

LIFTING RÉGLEMENTAIRE

Les règles de l'air vont être légèrement remaniées. Les changements doivent être pris en compte à partir du 1^{er} janvier 2007. D'ici là, les règles actuelles s'appliquent...

Une refonte de la Réglementation de la circulation aérienne (RCA) a été entreprise par la DGAC. Elle s'inscrit dans le cadre des engagements pris par la France en tant que signataire de la convention de Chicago (1944), qui institue l'OACI. Cette Organisation de l'aviation civile internationale regroupe 189 États. Elle instaure les principes de la navigation aérienne et fixe les normes et les pratiques recommandées. Elle a publié 18 annexes techniques qui déterminent l'ensemble de ces recommandations. Une des annexes est dédiée aux règles de l'air (l'annexe 2) et une autre aux services de la circulation aérienne (1) (l'annexe 11). En marge des annexes, l'OACI a également édité un texte relatif aux procédures associées à ces services (PANS-ATM, encore appelé « Doc 4444 »). Ces trois documents sont fondateurs du RCA (2), texte datant de 1992 et régissant la Réglementation de la circulation aérienne française.

C'est dans le souci de mieux se conformer aux normes et pratiques de l'OACI que la France a décidé de remanier le RCA. On ne parlera plus de RCA 1 et de RCA 2, mais de Règles de l'air (RDA) et de Services de la circulation aérienne (SCA), regroupés dans un seul et même arrêté (3). Le RCA 3 existe toujours, il a simplement été retouché pour être cohérent avec les RDA et le SCA.

La France s'inscrit ainsi dans le courant des discussions européennes prônant une adhésion stricte aux règles internationales afin que les pilotes n'aient pas à connaître autant de règles que de pays survolés.

1 • Les services de la circulation aérienne désignent l'ensemble des services assurés par un organisme de la circulation aérienne. Ils sont au nombre de trois : le service de contrôle, le service d'information de vol, et le service d'alerte.

2 • Le RCA 1 est la transposition française de l'annexe 2. Le RCA 2, la transposition de l'annexe 11. Et le RCA 3, la transposition du Doc 4444.

3 • Arrêté du 3 mars 2006 intitulé « Règles de l'air et Services de la circulation aérienne », publié au Journal officiel le 3 mai. Ce texte est constitué de deux annexes (l'annexe 1 concerne les Règles de l'air, et l'annexe 2 les Services de la circulation aérienne). Il est prévu de l'appliquer à partir du 1^{er} janvier 2007, mais certaines dispositions ne seront effectives qu'au 31 décembre 2007.

RDA → Règles de l'air

Changements de terminologie

Aérodrome de dégagement. La notion d'« aérodrome de dégagement » est affinée. On parle désormais de dégagement au décollage, de dégagement en route et de dégagement à destination. Le vol VFR est surtout concerné par le « dégagement en route » et « à destination », selon que la décision d'interrompre le vol intervient au cours de la croisière ou qu'il devient impossible ou inopportun d'atterrir sur l'aérodrome d'atterrissage prévu. L'aérodrome de dégagement au décollage est une notion réservée aux IFR.



TCAS (traffic collision avoidance system)

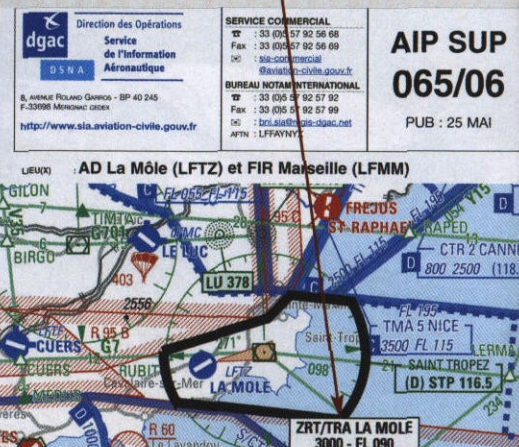
Collision. Le terme « collision » est utilisé désormais pour désigner aussi bien une collision entre aéronefs qu'une collision entre un aéronef et un obstacle situés sur l'aire de mouvement. Le terme « abordage » (qui était réservé aux collisions entre avions en vol) disparaît.

Nouvelles dénominations d'espaces

Des espaces ont été créés à l'initiative d'Eurocontrol en mars 2000 et existent donc déjà dans l'AIP (4). Ils sont affectés en fonction des besoins, parfois le jour pour le lendemain. Bien qu'ils soient plutôt à vocation militaire, rien n'empêche de les utiliser pour un usage civil. Ces zones ne sont représentées que sur les cartes Eurocontrol de l'espace supérieur (au-dessus du niveau 195) ou, pour les TRA, dans les suppléments AIP. Leurs définitions figurent désormais dans les RDA (5).

