

LES REGLES DE L'AIR

LES RÈGLES DE L'AIR

Responsabilités du commandant de bord

Règles de survol des obstacles

Règles de prévention des abordages

UTILISATION DES ULM

Documents obligatoires

Survol de l'eau

Restrictions d'utilisation

LES RÈGLES DE L'AIR À PROXIMITÉ D'UN AÉRODROME

INTÉGRATION ET TOUR DE PISTE STANDARD

Responsabilités du commandant de bord
Règles de survol des obstacles
Règles de prévention des abordages

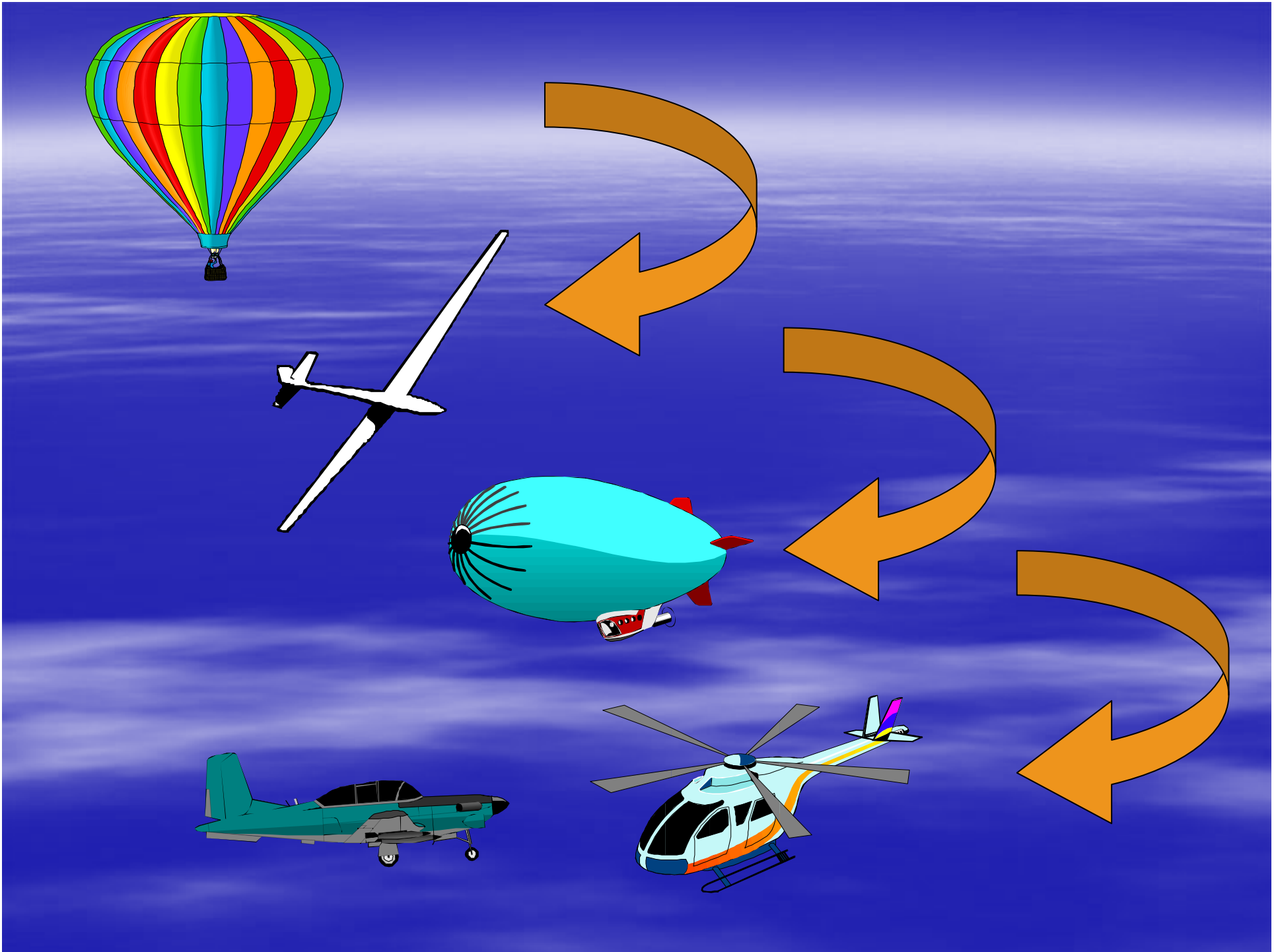
RESPONSABILITÉS DU C[±] DE BORD

- Responsable de la prévention des abordages.
- Responsable de l'application des règles de l'air (qu'il soit aux commandes ou non).
- Avant chaque vol, connaissance de tous les renseignements utiles à la bonne exécution du vol.
- Assurer le bon fonctionnement de son appareil et des équipements.

