L'espace aérien de Londres à l'occasion des Jeux olympiques 2012

LONDON 2012 AIRSPACE

Summer 2012

Les informations contenues dans ce document sont exactes au mois de mars 2012. Ce document est un guide des modifications de l'espace aérien et ne doivent pas être utilisées pour naviguer, ni pour une gestion d'avant-vol. Les informations définitives seront fournies par le biais des procédures officielles normales de notifications aéronautiques.

A quick start guide to the airspace changes for the London 2012 Olympics

www.airspacesafety.com/olympics

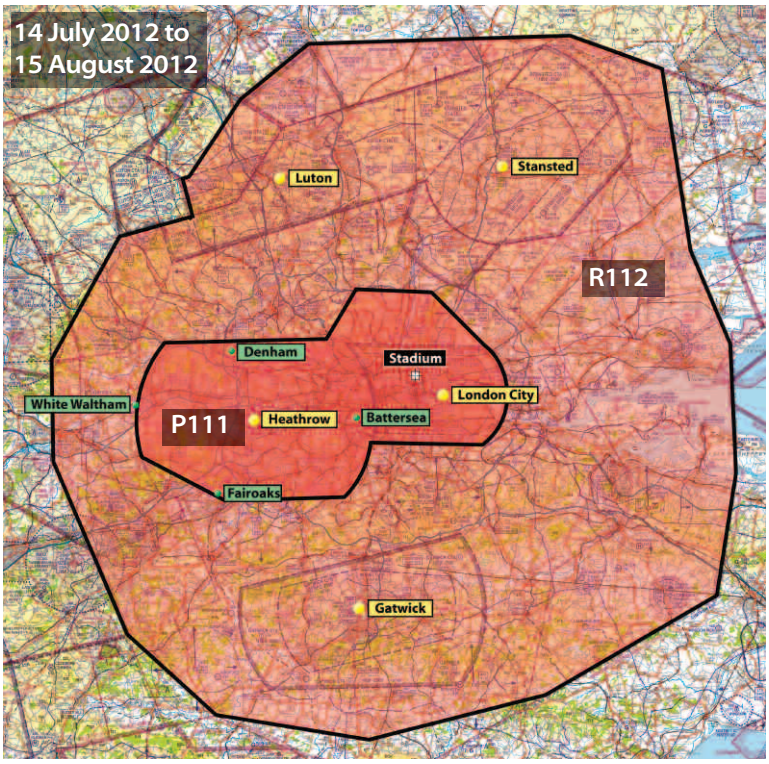
AIRSPACE & SAFETY INITIATIVE

Restrictions dans l'espace aérien de l'Angleterre du Sud-Est

Mesures planifiées dans le cadre de l'objectif primordial du gouvernement pour permettre des jeux olympiques et paralympiques sûrs et sécurisés.

Comment les restrictions vont-elles fonctionner ?

Le gouvernement britannique a annoncé que des restrictions de l'espace aérien allaient être instituées pour tous les sites des jeux. Les principales restrictions seront focalisées sur Londres et le parc olympique et seront appliquées du 14 juillet au 15 août. Un plus petit nombre de restrictions de l'espace aérien sera ensuite mis en place du 16 août au 12 septembre pour les jeux paralympiques de Londres 2012. Toutes ces restrictions sont mises en application par le gouvernement conformément à son objectif primordial de permettre des jeux sûrs et sécurisés. Des restrictions de l'espace aérien concernant d'autres sites de jeux seront seulement instaurées pour la durée de l'événement sur chaque site, conformément à celles employées pour les autres événements sportifs majeurs. Des restrictions sécuritaires supplémentaires peuvent être instaurées pour les vols à tout moment si le besoin s'en fait sentir.



