



Réglementation Aérienne et enseignement
Petit mémo de synthèse sur la réglementation aérienne
Mise à jour Avril 2015 : Gérard DELACOTE CTN vol libre

1. Les grands principes et les règles générales : ce que tout pilote de PUL doit savoir en référence aux Règles de l'Air européennes (SERA).

NB : Le passage à SERA depuis le 04 12 2014, qui remplace les ex règles de l'air (RDA) et de circulation aérienne (SCA) n'a pas entraîné, pour les PUL, de modifications majeures sur le plan réglementaire :

- La réglementation aérienne est établie à l'échelle mondiale : elle a été instaurée pour des raisons de sécurité aérienne et concerne aussi bien l'aviation civile que militaire.
- Les règles de base sont celles de l'OACI (Organisation de la Circulation Aérienne Internationale), pour lesquelles il existe néanmoins des adaptations nationales.
- Une harmonisation de la réglementation aérienne est en cours à l'échelle européenne via un organisme appelé EUROCONTROL (ex : entrée en vigueur SERA 04 12 2014).
- La langue de référence est l'anglais (textes, documents, informations de vol, échanges radio)
- Les horaires sont exprimés en temps universel coordonné (UTC)
- Les unités de mesures des altitudes et des hauteurs sont exprimées en pieds (ft= feets) ou traduites en niveau de vol (FL=Flight level)
- Le jour aéronautique débute 30' avant l'heure de lever du soleil (LS-30)
- La nuit aéronautique débute 30' après l'heure de coucher du soleil (CS+30)
- La réglementation aérienne s'applique en fonction de multiples critères catégoriels (type d'espace, type d'aéronef, aéronef civil ou militaire, motorisé ou non, équipement embarqué, qualification du pilote)
- Le pilote d'un aéronef agit en commandant de bord, et est un usager de l'espace aérien, soumis à la réglementation aérienne applicable à sa catégorie d'aéronefs.
- Parapentes et deltaplanes sont des aéronefs appelés PUL (Planeurs Ultra Légers)
- Les PUL appartiennent à une catégorie d'aéronefs soumise aux règles du vol à vue (VFR= Visual Flight Rules). Il existe par ailleurs, pour d'autres catégories d'aéronefs, des règles de vol aux instruments (Instrument Flight Rules = IFR)
- Sur le plan vertical, l'espace est divisé en espace aérien inférieur (de la surface au FL 195) et supérieur (au dessus du FL 195)
- L'espace aérien est divisé en différentes classes d'espace dont l'accès est réglementé en fonction de leur vocation : il existe des espaces civils et militaires avec des conditions d'accès différenciées.
- Les PUL n'ont accès qu'aux espaces de classe G et E, pour lesquels la radio aéronautique et le transpondeur ne sont pas exigés. Les espaces classés A, C et D nous sont interdits.
- Hors agglomération, rassemblement de personnes et cas particuliers, il n'y a pas de hauteur minimale de survol imposée aux PUL, hormis de ne pas mettre en danger les biens et les personnes à la surface.
- Il existe des zones à statut particulier (zones D, R, P), ainsi que des zones temporaires (ZRT, ZIT) réglementées ou interdites visant à protéger ces espaces (proximité d'usine sensible, entraînements militaires, événements politique, sportif ou culturel important).
- En complément des classes d'espaces et des zones aériennes, certains territoires peuvent être protégés par des restrictions de survol pour des raisons environnementales (Parcs nationaux, réserves naturelles, etc)
- Il appartient à tout pilote de s'informer de la réglementation aérienne en vigueur, en fonction de son projet de vol.
- Le SIA (Service de l'Information Aéronautique) est, en France, l'organe officiel en charge de la diffusion de toute l'information aéronautique.
- L'information aéronautique est disponible sous différentes formes : cartes, AIP, SUP AIP, NOTAM.

Commentaire : avoir à l'esprit l'ensemble des éléments ci-dessus est indispensable, pour bien comprendre le contexte, et s'approprier la démarche permettant d'appréhender ce sujet plus facilement.

2. Les connaissances ci-après sont indispensables dès le niveau vert, quel que soit le profil du pilote.

° **Les règles de base :**

- niveau minimal (de survol),
- prévention des collisions (priorités),
- minimums de visibilité et de distance aux nuages (conditions VMC),
- classification des espaces aériens, (possibilités d'accès)
- circuit de piste et circulation d'aérodrome, (attitude à adopter)



° Principes de recherche et de lecture

- d'un NOTAM (Note d'information au pilote),
- d'un SUP AIP (Supplément à l'information aéronautique permanente),
- du message AZBA (Activité des Zones Basse Altitude) de la Défense,
- approche des cartes aéronautiques au 1/1000 000, 1/500 000 et 1/250 000.
- Outils informatiques disponibles

3. Les connaissances complémentaires ci-après sont indispensables pour tout pilote voulant pratiquer le vol de distance, ou voler en autonomie totale sur différents sites de vol.

- Lecture et interprétation des cartes aéronautiques
- Déchiffrage et prise en compte des NOTAM et SUP AIP
- Établissement et respect d'un plan de vol

Commentaire : pour mémoire, les éléments relatifs à la réglementation aérienne évoqués ci-dessus, sont présents dans les documents suivants :

- SERA Règles de l'Air européennes standardisées en vigueur depuis le 04 12 2014 disponibles sur le site du SIA (Service de l'Information Aéronautique) : ce document a remplacé les ex RDA (règles de l'air) et SCA (Services de la circulation aérienne),
- La réglementation aérienne du vol libre de 2007 avec MAJ 2015, disponible sur le site web de la FFVL (pages ea, réglementation aérienne)
- Espace aérien et vol libre parties 1, 2 et 3, disponibles sur le site web de la FFVL (pages ea, réglementation aérienne)
- Espace aérien et enseignement, diaporama présenté lors du rassemblement des moniteurs 2009, disponible sur le site web de la FFVL (pages ea, réglementation aérienne)

En conclusion : pour conserver demain, l'accès à un volume d'espace satisfaisant, permettant à tout pilote de varier les formes de vol, et maintenir toute sa dimension à la pratique du vol libre, il est indispensable que chacun s'approprie ces règles, afin de ne pas risquer de pénaliser toute l'activité par une attitude non appropriée. Notre situation est enviable, sachons la préserver.