PREVENTION DES ABORDAGES

ORDRE DE PRIORITÉ ENTRE DIFFÉRENTS AÉRONEFS :

- Les ballons sont prioritaires sur,
- Les planeurs qui sont prioritaires sur,
- Les dirigeables qui sont prioritaires sur,
- Les avions remorquant qui sont prioritaires sur,
- Les avions en formation qui sont prioritaires sur,
- Les avions seuls.



Règles de survol

Concernant la protection des personnes et des biens :

La réglementation précise que sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, les aéronefs doivent voler à un niveau minimum obtenu selon **4 règles** :

Règle n°1

Au-dessus des zones à forte densité, des villes ou de rassemblements de personnes en plein air, à 300 m au minimum au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef.

Sinon, à 150 m minimum au-dessus du sol ou de l'eau et à une distance d'au moins 150 m de toute personne, véhicule ou navire à la surface ou de tout obstacle artificiel.

Règle n°2






Hauteur suffisante permettant, en cas d'urgence, lors du survol des villes ou d'autres agglomérations, d'effectuer un atterrissage sans mettre en danger les personnes et les biens.

Règle n°3

Hauteurs minimales qui peuvent être fixées par arrêté, pour le survol des villes et autres agglomérations ou des rassemblements de personnes ou d'animaux en plein air, ainsi que le survol de certaines installations ou établissements.

(Arrêtés du 10 octobre 1957 et du 15 juin 1959).

Règle n°3

Très petites agglomérations		règles 1 et 2
Agglomérations de largeur < à 1200 m Rassemblement de personnes et d'animaux		500 m
Agglomérations de largeur comprise entre 1200 m et 3600 m Rassemblement de 10 000 à 100 000 personnes		1000 m
Agglomérations de largeur > à 3600 m Rassemblement de plus de 100 000 personnes		1500 m
Installations portant une marque distinctive		300 m

Règle n°4

Hauteurs minimales qui peuvent être édictées par d'autres textes réglementaires.
(par exemple, survol des parcs et réserves naturelles).

Parcs ou réserves naturels

Petits : 300 m.



Étendus : 300 m.

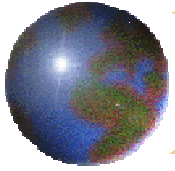


PREVENTION DES ABORDAGES

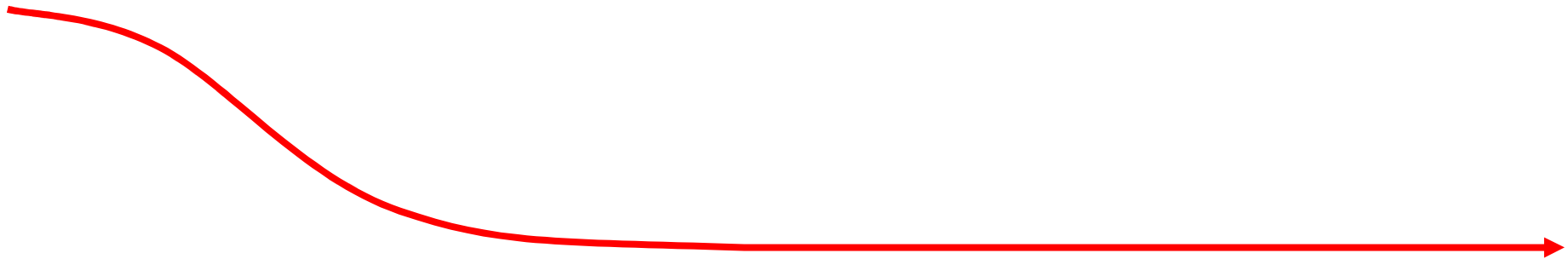
RÈGLES GÉNÉRALES DE PRIORITÉ :

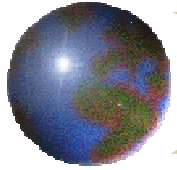
- *Priorité à droite.*
- *Priorité à l'avion le plus bas.*
- *Priorité à l'aéronef le moins manœuvrant.*
- *L'avion en vol à toujours priorité sur l'avion au sol.*

