

ENR 1 REGLES ET PROCEDURES GENERALES**GENERAL RULES AND PROCEDURES****ENR 1.1 REGLES GENERALES****GENERAL RULES****1.1.1 INTRODUCTION**

En matière de circulation aérienne, la France applique les règlements d'exécution de la Commission européenne et les dispositions complémentaires des normes et pratiques recommandées de l'OACI, à l'exception des différences notifiées et spécifiées en partie GEN 1.7 du présent AIP.

a. Règles de l'air européennes

Le règlement (UE) N° 923/2012 de la commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, dit « SERA » pour « Standardised European Rules of the Air » est applicable en France métropolitaine ainsi que dans les départements d'outre-mer, les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie. Il est accessible à l'adresse suivante :

<http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012>

Ce règlement européen s'applique aux usagers de l'espace aérien et aux aéronefs relevant de la circulation aérienne générale :

- opérés à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union ;
- portant les marques de nationalité et d'immatriculation d'un État membre de l'Union, et exploités dans tout espace aérien, dans la mesure où les dispositions du présent règlement ne sont pas contraires aux règles publiées par le pays sous la juridiction duquel se trouve le territoire survolé.

b. Règles nationales supplémentaires

Le règlement européen est complété en France par les arrêtés suivants, qui réglementent la navigation des aéronefs de la circulation aérienne générale :

- l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement (UE) N° 923/2012,
- l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux, l'arrêté du 17 novembre 1958 modifié réglementant la circulation aérienne des hélicoptères, et l'arrêté du 15 juin 1959 précisant les marques distinctives à apposer sur les hôpitaux, centres de repos ou tout autre établissement ou exploitation, pour en interdire le survol à basse altitude,
- l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs,
- l'arrêté du 21 avril 2017 modifié relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale,
- l'arrêté du 16 juillet 2015 relatif au survol de certains aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'Etat.

Ces arrêtés sont accessibles sur le site Internet du Ministère, sous la rubrique « Réglementation » (<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/index.php/reglementation-circulation-aerienne-rca>).

Ces règles nationales s'imposent aux pilotes des aéronefs évoluant en circulation aérienne générale dans l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française.

c. Conformité aux règles de l'air

En vol, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome comme sur un site d'exploitation, un aéronef est exploité conformément aux règles générales établies dans le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012, aux règles nationales supplémentaires et aux dispositions locales applicables.

Voir la partie ENR 1.2 sur les règles de vol à vue, et la partie ENR 1.3 sur les règles de vol aux instruments.

d. Dérogations au règlement (UE) N° 923/2012**1.1.1 INTRODUCTION**

Concerning air navigation, France applies European implementing rules and supplementary ICAO standards and recommended practices, with the exception of the differences notified as and specified in part GEN 1.7 of the present AIP.

a. European Rules of Air

European Commission implementing Regulation (EU) NR 923/2012 of September 26th 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation, known as "SERA" for "Standardized European Rules of the Air" is applicable to France and its overseas territories. This regulation is available following :

<http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012>

This European regulation applies in particular to airspace users and aircraft engaged in general air traffic :

- operated to, within or from the Union ;
- bearing the nationality and registration marks of a Member State of the Union, and operating in any airspace to the extent that they do not conflict with the rules published by the country having jurisdiction over the territory overflown.

b. Additional national rules

The European regulations are supplemented in France by the following decrees, which regulate the navigation of aircraft of the general air traffic :

- the amended Decree of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) NR 923/2012,
- the Decree of October 10th 1957 on overflying agglomerations and gatherings of persons or animals, the Decree of November 17 th 1958 amended regulating the air traffic of helicopters, and the Decree of June 15th 1959 specifying the distinctive marks to be affixed to hospitals, rest centers or any other establishment or operation, to prohibit the overflight at low altitude,
- the decree of July 12 th 2019 relating to general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft,
- the amended Decree of April 21st 2017 on procedures for organisms providing air traffic services to aircraft of general air traffic,
- the decree of July 16th 2015 on the overflight of certain aerodromes reserved for the use of State administrations.

All these decrees are available on the Ministry's website under the heading "Regulations" (<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/index.php/regulation-circulation-aerienne-rca>).

These national rules are applicable to pilots of aircraft operating in general air traffic in national airspace and airspace under French jurisdiction.

c. Compliance with the rules of the air

In flight, on the movement area of an aerodrome as well as on an operating site, an aircraft is operated in accordance with the general rules laid down in implementing regulation (EU) NR 923/2012, additional national rules, local provisions applicable.

See ENR 1.2 on visual flight rules, and ENR 1.3 on instrument flight rules.

d. Derogations from Regulation (EU) NR 923/2012

En France, des dérogations aux hauteurs minimales de survol, aux exigences de dépôt de plan de vol et aux interdictions de vols VFR en espace aérien de classe A, peuvent être accordées aux entités exploitant des aéronefs sous l'autorité du ministre de l'intérieur, du ministre chargé des douanes ou du ministre de la défense dans le cadre de :

- missions de secours,
- de sauvetage,
- de douane,
- de sécurité civile,
- de gendarmerie ou de police.

Note 1 : Voir article 4 du règlement SERA et article 2-1 de l'arrêté du 11 décembre 2014.

Note importante : Les règles décrites ci-dessous rappellent les règles nationales supplémentaires, sans préciser les règles européennes qui s'appliquent partout dans l'Union Européenne.

1.1.2 HAUTEURS MINIMALES

Selon la règle SERA.3105, sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, les aéronefs ne volent pas au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'ils ne restent à une hauteur suffisante pour leur permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface.

En France, les autorisations mentionnées au premier alinéa, sont délivrées par le préfet de département, ou le préfet de police pour ce qui concerne la ville de Paris, après avis technique des services compétents de l'aviation civile.

Le survol des rassemblements de personnes ou d'animaux sont réglementés par l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux et par l'arrêté du 17 novembre 1958 modifié réglementant la circulation aérienne des hélicoptères.

L'arrêté du 15 juin 1959 précisant les marques distinctives à apposer sur les hôpitaux, centres de repos ou tout autre établissement ou exploitation, pour en interdire le survol à basse altitude, ainsi que les décrets et arrêtés relatifs aux parcs nationaux et aux réserves naturelles, sont également applicables.

Les tableaux ci-dessous récapitulent les hauteurs minimales à respecter au-dessus d'installations et d'établissements d'une part, et des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux d'autre part.

