

INFO SÉCURITÉ DGAC

N° 2018/03

Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.
 Cette info sécurité est disponible sur : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/info-securite-dgac>

Opérateurs concernés	Exploitants d'aéronefs à voilure fixe Direction des Services de la Navigation Aérienne
Sujet	Limitation de vitesse à 250kt sous 3050m (10 000ft) AMSL
Objectif	<p>Cette Info Sécurité DGAC annule et remplace l'Info Sécurité DGAC 2008/02. Elle a pour but d'informer des évolutions de la réglementation relative à la limitation de vitesse à 250kt dans les classes d'espace A et C.</p> <p>Le respect de cette limitation permet de réduire de nombreux risques.</p> <p>En effet, cette limitation représente une <u>barrière de prévention</u> dans le cadre des risques de perte de contrôle, de sortie de piste ou de CFIT et des risques de collision en vol.</p> <p>Les risques de perte de contrôle, de sortie de piste ou de CFIT peuvent être consécutifs à une approche non stabilisée, la résorption d'une vitesse excessive étant parfois difficile à gérer. Cette thématique a fait l'objet de recommandations au travers de l'Info Sécurité DGAC 2013/09, notamment sur la gestion de la vitesse d'évolution.</p> <p>Les risques de collision en vol avec d'autres aéronefs se trouvent réduits par une vitesse limitée. Une marge de réaction supérieure est conférée à l'équipage dans l'éventualité d'un évitement vis-à-vis d'autres aéronefs, notamment dans les cas de pénétration illicite de l'espace aérien et de la mise en œuvre du principe « voir et éviter ». Les déclenchements d'alarmes TCAS peuvent également être limités par une diminution de la vitesse, notamment en approche. Les recommandations afin de réduire le nombre de TCAS en basse couche sont détaillées dans l'Info Sécurité DGAC 2017/03.</p> <p>De plus, cette limitation constitue une <u>barrière d'atténuation</u> des risques de dommages en vol, en particulier dans le cas des collisions aviaires et des collisions avec des drones. En effet, différentes études mentionnées en annexes se sont intéressées aux dommages sur aéronef des collisions avec des drones. En plus de la recommandation visant à estimer la fréquence de rapprochement avec des drones lors d'opérations aériennes, des évaluations de la criticité des dommages ont mis en évidence un seuil de vitesse au-delà duquel la pénétration du drone à l'intérieur de la structure de l'aéronef est possible. La valeur retenue se situe autour de 250kt et conforte ainsi la limitation de vitesse dont le cadre réglementaire est rappelé par cette Info Sécurité.</p>
Contexte réglementaire	<p>A la fin des années 90, la France a instauré une limitation de vitesse air indiquée fixée à 250kt, dans toutes les classes d'espace, à l'issue d'une étude ayant impliqué la Direction de la sécurité de l'aviation civile, le BEA, et les compagnies aériennes.</p> <p>A partir du 4 décembre 2014, les dispositions du règlement européen (UE) N°923/2012 dit « SERA », pour Standardised European Rules of the Air, ont supprimé l'obligation de la limitation de vitesse dans les classes A, B et C (pour les IFR).</p> <p>Les facteurs à l'origine de l'ancienne réglementation française étant toujours présents, voire amplifiés par le développement des drones, les principaux acteurs, DSN et compagnies françaises, ont souhaité que la France restaure la limitation</p>

Toute remarque quant à la mise en œuvre des mesures proposées dans cette info sécurité DGAC est à adresser à : rex@aviation-civile.gouv.fr

INFO SÉCURITÉ DGAC

N° 2018/03

Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.

Cette info sécurité est disponible sur : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/info-securite-dgac>

	<p>dans les espaces A et C. La Commission Européenne ne s'est pas opposée à ce que la France aille au-delà des exigences européennes dans ce domaine.</p> <p>C'est ainsi que l'arrêté du 7 juillet 2017 référencé ci-dessous rétablit la limitation à 250kt sous le niveau 100 dans les classes A et C : https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2017/7/7/TRAA1717408A/jo (point 7 de l'annexe 1)</p> <p><i>Dans le règlement SERA consolidé :</i> https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/SERA_complet.pdf <i>FRA.5020 IFR – Règles applicables aux vols IFR à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé :</i> <i>Disposition supplémentaire</i> <i>Les vols IFR évoluant à une altitude inférieure à 3050m (10 000ft) AMSL sur une route ATS ou un itinéraire normalisé de départ et d'arrivée ou en guidage radar appliquent une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 nœuds, sauf clairance contraire explicite à l'initiative du contrôleur.</i> <i>Toutefois, une vitesse supérieure à 250 noeuds est possible, après accord du contrôle aérien, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir une vitesse inférieure ou égale à 250 noeuds.</i> <i>Note : Lorsque le niveau de l'altitude de transition est inférieur à 3050 m (10 000 ft) AMSL, le niveau de vol 100 devrait être utilisé au lieu de 10 000 ft AMSL. ».</i></p> <p>Il convient de noter que des règles internes à la DSN limitent fortement les possibilités d'initiative du contrôle.</p>
<p>Actions recommandées</p>	<p>Ces évolutions réglementaires semblent mal connues. Aussi, la DGAC recommande aux compagnies aériennes et aux services de la DSN de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transmettre les éléments de cette Info Sécurité à l'ensemble des personnels concernés de leur entité ; • Etablir un compte rendu d'évènement circonstancié lorsqu'un écart à ces dispositions réglementaires françaises est constaté.
<p>Annexes</p>	<p>Etude du ministère des transports britannique sur la résistance des pare-brise : Small Remotely Piloted Aircraft Systems (drones) - Mid-Air Collision Study https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/628092/small-remotely-piloted-aircraft-systems-drones-mid-air-collision-study.pdf</p> <p>Etude des dommages sur avion à la suite d'une collision avec un drone : UAS Airborne Collision Severity Evaluation http://www.assureuas.org/projects/deliverables/sUASAirborneCollisionReport.php</p>