefs captifs' et peut faire l'objet d'obligations en terme de balisage (cf Règles de l'air : RCA-1 Appendice B §1.3). Dans tous les cas, le pilote de ces engins doit prendre en compte l'espace aérien dans lequel il pratique et prendre toute précaution pour prévenir le risque aérien.

Et le paramoteur ? Les PUL sont des aéronefs non motorisés. La mise en œuvre d'un moteur embarqué pour la propulsion sur un delta ou un parapente change complètement le statut de l'aéronef qui devient alors ULM (Ultra-Léger Motorisé). Dans ce cas, le pilote doit répondre aux exigences réglementaires pour la pratique de l'ULM.



5. LE STATUT DE PILOTE COMMANDANT DE BORD

Le parapentiste ou le deltiste, dès qu'il pratique le Vol Libre à bord de son aéronef est un **Pilote Commandant de bord**.

Si l'équipage comporte plusieurs personnes, une seule de ces personnes a le statut de Pilote Commandant de bord.

Dans le cas d'un vol biplace, il peut y avoir un pilote et un passager ou bien deux pilotes. Dans tous les cas, il n'y a qu'un seul Pilote Commandant de bord.

Responsabilités et obligations du Commandant de bord : (résumé des Règles de l'Air RAC-1 Ch 2 et Ch 3)

- Il assume l'entière responsabilité du vol, de la conduite de son PUL et de l'application des règles de l'air, qu'il tienne ou non les commandes. Il ne pourra déroger à ces règles que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.
- Avant d'entreprendre un vol, il doit s'assurer du bon fonctionnement de son appareil et de son équipement (visite prévol notamment) et connaître tous les renseignements disponibles qui seraient utiles au vol (conditions d'utilisation des sites de décollage et d'atterrissage, information aéronautique, météo-aérologie, etc ...)
- Pas de négligence ou d'imprudence dans la conduite d'aéronefs
- Pas d'usage de boissons alcoolisées, de narcotiques ou de stupéfiants
- Pas de fatigue excessive avant d'entreprendre un vol.

La responsabilité de chaque pilote de PUL est donc pleine et entière, notamment au niveau de la recherche et de la connaissance de l'information aéronautique nécessaire à chaque vol : espaces aériens où il évolue, activités signalées par NOTAM... (voir plus loin).

6. DIVISION DE L'ESPACE AERIEN

6.1. Espace Aérien INFÉRIEUR/SUPÉRIEUR

L'espace aérien français, si l'on pratique une coupe verticale, est divisé comme suit

ESPACE AERIEN SUPERIEUR

FL195 -----

ESPACE AERIEN INFÉRIEUR

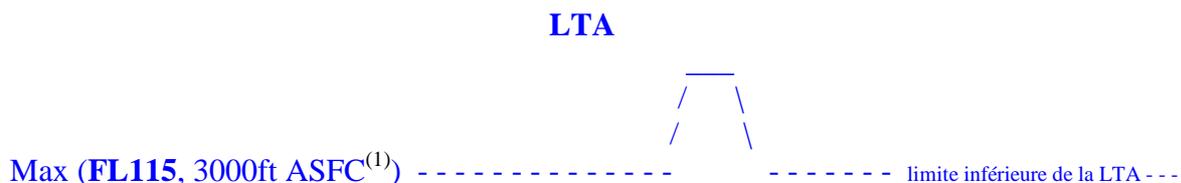
Tout l'espace aérien SUPERIEUR est classé A et est réservé exclusivement au vol IFR⁽¹⁾. L'information de vol en espace aérien supérieur est disponible sur fréquences radios aéronautiques spécifiques à des régions appelées UIR (Upper Information Region), cette notion n'a pas d'utilité en Vol Libre.

FL195 est une altitude de vol exprimée en niveau de vol (Flight Level), sa valeur correspond à 5850 m environ.

⁽¹⁾IFR : 'Instrument Flight Rules' : règles de vol aux instruments, réservés pour des aéronefs et des pilotes qualifiés. VFR : 'Visual Flight Rules', les règles de Vol à Vue, seules règles applicables à la pratique du Vol Libre.

6.2. Division de l'Espace Aérien INFÉRIEUR

L'espace aérien INFÉRIEUR est partagé pour le trafic VFR et IFR ; il se découpe comme suit :



⁽¹⁾ Voir le paragraphe consacré aux références altimétriques.

La **LTA** (« Lower Traffic Area ») est donc l'espace au-dessus de cette courbe.

La **LTA** est classée D de façon permanente sauf dans les zones où elle est classée autrement.

En plaine, le plafond maximum du Vol Libre est de 3450m.

En montagne, le plafond maximum du Vol Libre peut être plus élevé dans des zones **LTA** classées E. Il existe de telles zones uniquement dans les Alpes et dans les Pyrénées.

A noter qu'en montagne, au delà de 3450m, il est en général possible de voler pour autant que l'on ne dépasse pas une hauteur par rapport au relief de 3000ft ASFC soit 900m sol.

Un schéma de synthèse est fourni en annexe.



Février 2005

Il n'y a pas de carte aéronautique spécifique pour la pratique du Vol Libre. Les cartes de référence sont les cartes de navigation en régime VFR. Bien que ces cartes comportent une quantité d'informations inutiles au libériste, elles constituent la source d'information de référence.

A noter :

- L'information de vol en LTA est disponible sur fréquences radios aéronautiques spécifiques à des régions appelées FIR (Flight Information Region), cette notion n'a pas d'utilité en Vol Libre.
- L'information de vol sous la LTA est disponible sur fréquences radios aéronautiques spécifiques à des secteurs appelés SIV (Secteurs d'Information de VOL), pas d'utilité en Vol Libre.
- Des cartes aéronautiques représentent les limites des FIR et des SIV ainsi que les fréquences radio, ceci n'a aucune utilité en Vol Libre.