Restrictions olympiques du 14 juillet 2012 au 15 août 2012:
Zone interdite P111 : Les avions ne seront pas autorisés à voler à l'intérieur de la Zone interdite à moins qu'ils soient en approche ou en partance d'Heathrow, London City ou de la base de la Royal Air Force de Northolt et qu'ils soient sous la surveillance de ces aéroports ou du contrôle du trafic NATS (services nationaux du trafic aérien) ou du Thames Radar (radar de la Tamise). L'équipage, les passagers et les bagages de ces vols doivent avoir été soumis au contrôle conformément au programme de sécurité en vigueur dans l'aviation. Ils doivent aussi satisfaire à toutes les exigences pour pénétrer dans la Zone réglementée. Les avions en approche de Biggin Hill qui utilisent la procédure d'approche aux instruments pour atterrir sur la piste 21, peuvent passer par la Zone interdite à condition qu'ils soient en contact avec le contrôle du trafic NATS ou le Thames Radar (radar de la Tamise) et qu'ils répondent à toutes les exigences pour pénétrer dans la Zone réglementée.

Les aérodromes de White Waltham, Denham, Fairoaks et London Heliport ont bénéficié de dérogations pour permettre des opérations de vol aux instruments et à vue en approche et en provenance de la Zone réglementée. Pour être conformes à cette dérogation, tous les avions devront respecter les exigences de contrôle de la Zone réglementée.

Remarque : les limites de la zone interdite et de la zone réglementée ont été réformées depuis que les restrictions ont été proposées pour la première fois au mois de mars 2011.

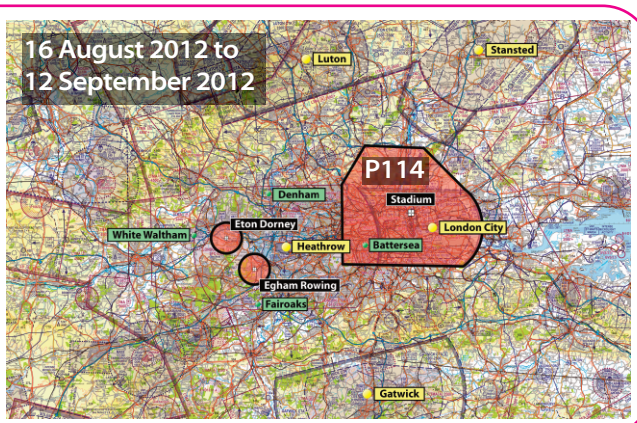
Zone réglementée R112: Les avions soumis au contrôle du trafic aérien, ne seront autorisés à pénétrer dans la Zone réglementée que s'ils peuvent se conformer à une série d'exigences déterminées pour chaque type d'avion.

Quelques aérodromes situés dans les trois miles nautiques de la limite extérieure de la zone réglementée ont bénéficié d'une dérogation de fonctionnement et ne sont pas obligés de respecter les exigences de la zone réglementée à condition que les avions pénètrent et sortent de la zone réglementée suivant un plan de vol convenu à l'avance. Les aérodromes devront s'assurer que cela se passera comme ça. Les aérodromes bénéficiant de dérogations seront mentionnés sur www.airspacesafety.com/olympics

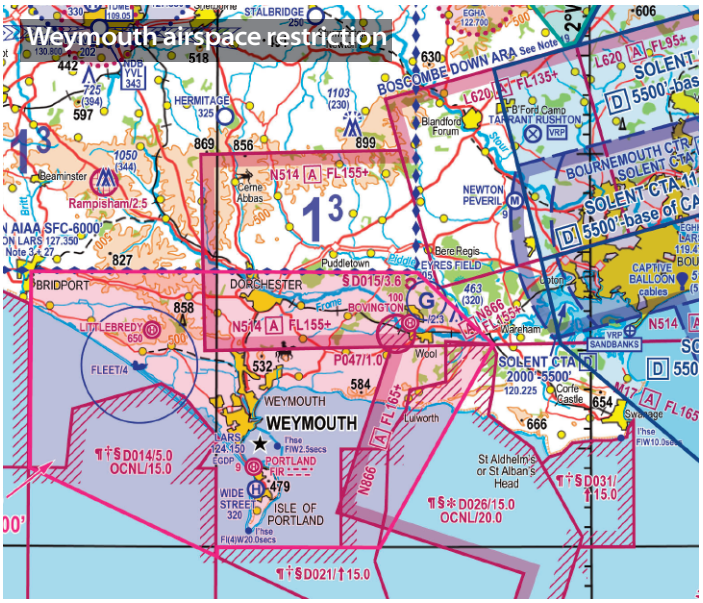
Les avions qui échappent généralement aux restrictions sont ceux de la police, des urgences médicales, ceux qui servent à établir des levés essentiels et les avions au service de l'Olympic Broadcast Service (diffuseur des Jeux). Des procédures spéciales s'appliquent à ces appareils.