1.1.2.1 Survol des installations et des établissements

Installations et établissement survolés <i>Installations and sites overflown</i>	Hauteur minimale de survol <i>Minimum overflying height</i>
Usines isolées / <i>Isolated plants</i>	300 m pour les aéronefs monomoteurs à piston et les hélicoptères. <i>300 m for single-engine piston aircraft and helicopters.</i>
Installations à caractères industriel / <i>Industrial installations</i>	
Hôpitaux, centres de repos / <i>Hospitals, rest homes</i>	
Tout établissement ou exploitation portant une marque distinctive* <i>/ Any site or installations having a distinctive mark*</i>	
Vol suivant une direction parallèle à une autoroute et à proximité de celle-ci / <i>Flight following a direction parallel to a motorway and close to it.</i>	1000 m pour les autres aéronefs. <i>1000 m for other aircraft.</i>
* Couronne blanche sur fond rouge carré	* <i>White crown on a red square background</i>

In France, exemptions from the minimum flying heights, mandatory flight plans and interdictions for VFR in airspace of class A, can be granted to entities operating aircraft under the authority of the Minister of the Interior, the Minister for Customs or the Minister for Defense for the following activities :

- search and rescue missions,*
- rescue*
- customs,*
- civil protection,*
- gendarmerie or police.*

Note 1 : cf. article 4 of SERA and article 2-1 of the 11th of December 2014 decree.

Important note : The rules outlined below recall the additional national rules, without specifying the European rules that apply throughout European Union.

1.1.2 HAUTEURS MINIMALES

According to the rule SERA.3105, except for take-off or landing purposes, or unless authorized by the appropriate authorities, aircraft do not fly over high density areas, towns or other built-up areas, or gatherings of persons in the open air, unless they remain at a sufficient height to enable them, in the event of an emergency, to land without undue risk to persons or property on the surface.

In France, authorizations mentioned in the first paragraph are issued by the prefect of the department or the prefect of police in the case of Paris, after technical advice from the competent civil aviation services.

The overflight of the gathering of persons or animals is regulated by the decree "arrêté du 10 octobre 1957" relating to the overflight of agglomerations and gatherings of persons or animals and by the decree "arrêté du 17 novembre 1958 modifié réglementant la circulation aérienne des hélicoptères".

The decree "arrêté du 15 juin 1959 specifying the distinctive markings to be affixed to hospitals, rest centers or any other establishment or location, in order to prohibit the overflight at low altitude", as well as decrees relating to national parks and natural reserves, are also applicable.

The tables below summarize the minimum heights to be met above facilities and establishments on the one hand, and agglomerations and gatherings of people or animals on the other hand.

1.1.2.1 Overflight of installations and sites

1.1.2.2 Survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux : plages, stades, courses cyclistes, réunions publiques, hippodromes, parcs à bestiaux, etc.

1.1.2.2 *Overflight of agglomerations and groups of persons or animals : beaches, arenas, cycle races, public meetings, racetracks, stockyards, etc.*

Pour les aéronefs motopropulsés :

Powered aircraft :

Largeur moyenne de l'agglomération (1) <i>Average town width (1)</i>	Types d'aéronefs <i>Aircraft types</i>	Hauteur de survol en mètres (pieds) <i>Minimum overflying height in meters (feet)</i>
Largeur < 1 200m <i>Width < 1 200 m</i>	Monomoteurs à piston et hélicoptères <i>Single-engine piston aircraft and helicopters</i>	500 (1 700) 500 (1 700)
Largeur < 1 200 m <i>Width < 1 200 m</i>	Multi-moteurs à pistons et turbomachines <i>Multi-engine aircraft</i>	1 000 (3 300) 1 000 (3 300)
1 200 m < Largeur < 3 600 m ou survol de tout rassemblement supérieur à 10 000 personnes <i>1 200 m < Width < 3 600 m</i>	Tous les aéronefs motopropulsés <i>Any motorized aircraft</i>	1 000 (3 300) 1 000 (3 300)
Largeur > 3 600 m (2) ou survol de tout rassemblement supérieur à 100 000 personnes <i>Width > 3 600 m (2)</i>	Tous les aéronefs motopropulsés <i>Any motorized aircraft</i>	1 500 (5 000) 1 500 (5 000)

(1) Les agglomérations sont représentées sur la carte aéronautique au 1/500 000 OACI éditée par l'Institut Géographique National (IGN), par des symboles traduisant leur largeur moyenne / *Towns are represented on the ICAO 1/500 000 aeronautical chart published by the Institut Géographique National (IGN) (National Geographical Institute), by symbols expressing their average width.*

(2) Cas particulier : le survol de la ville de Paris est interdit sauf dérogation délivrée à titre exceptionnel / *Particular case : overflying of Paris is forbidden except exemption exceptionally granted.*

Pour les aéronefs non motopropulsés :

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, les aéronefs non motopropulsés ne voleront pas au-dessus des agglomérations et des rassemblements de personnes en plein air sauf s'ils restent à une hauteur suffisante pour permettre un atterrissage, sans que soient, indûment mis en danger les personnes et les biens à la surface ; cette hauteur ne sera pas inférieure à 300 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef.

Non-powered ACFT

Except for take-off or landing and related maneuvers, non-powered aircraft shall not fly over open-air agglomerations and gatherings unless they remain at a height sufficient to permit a landing without undue risk to persons and property on the surface ; Such height shall not be less than 300 meters above the highest obstacle within a radius of 600 meters around the aircraft.

1.1.2.3 Dérogations

Des dérogations aux règles de survol décrites dans les parties 1) et 2) peuvent être accordées :

i) aux aéronefs civils :

Par le Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale sur le plan technique. Toutefois, ces dérogations ne seront valables qu'avec l'accord, avant chaque vol ou groupe de vol, du Préfet du département intéressé ou du Préfet de police en ce qui concerne le département de Paris.

ii) aux aéronefs militaires :

Par les états-majors et directions compétentes.

Des dérogations aux exigences rappelées en partie 1 et 2 peuvent être délivrées par le préfet de département, ou le préfet de police pour ce qui concerne la ville de Paris, après avis technique des services compétents de l'aviation civile.

Note importante : L'attention des pilotes est attirée sur le fait que durant le jour et au-dessus du territoire français, la plupart des vols d'avion d'armes à basse altitude et grande vitesse sont effectués en-dessous de 1500 ft (450 m) ASFC durant les périodes suivantes : lundi à vendredi (jours fériés exceptés), de LS-30 à CS+30. En conséquence, il est recommandé aux pilotes VFR, pour autant que cela soit possible et permis, de conduire leur vol en croisière à partir de 1500 ft ASFC.

1.1.2.3 *Derogations*

Derogations from the overflight rules described in Parts 1) and 2) may be granted :

i) to civil aircraft :

By the Secretary General for Civil Aviation and Commercial on the technical level. However, such derogations shall be valid only with the agreement, before each flight or group of flights, of the Prefect of the department concerned, of the Prefect of Police as regards the Department of Paris.

ii) to military aircraft :

By the headquarters and competent directorates.

Derogations from the requirements set out in Parts 1 and 2 may be issued by the Prefect of the Department or the Prefect of Police in respect of the City of Paris after technical advice from the competent civil aviation authorities.

