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 réglementation aérienne : à quoi ça 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 réglementaire du Vol Libre

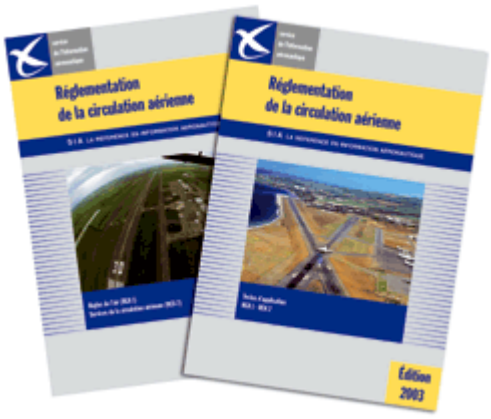
Le vélo du ciel …

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 dans sa forme aérienne 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 de 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.

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 utilsant 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 compétition sportives doivent faire l'objet d'une autorisation préfectorale et être soumis à des règles particulières de sécurité. »

Enfin, la FFVL a reçu délégation du Ministère en charge des Sports pour gérer l'activité Vol Libre en France.

4. 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 :

- 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

5. Division de l'Espace Aérien

5.1 Espace Aérien INFERIEUR/SUPERIEUR

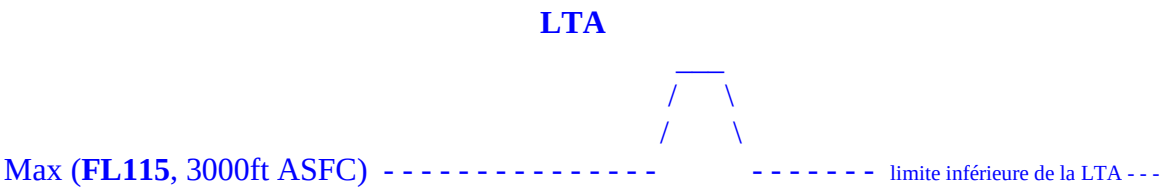
L'espace aérien français, si l'on pratique une coupe verticale, est divisé comme suit

ESPACE AERIEN SUPERIEUR
FL195 ----------
ESPACE AERIEN INFERIEUR

Tout l'espace aérien SUPERIEUR est classé A et est réservé exclusivement au vol IFR.
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.

5.2 Division de l'Espace Aérien INFERIEUR

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



La **LTA** (« Lower Trafic Aera ») 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.

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 appelées 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.

Dans l'Espace Aérien inférieur, des zones de type CTR et TMA définissent des espaces aériens classés autour des aérodromes de taille importante.

5.3 Espace Aérien 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 et France

Classe G : Appelé Espace 'Libre', c'est tout l'espace non classé autrement, il n'est pas représente 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.

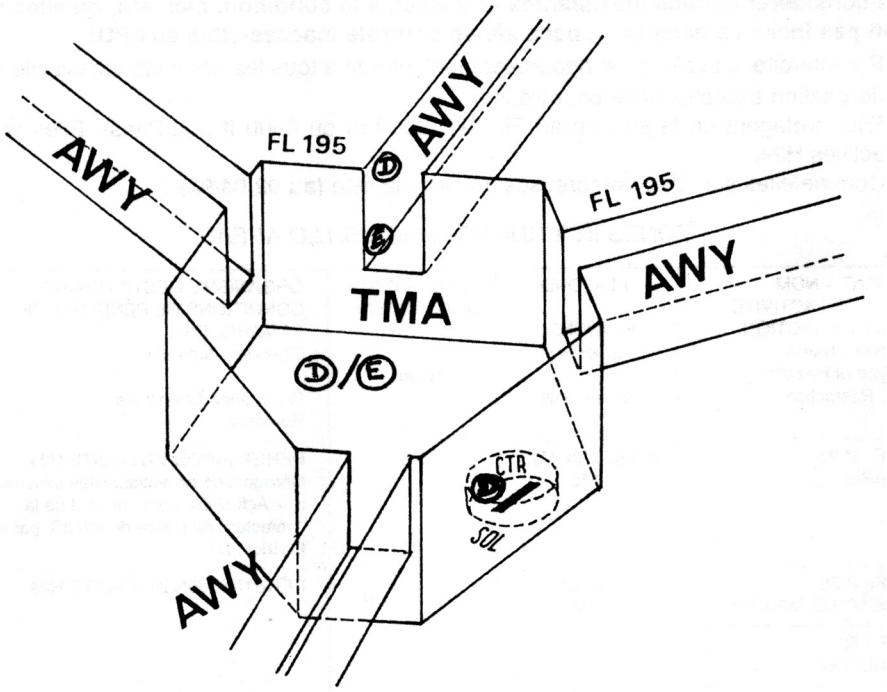
5.4 Espaces classés de type CTR ou TMA

Autour d'un aérodrome, il peut être défini un premier volume appelé CTR 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 "Controlled Terminal Region" (zone de contrôle terminale).
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 importante(> 50km).
Le dessin d'une CTR ou d'une TMA est réalisé pour 'englober' des trajectoires possibles d'arrivée et de départ.