Restrictions paralympiques P114 - du 16 août 2012 au 12 septembre 2012

Les Zones Interdite et Réglementée sont remplacées par une zone d'espace aérien interdit P114 focalisée sur le parc olympique et par deux autre zones d'espace aérien réglementé qui couvrent le site dédié à l'aviron d'Eton Dorney et le village des athlètes d'Egham. Ces zones d'espace aérien réglementé auront les mêmes exigences d'accès que celles de la Zone Interdite en vigueur du 14 juillet 2012 au 15 août 2012. Une exemption spéciale sera accordée au London Heliport pour permettre des opérations conformément aux restrictions dès le départ des Jeux olympiques.



Weymouth et autres restrictions de l'espace aérien



L'espace aérien réglementé R005 sera mis en place au-dessus du village nautique olympique de Weymouth du 14 juillet 2012 au 8 septembre 2012 du sol à 3000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Tous les appareils sont interdits de vol dans cette zone sauf les avions de police, d'urgence médicale, les appareils de recherche et de sauvetage des gardes-côtes, ceux utilisés pour l'Olympic Broadast Service, ceux programmés pour le trafic IFR en approche ou en provenance de l'aéroport de Bournemouth et les avions sélectionnés par le Ministère de la Défense. Des procédures de fonctionnement spéciales ont été élaborées pour la base de vol à voile d'Eyres Field.

Durant toute la période des Jeux olympiques, des restrictions de l'espace aérien moins importantes seront instituées pour d'autres événements au-dessus du site d'Hadleigh Farm, du comté d'Essex, de Broxbourne, du Hertfordshire, au-dessus du stade Hampden Park, au-dessus de Glasgow, du parc royal St James', de Newcastle, du stade de football City of Coventry Stadium, de Coventry, du stade Millenium Stadium, de Cardiff. Normalement, celles-ci auront une importance et une durée similaires aux restrictions qui concernent d'autres événements tels que les festivals de musique et les événements sportifs majeurs. Les détails de ces restrictions seront disponibles par le biais des AIC et des NOTAM, ainsi que par le biais d'autres systèmes similaires et aussi sur le site www.skydemonlight.com.

Appareils qui ne sont pas équipés d'un transpondeur

Les appareils qui ne sont pas équipés de transpondeurs n'ont pas le droit de transiter par la Zone réglementée R112 à moins qu'ils ne volent en formation avec d'autres appareils équipés de transpondeurs en mode S ou en mode A/C. Les avions en formation, doivent maintenir un écart horizontal de 1 Nm (env. 1,8 km) entre eux et rester au même niveau. Le pilote de l'avion équipé d'un transpondeur est censé suivre le plan de vol de la formation et inclure une remarque orale à cet effet dans le champ 18 en indiquant l'indicatif/l'(les) enregistrement(s) d'avions supplémentaires. Lors du premier contact avec Atlas Control et d'autres unités compétentes du contrôle de la circulation aérienne (ATC), le pilote de l'appareil équipé d'un transpondeur doit informer le contrôleur qu'il est en formation avec d'autres avions sans transpondeur.