Important note : *Most high speed low altitude military flights are carried out on French territory below 1500 ft ASFC (450 m) from Monday to Friday (except on public holidays), from SR-30 to SS+30. Therefore, VFR pilots are advised to cruise above 1500 ft ASFC whenever possible and allowed.*

1.1.3 CLAIRANCES DE SEPARATION A VUE

Lorsque le pilote d'un aéronef le demande et que le pilote de l'autre aéronef l'approuve, dans un espace aérien de classe D ou E, un vol peut obtenir l'autorisation de maintenir lui-même la séparation dans une partie spécifique du vol, en dessous de 3 050 mètres (10 000 ft) pendant la phase de montée ou de descente, de jour et dans des conditions météorologiques de vol à vue.

1.1.3 VISUAL SEPARATION CLEARANCES

Where the pilot of an aircraft so requests and the pilot of the other aircraft approves it, in a Class D or E airspace, a flight may obtain authorization to maintain its own separation in a specific part of the flight, below 3 050 meters (10 000 ft) during the climb or descent, day and under visual meteorological conditions.

1.1.4 PLANS DE VOL

Plans de vol obligatoires

En France, en supplément des exigences concernant l'obligation de plan de vol décrites dans SERA, le dépôt d'un plan de vol est requis pour :

i) les vols effectués conformément aux règles de vol aux instruments, à l'exception des vols d'hélicoptères effectuant du transport inter-hospitalier lorsqu'ils évoluent en espace aérien de classe G ;

1.1.4 FLIGHT PLANS

Mandatory flight plans

In France, in addition to the flight plan requirements described in SERA, the submission of a flight plan is required for :

i) flights under instrument flight rules, except for helicopter flights engaged in inter-hospital transport when operating in Class G airspace ;

- ii) les vols effectués dans ou à destination de régions ou le long des routes mentionnées dans la publication d'information aéronautique comme nécessitant le dépôt d'un plan de vol ;
- iii) les vols VFR qui évoluent au-dessus des étendues maritimes et s'éloignant de la côte d'une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :
 - la distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;
 - la distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

Franchissement des frontières

Un vol au cours duquel l'aéronef doit franchir une frontière du territoire français fait l'objet d'un plan de vol déposé au moins 60 mn avant le départ.

Renseignements

Lorsqu'un plan de vol est déposé avant le départ, il contient les informations figurant dans le formulaire CERFA N° 14806*01.

Les modalités pratiques de rédaction d'un plan de vol et de communication de celui-ci aux organismes de la circulation aérienne concernés sont détaillées dans la publication d'information aéronautique (AIP), dans la partie ENR 1.10 « Plans de vol ».

Décollage hors horaires ATS et activation du plan de vol

Lorsqu'un plan de vol a été déposé et en l'absence d'organisme des services de la circulation aérienne sur le lieu de départ, le commandant de bord indique son heure réelle de décollage, dès que possible après l'envol, à un organisme des services de la circulation aérienne.

Clôture d'un plan de vol

Le plan de vol peut être clôturé par téléphone au numéro indiqué dans les publications d'information aéronautique.

Un plan de vol peut notamment être clos en appelant le numéro unique 01 56 301 301, coût d'une communication locale, qui permet une mise en relation avec l'organisme adéquat des services de l'aviation civile de France métropolitaine, quel que soit le lieu de l'appel.

1.1.5 POINTS DE PASSAGE AUX FRONTIERES (PPF)

En application du Règlement (UE) N° 2016/399, l'arrêté du 24 octobre 2017 relatif au franchissement des frontières par les personnes et les marchandises sur les aérodromes précise que, pour tout vol direct en provenance ou à destination d'un Etat ou d'un territoire n'appartenant pas à l'espace Schengen ne doit s'effectuer qu'au départ ou à destination d'un aérodrome ayant la qualité de Point de Passage Frontalier (PPF) et durant les heures d'ouverture du service chargé du contrôle aux frontières. La liste des aérodromes est consultable sur le site du SIA (Partie GEN 1.3 de l'AIP). Reportez-vous à la partie TXT, rubrique « Informations diverses - Douane, Police » associée à la carte VAC ou aux éventuels NOTAM, pour connaître les horaires d'ouverture du service chargé du contrôle aux frontières.

Note : L'espace Schengen est composé de 26 pays européens (dont 22 sont des Etats membres de l'UE) : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse.

1.1.6 PROCEDURES COMPLEMENTAIRES LIEES A L'USAGE DES TRANSPONDEURS

Dans les espaces aériens des services de la circulation aérienne où l'emport du transpondeur n'est pas prescrit, sauf instruction contraire de l'organisme des services de la circulation aérienne, le pilote d'un aéronef équipé d'un transpondeur affiche, depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol :

- a) dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine :
 - le code 2000 lorsque l'aéronef est en vol IFR ;
 - le code 7000 lorsque l'aéronef est en vol VFR ;
- b) dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française :
 - le code 2000.

Cas des régions où le transpondeur est obligatoire :

ii) flights to or from the regions or along the routes mentioned in the aeronautical information publication as requiring the filing of a flight plan ;

iii) VFR flights operating over the maritime areas and moving away from the coast by a distance greater than the lesser of the following two distances :

- *the maximum distance permitting the aircraft, with an engine inoperative, to reach land suitable for emergency landing ;*
- *the distance equal to fifteen times the altitude of the aircraft.*

Crossing borders

A flight in which the aircraft must cross a French border is the subject of a flight plan filed at least 60 minutes before departure.

Information

*When a flight plan is submitted before departure, it contains the information contained in the CERFA form NR 14806*01.*

The practical arrangements for drafting a flight plan and for communicating it to the air traffic controllers concerned are detailed in the Aeronautical Information Publication (AIP) in ENR 1.10 "Flight Plans".

Take-off off ATS schedules and activation of the flight plan

Where a flight plan has been filed and in the absence of an air traffic control unit at the place of departure, the pilot-in-command shall indicate his actual take-off time, as soon as possible after the flight, to an organism rendering air traffic services.

Closing a Flight Plan

The flight plan may be closed by telephone at the number indicated in the aeronautical information publications.

In particular, a flight plan can be closed by calling the unique number +33 (0)1 56 301 301, cost of a local communication, which allows a connection with the appropriate body of civil aviation services of metropolitan France, regardless of the location of the call.

1.1.5 BORDER SEPARATION CLEARANCES

Pursuant to Regulation (EU) NR 2016/399, the Decree of 24 October 2017 on the crossing of frontiers by persons and goods at aerodromes specifies that, for any direct flights from or to a State or territory not belonging to the Schengen area shall only be carried out at or from an aerodrome which has the status of a Border Crossing Point (PPF) and during the opening hours of the service responsible for border control. The list of aerodromes is available on the website of the SIA (Part GEN 1.3 of the AIP). Please refer to the TXT.

Note : The Schengen area is made up of 26 European countries (22 of which are EU Member States) : Austria, Belgium, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Italy, Spain, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Czech Republic, Slovakia, Slovenia, Sweden, Switzerland.