Règles de dépassement

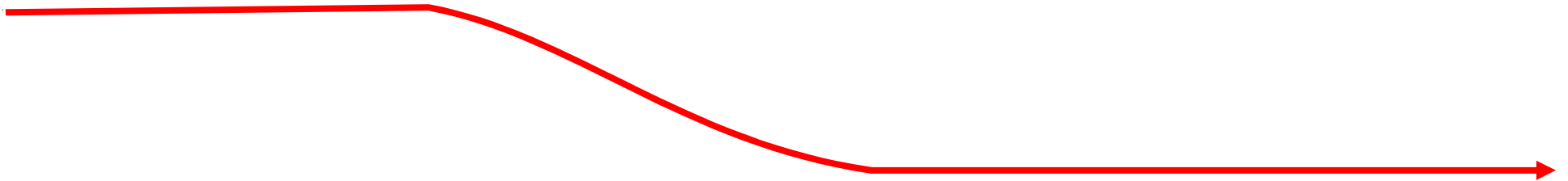
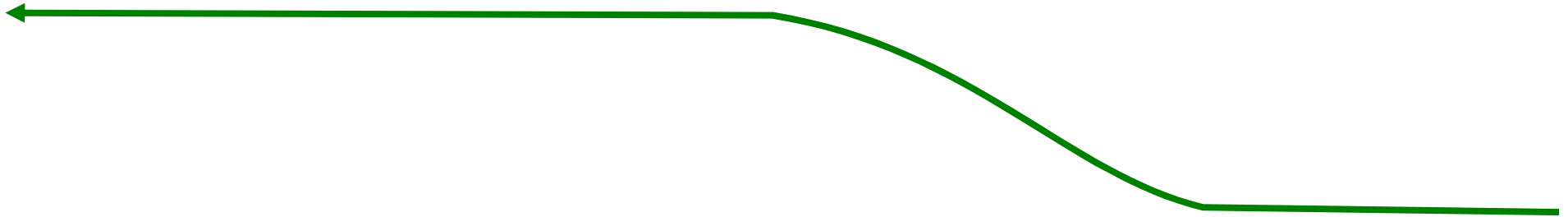


