

RÈGLEMENTATION AÉRIENNE DES CERFS-VOLANTS

Guide des textes réglementaires en France

PROLOGUE

La réglementation de la circulation aérienne sur les aéronefs sans personne à bord a fait l'objet de plusieurs évolutions. L'arrêté du 21 mars 2007 avait été remplacé par deux arrêtés du 11 avril 2012, remplacés à leur tour par ceux du 17 décembre 2015. Dans ces deux derniers les ballons captifs et les cerfs-volants sont exclus. Néanmoins l'arrêté du 11 décembre 2014 instituant l'application du règlement européen SERA contient des dispositions spécifiques aux aéronefs sans personne à bord. Il a été révisé en 2023. La plupart des cervolistes méconnaissent les textes réglementaires sur les aéronefs sans personne à bord qu'ils sont pourtant censés appliquer. Généralement les informations prodiguées sur la réglementation des cerf-volant sont vagues, obsolètes, erronées.

C'est donc une lecture circonstanciée des textes réglementant l'aviation civile en circulation aérienne générale (CAG) à laquelle je vous convie. Le but étant de savoir où se trouvent les règles applicables au cerf-volant et de les comprendre dans leur contexte.

LES INSTANCES DE LA RÉGLEMENTATION

L'OACI (ICAO en anglais), Organisation de l'Aviation Civile Internationale dépend des Nations Unies. Elle établit les standards applicables aux vols internationaux. La France est membre de l'OACI.

Les instances européennes mettent en place des recommandations plus restrictives. Ces instances sont Eurocontrol pour l'harmonisation de la navigation aérienne, et l'AESA (EASA en anglais), Agence Européenne de la Sécurité Aérienne.

En France, l'autorité aérienne est la DGAC, Direction Centrale de l'Aviation Civile. Elle gère, entr'autre, la DTA, Direction du Transport Aérien qui établit la réglementation aérienne. Elle gère la DSAC, Direction de la Sécurité Aérienne dont une des missions est le contrôle aérien. La GTA, Gendarmerie du Transport Aérien est une entité de la gendarmerie placée auprès de la DGAC.

Le BEA, Bureau des Enquêtes Accident est indépendant de la DGAC. En fait, tous deux dépendent du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

Le SIA, Service de l'Information Aéronautique est un service de la DGAC. Il donne accès à toute la documentation aérienne, règlements, cartes, etc....

LES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

▫ Les règles de l'Air européennes SERA (UE) pour Standard European Rules of Air sont applicables depuis le 4 décembre 2014, la dernière révision est en 2024

▫ L'arrêté du 11 décembre 2014 sur l'application du SERA, publié au Journal Officiel de la République Française (JORF) le 24 décembre 2015. Ses annexes constituent des amendements au code de l'aviation civile.

▫ Le Code de l'Aviation Civile, ou CAC, longtemps la bible de la législation aéronautique en France; est désormais quasi totalement vide d'objet.

▫ L'arrêté du 10 octobre 1957

Cet arrêté, très important, souvent cité, définit les niveaux minimaux de survol des aéronefs avec personnes à bord.

Citons deux textes spécifiques à la réglementation aérienne applicable aux aéronefs sans personne à bord qui ne s'appliquent qu'aux appareils télépilotés et qui excluent totalement les cerfs-volants.

▫ L'arrêté du 17 décembre 2015 abrogé le 31 décembre 2020
Conception des aéronefs civils sans personne à bord, conditions de leur emploi, et capacités des personnes qui les utilisent.

▫ L'arrêté du 3 décembre 2020
Utilisation de l'espace aérien par les aéronefs télépilotés qui circulent sans personne à bord,

Actuellement il n'existe pas donc pas de texte particulier applicable aux cerfs-volants. Le cervoliste doit aller puiser dans toutes les parties aéronefs et circulation de la réglementation.

EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

Le principe de la réglementation pour la circulation des aéronefs est la compatibilité entre les différents types de circulation (article D131-5). Il n'existe pas de zones spécifiques aux cerfs-volants qui peuvent évoluer dans les zones interdites aux aéronefs habités. De plus, les restrictions spéciales qui s'appliquent aux aéronefs inhabités télépilotés, c'est à dire aux l'aéromodèles et aux drones.ne concernent pas et ne s'appliquent pas aux cerfs-volants.

Pour comprendre et connaître les zones possibles, donc en dehors des zones autorisées aux autres aéronefs motorisés ou pas, il faut examiner les textes réglementaires et faire une lecture sélective du SERA, du CAC, de la RCA et des RDA, principalement axée sur les types d'aéronefs et sur la circulation aérienne. Les citations sont en *italique*.

Après cette lecture et cette analyse, les possibilités de vol et les restrictions applicables aux cerfs-volants feront l'objet d'une synthèse.

SERA / FR

Cette version française du SERA contient à la fois le SERA, règlement 923/2012 destiné à la compatibilité des exigences communes et le CAC français. Les articles sont indicés [SERA.nnnn] auxquels s'ajoutent des suppléments nationaux indicés [FRA.nnnn]. Les pages sont numérotées [SERA/FR - nnn]. La version à laquelle nous faisons référence est la version V2-1 du 1er juillet 2023, voir les "sources de la réglementation " en fin de ce guide.