TRA (Temporary Reserved Area) : zone réservée temporaire

Espace aérien réservé à des usagers spécifiques pendant une durée déterminée et au travers duquel d'autres aéronefs peuvent être autorisés à transiter avec une clairance ATC. À ne pas confondre avec les ZIT (zones d'interdiction temporaire), créées pour des raisons de sûreté et dont le caractère temporaire a souvent été maintenu dans la durée. Une TRA s'apparente à une ZRT.



Règles de priorité

La précision concernant le cas de deux aéronefs évoluant à proximité d'un versant montagneux a été supprimée. Seul l'appareil ayant la pente à sa gauche peut infléchir sa trajectoire à droite. Le bon sens commande implicitement que l'autre soit donc prioritaire.

ANCIENNE VERSION :

RCA I, chap. 3, paragraphe 3.3 « Prévention des abordages et des collisions », sous-partie 3.3.2.1.

NOUVELLE VERSION :

RDA, chap. 2, paragraphe 3.2 « Prévention des collisions », sous-partie 3.2.2.2.



Plan de vol

L'expression « plan de vol » s'emploie désormais aussi bien pour désigner toutes les informations renseignées sur un plan de vol avant départ que lors de la communication d'éléments, en l'air, en vue d'obtenir une clairance pour une partie d'un vol. La notion de plan de vol réduit est donc supprimée.

ANCIENNE VERSION :

RCA I, chap. 3, paragraphe 3.5 « Renseignements sur les vols - plans de vol », sous-partie 3.5.1.1.2.

NOUVELLE VERSION :

RDA, chap. 3, paragraphe 3.3 « Plans de vol ».

Niveau minimal

Dans l'actuel RCA, en dehors de cas particuliers tel le survol de zones urbaines ou de rassemblements de personnes, le vol s'effectue à une hauteur minimale de 150 m (500 ft) au-dessus du sol et de l'eau et « à une distance de 150 m de toute personne, de tout véhicule, ou navire à la surface, ou de tout obstacle artificiel ». Dans les RDA, cette distance latérale de 150 m est supprimée bien qu'elle semble raisonnable. ①

Le cas particulier des vols d'instruction, qui faisait l'objet d'une décision de la Direction de la navigation aérienne, est à présent intégré dans les Règles de l'air. Les vols d'instruction pour les entraînements aux atterrissages forcés peuvent descendre jusqu'à une hauteur de 50 m (150 ft) en respectant une distance de 150 mètres par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface ou tout obstacle artificiel.

ANCIENNE VERSION : RCA I, chap. 4, paragraphe 4.5.

NOUVELLE VERSION : RDA, chap. 4, paragraphe 4.6.

Vol en formation

Ce type de vol était jusqu'à présent régi par un arrêté spécifique et n'était pas intégré au RCA. L'arrêté prévoyait notamment une entente préalable entre commandants de bord, ainsi qu'un écart maximal de 0,5 Nm latéralement et de 100 ft verticalement entre les aéronefs et le chef de formation. Ces dispositions ont été reprises à l'identique dans les RDA.

ANCIENNE VERSION :

arrêté du 18 mars 1982.

NOUVELLE VERSION :

RDA, chap. 3.1 « Protection des personnes et des biens », sous-partie 3.1.8.

Usage de substances psychoactives

On ne parle plus de types de substance en particulier (alcool, narcotiques, stupéfiants ou médicaments). C'est désormais le terme générique de « substances psychoactives » qui est retenu. L'interdiction ne concerne plus seulement les membres d'équipage de conduite, mais englobe « toutes les personnes qui assurent des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation ».

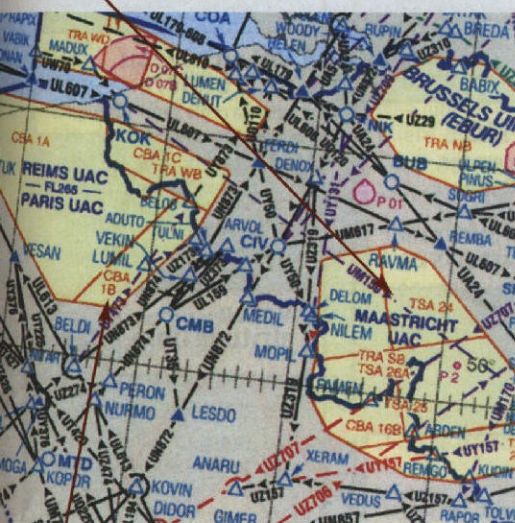
Il revient donc à l'usager de définir ce qu'est une substance « psychoactive ». Il faut entendre : alcool, drogues, sédatifs et hypnotiques, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac ne sont pas visés. D'une manière plus générale, un pilote doit être en mesure d'évaluer sa capacité physique et mentale à assurer la conduite d'un vol.