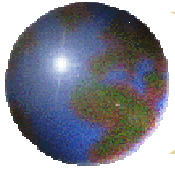
Dépassement



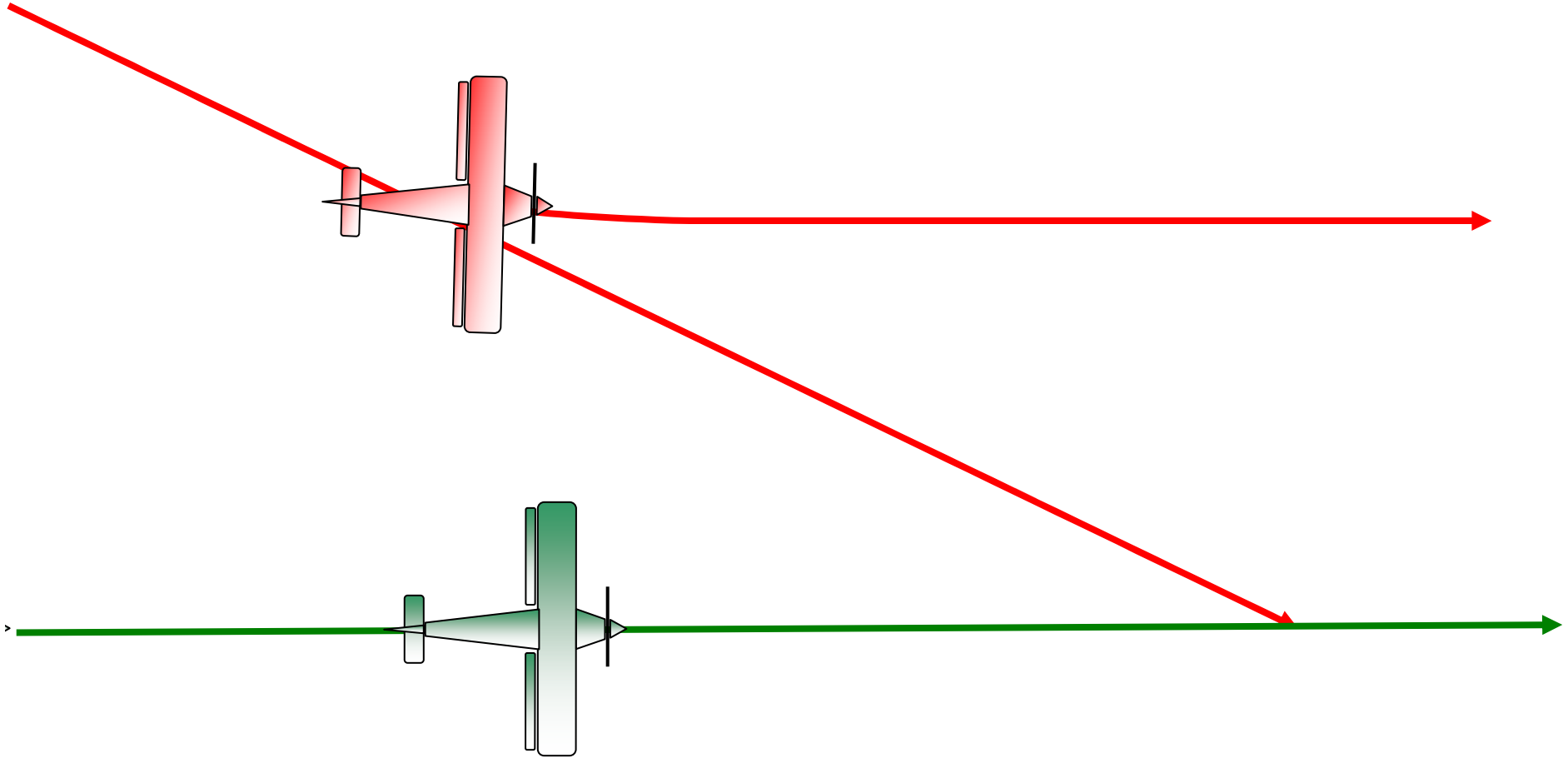


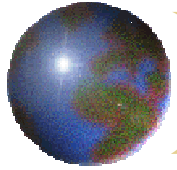
Rapprochement à même altitude



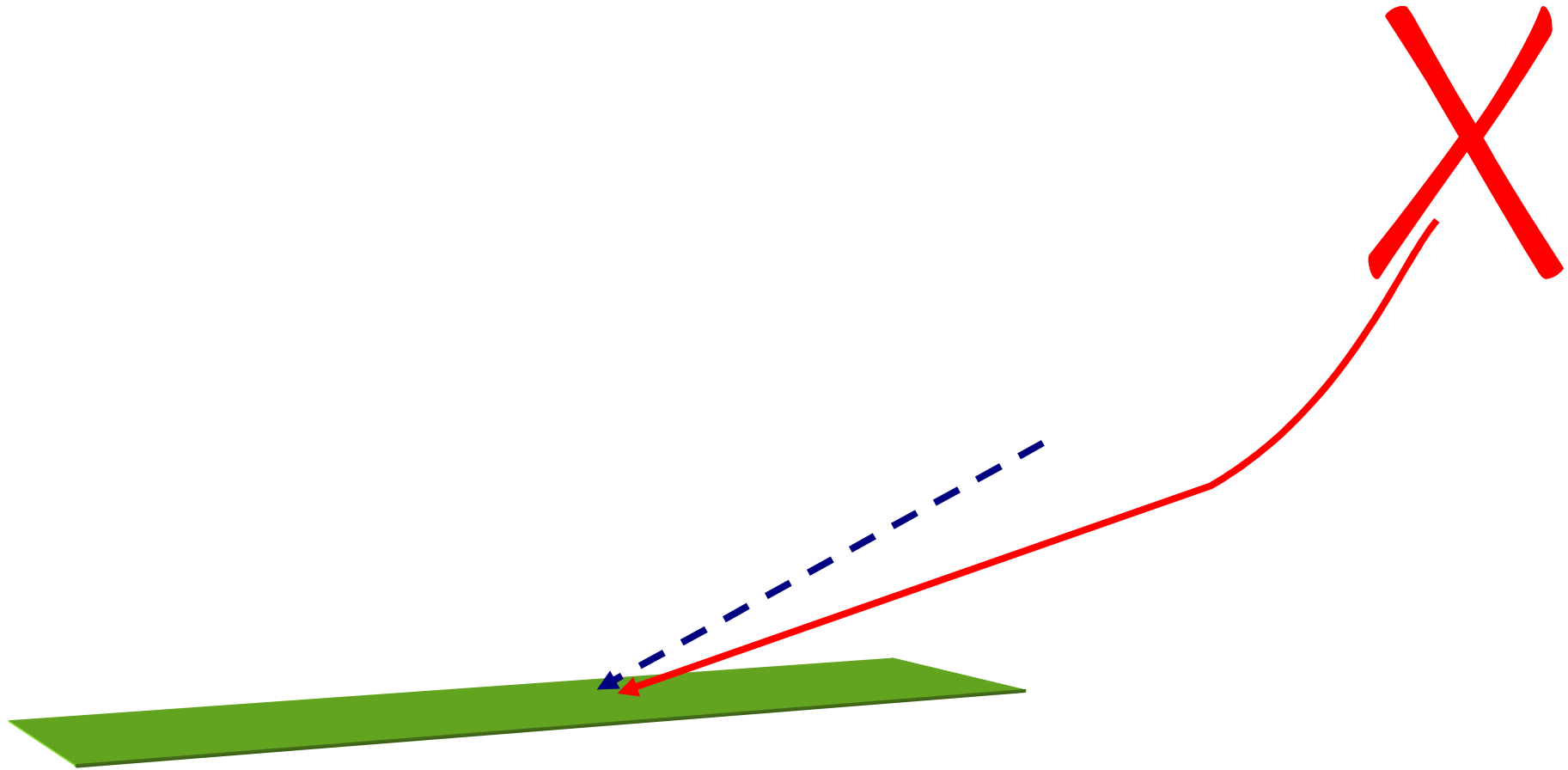


Route convergentes





Approchement en finale



UTILISATION DES ULM

DOCUMENTS OBLIGATOIRES

- Carte d'identification de l'appareil
- Licence de pilote d'ULM
- En cas d'activité particulière :
 - **DNC**
 - **MAP**
- Licence de station d'aéronef
- Cartes et documents appropriés lors d'une navigation

SURVOLS MARITIMES

- L'emport d'un gilet de sauvetage est obligatoire si le vol se fait hors limite d'une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence.
- Dans tous les cas obligatoire si on s'éloigne à plus de 50 NM (92 km) de la côte.

RESTRICTIONS D'UTILISATION

- Le vol de nuit en ULM est interdit.