1.1.6 ADDITIONAL PROCEDURES RELATED TO THE USE OF TRANSPONDERS

In airspace of air traffic services where transponder carriage is not prescribed, unless instructed otherwise by the air traffic services unit, the pilot of an aircraft equipped with a transponder shall display from the moment when the aircraft begins to move by its own means until it stops at the end of the flight :

- a) *in the flight information regions of metropolitan France :*
 - *code 2000 when the aircraft is in IFR flight ;*
 - *code 7000 when the aircraft is in VFR flight ;*
- b) *in overseas airspace operated by the French administration :*
 - *code 2000.*

Case of regions where the transponder is mandatory :

Si l'aéronef subit une panne du transpondeur alors qu'il se trouve dans une région où l'emport du transpondeur est obligatoire, l'aéronef peut être autorisé à continuer le vol vers l'aérodrome de destination prévu au plan de vol. Cependant dans certaines situations, que ce soit dans des régions terminales ou en route, la poursuite du vol peut ne pas être possible, en particulier si la panne est détectée peu après le décollage. Il peut être alors demandé à l'aéronef de revenir sur son aérodrome de départ ou à tout autre aérodrome acceptable tant par l'exploitant que par les organismes des services de la circulation aérienne.

Dans le cas où la panne du transpondeur est détectée avant le décollage d'un aérodrome où la réparation est impossible, le pilote est autorisé, sans préjudice des autres règles applicables, à se rendre par la route la plus directe possible à l'aérodrome le plus proche où la réparation est possible.

1.1.7 PROCEDURES DE RADIOTELEPHONIE ET PHRASEOLOGIE

Depuis le 12 octobre 2017, les procédures de radiotéléphonie à appliquer font partie du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012, modifié par le règlement (UE) 2016/1185 (voir partie 14 du règlement d'exécution (UE) 2016/1185, règles SERA 14001 à SERA.14095).

La phraséologie française utilisée en France est annexée à l'arrêté du 7 juillet 2017 modifiant l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012.

La phraséologie anglaise utilisée en France est définie dans un altmoc (moyen de conformité alternatif) à l'AMC.14001 de la décision EASA « ED Decision 2016/23/R » Il est consultable dans la version consolidée du règlement SERA sur le site du Ministère, nommée « SERA complet » : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-rca>

Un manuel édité par la DSN recapitulant la phraséologie française et anglaise est disponible sur le site du Ministère ou sur le site du SIA.

Note importante 1 : En France, il est possible d'utiliser la langue française en radiotéléphonie sur tous les aérodromes, y compris les aéroports avec plus de 50 000 mouvements IFR internationaux par an.

Note importante 2 : En langue française et en dérogation à la règle de transmission des nombres (SERA.14035), un nombre peut être transmis comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres.

Dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante ou en cas d'ambiguïté, la règle générale s'applique (SERA.14035).

Cette dérogation a été notifiée à la Commission, à l'EASA et portée à la connaissance de tous les Etats Membres.

Exemples :

- 45 : quarante-cinq
- 210 : deux cent dix / deux dix
- 1012 : mille douze
- 1217 : douze / dix-sept
- 5643 : cinquante-six / quarante-trois.

1.1.8 INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS RADIO (FRA.8035 B)

Dès qu'il a connaissance d'une interruption des communications radio, l'ATC maintient la séparation entre l'aéronef qui subit cette interruption des communications et les autres aéronefs, en tenant pour acquis que cet aéronef est exploité conformément aux dispositions des paragraphes suivants.

Lorsqu'une interruption des communications se produit, l'aéronef se conforme aux procédures à utiliser en cas d'interruption des communications vocales de l'Annexe 10 de l'OACI, Volume II, et à celles des procédures suivantes qui sont applicables.

Si l'interruption de communication se produit durant la phase d'arrivée (STAR), d'approche aux instruments vers un aérodrome, ou durant la phase de départ (SID) d'un aérodrome, le pilote doit se conformer aux consignes particulières publiées, si elles existent.

Le pilote de l'aéronef cherche à établir les communications avec l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne par tous les autres moyens disponibles.

En outre, le pilote, lorsque son aéronef fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, assure une surveillance en vue de recevoir les instructions qui pourraient lui être adressées par signaux visuels.

1.1.8.1 Dans les conditions météorologiques de vol à vue (VMC), l'aéronef :

If the aircraft is experiencing a transponder failure while in an area where the transponder is required to be carried, the aircraft may be permitted to continue the flight to the destination aerodrome specified in the flight plan. However, in certain situations, whether in terminal areas or en route, the continuation of the flight may not be possible, especially if the failure is detected shortly after take-off. The aircraft may then be required to return to its departure aerodrome or to any other aerodrome acceptable to both the operator and the air traffic services units.

In the event that transponder failure is detected prior to the take-off of an aerodrome where repair is impossible, the pilot is authorized, without prejudice to the other applicable rules, to proceed by the most direct route possible to the aerodrome on closer where repair is possible.

1.1.7 RADIOTELEPHONY PROCEDURES AND PHRASEOLOGY

Since 12 October 2017, the radiotelephony procedures to be applied form part of Implementing Regulation (EU) NR 923/2012, as amended by Regulation (EU) 2016/1185 (see Part 14 of Implementing Regulation (EU) 2016/1185, SERA 14001 to SERA.14095).

The phraseology in french language used in France is annexed to the Decree "arrêté du 7 juillet 2017 modifiant l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) NR 923/2012".

The phraseology in english language used by the DSN is an altmoc (alternative mean of compliance) to AMC.14001 of the EASA decision "ED Decision 2016/23 / R". It can be consulted in the consolidated version of SERA regulation on the Ministry's website, named "SERA Complet" : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-rca>

Finally, a manual published by DSN summarizing French and English phraseology is available on the Ministry's website or on the SIA website.

Important note 1 : *In France, it is possible to use the French language in radiotelephony on all aerodromes, including airports with more than 50 000 international IFR movements per year.*

Important note 2 : *In the French language, and in derogation from the rule of transmission of numbers (SERA.14035), a number can be transmitted as it is expressed in everyday life or as a sequence of numbers.*

Soon as the legibility of the transmissions is not satisfactory or in case of ambiguity, the general rule applies (SERA.14035).

This derogation was notified to the Commission, EASA and brought to the attention of all Member States.

Examples :

- 45 : "quarante-cinq"
- 210 : deux cent dix / deux dix
- 1012 : mille douze
- 1217 : douze / dix-sept
- 5643 : cinquante-six / quarante-trois.

1.1.8 INTERRUPTION OF RADIO COMMUNICATIONS (FRA.8035 B)

Upon notice of an interruption in radio communications, ATC shall maintain the separation between the aircraft which is experiencing such interruption of communications and other aircraft on the assumption that the aircraft is operated in accordance with the following paragraphs.

Where an interruption in communications happens, the aircraft shall comply with the procedures to be used in the event of an interruption in voice communications in ICAO Annex 10, Volume II and in the following procedures that are applicable.

If the communication interruption occurs during the arrival phase (STAR), instrument approach to an aerodrome, or during the departure phase (SID) of an aerodrome, the pilot shall comply with the published special instructions, if they exist.

The pilot of the aircraft seeks to establish communications with the appropriate air traffic control agency by all other available means.