6.3. Espaces aériens classés

Les portions d'espace aérien sont classées. Pour le libériste, les seuls espaces autorisés sont les espaces de classe E, F ou G.

Il s'agit en fait des 3 seules classes d'Espace ou le vol selon les règles « VFR Non contrôlé » sont autorisées.

Classe E : C'est une classe où le vol VFR peut cohabiter avec le vol IFR

Classe F : Il n'y a pas d'espace classé F en France

Classe G : Appelé Espace 'Libre', c'est tout l'espace qui n'est pas classé autrement, il n'est pas représenté explicitement sur les cartes aéronautiques.

Attention, dans les espaces de classe G, on peut avoir des 'Zones à Statut particulier'.

La classe d'une portion d'espace aérien n'est pas forcément constante, un espace classé D peut par exemple être déclassé en E à certaines périodes.

Par ailleurs, un espace aérien contrôlé est automatiquement déclassé en G lorsque le service de contrôle n'est pas rendu.

Si par exemple, le dimanche après midi, le Service de Contrôle n'est pas rendu, l'espace contrôlé concerné redevient un espace libre de classe G.

L'espace de classe G est prédominant en basse altitude, il reçoit tout type de trafic VFR et peut même être fréquenté par du trafic IFR pour autant que l'on applique les règles du Vol à Vue (voir paragraphe 'Règles de Vol à Vue'). On y rencontrera du trafic 'loisir' mais aussi du trafic professionnel (services de secours, transport aérien ..) et du trafic militaire (avion, hélicoptères de transport et/ou de combat ...).

6.4. Espaces classés de type CTR ou TMA

L'objectif principal de ces espace est la protection en espace aérien inférieur des vols commerciaux au départ et à l'arrivée des aéroports.



Février 2005

Il peut être défini un premier volume de protection appelé CTR centré sur l'aérodrome et d'autres volumes périphériques appelés CTR ou TMA.

Il s'agit d'espaces qui peuvent être classés A ou B ou C ou D ou E.

CTR signifie « Control Region » (région de contrôle).

TMA signifie « TerMinal Area » (zone terminale).

Sauf exception, une CTR commence au sol et se termine relativement bas (1000mètres de hauteur par exemple).

Les étendues horizontales des CTR et des TMA peuvent être très importantes (> 50km).

Le volume d'une CTR ou d'une TMA est mis au point pour 'englober' des trajectoires possibles d'arrivée et de départ.

6.5. Espaces classés de type AWY

Il s'agit des couloirs aériens (AirWaY) empruntés pour la navigation 'en route'.

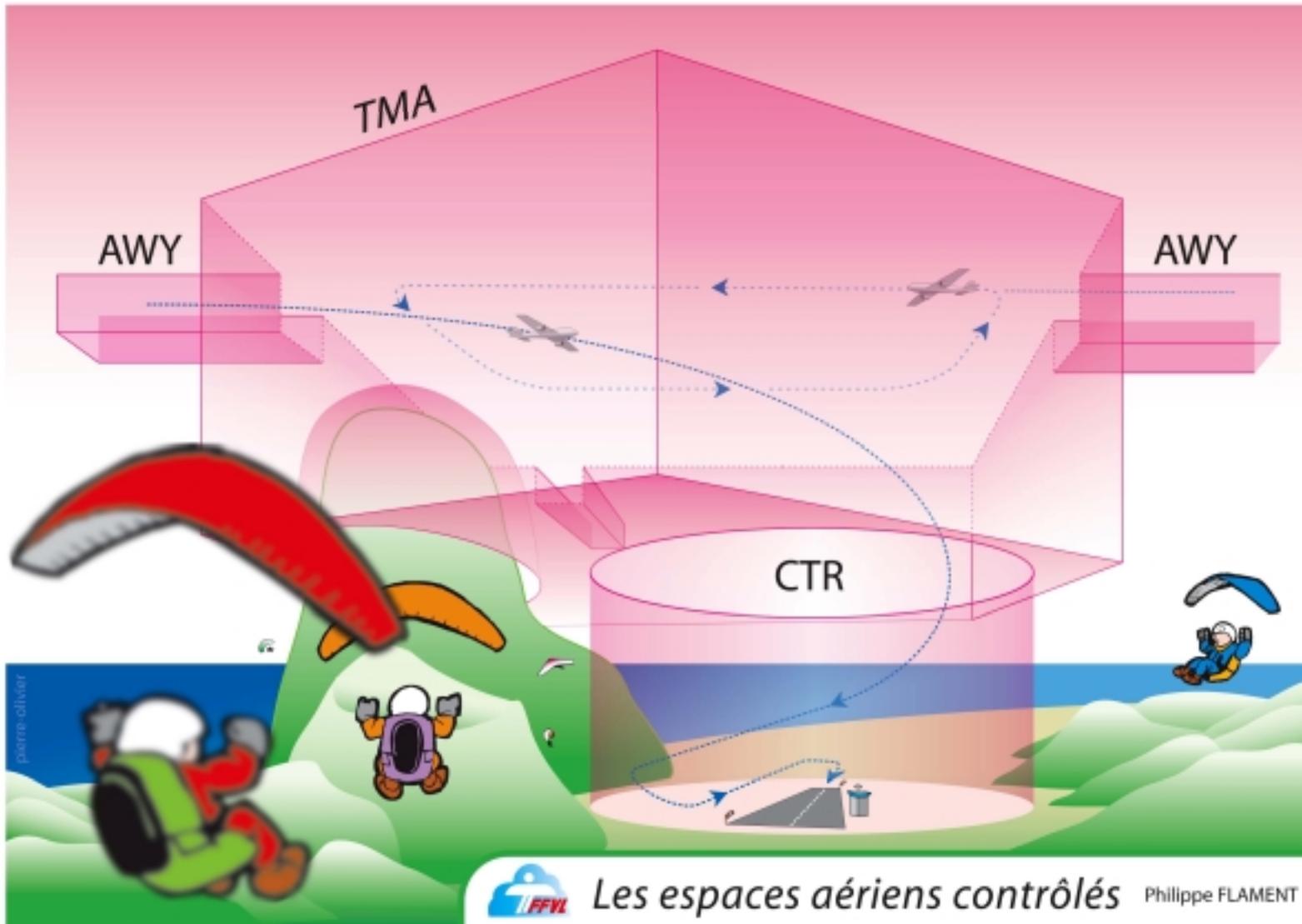
Ces couloirs aériens sont au minimum classés E, les minima de visibilité et de distances par rapport aux nuages applicables à la classe E doivent être scrupuleusement respectés.

