



FICHE PRATIQUE

INTRUSIONS DANS LES ESPACES AÉRIENS



Octobre 2025

Ce mois d'Octobre voit le retour des Forums VFR lors desquels les pilotes, conviés par la DSNA, vont être sensibilisés aux conséquences des intrusions dans les espaces aériens soumis à clairance.

C'est pour la FFA l'occasion de reprendre une liste de dix conseils à suivre pour éviter les intrusions, conseils mis en avant par l'une des principales autorités de l'aviation européenne.

✂ Conseil n°1 :

La navigation est un savoir-faire qui doit être exercé régulièrement, **cela concerne aussi bien la préparation que l'exécution du vol.**

✂ Conseil n°2 :

Si vous prévoyez de traverser un espace aérien soumis à clairance pour les vols VFR (Classe C ou D), rappelez-vous que vous ne recevrez pas toujours une clairance pour le faire, ce qui signifie que l'accès à cet espace peut vous être refusé.

Considérez cette route comme faisant partie d'un itinéraire bis et calculez votre temps de vol et votre quantité de carburant nécessaires, en vous basant sur un itinéraire plus long qui évite ce ou ces espaces aériens soumis à clairance.

✂ Conseil n°3 :

Évitez si possible de voler à proximité des limites d'un espace aérien soumis à clairance. Si vous ne pouvez faire autrement, soyez vigilant. La moindre erreur de navigation ou la plus petite distraction peuvent entraîner une intrusion.

Un rien suffit pour déclencher une alarme intrusion au niveau des écrans des contrôleurs aériens (alarme APW = *Area Proximity Warning*).

✂ Conseil n°4 :

Votre charge de travail – et les risques d'entrer en espace aérien soumis à clairance - augmente rapidement lorsque les conditions météorologiques ne sont pas idéales.

Si le temps commence à se gâter, n'attendez pas pour examiner les éventualités possibles et si nécessaire amendez votre navigation ou rebroussez chemin avant qu'il ne soit trop tard.

✂ Conseil n°5 :

Si vous souhaitez traverser un espace aérien soumis à clairance, réfléchissez auparavant à ce que vous devez demander et appelez le service ATC compétent à 10 NM ou à 5 minutes de vol des limites de l'espace aérien afin de donner au contrôleur le temps de planifier correctement les opérations et de préparer éventuellement une clairance pour vous.

✂ Conseil n°6 :

Réfléchissez à ce que vous allez dire avant de parler à la radio et utilisez la bonne phraséologie.

Vous faciliterez le travail du contrôle de la circulation aérienne – et vous démontrerez votre conscience de la situation.

✂ Conseil n°7 :

Gardez à l'esprit que le service ATC peut être occupé quand vous l'appelez. Le fait que la fréquence n'ait pas l'air surchargée n'en signifie pas pour autant que le contrôleur n'est pas occupé sur une autre fréquence ou en coordination téléphonique.

✂ Conseil n°8 :

Plus qu'un conseil, l'instruction « *Standby* » ne constitue ni une clairance ni même une annonce de clairance à venir.

Le contrôleur est probablement occupé et vous devez continuer **sans entrer** dans l'espace aérien soumis à clairance.

Ne traversez l'espace aérien soumis à clairance que si le contrôleur vous en donne expressément l'autorisation au travers de cette clairance (Route, altitude et code transpondeur).

✂ Conseil n°9 :

La route que vous prévoyez de suivre à travers un espace aérien soumis à clairance peut paraître facile à planifier lors de votre préparation du vol, mais se révéler impossible à suivre le moment venu compte tenu de l'état du trafic.

Envisagez une clairance qui ne correspondra pas exactement à la route que vous aviez planifiée mais qui vous permettra en revanche de transiter à travers l'espace aérien soumis à clairance en toute sécurité.

✂ Conseil n°10 :

N'hésitez pas à appeler les services ATC et à utiliser les codes d'urgence du transpondeur si vous êtes perdu ou que vous avez des doutes sur votre position, et ne perdez pas de temps pour le faire.

Vous pourrez ainsi éviter une intrusion sans clairance et une éventuelle situation de proximité avec un autre aéronef, voire un événement plus grave encore.

Bons vols !

Les Commissions Formation et Prévention Sécurité de la FFA