In addition, the pilot, when his aircraft is part of the aerodrome traffic of a controlled aerodrome, monitors for instructions that may be sent to him by visual signals.

1.1.8.1 *In visual meteorological conditions (VMC), the aircraft :*

i) affiche le code transpondeur 7600 s'il est équipé d'un transpondeur, poursuit son vol dans les conditions météorologiques de vol à vue, atterrit à l'aérodrome approprié le plus proche et signale son arrivée par les moyens les plus rapides à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ;

ii) si cela est jugé souhaitable, termine le vol en IFR.

1.1.8.2 Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), ou lorsque le pilote d'un aéronef en vol IFR juge qu'il n'est pas souhaitable de poursuivre son vol en VMC, si l'interruption de communication se produit durant la phase d'arrivée, d'approche aux instruments vers un aérodrome, ou durant la phase de départ d'un aérodrome, le pilote affiche le code transpondeur 7600 et se conforme aux consignes particulières publiées, lorsqu'elles existent. Sinon :

i) sauf prescription contraire fondée sur un accord régional de navigation aérienne, s'il se trouve dans un espace aérien où le radar n'est pas utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 20 minutes suivant le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire, et par la suite modifie son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ;

ii) s'il se trouve dans un espace aérien où le radar est utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, l'aéronef affiche le code transpondeur 7600, maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 7 minutes à partir du plus tardif des trois moments suivants :

Note : les 7 minutes représentent le laps de temps minimal pour prendre les mesures indispensables de coordination et de contrôle de la circulation aérienne,

A) le moment où il a atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol ; ou

B) le moment où le transpondeur a été réglé sur le code 7600 ; ou

C) le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire ; et par la suite, modifie son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ;

Note : le plan de vol déposé auprès d'un organisme ATS par un pilote ou un représentant désigné, non modifié ultérieurement, sera le document de référence pour les changements de niveau et de vitesse de vol ;

iii) s'il est guidé au radar ou s'il a reçu de l'ATC l'instruction de suivre en navigation de surface (RNAV) une route décalée sans limite spécifiée, rejoint la route indiquée dans le plan de vol en vigueur au plus tard au point significatif suivant, en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable ;

Note : le plan de vol en vigueur, qui est le plan de vol incluant les éventuels changements autorisés, sera le document de référence pour déterminer la route à utiliser ou l'heure à laquelle il convient de débiter la descente vers l'aérodrome d'arrivée.

iv) en suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, poursuit son vol jusqu'à l'aide à la navigation ou au repère approprié désigné qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer à l'alinéa v) ci-après, attend à la verticale de cette aide ou de ce repère le moment de commencer à descendre ;

v) commence à descendre à partir de l'aide à la navigation ou du repère spécifié à l'alinéa (iv) à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ; s'il n'a pas reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il commence à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ;

vi) exécute la procédure d'approche aux instruments normale spécifiée pour l'aide à la navigation ou le repère désigné ;

vii) atterrit, si possible, dans les 30 minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée à l'alinéa v) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

Note 1 : Le service du contrôle de la circulation aérienne assuré aux autres aéronefs volant dans l'espace aérien en question sera fondé sur le principe qu'un aéronef, en cas d'interruption des communications, observera les règles énoncées ci-dessus.

i) displays the transponder code 7600 if equipped with a transponder, continues its flight in visual meteorological conditions, lands at the nearest appropriate aerodrome and reports its arrival by the quickest means at the competent air traffic services organism ;

ii) if deemed desirable, terminates the IFR flight.

1.1.8.2 In instrument meteorological conditions (IMC), or when the pilot of an aircraft in IFR flight considers that it is not desirable to continue its flight in VMC, if the interruption of communication occurs during the flight Phase of arrival, instrument approach to an aerodrome, or during the departure phase of an aerodrome, the pilot displays the transponder code 7600 and complies with the published special instructions, where they exist. If not :

i) unless otherwise prescribed on the basis of a regional air navigation agreement, if it is in an airspace where the radar is not used in air traffic control, maintain the last speed and level assigned, or the minimum flight altitude if it is higher for a period of 20 minutes following the time when he should have indicated its position vertically to a mandatory reporting point and thereafter changes its level and speed in accordance with the flight plan filed ;

ii) if it is in an airspace where the radar is used in air traffic control, the aircraft displays the 7600 transponder code, maintains the last assigned speed and level, or the minimum flight altitude if it is higher, for a period of 7 minutes following the latest of the following three times :

Note : the 7 minutes represent the minimum time to take the necessary measures of coordination and control of the air traffic,

A) the time at which it reached the last assigned level or the minimum flight altitude ; or

B) the time when the transponder was set to code 7600 ; or

C) when he should have indicated its position vertically to a mandatory reporting point ; and thereafter, alters its level and speed in accordance with the flight plan filed ;

Note : the flight plan filed with an ATS organization by a pilot or a designated representative, not subsequently amended, will be the reference document for changes in flight level and speed ;

iii) if guided by radar or received instructions from ATC to follow a specified off-shore route with RNAV, rejoin the route specified in the flight plan in effect at the next significant point, taking into account the applicable minimum flight altitude ;

Note : the flight plan in force, which is the flight plan including any changes authorized, will be the reference document for determining the route to be used or the time at which the descent to the aerodrome of the airport is to be started, arrival.

iv) by following the route specified in the current flight plan, continues its flight to the appropriate navigational aid or designated barge serving the destination aerodrome and, when required to comply in subparagraph (v) below, awaits vertically from that aid or benchmark the time to begin to descend ;

v) begins to descend from the navigational aid or the benchmark specified in paragraph (iv) at the last scheduled approach time received and acknowledged, or as close as possible to the latter ; if it has not been communicated and acknowledged if it is later than the estimated time of arrival ;

vi) carries out the standard instrument approach procedure specified for the designated navigation aid or fix ;

vii) ands, if possible, within 30 minutes after the time of arrival estimated in v) or after the last scheduled approach time received and acknowledged by the pilot if it is later than the estimated time of arrival.

Note 1 : The air traffic control service provided to other aircraft flying in the airspace concerned shall be based on the principle that an aircraft, in the event of interruption of communications, shall observe the rules set out above.

1.1.9 SERVICES LIÉS À LA MÉTÉOROLOGIE

1.1.9 SERVICES RELATED TO METEOROLOGY

a) Compte-rendus AIREP

Un aéronef peut être amené à effectuer des observations sur les phénomènes météorologiques rencontrés pendant toute phase de vol.

Les observations spéciales d'aéronef sont définies à la partie 12 du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne.

Elles sont effectuées et rapportées par tout aéronef chaque fois que les conditions suivantes sont présentes ou observées :

- 1) turbulences fortes ; ou
- 2) givrage modéré ou fort ; ou
- 3) onde orographique forte ; ou
- 4) orages sans grêle, qui sont masqués, noyés, étalés ou en lignes de grain ; ou
- 5) orages avec grêle, qui sont masqués, noyés, étalés ou en lignes de grain ; ou
- 6) forte tempête de poussière ou de sable ; ou
- 7) nuage de cendres volcaniques ; ou
- 8) activité volcanique pré-éruptive ou éruption volcanique.