ANCIENNE VERSION :

RCA I, chap. 3, paragraphe 3.1.2.

NOUVELLE VERSION :

RDA, chap. 2, paragraphe 2.5.

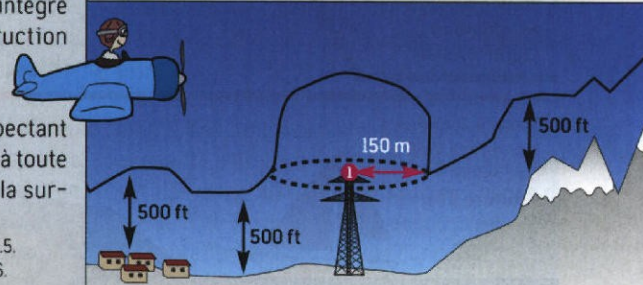


CBA (Cross-Border Area) : zone de ségrégation temporaire transfrontière

Espace aérien au-dessus de frontières internationales réservé exclusivement à des usagers spécifiques pendant une durée déterminée. C'est en réalité une TSA à cheval sur deux pays.

4 • AIP : Aeronautical Information Publication (Publication d'information aéronautique), consultable sur le site du SIA, (www.sia.aviation-civile.gouv.fr). Les TSA et CBA y sont répertoriées dans la rubrique « Manuel d'information aéronautique - ENR 5 », sous-partie 5.2. Les TRA sont publiés dans la rubrique « Sup AIP ».

5 • RDA, chap. 1, définitions.



Niveaux de croisière : un vide réglementaire

Jusqu'à présent, la surface communément nommée « surface S » (3 000 ft AMSL ou 1 000 ft ASFC, le plus élevé des deux) servait aussi bien à définir les conditions de vol à vue (1) qu'à fixer le niveau au-dessus duquel il fallait voler en niveau de vol (2), en l'absence d'altitude de transition (cas de l'espace de classe G). Cette disposition constituait une différence par rapport à l'annexe 2 OACI, dans laquelle la « surface S » n'existe pas. Dans le nouveau texte, la surface 3 000 ft AMSL ou 1 000 ft ASFC ne sert plus qu'à définir les conditions VMC (3). Une nouvelle surface à 3 000 ft ASFC est créée. Elle fixe la limite entre le vol en niveau de croisière et le vol en altitude libre.

Cette nouvelle réglementation est ambiguë en ce qui concerne le calage standard. En effet, contrairement à la réglementation précédente, elle ne précise nulle part que les aéronefs volant en croisière au-dessus de 3 000 ft ASFC doivent être en niveau de vol (un tableau donne indifféremment des altitudes ou des flight

levels). On peut donc supposer qu'une précision sera donnée ultérieurement concernant l'utilisation du calage standard au-dessus de 3 000 ft ASFC. La DGAC, interrogée par *Info-Pilote*, nous assure qu'elle va se pencher sur ce point d'ici la mise en place de la nouvelle réglementation. L'harmonisation du calage altimétrique en croisière est en effet très importante en termes de sécurité.