Circuits dans la R112

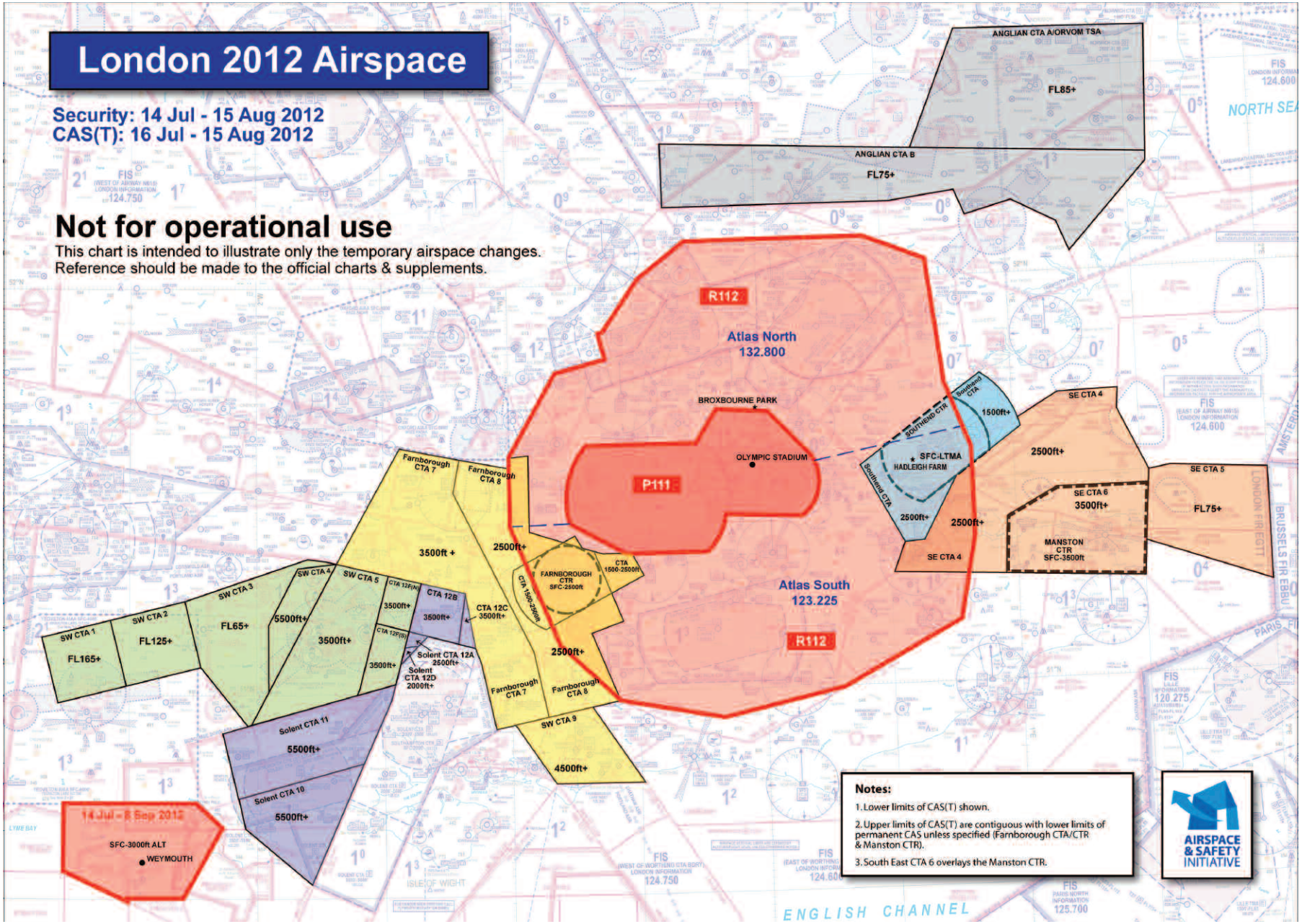
Les aérodromes de la Zone réglementée R112 qui souhaitent organiser des circuits d'avions, peuvent s'adresser à Atlas Control pour obtenir un code de transpondeur quotidien discret. Cela permet aux vols d'être effectués dans le circuit sans que les appareils n'aient à satisfaire aux exigences pour circuler dans la zone R112. Les directeurs d'aéroports devront contacter quotidiennement Atlas Control à l'ouverture de l'aéroport et recevront leur code de transpondeur discret. Tous les avions du circuit devront ensuite utiliser ce code de transpondeur discret et être équipés du mode S ou du mode A/C. Les directeurs des aéroports doivent aussi contacter quotidiennement Atlas Control à la fin des vols et le code du transpondeur discret qui leur a été attribué, sera ensuite annulé pour les opérations de la journée passée. Une fois cette procédure effectuée, aucun appareil n'a le droit de voler dans le circuit en utilisant ce code.

