

MINISTÈRE DES ARMÉES
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE D'ÉTAT
DIRECTION DE LA CIRCULATION AÉRIENNE MILITAIRE
DIVISION DE L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

Adresse postale : DIRCAM/DIA BP 80370
33694 MERIGNAC CEDEX
FT : 05.33.89.43.72 – PNIA : 865.337.4372
SITE INTRADEF : <http://portail-dircam.intradef.gouv.fr>
E-MAIL : dsae-dircam-dia.sec-cdt.fct@intradef.gouv.fr

CIRCULAIRE MILITAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

N° 03/21 du 25 OCTOBRE 2021

OBJET : *Modalités d'exécution des vols CAM V en LTA*

1) Contexte

Dans un but d'augmenter la capacité de contrôle CAG en espace aérien supérieur, un processus de transfert de responsabilité entre les organismes rendant les services de la navigation aérienne civils dépendant de la DSNA¹ est engagé depuis 2019.

Il induit progressivement un changement de prestataires des services du contrôle, des organismes de contrôle en-route (CRNA) vers les organismes de contrôle d'approche (SNA), en région inférieure de contrôle (LTA) de classe D, telle que définie au §3 de la présente circulaire.

Ce « déplafonnement » a été mis en œuvre dans le grand-ouest avec la reprise progressive des espaces jusqu'au FL195 par les organismes de contrôle d'Iroise, de Rennes puis de Nantes entre 2019 et 2021 (LTA France partie 1 classée D du FL115 au FL195). Le processus va se poursuivre à partir de fin 2023 dans les autres régions inférieures de contrôle du territoire national.

Au terme de ce processus de déplafonnement, la prestation de service de contrôle au profit des usagers évoluant en CAM V dans les portions de LTA, classées en D, sera ainsi garantie de manière uniforme par les centres de contrôle d'approche de la DSNA.

Ce contexte a favorisé de nouveaux travaux sur la prise en compte des aéronefs CAM V en LTA en réponse à la recommandation du GPSA² du 21 mars 2018 visant, notamment, à « identifier les problématiques rencontrées tant par les exploitants et prestataires de la défense que par la DSNA et de décider, le cas échéant, de modifier le dispositif actuel. »

¹ Direction des services de la navigation aérienne

² Groupe Permanent du Directoire de l'Espace Aérien pour la Sécurité de la gestion du trafic Aérien

2) Rappel vol CAM à vue (CAM V)

Règle générale :

Les vols CAM V affichent le code transpondeur spécifique A 0300. De façon générale, les vols CAM de type "V" demandent une clairance pour pénétrer dans un espace aérien de classe A, B, C ou D ou dès qu'ils font partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé. Ces vols, dès lors qu'ils ont obtenu une clairance auprès de l'organisme gestionnaire concerné, bénéficient du service du contrôle de la CAM tel que défini au §4.

Cas particulier

Lorsque pour des motifs d'ordre opérationnel, technique ou par nécessité absolue de service (mission réelle de sûreté aérienne, mission de police, de sécurité publique ou de secours) un vol CAM V est amené à pénétrer, sans clairance, dans un espace où l'obtention d'une clairance est normalement obligatoire, celui-ci doit manœuvrer, avec l'assistance éventuelle d'un organisme de la CAM, pour maintenir sa route et les séparations dues vis-à-vis des autres aéronefs.

Le vol en CAM V amené à pénétrer sans clairance se tiendra à l'écart des circuits d'aérodrome et des axes d'arrivée et de départ des vols IFR et il affichera le code transpondeur A 0400 durant son transit.

En dernier ressort, la prévention des abordages repose sur l'application des règles de l'air par l'ensemble des aéronefs de chaque circulation.

3) Espace aérien concerné

La région inférieure de contrôle (LTA) située entre le plus élevé des deux niveaux suivants FL 115 ou 3000 ft ASFC et le FL 195 à l'exclusion, sauf mention contraire :

- des régions de contrôle terminales et des voies aériennes,
- des régions de contrôle (CTA), des zones transfrontalières (CBA), des zones réservées temporaires (TRA) et des zones de ségrégation temporaire (TSA).
- des zones réglementées, dangereuses et interdites,

est classée D à l'exception des volumes situés au-dessus des régions montagneuses décrits à l'AIP France rubrique ENR 1.4.2 et de l'espace situé au-dessus de la haute mer (au-delà de 12 NM des côtes) qui sont classés E.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait qu'il n'y a pas d'uniformité dans la limite verticale des portions de LTA dans lesquelles les centres de contrôle d'approche rendent le service du contrôle de la circulation aérienne, le plafond pouvant aller soit jusqu'au FL145 soit jusqu'au FL195.