A noter que cela ne veut pas dire qu'en dehors de ces couloirs il n'y a pas de trafic. La tendance est d'ailleurs de pratiquer davantage de 'routes directes'.

6.6. Espaces classés de type CTA, S-CTR, S-CTA

En dehors des aérodromes, des espaces aériens classés peuvent être définis, typiquement pour des exercices civils ou militaires. Le préfixe S- précise que le contrôle est rendu par des militaires. Ces espaces sont assimilables à des CTR ou des TMA.

La figure de la page suivante présente une organisation typique des espaces aériens évoqués :



7. VOL A PROXIMITE DES AERODROMES

La pratique du Vol Libre à proximité d'un aérodrome est extrêmement sensible. Dans tous les cas, il convient de se renseigner afin de déterminer les informations suivantes :

- La nature des activités : civiles/militaires, commerciales, loisir...
- Le type de trafic possible: VFR/IFR
- L'aérodrome est-il contrôlé ou non contrôlé ?
- Existe-t-il des espaces de contrôle (CTR) et des espaces d'approche (TMA) ?
- Quelles sont les trajectoires et circuits de piste ?

La plupart de ces informations pourront être obtenues à la lecture de la carte VAC de l'aérodrome concerné (voir chapitre sur l'information aéronautique).

Mais certaines informations peuvent manquer, les circuits de pistes ne sont pas toujours publiés par exemple. On pourra s'informer au service de la circulation aérienne de l'aérodrome, par téléphone ou en se rendant sur place. Un protocole d'accord peut avoir été défini pour la pratique du Vol Libre. Dans le doute, les abords de l'aérodrome ne seront pas fréquentés.

Une fois la prise d'information effectuée, le pilote pourra déterminer s'il peut s'approcher ou non de l'aérodrome, voire éventuellement s'y poser.

Un PUL est en effet autorisé à atterrir sur un aérodrome non contrôlé et sans procédure IFR, en respectant le circuit de piste (voir le chapitre 'Cadre réglementaire du Vol Libre et l'arrêté de 1987). Respecter le circuit de piste signifie pour un aéronef non-motopropulsé de respecter si possible les trajectoires publiées et de s'insérer dans la circulation sans mettre en danger les autres usagers, en adaptant sa trajectoire si nécessaire.

Dans le cas où l'aérodrome est interdit aux PUL, il est aussi interdit d'interférer avec la 'circulation de l'aérodrome'. La circulation englobe les trajectoires des aéronefs au départ ou à l'arrivée. La délimitation du périmètre de ces trajectoires n'est pas toujours disponible ce qui ne permet pas de déterminer une distance définie. A titre de recommandation, le pilote de Vol Libre gardera une distance de 2,5km par rapport au 'travers de la piste' et une distance nettement plus importante dans la direction des 'axes de pistes'.



8. ZONES A STATUT PARTICULIER

Complémentairement aux espaces classés, des zones à statut particulier peuvent avoir été définies.

Elles sont identifiées sur les cartes aéronautiques par des délimitations en rouge et un identifiant court comme par exemple D12 ou R46S.

Il existe 3 types de zones à statut particulier, la première lettre de l'identifiant détermine ce type.

Zone Dangereuse (D) :

Il peut s'agir de zones de tir par exemple, cela signifie que la zone pendant certaines heures d'activité peut présenter un danger pour les aéronefs. La pénétration dans cette zone n'est pas interdite même en cas d'activité.

Zone Réglementée (R) :

Il s'agit typiquement des zones du Réseau Très Basse Altitude (RTBA) utilisé par la Défense Nationale. Ces zones peuvent être actives ou non, l'information est accessible par téléphone ou sur le site Internet du SIA.

Lorsque la zone est active, il est interdit d'y pénétrer.

Lorsque la zone est inactive, c'est comme si elle n'existait pas.

Zone Prohibée (P) :

Il s'agit de zones totalement interdites à toute pénétration par des aéronefs civils, elles sont peu nombreuses.

Pour connaître précisément la nature des activités, les horaires d'activation et les conditions d'activation, se reporter par exemple au Guide Complémentaire aux Cartes Aéronautiques du Service de l'Information Aéronautique.

En complément à ces zones qui sont définies de manière permanente, il peut être défini des zones similaires de type temporaire.

Une **Z.D.T.** est une Zone Dangereuse Temporaire.

Une **Z.R.T.** est une Zone Réglementée Temporaire.

Une **Z.I.T.** est une Zone Interdite Temporaire.

L'existence de ces zones peut être signalée par NOTAM, elles sont parfois représentées sur les cartes aéronautiques.

9. REGLES DU VOL A VUE (V.F.R.)

Les PUL sont astreints à pratiquer le ‘vol à vue’ (V.F.R. = Visual Flight Rules : Règles de Vol à Vue, par opposition à I.F.R. = Instrument Flight Rules : Règles de Vol aux Instruments).