Interceptions et urgences

Les restrictions seront contrôlées et mises en application par le Ministère de la Défense. Par conséquent, si un avion pénètre dans n'importe quel espace aérien réglementé sans permission ou s'il s'éloigne de l'itinéraire de son plan de vol sans notification, il peut être intercepté par un hélicoptère ou un avion militaire et attendu à l'atterrissage. Si vous avez la permission de passer par l'espace aérien réglementé, mais que vous devez dévier de votre plan de vol, il est important que vous en informiez le contrôle du trafic aérien. Si vous pensez avoir violé l'espace aérien réglementé ou si vous avez toute sorte d'urgence autour ou dans cet espace aérien, appelez sur la fréquence sur laquelle vous êtes et gardez le code de transpondeur discret s'il vous a été attribué par une unité du contrôle du trafic aérien, si le contrôleur ne vous entend pas ou s'il vous répond brièvement, allez sur la fréquence 121.5 et indiquez le code de transpondeur discret 7700. Le contrôleur vous aidera immédiatement. Si vous êtes intercepté, vous devez suivre les instructions données tout de suite.

Espace aérien contrôlé temporairement

Un ensemble d'espaces aériens contrôlés temporairement va être instauré durant la période des Jeux olympiques afin de pouvoir se charger tranquillement de l'augmentation prévue des mouvements dans l'aviation d'affaires. Cela ne dépend pas des restrictions sécuritaires. Pour de plus amples informations, veuillez visiter le site www.airspacesafety.com/olympics ou lire le magazine UK Air Pilot (pilote de ligne britannique)



Coordination des créneaux horaires

Afin d'éviter la surcharge de l'espace aérien contrôlé, les horaires d'arrivée et de départ seront pratiqués dans grand nombre d'aéroports du Sud-Est de l'Angleterre du 21 juillet 2012 au 15 août 2012. Les détails complets sont disponibles sur www.airspacesafety.com/downloads où vous pouvez voir une brochure du contrôle horaire.

Qui peut accéder à la Zone réglementée R112 ?

Les vols en partance, en approche ou à l'intérieur de la zone réglementée R112 sont interdits sauf pour les avions cités ci-dessous qui suivent les réglementations mentionnées ici. La disponibilité d'accès à cet espace aérien sera restreinte par la capacité du contrôle du trafic aérien.