5.5 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'.

5.6 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.

6. Zones à 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 SIA.

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.
Les autres caractéristiques de ces zones temporaires sont identiques aux zones correspondantes ayant une définition permanente.

7. Règles de Vol à 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).

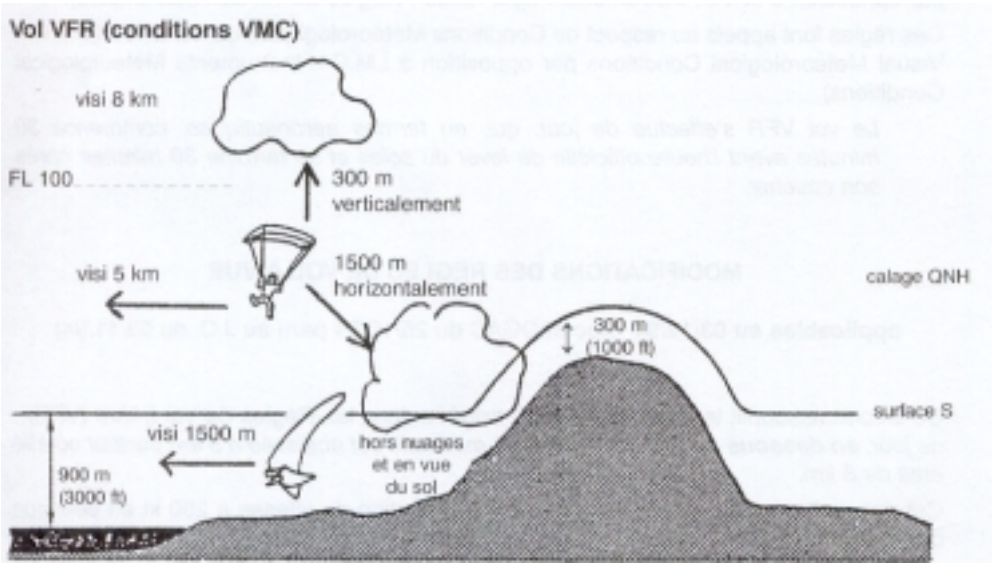
La pratique du Vol à Vue repose sur le principe

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 la brume ou les nuages est strictement interdit et dangereux.
Les conditions de visibilité sont appelées 'conditions VMC' (Visual Meteorological Conditions).

Conditions minimales de Vol à Vue pour le Vol Libre

Conditions VMC	Visibilité horizontale	Distance aux nuages
En classe E ou En classe G et au-dessus de la Surface S	8km au-dessus de 3000m	1500m horizontalement 300m verticalement
	5km au-dessous de 3000m	
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.

8. Règles de survol

Sources d'information :

1) **RAC 1** « Règles de l'Air »: (texte publié dans le Manuel Vol Libre dernière édition)
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 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 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 :

Principe général : ne pas mettre indûment en danger les biens et les personnes à la surface.

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.

9. 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)

10. 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.

11. 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.

12. Références altimétriques

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.

13. L'information aéronautique

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^{e} 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.

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.

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

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 ».

14. La radio aéronautique

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.

15. 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.