4) Modalités d'exécution

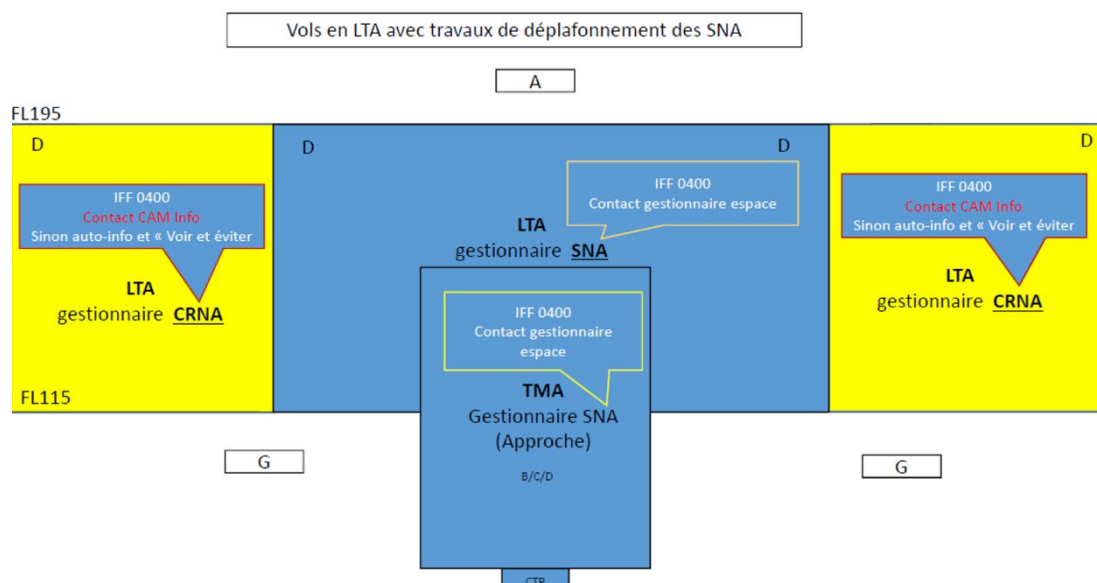
De nouvelles procédures de contact radio pour les aéronefs évoluant en CAM V en LTA de classe D sont ainsi mises en œuvre.

Schématisées au paragraphe suivant, celles-ci distinguent désormais, les procédures et les services rendus en fonction du gestionnaire de ces espaces aériens de classe D :

- en LTA gérée par un CRNA :
 - **contact obligatoire de CAM INFO** afin de bénéficier du service d'information de vol dans la limite des possibilités des CDC ;
 - affichage du **code transpondeur 0400** ;
 - évitement, dans la mesure du possible, des niveaux correspondant à des limites verticales d'espaces publiés (FL115, plafond TMA...)
 - lorsqu'un croisement doit être effectué à vue en LTA, le maintien d'une route suffisamment éloignée des autres aéronefs est impératif.
- en LTA gérée par un centre de contrôle d'approche de la DSNA,
 - **contact radio obligatoire avec le SNA** gestionnaire de l'espace concerné ;
 - affichage du **code transpondeur 0400** ;
 - évitement, dans la mesure du possible, des niveaux correspondant à des limites verticales d'espaces publiés (FL 115, plafond TMA, ...)
 - lorsqu'un croisement doit être effectué à vue en LTA, le maintien d'une route suffisamment éloignée des autres aéronefs est impératif.

Ces mesures sont destinées à renforcer la sécurité et à éviter le déclenchement des systèmes automatiques d'anticollision qui sont aujourd'hui généralisés sur les flottes commerciales. Ces contacts radio ne dispensent en aucun cas les équipages de l'application des règles de prévention des abordages.

5) Schéma de synthèse



6) Publication aéronautique

Les dispositions détaillées supra seront publiées :

- au MILAIP ENR 2.1 le 16 décembre 2021 et applicable le 30 décembre 2021,
- à l'AIP ENR 1.4 le 2 décembre 2021 et applicable le 30 décembre 2021.