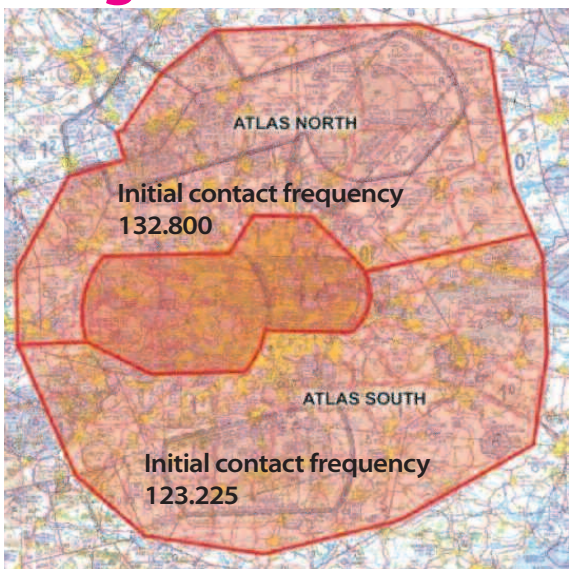
Type d'appareil *	Réglementations
Montgolfière (y compris les montgolfières et les ballons à gaz)	Il faut obtenir l'approbation d'Atlas Control pas moins d'une heure avant le vol en fournissant : 1. Le numéro de téléphone par lequel on peut contacter le pilote et l'enregistrement du ballon et la palette de couleurs générale. 2. L'heure de lancement en UTC (heure de référence internationale) et l'endroit. (Carte de l'Ordonnance Survey ou du service cartographique de l'Etat, latitude et longitude ou distance et azimut à partir de traits marquants) 3. La durée de vol prévue et l'estimation de la zone d'atterrissage. Ballon à code de transpondeur discret 6600, si possible.
Deltaplane Parapente	1. Il faut obtenir l'accord d'activation du site d'envol d'Atlas Control pas moins d'1 heure avant le premier envol quotidien, en fournissant des détails sur : a. La position du site d'envol. (Carte de l'Ordonnance Survey ou du service cartographique de l'Etat, latitude et longitude ou distance et azimut à partir de traits marquants) b. Le numéro de téléphone par lequel on peut contacter le pilote 2. Il faut rester dans les 3 Nm (env. 5,4 km) du site d'envol annoncé. 3. Il faut informer quotidiennement Atlas Control de la fin de l'activité de vol.
Planeur (y compris le planeur autonome) (deltaplane, parapente, motoplaneur de classe tourisme ou motoplaneur au système d'envol intégré)	Les envols doivent s'effectuer à partir des bases de la British Gliding Association (fédération britannique de vol à voile) ou des bases de l'Association d'élancement ou de vol à voile de la RAF (RAFGSA). Les envols à partir de Ridgewell, des Bas de Dunstable et de la base de la RAF dans le comté d'Halton doivent : 1. Obtenir l'accord d'activation du site d'Atlas Control pas plus tard qu'1 heure avant le premier envol. 2. Rester dans les 3 Nm (env. 5,4 km) du site d'envol annoncé. Les bases autres que la BGA/RAFGSA doivent: 1. Obtenir l'accord d'activation du site d'Atlas Control pas plus tard qu'1 heure avant le premier envol. 2. Tous les appareils (sauf ceux de vol de cross-country, voir ci-dessous) doivent : a. Crier et garder le code du transpondeur discret de l'aérodrome qui leur a été attribué par Atlas Control. b. Rester dans les 3 Nm (env. 5,4 km) de la base d'envol. 3. Indiquer à Atlas Control quand ils ont arrêté de voler ou quand l'aérodrome a fermé dans la journée. Les planeurs de vol cross-country dans la zone R112 doivent : 1. Déposer un plan de vol n°2 auprès d'EGGOLYMP pas plus tôt que 24 h et pas plus tard que 2 h avant le départ et le suivre. Les plans de vol faxés et communiqués en vol, ne sont pas autorisés. 2. Recevoir un message d'acceptation et un numéro d'autorisation d'Atlas Control avant le départ. 3. Dans la zone EG R112 : émettre et établir un contact radio bidirectionnel avec Atlas Control dans un délai de plus ou moins 30 minutes avant l'heure de départ prévue du vol. 4. De l'extérieur de la zone EG R112 : établir un contact radio bidirectionnel avec Atlas Control dans un délai de plus ou moins 30 minutes avant l'heure de passage prévue de la limite et à pas moins de 10 Nm (env. 18,5 km) de la limite. 5. Maintenir le contact radio bidirectionnel avec Atlas Control pendant le passage dans la zone EG R112. 6. Dire et garder le code du transpondeur discret qui leur a été attribué par Atlas Control**. 7. Obtenir un service de la navigation aérienne et se conformer aux instructions du contrôle du trafic aérien.
Hydravions Avion ULM Motoplaneur au système d'envol intégré Motoplaneur de classe tourisme Dirigeable Autogire Paramoteur Tous les hélicoptères Tous les avions à voilure fixe	S'ils restent dans les 3 Nm (env. 5,4 km) de l'aérodrome d'envol et s'ils volent conformément aux procédures prévues pour les circuits dans la zone réglementée, ils doivent : 1. Déposer un plan de vol auprès d'EGGOLYMP pas plus tôt que 24 h et pas plus tard que 2 h avant le départ et le suivre. Les plans de vol faxés et communiqués en vol, ne sont pas autorisés. 2. Recevoir un message d'acceptation et un numéro d'autorisation d'Atlas Control avant le départ. 3. Dans la zone EG R112 : décoller ou commencer le circuit et établir un contact radio bidirectionnel avec Atlas Control dans un délai de plus ou moins 30 minutes avant l'heure de départ prévue du vol. 4. De l'extérieur de la zone EG R112 : établir un contact radio bidirectionnel avec Atlas Control dans un délai de plus ou moins 30 minutes avant l'heure de passage prévue de la limite EG R112 et à pas moins de 10 Nm (env. 18,5 km) de la limite EG R112. 5. Maintenir le contact radio bidirectionnel avec Atlas Control pendant le passage dans la zone EG R112. 6. Dire et garder le code du transpondeur discret qui leur a été attribué par Atlas Control**. 7. Obtenir un service de la navigation aérienne et se conformer aux instructions du contrôle du trafic aérien.