Si un phénomène de cisaillement de vent est rencontré et si le pilote commandant de bord estime qu'il peut avoir une incidence sur la sécurité ou des répercussions importantes sur l'efficacité de l'exploitation d'autres aéronefs, le pilote commandant de bord en informe l'organisme des services de la circulation aérienne dès que possible.

Les spécifications techniques relatives aux observations d'aéronef et aux comptes rendus par communications radiotéléphoniques sont définies dans l'appendice 5 du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012. Le formulaire qui figure ci-après a été élaboré pour synthétiser ces spécifications techniques.

Se référer à la partie GEN 3.5 pour plus de détails sur les services météorologiques de manière générale.

a) AIREP reports

An aircraft may be required to make observations on meteorological phenomena encountered during any phase of flight.

Special aircraft sightings are defined in part 12 of Commission Implementing Regulation (EU) NR 923/2012 of 26 September 2012 establishing common rules of the air and operational provisions relating to air navigation services and procedures.

They are performed and reported by any aircraft whenever the following conditions are present or observed :

- 1) moderate or severe turbulence ; or
- 2) moderate or severe icing ; or
- 3) severe mountain wave ; or
- 4) thunderstorms without hail, that are obscured, embedded, widespread or in squall lines ; or
- 5) thunderstorms with hail, that are obscured, embedded, widespread or in squall lines ; or
- 6) heavy dust storm or heavy sand storm ; or
- 7) volcanic ash cloud ; or
- 8) pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption.

If a wind shear phenomenon is encountered and if the pilot-in-command considers that it may have an impact on safety or a significant impact on the efficiency of the operation of other aircraft, the pilot-in-command informs the air traffic services unit as soon as possible.

The technical specifications for aircraft sightings and radiotelephony communications are set out in Appendix 5 of Commission Implementing Regulation (EU) NR 923/2012 of 26 September 2012. The here below form has been developed to summarize these technical specifications.

Refer to GEN 3.5 for more details on meteorological services in general.

ÉLÉMENT	PARAMÈTRE	TRANSMETTRE PAR TÉLÉPHONIE s'il y a lieu
—	Désignateur de type de message : • compte rendu en vol spécial	[AIREP] SPECIAL

Section 1	1	Identification de l'aéronef	(identification de l'aéronef)
	2	Position	POSITION (latitude et longitude) VERTICALE (point significatif) TRAVERS (point significatif) (point significatif) (relèvement) (distance)
	3	Heure	(heure)
	4	Niveau	NIVEAU DE VOL (numéro) ou (nombre) MÈTRES ou PIEDS EN MONTÉE VERS LE NIVEAU DE VOL (numéro) ou (nombre) MÈTRES ou PIEDS EN DESCENTE VERS LE NIVEAU DE VOL (numéro) ou (nombre) MÈTRES ou PIEDS
	5	Prochaine position et heure prévue de survol	(position) (heure)
	6	Point significatif suivant	POINT SUIVANT (position)
Section 2	7	Heure d'arrivée prévue	(aérodrome) (heure)
	8	Autonomie	AUTONOMIE (heures et minutes)
Section 3	9	Phénomène rencontré ou observé qui motive l'émission d'un compte rendu en vol spécial : • Turbulence modérée • Turbulence forte • Givrage modéré • Givrage fort • Onde orographique forte • Orage sans grêle • Orage avec grêle • Forte tempête de poussière ou de sable • Nuage de cendres volcaniques • Activité volcanique prééruptive ou éruption volcanique	TURBULENCE MODÉRÉE TURBULENCE FORTE GIVRAGE MODÉRÉ GIVRAGE FORT ONDE OROGRAPHIQUE FORTE ORAGE ORAGE AVEC GRÊLE TEMPÊTE DE POUSSIÈRE ou TEMPÊTE DE SABLE FORTE NUAGE DE CENDRES VOLCANIQUES ACTIVITÉ VOLCANIQUE PRÉÉRUPTIVE ou ÉRUPTION VOLCANIQUE

b) Renseignements AIRMET

En France, les renseignements AIRMET sont communiqués sous la forme de cartes de prévisions de temps significatif TEMSI. La carte TEMSI France est une carte schématique du temps significatif prévu à heure fixe, où ne sont portés que les phénomènes importants et les masses nuageuses. Elle est élaborée pour les vols à basse altitude.

b) AIRMET information

In France, AIRMET information is communicated in the form of TEMSI significant time forecast charts. The TEMSI France chart is a schematic chart of the significant weather provided at a fixed time, where only important phenomena and cloud masses are represented. It is designed for low-level flights.

1.1.10 PROCEDURES GENERALES DE CIRCULATION AERIENNE POUR L'UTILISATION DES AERODROMES PAR LES AERONEFS

Les règles ci-après, établies par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs, sont applicables aux aéronefs utilisant les aérodromes dans l'espace aérien français ou sous juridiction française. Ces règles s'appliquent également, sauf mention contraire, aux aéronefs utilisant les emplacements autres que les aérodromes (hélisturfaces, hydrosurfaces, etc.) sur lesquels le décollage et l'atterrissage sont permis en application des articles D. 132-4 et suivants du Code de l'aviation civile.

Les procédures générales de circulation aérienne applicables par les aéronefs sont définies dans la partie B de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2019 et sont indiquées ci-dessous pour information.

Les procédures générales complémentaires propres aux altiports et altisurfaces, aux hélicoptères, aux planeurs, aux aéronefs ultra légers motorisés (ULM) et aux ballons habités sont respectivement définies aux parties C à G de l'annexe de ce même arrêté.

En complément des procédures générales, des consignes particulières de circulation aérienne peuvent être portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Tout aéronef qui utilise un aérodrome doit se conformer aux procédures générales et aux consignes particulières.

PARTIE A. – DÉFINITIONS

Les renseignements suivants sont dénommés paramètres :

- piste en service ;
- direction et vitesse du vent à la surface, et variations significatives ;
- visibilité dans la direction du décollage et de la montée initiale, si elle est inférieure à 10 km ou, le cas échéant, valeur(s) actuelle(s) de la RVR pour la piste à utiliser ;
- quantité de nuages bas et hauteur de leur base, ou mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages, si disponibles ;
- température de l'air ;
- calage altimétrique QNH et, soit sur une base régulière par accord local, soit à la demande de l'aéronef, calage altimétrique QFE ;
- niveau de transition, si nécessaire ;
- heure exacte.

Services ATS : services de la circulation aérienne tels que définis dans le règlement (UE) N° 923/2012.

PARTIE B. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES À LA CIRCULATION D'AÉRODROME

B.1 Positions caractéristiques

Les positions caractéristiques de la circulation d'aérodrome sont représentées sur la figure 1 ci-dessous.