La pratique du Vol à Vue repose sur le principe

Voir, Etre vu et Eviter

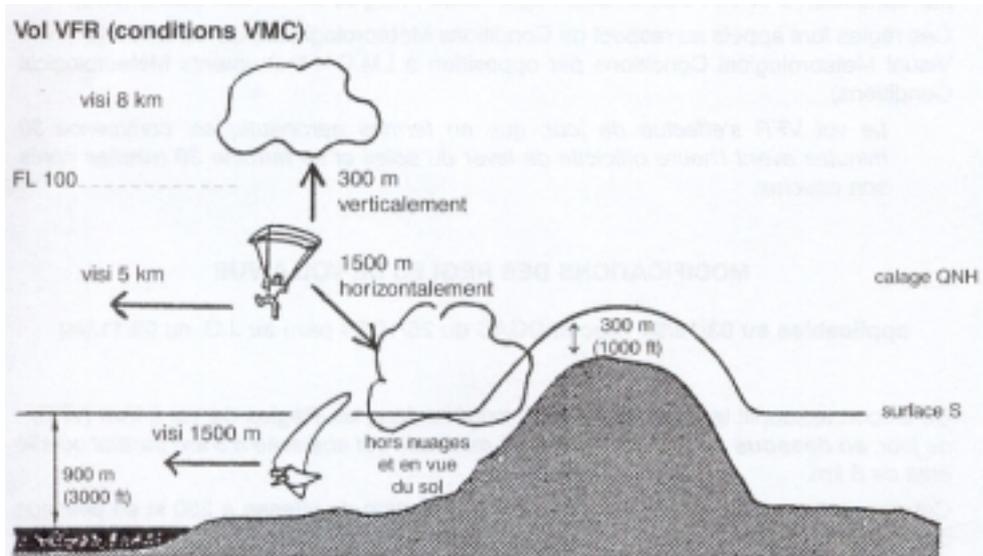
Les règles du Vol à Vue imposent le respect de conditions de visibilité et de distances par rapport aux nuages.

Le vol sans visibilité, dans le brouillard ou les nuages est strictement interdit et dangereux.

Les conditions nécessaires de visibilité sont appelées ‘conditions VMC’ (Visual Meteorological Conditions), elles définissent les valeurs minimales à respecter.

Conditions minimales de Vol à Vue pour le Vol Libre

Conditions VMC	Visibilité horizontale	Distance aux nuages
En classe E	8km au-dessus de 3000m	1500m horizontalement
ou	5km au-dessous de 3000m	300m verticalement
En classe G et au-dessus de la Surface S		
En classe G sous la Surface S	1500 mètres	Hors des nuages et en vue du sol



La **surface S** est donc une limite franchissable qui détermine un changement des conditions minimales de visibilité.



10. REGLES DE SURVOL

Les règles de survol applicables sont définies par les textes officiels suivants :

1) RAC 1 « Règles de l'Air »:

3.1.4 NIVEAU MINIMAL

3.1.4.1 Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage et des manoeuvres 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 (VFR ou IFR ; 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.

4.5 NIVEAU MINIMAL (VFR)

Outre le respect de 3.1.4, sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manoeuvres 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 à moins de 300m 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 au dessus du sol ou de l'eau et à une distance 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.

2) Sur les cartouches de la carte aéronautique IGN :

Installations portant marque distinctive : 1000ft

Aéronefs non moto-propulsés (agglomérations)

La plus élevée des 2 hauteurs suivantes :

- Hauteur permettant un LDG (atterrissage) sans mettre en danger les personnes et les biens
- 1000ft au dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 600m autour de l'aéronef

Synthèse des informations réglementaires relatives au survol :

Situation de vol du pilote de Vol Libre	Hauteur de survol minimum
1- Décollage, atterrissage et toutes manœuvres qui s'y rattachent	Pas de minimum
2- Vol de pente	Pas de minimum
3- Survol (hors cas 1- et 2-) du sol, de l'eau ou d'obstacles isolés	150 m
4- Survol (hors cas 1-) de villes, agglomérations ou rassemblements de personnes	300m dans un rayon de 600m autour de l'aéronef
5- Survol (hors cas 1-) de Parcs et Réserves naturelles	Conditions spécifiques pour chaque Parc et Réserve (*)
6- Survol (hors cas 1-) d'installations portant marque distinctive  sur carte aéronautique	300 m

(*) Liste disponible dans le Complément aux Cartes Aéronautiques, les conditions publiées pouvant être assouplies par des conventions écrites spécifiques.

Observations/commentaires :

- **Atterrissage** : il est à noter que les hauteurs minima ne s'appliquent jamais, y compris dans le cas de l'atterrissage en campagne qui est bien un ... atterrissage.
- **Survol du relief** (Situation 3-): franchir une crête, passer un col, faire un point bas, ou enrouler un thermique à moins de 150m sol sont donc des infractions.
- **Survol d'agglomérations ou rassemblements de personnes** (Situation 4-): enrouler un thermique à 250m sol au dessus d'un hameau ou au dessus de la zone de décollage sur laquelle plusieurs personnes sont présentes sont donc des infractions.

Ces situations 'aux limites' sont mentionnées pour permettre de répondre à de fréquents questionnements sur le sujet. Le libériste gardera toujours à l'esprit le principe général qui lui incombe : **ne pas mettre indûment en danger les biens et les personnes à la surface.**

11. VOLTIGE

La pratique de **la voltige est interdite au-dessus des zones urbaines ou des autres agglomérations à forte densité ou des rassemblements de personnes.** (RAC 1 §3.1.8)

Définition : (extrait des Règles de l'air)

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 associée à des variations importante de niveau.



12. PRIORITES

Il faut distinguer les priorités entre aéronefs d'une même catégorie et entre aéronefs de catégorie différente.

Les PUL entrent dans la catégorie des planeurs.

Pour les priorités entre catégories, les autres catégories doivent la priorité aux planeurs à l'exception des ballons qui sont la catégorie la plus prioritaire. (**RAC 1 3.3.2**)

Dans une même catégorie, les priorités classiques s'appliquent, voir Schéma en Annexe.

13. VOL DE NUIT

Le Vol de Nuit est très réglementé.

La nuit aéronautique commence 30 minutes après l'heure légale de coucher du soleil et se termine 30 minutes avant le lever du soleil.