- La nuit aéronautique débute 30' après le coucher du soleil et finit 30' avant le lever du soleil (heure locale).
15' pour les DOM-TOM.
- Pour utiliser un aérodrome contrôlé ou un aérodrome non contrôlé avec percée IFR, il faut obtenir un accord de l'autorité compétente.

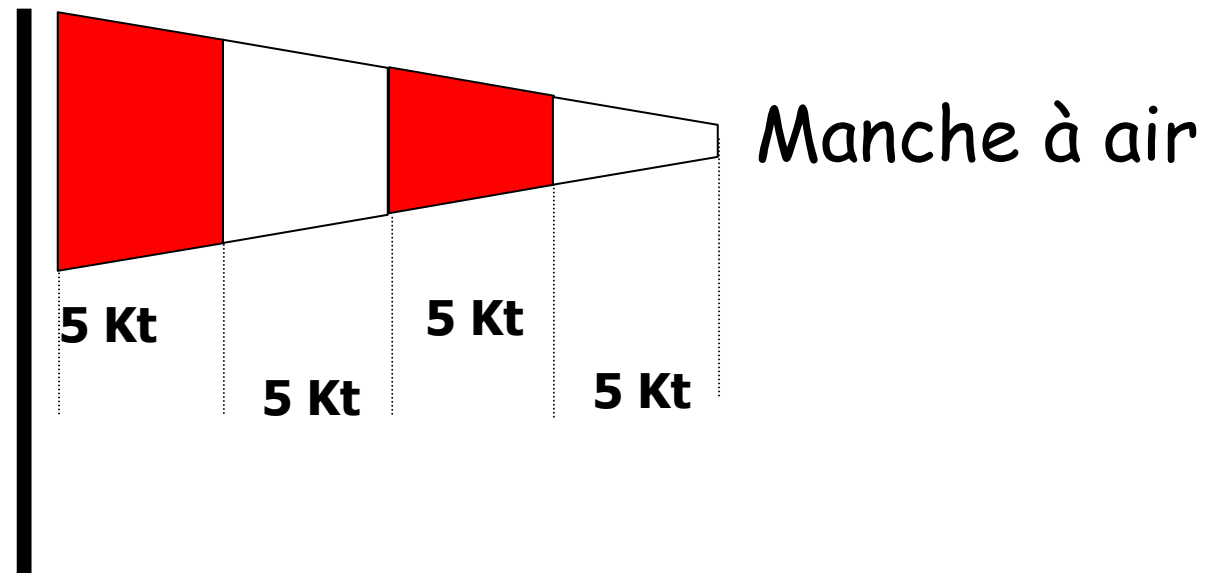
REGLES EN CIRCUIT D'AERODROME

- Sauf indications contraires (spécifiées sur la carte V.A.C et sur l'aire à signaux), les tours de piste se font à main gauche.
- Préséance : l'avion le plus manœuvrant cède le passage au moins manœuvrant.
- Priorité à l'avion le plus bas.
- Priorité à l'avion en vol sur l'avion au sol.
- Priorité à l'avion en finale sur l'avion en base.
- Espacements :
 - Au décollage, l'avion précédent doit avoir franchi les limites de la piste ou amorcé un virage.
 - A l'atterrissage, l'avion précédent doit avoir dégagé la piste.



