

 MINISTÈRE DES ARMÉES ET DES ANCIENS COMBATTANTS <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	 Internet: https://www.dircam.dsae.defense.gouv.fr Intradef: https://portail-dircam.intradef.gouv.fr E-mail: dsae-dircam-dia.resp-qualite.fct@intradef.gouv.fr	CMIA N°04/24 Date de publication : 19 DEC 2024
--	--	---

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

Références : MILAIP (ENR 2.1) / AIP (ENR 1.4)

Date de publication : 19/12/2024.

Durée de publication : 6 mois.

Zone de publication : métropole.

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 dépendants de la DSNA 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), et un passage de la région inférieure de contrôle LTA en CTA de classe D.

Ce « déplafonnement » est mis en œuvre progressivement dans l'ensemble de l'espace aérien français.

Le processus sera finalisé courant 2025 avec le passage en CTA des portions restantes de LTA.

Au terme de ce processus de déplafonnement, le prestataire de service de contrôle au profit des usagers évoluant en CAM V dans les portions de CTA, classées en D, relèvera d'une façon uniforme des seuls centres de contrôle d'approche de la DSNA (SNA).

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 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.

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 (CDC/CAM info), 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 (CTA) située entre le plus élevé des deux niveaux suivants FL115 ou 3000 ft ASFC et le FL195 à l'exclusion, sauf mention contraire :

- des régions de contrôle terminales et des voies aériennes ;
- 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.

4) Modalités d'exécution pour la traversée des CTA (AIP ENR 1.4)

Les CTA dans lesquelles les centres de contrôle d'approche de la DSNA rendent les services de la circulation aérienne, les vols en CAM V demandent une clairance pour y pénétrer. Ces vols, dès lors qu'ils ont obtenu une clairance auprès de l'organisme du contrôle aérien concerné, reçoivent les services identiques à ceux que reçoivent les vols VFR dans un espace de même classe d'espace.

En outre, lorsqu'un croisement doit être effectué à vue, ils maintiennent impérativement une route suffisamment éloignée des autres aéronefs. Cette mesure est destinée à renforcer la sécurité et à éviter le déclenchement des systèmes automatiques d'anticollision qui sont aujourd'hui généralisés sur les flottes commerciales.

En CTA gérée par un centre de contrôle d'approche de la DSNA :

- contact radio obligatoire avec le SNA gestionnaire de l'espace concerné ;
- clairance pour pénétration ;
- affichage du code transpondeur 0300 ;
- 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 CTA, 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) Evolutions possibles

La DSAÉ/DIRCAM étudie en concertation avec la DTA (Direction du Transport Aérien) et la DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne) des modalités spécifiques permettant de faciliter l'accès et la traversée des nouvelles CTA par les appareils en CAM V dans le respect de la réglementation et de la sécurité des vols.