A noter qu'un vol de jour ne peut commencer après l'heure légale de coucher du soleil.

Pour pratiquer le vol de nuit en règle et en conservant la couverture d'assurance, **il est nécessaire d'obtenir une Dérogation du District Aéronautique.**

Les conditions minimales suivantes seront à respecter :

- 3 nuits avant et après la pleine lune
- sites dépourvus d'obstacles
- conditions météo favorables (VMC, aucun nuage sous le décollage, ciel clair (<4/8), vent inférieur à 3 m/sec.)
- balisage lumineux de l'atterrissage
- balisage lumineux normalisé des PUL.

14. VOL EN ALTITUDE

Avec l'altitude, la concentration d'oxygène diminue. Pour prévenir le risque d'hypoxie, un appoint d'oxygène au-delà de 3750 m (FL125) est recommandé.

15. REFERENCES ALTIMETRIQUES

L'information aéronautique de référence utilise des références altimétriques particulières.

Alors qu'en Vol Libre, nos références sont exprimées en mètres pour désigner soit des hauteurs (par rapport au sol) ou des altitudes (par rapport à la mer), le monde aéronautique utilise le pied (ft) comme unité de mesure assorti de calages altimétriques spécifiques nécessaire aux altimètres.

Le tableau suivant permet de faire les conversions nécessaires :

Référence	Type de référence	Unité	Calage	Conversion
ASFC, AGL, AAL	hauteur	ft	QFE	1000ft = 300m
AMSL ou aucune	altitude	ft	QNH	
FL	niveau de vol	100 ft	1013 hPa	FL100 = 3000m

ASFC = Above SurFaCe (au-dessus de la surface terre ou eau)

AGL = Above Ground Level (au-dessus du sol)

AAL = Above Airport Level (au-dessus de la hauteur publiée de l'aérodrome)

FL = Flight Level (Niveau de Vol), unité utilisée pour des altitudes élevées

La colonne Calage est fournie à titre d'information complémentaire, elle indique les valeurs de calage barométrique à utiliser pour que l'altimètre fournisse la bonne valeur de référence.

QFE = valeur de la pression atmosphérique locale au sol

QNH = valeur de la pression atmosphérique locale ramenée au niveau de la mer.

16. L'INFORMATION AERONAUTIQUE

16.1. Les cartes aéronautiques

Cartes IGN 1/500.000 : C'est la carte la plus détaillée pour la basse couche. Elle coûte environ 15 € et ne concerne qu'un quart de la France à chaque fois. Attention, elle ne comporte pas l'information aéronautique au-delà de l'altitude de 5000ft.



Cartes aéronautiques du SIA (avec la pochette VFR du SIA) : Ce sont incontestablement les meilleures référence. 2 cartes à 1/1.000.000° France Sud, France Nord intéressantes.

Prix indicatif de la pochette : 25€

Complément aux cartes aéronautiques (avec la pochette VFR du SIA) :

Liste des Parcs et Réserves naturelles

Pour chacun : hauteur minimum de survol et conditions particulières

Guide VFR livré (avec la pochette VFR du SIA) :

Liste des Installations portant marque distinctive.

(divers sites industriels, hospitaliers et toutes centrales nucléaires.)



Carte Aviasport France Jour:

Cette carte au 1/1.000.000 est destinée principalement aux pilotes avion amateur.

Elle a un prix intéressant (environ 18[€]) mais utilise des conventions de représentation différentes des cartes IGN ou SIA.



Carte Vol à Voile Alpes : Cette carte destinée principalement aux pilotes de planeur ne reprend aucune information relative aux règles de survol. En outre, les altitudes sont représentées en mètres ce qui est différent des autres cartes aéronautiques.



Février 2005

Les cartes VAC : Ce sont les cartes spécifiques à chacun des aérodromes. Toutes les informations nécessaires à l'approche à vue sont fournies sous la forme de une ou plusieurs petites pages.

VAC signifie 'Visual Approach Chart' (carte d'approche à vue).

La consultation de ces cartes est nécessaire lorsqu'on évolue à proximité d'un aérodrome.

Les cartes VAC sont disponibles gratuitement sur le site Internet du SIA.

16.2. Les NOTAM

Les bulletins NOTAM sont des informations à caractère temporaire destinées aux usagers de l'air. NOTAM est l'abréviation de Notice TO Air Men.

Typiquement, un exercice militaire, une activité de parachutage sportif ou une interdiction temporaire seront signalées par NOTAM.

Les NOTAM sont consultables sur le site Internet du SIA ou sur Minitel : 3614 NOTAM

Sur le site du SIA, les NOTAM sont accessibles sous la rubrique « Information Aéronautique en ligne » ; ils le sont également au niveau de la rubrique « Nos Services / Préparation de vol ». Les NOTAM sont difficilement accessibles et peu compréhensibles, ceux pouvant concerner le libériste sont noyés dans la masse d'information de ce type. Le problème ne date pas d'hier mais n'a toujours pas trouvé de solution satisfaisante à ce jour.

17. LA RADIO AERONAUTIQUE

Les communications radios entre usagers de l'air se font dans la 'bande de fréquences du service mobile aéronautique' à l'aide d'émetteurs-récepteurs VHF étagés en 25 ou 8,33kHz.

Les émetteurs doivent être conformes à des normes précises attestées dans un carnet spécial.

Pour utiliser ce type d'équipement, il faut en outre avoir une licence de station d'aéronef.

L'usage de tels émetteurs en émission par un pilote pratiquant le Vol Libre est **interdit**.

Il n'est pas interdit d'écouter les fréquences de la bande aéronautique.



18. LES ORGANISMES OFFICIELS

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile (www.dgac.fr)

Le site Internet de la DGAC donne une bonne présentation de la structure et des missions. Des chiffres sur les trafics et des informations sur les projets d'infrastructures sont fournies.

La DGAC est placée sous l'autorité du ministre chargé des Transports.