Page [SERA/FR -07] : Le SERA *est d'une force juridique supérieure aux règlements français*.

Définitions:

Dans une longue liste de définitions, relevons:

Aéronef, définition 18 du SERA page [SERA/FR - 15]. est :

Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que celles de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef jouet, définition 129 bis du SERA page [SERA/FR - 15]. est :

Aéronef non habité conçu pour ou destiné à être utilisé, exclusivement ou non, à des fins ludiques par des enfants de moins de 14 ans.

Circulation aérienne, la définition 26 du SERA page [SERA/FR -17] est :

L'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome.

Le cerf-volant est un aéronef captif, non télépiloté, sans personne à bord
Historiquement, des cerfs-volants ont été utilisés pour des ascensions humaines.

Protection des biens et des personnes.

C'est l'objet de la partie 3, chapitre 1

SERA .3101 Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs page [SERA/FR -34]

Un aéronef n'est pas exploité d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers.

SERA.3105 et FRA.3105 Hauteurs minimales page [SERA/FR -34]

Pour les vols VFR, vols à vue, voir SERA.5005 point f et les arrêtés du 10 octobre 1957 et du 15 juin 1959. Les sources sont en fin de ce guide.

SERA.3145 et FRA.3145 Zones interdites et zones réglementées page [SERA/FR -38]

Les aéronefs doivent se conformer aux restrictions ou obtenir une autorisation.

Prévention des abordages

Dans la partie 3, chapitre 2, il s'agit d'éviter les collisions.

SERA.3205 Proximité page [SERA/FR -33]

Un aéronef n'évolue pas à la distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage.

Autrement dit, un risque avéré est une infraction.

Ce chapitre traite aussi des priorités de passage, des manoeuvres d'évitement et des feux de circulation.

Conditions et règles du vol à vue

C'est l'objet de la partie 5, pages [SERA/FR -07] et suivantes

Le SERA.5005 f page [SERA/FR -56] précise qu'aucun vol à vue (VFR) n'est effectué,

1) au dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins de 300 m (1000 ft) au dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef.

2) ailleurs qu'aux endroits spécifiés au point 1), à une hauteur inférieure à 150 m au dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 150 m autour de l'aéronef.

L'article FRA.5005f dont une partie est un amendement du 11 décembre 2014 précise :

1 i) les hauteurs minimales de survol des agglomérations définies dans l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux s'appliquent.

1 ii) les aéronefs qui circulent sans personne à bord peuvent évoluer en delà de la hauteur minimale fixée au SERA 5005.f 1).

2 i) Les aéronefs qui circulent sans personne à bord, ..., peuvent évoluer à une hauteur inférieure à la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA.5005 f 2) sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.

L'alinéa i) est plus restrictif pour les avions et les hauteurs minimales sont plus élevées en France que dans la réglementation européenne.

Ainsi les aéronefs sans personne à bord, dont les cerfs-volants, peuvent évoluer en dessous des hauteurs minimales spécifiées pour les aéronefs habités en vol VFR , sauf restrictions par ailleurs.

Classification des espaces aériens

C'est l'objet de la partie 6, pages [SERA/FR -62] et suivantes.

Pratiquement cela n'a pas d'intérêt majeur pour le cerf-voliste. Il convient de savoir que l'espace A est le plus contraignant, et l'espace G le moins contraignant.

Services de la circulation aérienne

C'est l'objet de la partie 7, pages [SERA/FR -68] et suivantes.

Le cervoliste doit savoir les consulter pour s'assurer qu'il n'y a pas de restrictions temporaires à l'endroit et au moment de l'évolution de son cerf-volant.

Services du contrôle de la circulation aérienne

C'est l'objet de la partie 8, pages [SERA/FR -71] et suivantes.

Le cerf-voliste pourrait y être confronté dans le cas d'une autorisation en zone interdite.

Service d'information de vol

Partie 9, pages [SERA/FR -100] et suivantes, sans objet pour le cerf-voliste.

Service d'alerte

Partie 10, pages [SERA/FR -93] et suivantes, sans objet pour le cerf-voliste.

Interférence, situation d'urgence et interception

Partie 11, pages [SERA/FR -95] et suivantes.

Normalement le cerf-voliste ne devrait pas être concerné, ou alors, il a un sérieux problème! Même si le vol est illicite, tout incident doit être signalé.

Services liés à la météorologie

Partie 12, pages [SERA/FR -112] et suivantes, sans objet pour le cervoliste.

Transpondeur SSR

Partie 13, pages [SERA/FR -115] et suivantes, sans objet pour le cervoliste.

Procédures de communication vocale

Partie 14, pages [SERA/FR -119] et suivantes, sans objet pour le cervoliste.

Appendice 1 Signaux

Pages [SERA/FR -115] et suivantes, sans objet pour le cervoliste..

Appendice 2 Ballons libres non habités

Pages [SERA/FR -165] et suivantes, sans objet pour le cervoliste..

Appendice 3 Tableau des niveaux de croisière.