Figure 1. – Positions caractéristiques de la circulation d'aérodrome

Positions caractéristiques :

- | | |
|-------|---|
| 1 | aire de trafic |
| 2 | point d'attente avant piste |
| 3 | aligné |
| 4 | montée initiale |
| 5 | vent traversier |
| 6 | vent arrière, travers mi-piste |
| 6 bis | fin de vent arrière |
| 7 | entrée en base (à l'extérieur du circuit) |
| 7 bis | base |
| 8 | dernier virage |
| 9 | longue finale (à la hauteur du circuit) |
| 9 bis | finale |
| 10 | piste dégagée |

1.1.10 GENERAL AIR TRAFFIC PROCEDURES FOR THE USE OF AERODROMES BY AIRCRAFT

The following rules, established by decree of July 12, 2019, are applicable to aircraft using aerodromes in French airspace or under French jurisdiction. These rules also apply, unless otherwise specified, to aircraft using locations other than aerodromes (helipads, hydrosurfaces, etc.) on which take-off and landing are permitted in application of articles D. 132-4 and following of the Civil Aviation Code.

The general air traffic procedures applicable by aircraft are defined in part B of the annex to the decree of July 12, 2019 and are described here below for information.

The additional general procedures specific to altiports and altisurfaces, helicopters, gliders, ultralight motorized aircraft (ULMs) and manned balloons are respectively defined in parts C to G of the annex to this same decree.

In addition to general procedures, specific instructions may be brought to the attention of users through aeronautical information.

Any aircraft using an aerodrome must comply with general procedures and local instructions.

PART A. - DEFINITIONS

The following pieces of information are called parameters :

- runway in use ;
- surface wind direction and speed, and significant variations ;
- visibility in the direction of take-off and initial climb, if less than 10 km or, if applicable, the current value(s) of the RVR for the runway to be used ;
- amount of low clouds and height of their base, or instrumental measure of cloud base height, if available ;
- air temperature ;
- QNH altimeter setting and, either on a regular basis by local agreement, or at the request of the pilot, QFE altimeter setting ;
- transition level, if necessary ;
- exact time.

ATS services : air traffic services as defined in Regulation (EU) NR 923/2012.

PART B. - GENERAL PROVISIONS RELATING TO AERODROME TRAFFIC

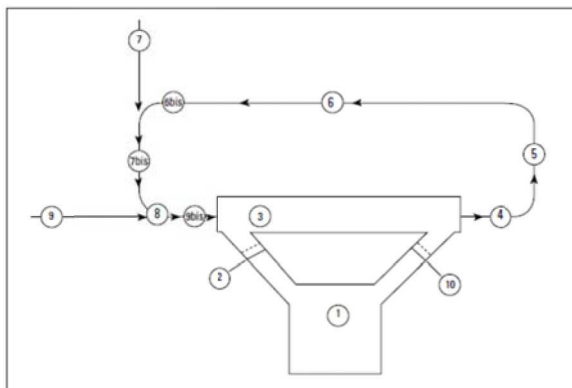
B.1 Characteristic positions

The characteristic positions of a typical aerodrome traffic circuit are shown in Figure 1 below.

Figure 1. - Characteristic positions of aerodrome traffic

Characteristic positions :

- | | |
|-----|--|
| 1 | apron |
| 2 | holding point before the runway |
| 3 | lined up |
| 4 | initial climb |
| 5 | cross wind |
| 6 | down wind abeam mid runway |
| 6 b | down wind |
| 7 | base leg entry point (outside the circuit) |
| 7 b | base leg |
| 8 | last turn |
| 9 | long final (at circuit height) |
| 9b | final |
| 10 | runway vacated |



B.2 Circulation au sol

Un aéronef ne peut attendre à l'une des extrémités de la piste en service, y compris sur les aires de demi-tour sur piste, lorsqu'un autre aéronef est en train d'atterrir sur cette piste, sauf lorsqu'une consigne particulière le prévoit. Lorsque les points d'attente n'ont pas été établis ou que leurs marques ne sont pas visibles, et sauf consignes particulières d'utilisation de l'aérodrome, tout aéronef maintient sa position à une distance raisonnable du bord de la piste de manière à ne pas gêner les mouvements des autres aéronefs.

Note : le Doc. 4444 OACI préconise une distance du bord de piste au moins égale à :

- 30 m pour une piste revêtue d'une longueur inférieure à 900 m ou une piste non revêtue ;
- 50 m pour une piste revêtue d'une longueur égale ou supérieure à 900 m.

B.3 Circuit d'aérodrome

Sauf lorsque des consignes particulières en disposent autrement, le pilote commandant de bord d'un aéronef évoluant dans un circuit d'aérodrome effectue :

- le vent arrière à 300 m (1000 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome lorsque la hauteur de la base des nuages le permet ;
- les virages par la gauche ; les virages peuvent être effectués par la droite pour des besoins de formation avec instructeur à bord. Les circuits d'aérodrome n'ont pas en général de dimensions définies. Il incombe au pilote commandant de bord d'adapter le trajet en fonction de la manœuvrabilité de son aéronef afin de ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome. Lorsqu'il est établi, le circuit d'aérodrome est publié par la voie de l'information aéronautique. Toutefois, des consignes particulières peuvent imposer de suivre un circuit d'aérodrome, ou d'éviter le survol de certaines zones. Différents circuits de circulation à la surface et différents circuits d'aérodrome spécifiques aux avions, aux planeurs, aux ULM ou aux hélicoptères peuvent être établis sur un aérodrome. Des circuits à basse hauteur peuvent être effectués pour des besoins de formation avec un instructeur à bord, à une hauteur différente de la hauteur du circuit d'aérodrome sans toutefois être inférieure à 90 m (300 ft) au-dessus de la surface, après clearance sur un aérodrome contrôlé ou entente préalable entre pilotes sur les autres aérodromes ; la trajectoire suivie est alors un circuit court afin de ne pas s'éloigner de la piste. Ils ne peuvent être effectués que sous réserve de ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

B.4 Dépassement

Un aéronef ne peut dépasser un autre aéronef dans le circuit d'aérodrome qu'à condition de ne pas gêner et de ne pas retarder l'atterrissage de l'aéronef dépassé et le cas échéant des aéronefs évoluant dans des circuits d'aérodrome différents.

B.5 Approche interrompue

Le pilote commandant de bord effectuant une approche interrompue manœuvre son aéronef de façon à ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

B.6 Décollage et atterrissage

B.2 Taxiing

An aircraft shall not wait at the end of the runway in use, including on the turning areas, when another aircraft is landing on that runway, except when otherwise prescribed by local instruction. When holding points have not been established or their markings are not visible, and except otherwise prescribed by specific instructions for the use of the aerodrome, any aircraft shall wait and hold its position at a reasonable distance from the edge of the runway so as not to interfere with the movements of other aircraft.

Note : ICAO Doc. 4444 recommends a distance from the runway edge at least equal to :

- 30 m for a paved runway less than 900 m in length or an unpaved runway ;
- 50 m for a paved runway equal to or greater than 900 m.