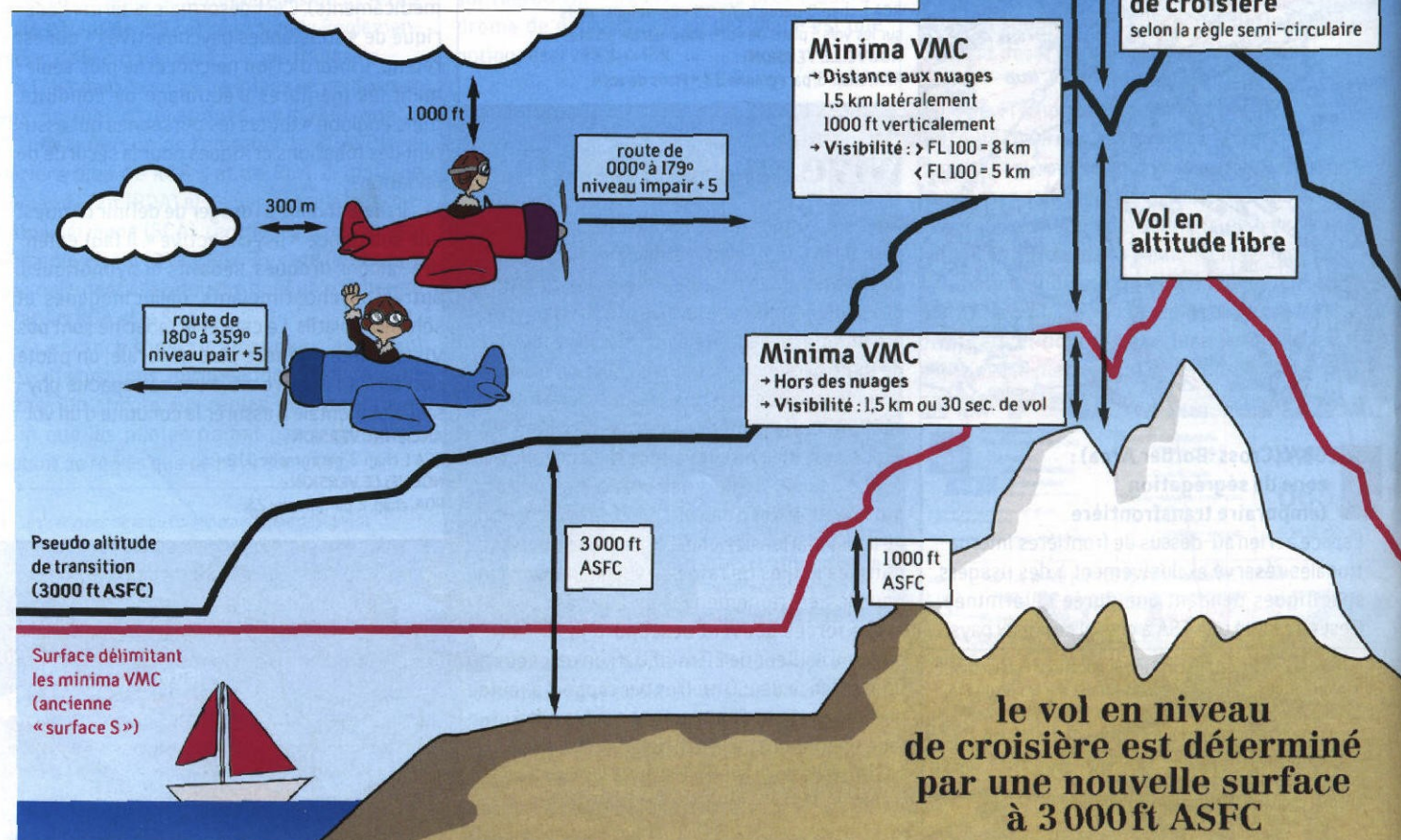
Pour les vols en TMA, il n'y a pas de changement. Lorsque l'altitude de transition est fixée au-dessus de 3 000 ft ASFC, le vol s'effectue au QNH selon la règle semi-circulaire, en fonction de sa route magnétique, jusqu'à l'altitude de transition. Elle est par défaut de 5 000 ft, sauf mention contraire précisée sur les cartes du SIA (valeur inscrite dans un rectangle bleu et précédée par la mention « TA » pour Transition Altitude).

Ces nouvelles règles sont certes conformes à l'OACI, mais l'expérience montre que l'appréciation de sa hauteur n'est pas chose aisée

au-delà de 1 000 ft ASFC, valeur couramment utilisée en circuit d'aérodrome.

Par ailleurs, le premier niveau utilisable pour une route magnétique comprise entre le 180° et 359° n'est plus le FL 025 (4) mais le 045 (5). La disposition qui permettait d'utiliser ce niveau au-dessus de la « surface S » est donc supprimée. Il est pourtant théoriquement possible de voler au FL 025 au-dessus de 3 000 ft ASFC, dans les régions à relief peu élevé. L'omission de ce cas de figure obligera alors le pilote à rester en dessous de 3 000 ft ASFC si les conditions VMC ne sont pas réunies au niveau 45 (1 000 ft sous la couche nuageuse et donc pas de nuage sous le FL 055).

- 1 • RCA I, app. D « Tableau des conditions météo de vol à vue ».
- 2 • RCA I, chap. 34 « Expression de la position d'un aéronef dans le plan vertical », sous-partie 3.4.5.
- 3 • RDA, chap. 4 « Règles de vol à vue », sous-partie 4.7.
- 4 • RCA I, appendice C « Tableau des niveaux de croisière ».
- 5 • RDA, appendice 3, tableau B « Niveau de croisière dans les espaces non RVSM ».