Elle regroupe plusieurs 'Directions' et plusieurs 'Services', notamment :

- La Direction de la Navigation Aérienne (**DNA**)
- Le Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (SFACT)
- Les **DAC**, implantations régionales de la DGAC.

Pour la France Métropolitaine, il y a 7 Directions de l'Aviation Civile (DAC) :

- DAC Centre-Est
- DAC Nord
- DAC Nord-Est
- DAC Ouest
- DAC Sud
- DAC Sud-Ouest
- DAC Sud-Est

Une Direction de l'Aviation Civile (DAC) chapeaute un ou plusieurs « **Districts Aéronautiques** ».

DIRCAM : Direction de la Circulation Aérienne Militaire, placée sous l'autorité du Ministre chargé de la Défense.

Civils et militaires gèrent donc l'Espace aérien français.

Les décisions de niveau national sont prises au niveau d'un 'Directoire de l'Espace Aérien', co-dirigé par le Chef de la DNA et l'autorité militaire.

En cas de désaccord, l'arbitrage est effectué par les services du Premier Ministre.

19. LES INFORMATIONS DE REFERENCE

La liste ci-après reprend les principales références du document et donne les éléments de détail permettant d'accéder au contenu référencé.

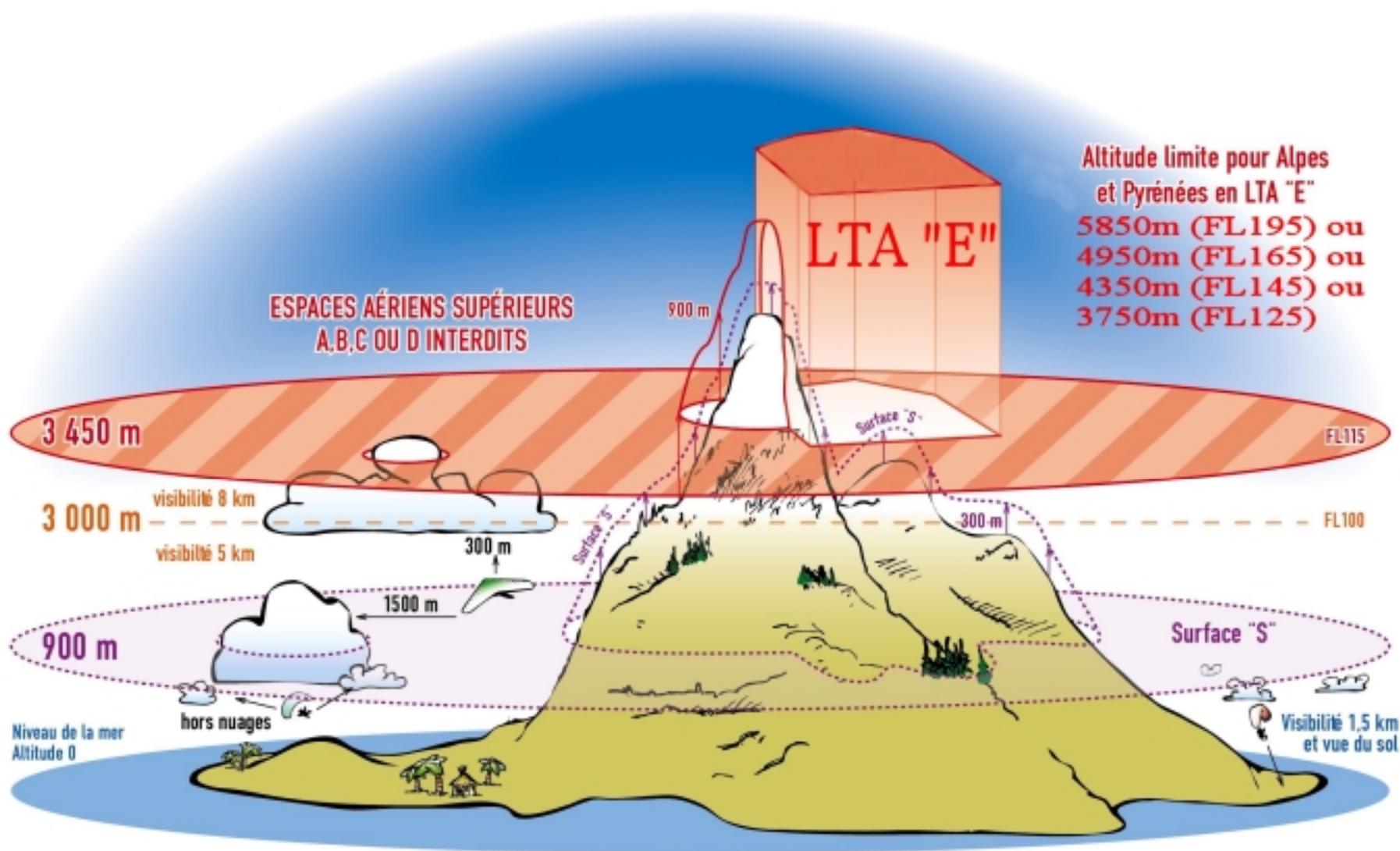
AIP : Aéronautical Information Publication : regroupe toutes les informations relatives à la structure de l'espace aérien. L'AIP France est disponible gratuitement sur le site Internet du SIA.

RCA : Règles de la Circulation Aérienne : disponible au **SIA** sur leur site Internet mais sous une forme peu pratique. Le **SIA** publie et vend aussi le fascicule correspondant.

SIA : Service de l'Information Aéronautique www.sia.aviation-civile.gouv.fr

20. ANNEXES

- Schéma illustrant les altitudes maximales et distances à respecter
- Réglementation Aérienne résumée et Schémas Priorités





Février 2005

reglementation aerienne du vol libre

RÈGLEMENTATION AÉRIENNE DU VOL LIBRE

Résumé, valable au 01/01/2004

Le non-respect de la Réglementation Aérienne du Code de l'Aviation Civile est un délit pénal.
Il entraîne aussi la perte de la couverture de l'assurance fédérale.