SIGNALISATION VISUELLE

AIRE A SIGNAUX



AIRE A SIGNAUX



Précautions spéciales au cours d'approche ou
d'atterrissage



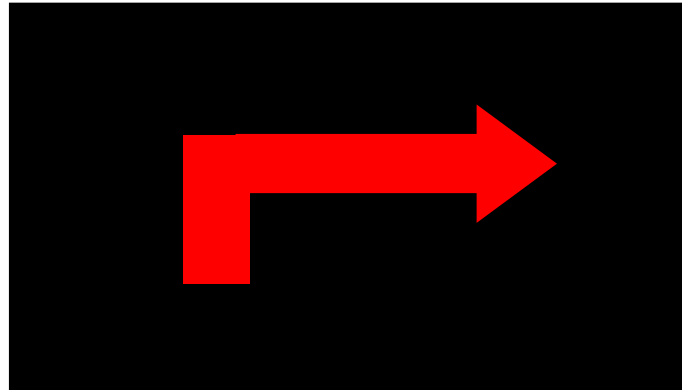
AIRE A SIGNAUX



Atterrissages interdits

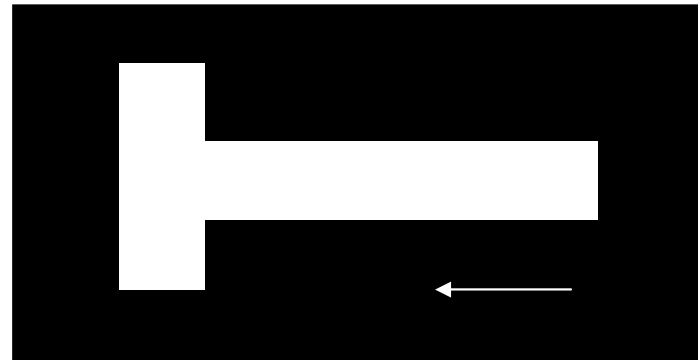


AIRE A SIGNAUX



Circuit de piste à droite

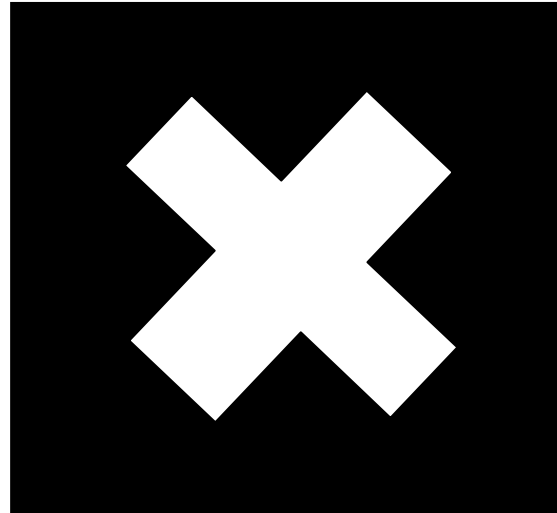
AIRE A SIGNAUX



Sens de décollage et d'atterrissage



