



# LA REGLE SEMI-CIRCULAIRE

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

## 1. INTRODUCTION:

**Afin d'améliorer la séparation des aéronefs, il a été décidé d'allouer les niveaux de croisières des aéronefs (niveaux de vol ou altitudes) en fonction de leur route magnétique.**

De plus, pour aider les aéronefs à se séparer, notamment dans les espaces aériens non contrôlés, les règles d'utilisation sont les suivantes :

- Les vols **VFR** utilisent les niveaux de vol se terminant par un **5** : FL 45, FL 55, etc.
- Les vols **IFR** utilisent les niveaux de vol se terminant par un **0** : FL 50, FL 60, etc.

*Le but est d'assigner certains niveaux de vol aux avions se dirigeant vers une même direction et en assigner des différents à ceux qui arrivent en sens inverse afin de limiter la possibilité de collisions.*

*Cette règle de choix, des niveaux orientés suivant la route magnétique, est appelée la règle semi-circulaire.*

## 2. PARITE ET NIVEAU UTILISABLES EN IFR :

Pour répondre au besoin de la règle semi-circulaire, les niveaux de vol ont été scindés en deux catégories :

- Les niveaux appelés "Pair"
- Les niveaux appelés "Impair"

La parité des niveaux commence au dessus de l'altitude 3000ft au dessus du sol (prendre l'altitude ou le niveau de vol en fonction de l'altitude de transition publiée).

Le tableau ci dessous détermine le tableau des niveaux Pair et Impair des Niveaux IFR :

Niveau IFR Pair	Niveau IFR Impair
FL40	FL50
FL60	FL70
FL80	FL90
FL100	FL110
FL120	FL130
FL140	FL150
FL160	FL170
FL180	FL190
FL200	FL210
FL220	FL230
FL240	FL250
FL260	FL270
FL280	FL290

*Note : Au dessus du Niveau FL290, nous entrons dans les espaces RVSM ou non-RVSM où les parités des niveaux changent. Consultez l'article sur les espaces RVSM pour avoir les explications sur l'organisation des parités de niveaux.*

**Règle :** Si le niveau de croisière choisi est en dessous ou égal à l'altitude de transition prendre l'altitude correspondante au niveau initialement choisi. (ex: FL50, prendre 5000ft si TA=6000ft)

**Règle :** Aucun niveau ou altitude de croisière ne pourra être choisi dans la couche de transition.

*Note : Les niveaux IFR se terminent toujours par "0" (FL40, FL50, FL60, etc ...). Ce sont des multiples entier de 1000ft.*

### 3. PARITE ET NIVEAU UTILISABLES EN VFR :

Afin d'apporter plus de sécurité aux vols IFR, les niveaux VFR utilisables sont différents des niveaux IFR. Les niveaux VFR disponibles et leur parité existent tout comme en IFR. Les niveaux VFR sont 500ft plus haut que les niveaux IFR correspondant.

**EXEMPLE :** LE NIVEAU IFR IMPAIR FL70, DONNE UN NIVEAU VFR IMPAIR AU FL75 (7000FT + 500FT = 7500FT).

Le tableau ci dessous détermine le tableau des niveaux Pair et Impair des Niveaux VFR :

Niveau VFR Pair	Niveau VFR Impair
FL45	FL55
FL65	FL75
FL85	FL95
FL105	FL115
FL125	FL135
FL145	FL155
FL165	FL175
FL185	FL195

*Note : En France, les vols VFR au dessus du FL195 sont interdits.*

La parité commence au dessus de l'altitude 3000ft au dessus du sol (AGL). En deçà de l'altitude de 3000ft AGL, en VFR, l'altitude est libre.

Si le niveau choisi est inférieur au niveau de transition, il faut prendre le tableau suivant :

Altitude VFR Pair	Altitude VFR Impair
-	3500
4500	5500
6500	7500

**Règle : Aucun niveau ou altitude de croisière ne pourra être choisi dans la couche de transition.**

*Note : Les niveaux VFR se terminent par "5" (FL 45, FL 55, FL 65, etc ...)*

## 4. REGLE SEMI-CIRCULAIRE :

### 4.1 SEMI-CIRCULAIRE MONDIALE

La règle **semi-circulaire par défaut mondiale est la règle d'orientation Est/Ouest** des parités des niveaux de vol de croisière :

- L'aéronef a un cap vers l'est entre 0° et 179°, il doit prendre un niveau dit "impair"
- L'aéronef a un cap vers l'ouest entre 180° et 359°, il doit prendre un niveau dit "pair"

*Note : Conseil mnémotechnique : Règle Est/Ouest = Règle Italie/Portugal*

*Une route vers l'est depuis la France peut aller en Italie => Italie = Impair*

*Une route vers l'ouest depuis la France peut aller au Portugal => Portugal = Pair*

### 4.2. SEMI-CIRCULAIRE SPECIFIQUE NORD-SUD

Dans certains pays où les routes sont majoritairement orientées Nord/Sud, la réglementation impose une règle semi-circulaire d'orientation des niveaux Nord/Sud :

- L'aéronef a un cap vers le sud entre 90° et 269°, il doit prendre un niveau dit "impair"
- L'aéronef a un cap vers le nord entre 270° et 359° et entre 0° et 89°, il doit prendre un niveau dit "pair"

*Note : Conseil mnémotechnique : Règle Nord/Sud = Règle Paris/Istres*

*Une route vers le sud depuis le centre peut aller à Istres => Istres = Impair*

*Une route vers le nord depuis le centre peut aller à Paris => Paris = Pair*

### 4.3. SEMI-CIRCULAIRE EN FRANCE :

*La règle semi-circulaire en France est la règle Est/Ouest.*

*Cependant des restrictions qui ne respectent pas la règle semi-circulaire existent en France : une grande majorité des routes aériennes ont une parité publiée et imposée.*

En France, la **majorité de ces routes aériennes publiées** ont une parité définie plutôt **orienté Nord/Sud**. C'est pourquoi, on parle d'une règle "**semi-circulaire Nord/Sud**" en France. (Routes aériennes publiées utilisable en IFR seulement).

**En résumé, pour le choix de votre parité des vols en France :**

- S'il s'agit d'un vol **VFR**, la règle semi-circulaire est **Est/Ouest**
- S'il s'agit d'un vol **IFR sans utiliser les routes aériennes publiées**, la règle semi-circulaire est **Est/Ouest**
- S'il s'agit d'un vol **IFR en utilisant des routes publiées**, vous devez respecter la **parité publiée des routes** (généralement règle semi-circulaire Nord/Sud quand vous ne savez pas)

Pour les vols à destination de l'étranger, quand vous ne savez pas, il faut utiliser la règle de parité **Est/Ouest par défaut**.

Les pays suivant ont adoptés des règles similaires à la France, avec des routes aériennes dont la parité est orienté principalement Nord/Sud :

- Espagne
- Portugal
- Italie
- Belgique
- Luxembourg
- Pays-Bas

**Ce manuel est destiné uniquement à la simulation de vol et de contrôle aérien sur IVAO™.**  
**Ce document ne doit pas être utilisé dans l'aviation réelle. Il reste la propriété de IVAO™ Division France**