1 Voir comment utiliser la section d'Atlas Control pour obtenir des détails sur Atlas Control
2 Pour de plus amples détails sur la façon dont il faut utiliser le système AFPEx du NATS, allez sur www.flightplanningonline.co.uk, d'autres systèmes de planification de vols sont disponibles tels que SkyDemon Light
** Définitions: Ordonnance sur la navigation aérienne 2009 modifiée (ONA)*
*** Le mode S et le mode A/C sont des formes de conformité acceptables à l'emport d'un transpondeur radar secondaire à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé en mode S et au-dessous du niveau de vol FL100*

Réglementations supplémentaires : Gestion des vols – tous les plans de vol doivent inclure des points de navigation et des synchronisations précis, y compris les points de navigation limitrophes si vous quittez ou pénétrez dans la zone.

Les exemptions de réglementation de l'espace aérien olympique doivent encore être définitivement déterminées, mais elles comprendront : Les services d'urgence – l'unité de soutien aérienne (ASU), le service médical d'urgence par hélicoptère (HEMS) et les avions militaires qui volent pour renforcer la sécurité des Jeux olympiques. Les appareils qui volent au nom de l'Olympic Broadcast Service (diffuseur des Jeux) (Londres) et les vols d'inspection de l'infrastructure sont soumis à certaines conditions.

Comment se servir du service de contrôle du trafic aérien, Atlas Control, dans la zone réglementée



L'objectif des restrictions sécuritaires aériennes du Gouvernement est d'établir des conditions de circulation aérienne définies dans la Zone réglementée R112. Un service spécial dédié au trafic aérien sera fourni par les contrôleurs du Ministère de la Défense basés au centre de Swanwick des services nationaux du trafic aérien, NATS, connu sous le nom d'Atlas Control. Ce sera une opération importante visant à fournir un service à autant d'utilisateurs que possible.

Cependant, cette exigence sécuritaire primordiale d'établir des conditions de trafic définies constitue une limite précise de la qualité de ce service.

Une fois que vous avez déposé un plan de vol, s'il est accepté et si le trafic aérien n'est pas encombré, Atlas vous répondra en vous donnant votre code d'autorisation. Cette information sera retournée à votre compte AFPEx ou via le réseau aéronautique AFTN auprès duquel le plan de vol a tout de même été déposé et elle sera envoyée par SMS à tous les numéros de portable figurant dans le plan de vol.