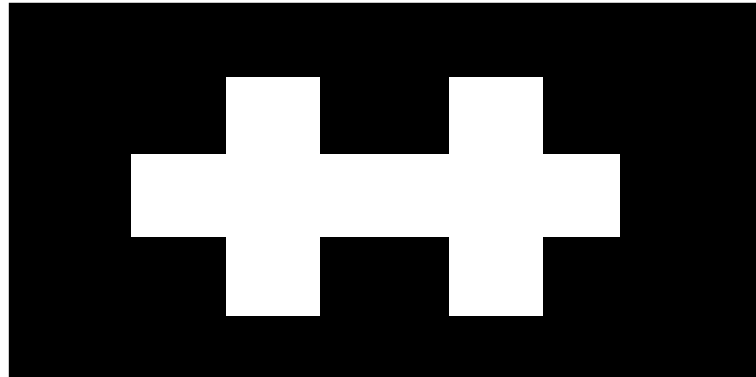
AIRE A SIGNAUX



Zone impropre aux manœuvres

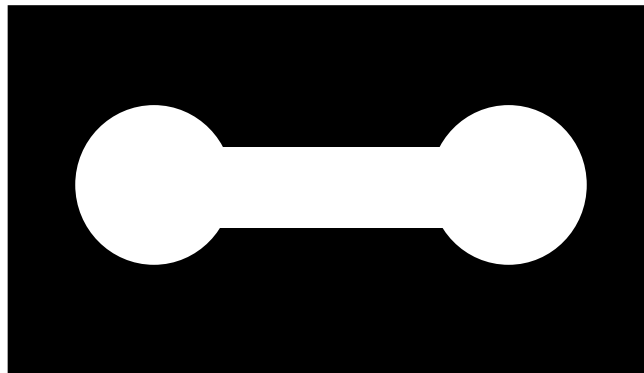


AIRE A SIGNAUX

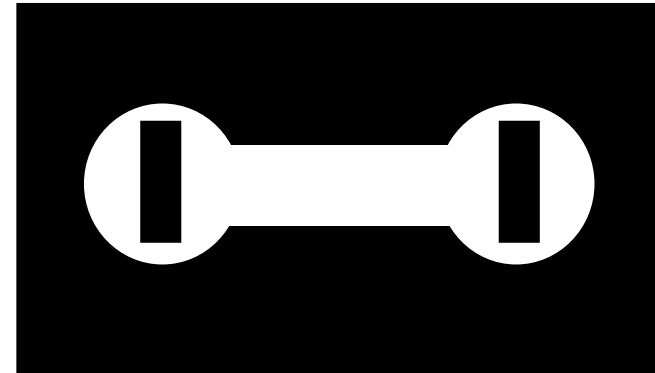


Vol de planeur en cours

AIRE A SIGNAUX



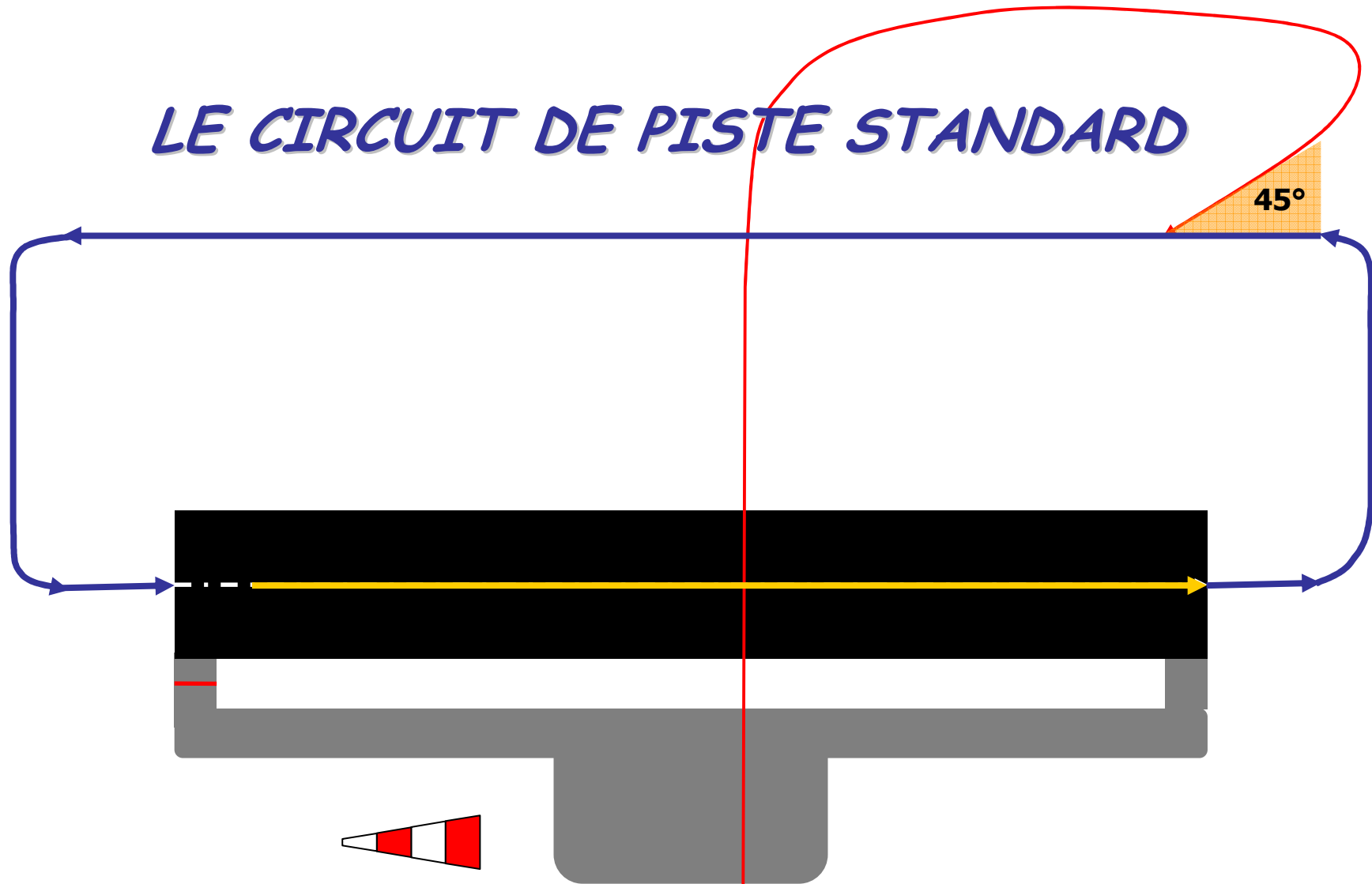
Atterrissage, décollage
et circulation sur les pistes ou
voies de circulation