Les principales INTERDICTIONS

- Vol en espace aérien contrôlé classé A ou B ou C ou D
- Vol dans les zones à statut particulier P ou R actives (*)
- Vol dans les NUAGES
- Vol de NUIT (sauf autorisation écrite du District Aéronautique)
- Vol au dessus de 3450m mer (FL115) et 900m sol à l'exception des espaces LTA classés E des Alpes ou des Pyrénées
- Atterrir sur les Aérodrômes Contrôlés ou voler dans la circulation de ces aérodrômes
- Voler sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue
- Voltiger au-dessus de zones urbanisées ou rassemblements

Les principales OBLIGATIONS

- Être assuré en RESPONSABILITE CIVILE AERIENNE
- DECOLLER et ATERRIR sur des terrains pour lesquels le propriétaire a donné son ACCORD
- Ne pas METTRE EN DANGER les PERSONNES et les BIENS au SOL
- Mettre tout en oeuvre pour EVITER LES ABORDAGES
- PRENDRE CONNAISSANCE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE
- Respecter les REGLES DE L'AIR et du VOL A VUE
- Respecter la REGLEMENTATION FEDERALE

(*) Pour connaître horaires d'activation des zones R: N°Vert 0800 245 466

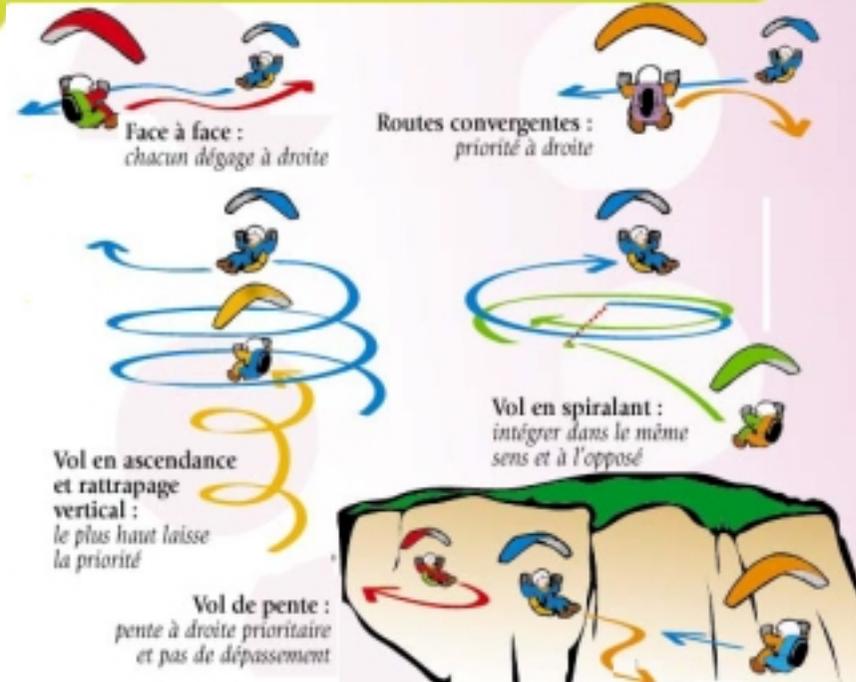
RECOMMANDATIONS :

1) CONSULTER LES PANNEAUX DE SITE - 2) SE RENSEIGNER AUPRES DE PILOTES LOCAUX - 3) RESPECTER L'ENVIRONNEMENT, LES PROPRIETES PRIVEES, LES USAGES ET ACCORDS LOCAUX.



Planeurs, Parapentes, Deltas, Ailes Rigides : Même Niveau de Priorité.

En vol, le pilote doit VOIR et ÊTRE VU pour éviter l'abordage.



Hauteurs de survol applicables en vol libre

Situation de vol du pilote de Vol Libre Hauteur de survol minimum

1) Décollage, atterrissage et toutes manœuvres qui s'y rattachent :	pas de minimum
2) Vol de pente :	pas de minimum
3) Survol (hors n°1 et n°2) du sol, de l'eau ou d'obstacles isolés :	150 m
4) Survol (hors n°1) de villes, agglomérations rassemblement de personnes :	300 m dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef
5) Survol (hors n°1) de Parcs et réserves naturelles :	conditions spécifiques pour chaque Parcs et Réserves(*)
6) Survol (hors n°1) d'installations portant marque distinctive sur carte aéronautique :	300 m

(*) Liste disponible dans le Complément aux Cartes Aéronautiques. Ses conditions particulières peuvent être assouplies par des conventions locales spécifiques.



Tables des matières

1.	<u>OBJET DU DOCUMENT</u>	1
2.	<u>LA REGLEMENTATION AERIENNE: A QUOI CA SERT ?</u>	1
3.	<u>CADRE REGLEMENTAIRE DU VOL LIBRE</u>	2
4.	<u>AERONEF</u>	4
5.	<u>LE STATUT DE PILOTE COMMANDANT DE BORD</u>	5
6.	<u>DIVISION DE L'ESPACE AERIEN</u>	6
6.1.	<u>Espace Aérien INFERIEUR/SUPERIEUR</u>	6
6.2.	<u>Division de l'Espace Aérien INFERIEUR</u>	6
6.3.	<u>Espaces aériens classés</u>	7
6.4.	<u>Espaces classés de type CTR ou TMA</u>	7
6.5.	<u>Espaces classés de type AWY</u>	8
6.6.	<u>Espaces classés de type CTA, S-CTR, S-CTA</u>	8
7.	<u>VOL A PROXIMITE DES AERODROMES</u>	10
8.	<u>ZONES A STATUT PARTICULIER</u>	11
9.	<u>REGLES DU VOL A VUE (V.F.R.)</u>	12
10.	<u>REGLES DE SURVOL</u>	13
11.	<u>VOLTIGE</u>	14
12.	<u>PRIORITES</u>	15
13.	<u>VOL DE NUIT</u>	15
14.	<u>VOL EN ALTITUDE</u>	15
15.	<u>REFERENCES ALTIMETRIQUES</u>	16
16.	<u>L'INFORMATION AERONAUTIQUE</u>	16
16.1.	<u>Les cartes aéronautiques</u>	16
16.2.	<u>Les NOTAM</u>	18
17.	<u>LA RADIO AERONAUTIQUE</u>	18
18.	<u>LES ORGANISMES OFFICIELS</u>	19
19.	<u>LES INFORMATIONS DE REFERENCE</u>	19
20.	<u>ANNEXES</u>	19