Pages [SERA/FR -171] et suivantes, a priori sans aucun intérêt pour le cerf-voliste mais pour la compréhension des cartes de navigation aérienne il faut savoir qu'un niveau de vol est l'altitude de vol en centaine de pieds, donc multiplier par 30 pour obtenir l'altitude en mètres.

Appendice 4 Classes d'espaces aériens ATS, services et prescriptions de vol.

Pages [SERA/FR -172] et suivantes, sans objet pour le cervoliste..

Appendice 5 Spécifications techniques, observations et comptes rendus d'aéronefs

Pages [SERA/FR -178] et suivantes sans objet pour le cervoliste..

FRA Appendices nationaux 6, 7A, 7B

Appendices à l'AMC1 SERA 6005 et à l'AMC1 SERA 14001

Sans objet pour le cervoliste.

LE RCA 4 S RÈGLES DE L'AIR, ou RDA

Ce document est le décret n° 95-421 du 20 avriol 9995 qui assure la compatibilité des règles de l'aviation civile avec la circulation aérienne militaire.

L'ASCENSION HUMAINE PAR CERF-VOLANT

Il s'agit d'un cas très particulier.

- Tant qu'il n'y a personne dans une nacelle ou accroché avec un harnais, la réglementation pour les cerfs-volants s'applique.
- A l'instant où une personne est suspendue, la réglementation des aéronefs habités s'applique.

Il conviendrait alors d'examiner dans un premier temps celle applicable aux ballons captifs et de se rapprocher de cette catégorie.

RÉSUMÉ DES RÈGLES IMPOSABLES AUX CERFS-VOLANTS

Le cerf-volant est un aéronef captif, sans personne à bord, non télépiloté.

Le cervoliste. est responsable du vol du cerf-volant, qui'il doit effectuer sans imprudence ni négligence, sans risque pour la vie ou les biens de tiers.

Les zones interdites, réglementées, etc ne sont accessibles que sur autorisation préalable. Ces autorisations peuvent être déjà pré-définies dans des cas particuliers.

La vigilance est nécessaire vis à vis des zones temporaires et des interdictions particulières locales, parcs naturels, nationaux, régionaux, etc... De plus il convient de tenir compte du voisinage de vols de services d'urgence, et de secours vers les hôpitaux.

Dans les zones autorisées, les hauteurs de vol maximale sont:

- 300 m au dessus d'agglomérations et rassemblements de personnes en plein air,
- 150 m au dessus du sol ou de l'eau dans les autres lieux.

Il convient cependant de tenir compte de marges de proximité avec les autres zones.

Dans certaines zones, les hauteurs maximales autorisées sont plus grandes mais ne présentent pas d'intérêt pour la pratique courante des cerf-volistes passionnés.

Les cerfs-volants sont exclus de la réglementation applicable aux aéromodèles télépilotés sans personnes à bord (aéromodélisme, drones)

Depuis 2023 les aéronefs jouets destinés aux enfants de moins de 14 ans sont exclus de la réglementation. Des dispositions particulières doivent y être appliquées pour la sécurité des enfants mais sans impositions pour des vols en sécurité.

Finalement, l'examen détaillé de la réglementation a permis d'étayer sans ambiguïté ce résumé des quelques règles de la circulation aérienne générale applicables au cerf-volant.

VERSION de ce DOCUMENT

Initié en juin 2014, révisé en 2016 et 2017, ce document a fait l'objet d'une refonte complète fin 2023 après la version V2-1 du règlement SERA-FRA du 1er juillet 2023.

Rédigé par Christian BECOT
Refonte nov 2023
Mise à jour mars 2025

Fichier [guide·reglementation·cerf-volant_F.pdf]

ANNEXE

SOURCES DES RÉGLEMENTATIONS AÉRIENNES

Un moyen facile pour se procurer ces documents réglementaires est internet et en particulier les sites gouvernementaux comme le Service de l'Information Aéronautique, les ministères,, Legifrance, etc.

Le ministère de la transition écologique

SERA/FR version V2.1 du 1er juillet 2023

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/sera_complet_version01072023.pdf

Code des transports, sixième partie, aviation civile, LA CIRCULATION AÉRIENNE,

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000048322410/

L' arrêté du 10 octobre 1957 est sur :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006075110&dateTexte=20151019>

la carte aéronautique de France OACI-VFR

sur <https://www.geoportail.gouv.fr>

Le site internet du SIA

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>.

les cartes des aéroports, et le réseau TRBA (cartes AZBA)

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier/3rdparty/CARTE_RTBA_0114.pdf

et les SUP AIP pour les restrictions temporaires

http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/asp/frameset_fr.asp?m=1

Les textes 22 et 20 du 17 décembre 2015 sur la conception et l'utilisation des aéronefs civils sans personne à bord, à l'exception des cerfs-volants, sont sur :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/jo_pdf_frame-conception.pdf

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/jo_pdf_frame-condition.pdf

Pour faciliter l'accès sur internet aux documents mentionnés;

consulter la page réglementation avec tous ces liens dans la section cerf-volant du site

<http://becot.info>.