Atterrissage, décollage
sur les pistes seulement

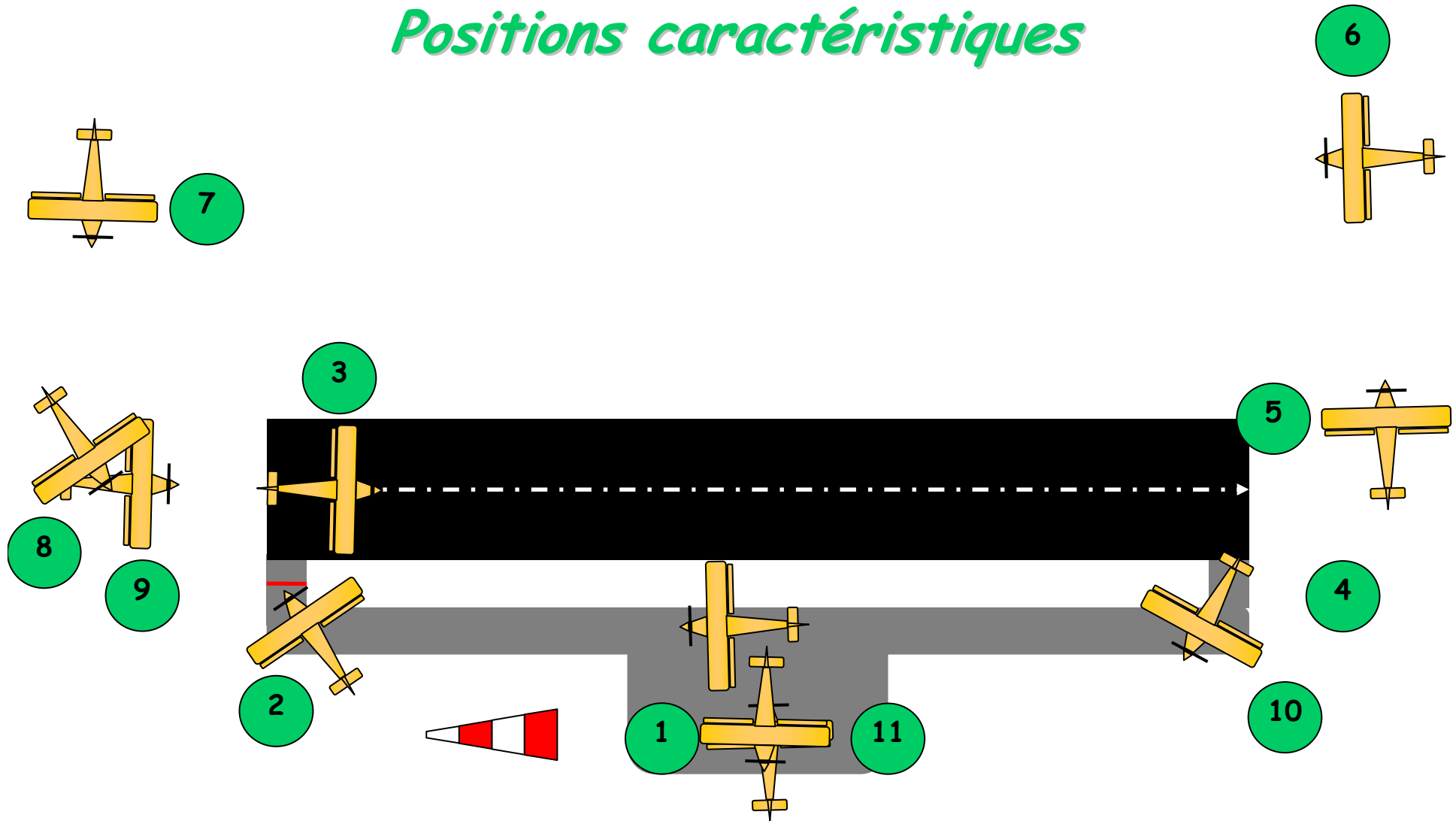
INTEGRATION ET TOUR DE PISTE

LE CIRCUIT DE PISTE STANDARD



Intégration

Positions caractéristiques



Au parking, pour quitter la fréquence