SCA → services de la circulation aérienne

VFR de nuit

Ce type de vol était jusqu'à présent régi par un arrêté spécifique et n'était pas intégré au RCA. Le contenu de cet arrêté a été repris dans les RDA en subissant une modification.

Celle-ci porte sur la définition du « vol local » : il peut à présent se faire à l'intérieur des limites latérales d'une CTR, et donc sans tenir compte de sa limite supérieure (dans le respect, bien sûr, de la réglementation associée à la classe des espaces aériens situés le cas échéant au-dessus de la CTR).

À noter que des dispositions concernant le vol de nuit en ballon sont également publiées dans cet appendice. Apparemment sans incidence sur le vol de nuit avion, elles appellent toutefois une vigilance particulière du fait de l'absence d'exigence, pour les ballons, d'échange radio en espace aérien non contrôlé ou hors zone réglementée. Il est donc possible de rencontrer des ballons qui ne se sont pas signalés, alors que la communication radio est réglementairement prévue entre avions (en auto-information) pour le vol local sans organisme de la circulation aérienne.

Le nouveau RCA 3 permettra aux VFRN de bénéficier, même en classe E, de l'info de trafic.

ANCIENNE VERSION : arrêté du 20 juin 2001.

NOUVELLE VERSION : RDA, appendice 5 « VFR de nuit ».



Classification des espaces aériens

CLASSE A. Les VFR peuvent être admis en classe A sous réserve d'une dérogation obtenue auprès de l'autorité ATS compétente et après obtention d'une clairance. Cette disposition dérogatoire diffère de l'annexe OACI, qui réserve ce type d'espaces exclusivement aux IFR.



CLASSE C. Depuis le 25 novembre 2004, tous les États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile ont uniformisé l'espace aérien au-dessus du niveau 195 en l'associant à une classe C. Le SCA autorise les VFR en classe C, au-dessus du FL 195, sous certaines conditions, alors que l'OACI admet sans restriction les VFR et les IFR.

CLASSE E. À partir du 1^{er} janvier 2007, la classe E ne sera plus utilisable pour les zones de contrôle (CTR). Les autorités avaient déjà anticipé cette mesure, et depuis la publication des dernières cartes, en mars dernier, toutes les CTR sont désormais classées en D sauf celle de Cayenne (Guyanne), en cours de reclassement.

SECTEURS VÉLIVOLES DÉROGATOIRES. Après le 31 décembre 2007, les secteurs vélivoles dérogatoires, actuellement publiés dans la documentation aéronautique, seront supprimés. On s'oriente soit vers une modification des limites des TMA actuelles, redessinées en pyramide inversée et en marches d'escalier, ce qui permettrait de relever le plafond, soit (en dernier ressort) vers une création de zones réglementées. Une gestion différenciée (déclassement de la TMA en E certains jours, comme à Rodez) est aussi une solution envisageable.

ESPACES AÉRIENS SPÉCIALISÉES. Toujours après le 31 décembre 2007, la mention « spécialisé », pour les espaces aériens contrôlés dans lesquels les services sont rendus par des organismes militaires (S-CTR ou S-CTA par exemple), disparaît. L'AIP pourra néanmoins diffuser des informations liées à certaines activités susceptibles d'entraîner des mesures particulières.

ANCIENNE VERSION : RCA 2, chap. 2, paragraphe 2.3.2 « Classification des espaces aériens ».

NOUVELLE VERSION : SCA, chap. 2, paragraphe 2.6, « Classification des espaces aériens ».



Information de trafic

Dans la réglementation actuelle, le service qui consiste à fournir l'information de trafic aux VFR n'est assuré que dans le cadre de vols contrôlés, c'est-à-dire subordonnés à une clairance. À partir du 1^{er} janvier 2007, l'information de trafic sera aussi délivrée, dans la mesure du possible, aux vols VFR évoluant en espace de classe E, alors que ce service n'était rendu jusqu'à présent, dans cette classe d'espace, qu'entre les VFR spéciaux. L'information de trafic n'est donc plus réservée aux vols contrôlés.

SCA, chap. 2, par. 2.6, « Classification des espaces aériens ».

Clairance de séparation à vue

Une clairance de séparation à vue pouvait être donnée sur demande d'un pilote ou à l'initiative du contrôleur. Il s'agissait d'un transfert de responsabilité de la séparation entre l'organisme de contrôle et le pilote d'un aéronef en IFR. Les nouvelles dispositions prévoient que cette clairance sera délivrée uniquement sur demande du pilote, de jour, en espace de classe D ou E, sous le FL 100 et sous réserve de l'acceptation de l'autre pilote concerné.

Cette disposition a été retirée des RCA 1 et RCA 2, et transférée dans le RCA 3.