APPROCHE A VUE

Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

CHAMBERY AIX LES BAINS

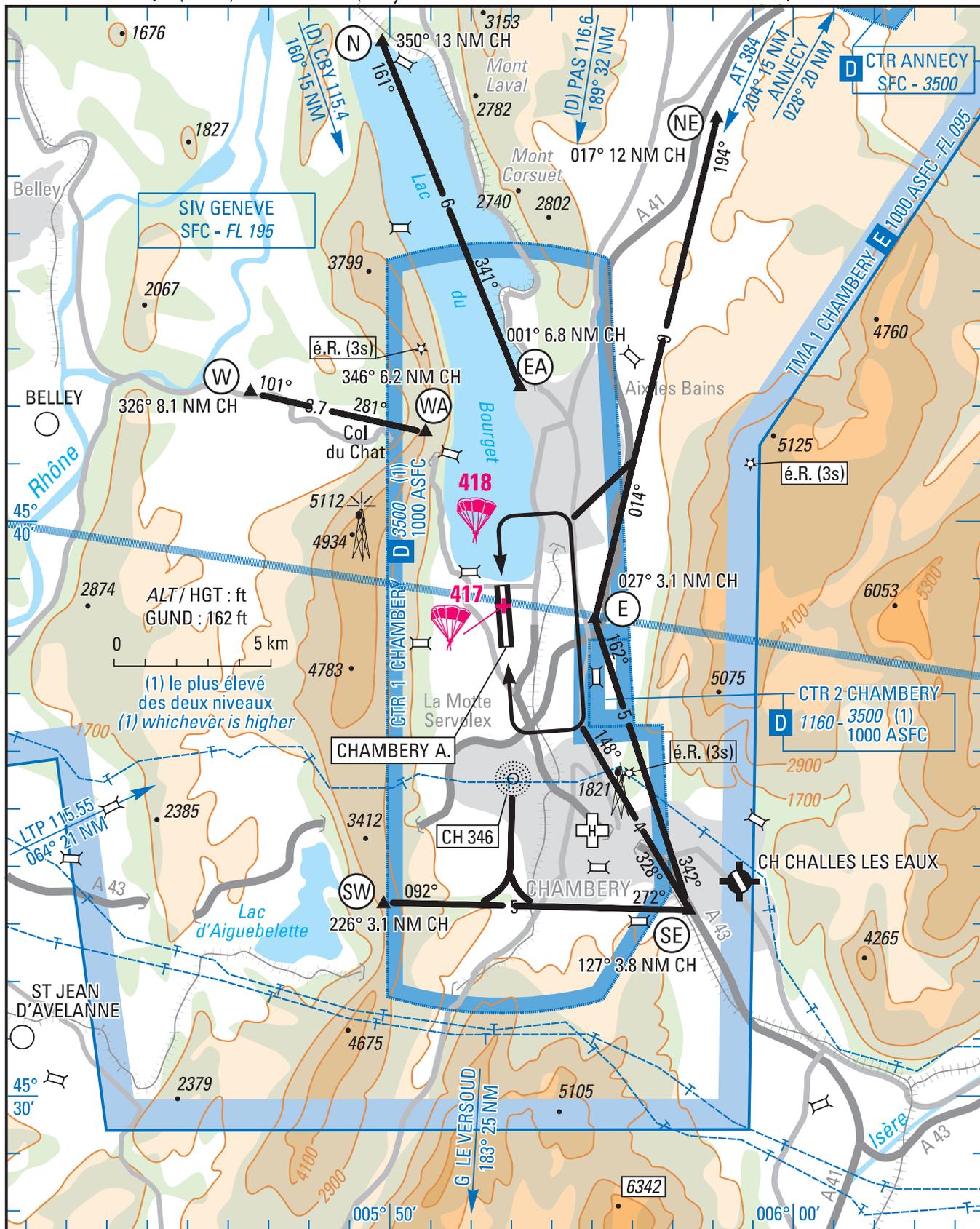
AD2 LFLB APP 01

21 DEC 06

	ALT AD : 779 (29 hPa) LAT : 45 38 21 N LONG : 005 52 48 E	LFLB VAR : 0° (05)
---	--	------------------------------

ATIS : 124.575 ☎ 04 79 54 43 82
APP : CHAMBERY Approche/Approach 123.7
TWR : 118.3 121.2 (s)
 Absence ATS : **A/A** (123.7) FR seulement/only

ILS/DME RWY 18 CY 109.5



Pour plus d'information, consultez les sites internet suivants :

Service de l'Information Aéronautique
<http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

Technique et Sécurité Parapente : Flash Info
http://parapente.ffvl.fr/ffvl_cts

Notams
<https://www.notams.faa.gov/>
<https://www.notams.jcs.mil/>

Direction Générale de l'Aviation Civile
<http://www.dgac.fr/>

Sites région de Chambéry/Aix-les-Bains
<http://paraglider.free.fr/plans/france-73-chambery-aix-decos.htm>

Formation/informations
<http://www.para2000.org/book/>

Para2000
<http://www.para2000.org/>

Sites internet des clubs de parapente

International aeronautique
<http://international.aero.free.fr/>

Entre Ciel et Terre
<http://www.ciel-et-terre.fr>