La zone Atlas Control sera scindée en deux secteurs, le Nord et le Sud. Le premier contact avec Atlas Control devrait être établi, soit au départ d'un aérodrome de la zone, soit dans les 10 Nm (env. 18,5 km) en approche de la limite extérieure de la zone – les avions ne devraient pas quitter les alentours de l'aérodrome, ni passer la limite de la zone jusqu'à ce qu'ils aient établi un contact bidirectionnel avec Atlas. Les pilotes devraient contacter les contrôleurs de l'espace aérien du secteur dans lequel ils prévoient d'entrer.

Chaque secteur aura sa propre fréquence de contact initial – Le Nord : 132.800 et le Sud : 123.225. Le premier contact devrait se passer comme suit : « Atlas Control (indicatif), numéro d'autorisation …, requête (type de service ATSOCAS (services de circulation aérienne à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé) par ex. basique) »
Remarque: Vous n'êtes pas autorisé à voler dans la zone sans numéro d'autorisation.

Une fois que les informations sur l'avion ont été contrôlées et que le code d'autorisation a été confirmé, l'avion passera sur une fréquence différente. Les contrôleurs Atlas supposeront que les pilotes suivent l'itinéraire du plan de vol mais ils sont aussi parfaitement conscients du besoin de s'écarter de cet itinéraire en cas de mauvais temps ou d'autres problèmes qui peuvent apparaître pendant le vol. Si vous devez changer d'itinéraire par rapport à votre plan de vol ou dévier vers un autre aérodrome, veuillez en informer immédiatement les contrôleurs qui vous aideront à dévier de votre trajectoire. Si un appareil dévie de l'itinéraire du plan de vol accepté dans la zone R112, Atlas Control le saura tout de suite. Par conséquent, si vous pensez ne pas être sûr de votre position ou si vous devez changer d'itinéraire pour n'importe quelle raison, demandez immédiatement l'aide d'Atlas Control. Le contrôleur vous aidera à résoudre le problème.

Si vous pensez courir un risque de sécurité durant le vol, appelez sur la fréquence sur laquelle vous êtes et retenez le code de transpondeur discret actuel s'il vous a été attribué par une unité de contrôle du trafic aérien, si le contrôleur ne vous entend pas ou s'il vous répond brièvement, allez sur la fréquence 121.5 et indiquez le code de transpondeur discret 7700. Le contrôleur vous aidera immédiatement.

Un avion qui suit le plan de vol qui a été accepté, qui quitte la zone réglementée temporairement, puis qui veut à nouveau entrer dans la zone pendant le même vol, est assuré qu'il aura à nouveau accès à la zone s'il demande à retourner dans la zone à l'heure prévue. Les appareils qui quittent l'espace aérien contrôlé de la Zone réglementée, excepté ceux qui suivent un plan de vol aux instruments en passant par l'espace aérien contrôlé, devront se conformer aux règles de fonctionnement de la Zone réglementée. Cependant, le service garantira qu'il y aura assez de capacité pour accepter tous les avions qui quittent les voies aériennes soit pour transiter par, soit pour se poser au sein de la Zone réglementée.

Pour plus d'informations Toutes les modifications et procédures sont notifiées par le biais des procédures officielles de notifications aéronautiques telles que la publication d'informations aéronautiques britanniques (suppléments mars, avril et juin 2012) et les AIC. Un site Web spécifique, www.airspacesafety.com/olympics, contient des documentations supplémentaires telles que des indications sur la gestion des vols, des cartes et un guide complet de l'espace aérien des Jeux olympiques.

Contact: *Les informations contenues dans ce document sont exactes au mois de mars 2012. Ce document est un guide des modifications de l'espace aérien et ne doivent pas être utilisées pour naviguer, ni pour une gestion d'avant-vol. Les informations définitives seront fournies par le biais des procédures officielles normales de notifications aéronautiques.*