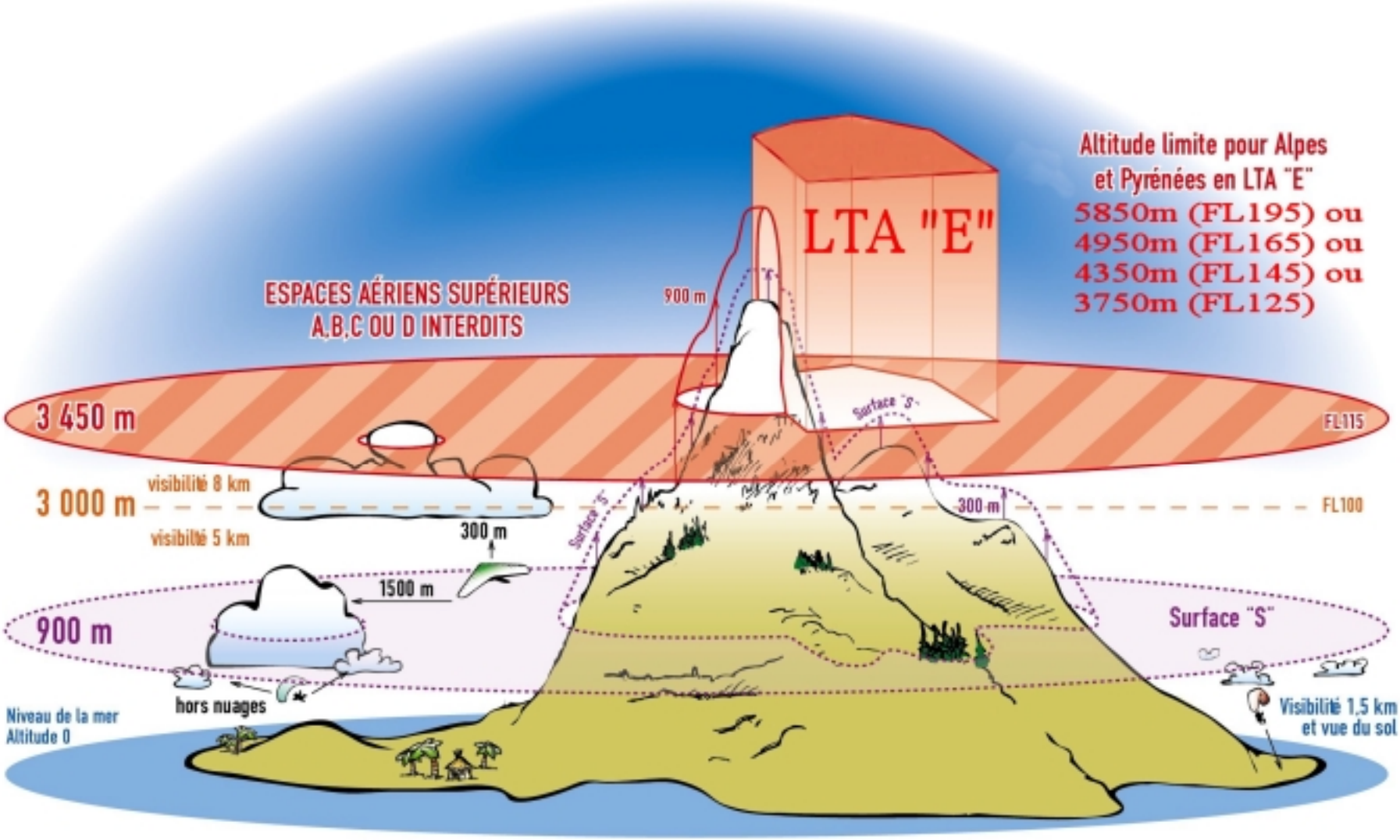
Civils et militaires gèrent donc l'Espace aérien au niveau de 'grandes régions' et au niveau 'national'.
Au niveau des quatre 'grandes régions', l'organe de décision est le Comité Régional de Gestion (CRG) où siègent un 'co-président civil' et un 'co-président militaire'.
Les décisions de niveau national 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.

16. Les informations de référence

La liste ci-après reprend les références du document dans l'ordre alphabétique 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.
SIA : Service de l'Information Aéronautique www.sia.aviation-civile.gouv.fr
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.

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


Altitude limite pour Alpes
et Pyrénées en LTA "E"
5850m (FL195) ou
4950m (FL165) ou
4350m (FL145) ou
3750m (FL125)
LTA "E"
ESPACES AÉRIENS SUPÉRIEURS
A,B,C OU D INTERDITS
900 m
Surface "S"
3 450 m
FL115
3 000 m
visibilité 8 km
visibilité 5 km
FL100
300 m
300 m
Surface "S"
1500 m
900 m
Surface "S"
hors nuages
Niveau de la mer
Altitude 0
Visibilité 1,5 km
et vue du sol

reglementation aerienne du vol libre

RÉGLEMENTATION 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 Aérodromes Contrôlés ou voler dans la circulation de ces aérodromes*
- *Voler sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue*
- *Voltige au-dessus de zones urbanisées ou rassemblements*

Les principales OBLIGATIONS

- *Etre assuré en RESPONSABILITE CIVILE AERIENNE*
- *DECOLLER et ATTERRIR 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 aéronotique :	300 m

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