B.3 Aerodrome circuit

Except when otherwise prescribed by local instruction, the pilot-in-command of an aircraft operating in an aerodrome circuit performs :

- the down wind at 300 m (1000 ft) above the altitude of the aerodrome when the height of the cloud base allows this ;
- leftward turns ; turns can be made rightward for training purposes with an instructor on board. Aerodrome circuits generally do not have defined dimensions. It is the responsibility of the pilot-in-command to adapt the trajectory according to the maneuverability of his aircraft so as not to interfere with other aircraft operating in aerodrome traffic. When established, the aerodrome circuit is published through aeronautical information. However, special instructions may require to follow a specific aerodrome circuit, or to avoid overflying some specific areas. Different surface circulation circuits and different aerodrome circuits specific to airplanes, gliders, micro-lights or helicopters can be established on an aerodrome. Low-height circuits may be performed for training purposes with an instructor on board, at a height different from the height of the aerodrome circuit, but not less than 90 m (300 ft) above the surface, after having received a clearance on a controlled aerodrome or prior agreement between pilots on other aerodromes ; the path followed is then a short circuit so as not to move away from the runway. Such circuits can only be carried out on condition that they do not interfere with other aircraft operating in aerodrome traffic.

B.4 Overtaking

An aircraft shall not overtake another aircraft in the aerodrome circuit unless it does not interfere and does not delay the landing of the overtaken aircraft and, where applicable, of aircraft operating in different aerodrome circuits.

B.5 Missed approach

The pilot-in-command performing a missed approach maneuvers his aircraft so as not to interfere with other aircraft operating in aerodrome traffic.

B.6 Take-off and landing

Sauf clairance contraire, ou entente préalable des commandants de bord dans le cas d'aérodromes non contrôlés, un aéronef ne peut ni atterrir ni décoller si la piste n'est pas dégagée. Un pilote commandant de bord doit manœuvrer son aéronef de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage, notamment lorsqu'il a obtenu une clairance de séparation visuelle.

Unless otherwise cleared, or prior agreement between pilots-in-command in the case of uncontrolled aerodromes, an aircraft cannot land or take off if the runway is not cleared. A pilot-in-command must maneuver his aircraft in such a way as to avoid any incident due to wake turbulence, especially when he has obtained visual separation clearance.

B.7 Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs

B.7 Rules for integration into aerodrome traffic for aircraft

Avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome, tout aéronef doit prendre connaissance des paramètres.

Before integrating into aerodrome traffic, all aircraft shall obtain information on the parameters.

B.7.1 Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs en vol VFR

B.7.1 Rules for integration into aerodrome traffic for aircraft in VFR flight

L'aéronef s'intègre dans le circuit d'aérodrome en fonction des autres aéronefs qui évoluent dans ce circuit et, le cas échéant, de ceux qui évoluent dans les autres circuits d'aérodrome. De manière générale, sauf cas particuliers présentés ci-dessous, l'aéronef s'intègre en début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité de passage.

The aircraft integrates into the aerodrome circuit according to the other aircraft operating in this circuit and, where applicable, those operating in the other aerodrome circuits. In general, except in the specific cases presented below, the aircraft integrates at the start of the downwind at the height of the aerodrome circuit by ensuring visual separation with aircraft already engaged in aerodrome traffic and giving them priority.

B.7.1.1 Sur un aérodrome contrôlé

B.7.1.1 On a controlled aerodrome

Sur un aérodrome contrôlé, le pilote commandant de bord prend connaissance des paramètres en radiotéléphonie :

On a controlled aerodrome, the pilot-in-command takes note of the parameters by radiotelephony :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ou avant de débuter une procédure d'approche aux instruments.

- on departure, before leaving the apron ;
- on arrival, before entering aerodrome traffic or before starting an instrument approach procedure.

L'aéronef s'intègre dans la circulation d'aérodrome conformément aux autorisations et instructions du contrôle de la circulation aérienne.

The aircraft will integrate into aerodrome traffic in accordance with air traffic control clearances and instructions.

B.7.1.2 Sur un aérodrome AFIS

B.7.1.2 On an AFIS aerodrome

Sur un aérodrome sur lequel est rendu le service AFIS, le pilote commandant de bord prend connaissance des paramètres en radiotéléphonie :

On an aerodrome where the AFIS service is provided, the pilot-in-command takes note of the parameters by radiotelephony :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ou avant de débuter une procédure d'approche aux instruments. Si aucun aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome, un aéronef peut s'intégrer directement en approche finale ou en étape de base. Sauf s'il y a entente préalable entre les commandants de bord, lorsqu'un pilote commandant de bord évoluant dans la circulation d'aérodrome a connaissance de la présence d'un aéronef en vol IFR qui effectue une manœuvre à vue sur trajectoire prescrite (VPT) ou une procédure d'approche directe à l'arrivée, il manœuvre son aéronef de façon à ne pas compromettre la poursuite de l'approche et l'atterrissage de l'aéronef en vol IFR.

- on departure, before leaving the apron ;
- on arrival, before entering aerodrome traffic or before starting an instrument approach procedure. If no aircraft is operating in aerodrome traffic, an aircraft can enter directly into final approach or in base leg. Unless there is prior agreement between pilots-in-command, when a pilot-in-command operating in aerodrome traffic becomes aware of the presence of an aircraft in IFR flight which is performing a visual maneuver on a prescribed track (VPT) or a straight-in approach on arrival procedure, he maneuvers his aircraft so as not to compromise the continued approach and landing of the aircraft in IFR flight.

B.7.1.3 Sur un aérodrome sans ATS

B.7.1.3 On an aerodrome without ATS

Sur un aérodrome sans ATS, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol évalue les paramètres :

On an aerodrome without ATS, the pilot-in-command of an aircraft in flight evaluates the parameters :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome, en procédant à l'examen de l'aérodrome. Cet examen doit notamment porter sur l'aire à signaux, la manche à air, l'état de la surface de l'aire de manœuvre afin de déterminer la piste ou l'aire d'atterrissage à utiliser et s'assurer que l'usage de l'aérodrome ne présente pas de danger apparent. L'examen à l'arrivée est effectué, sauf impossibilité, à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome.

- at the start, before leaving the apron ; and
- on arrival, before integrating into aerodrome traffic, by examining the aerodrome. This examination must relate in particular to the signal area, the windsock, the surface condition of the maneuvering area in order to determine the runway or the landing area to be used and ensure that the use of the aerodrome does not present any apparent danger. The examination on arrival is carried out, unless this is not possible, at a height higher than the highest of the aerodrome circuits.

Note : un pilote commandant de bord en VFR peut se dispenser de l'examen de l'aérodrome à l'arrivée :

Note : a pilot-in-command in VFR may decide on arriving not to perform the aerodrome inspection :

- lorsqu'il a pris connaissance de la piste en service en exploitant les messages d'auto-information transmis par les aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ;
- lorsqu'il a déjà connaissance du vent et des signaux pouvant être disposés sur l'aire à signaux et sur l'aire de manœuvre.

- when he has obtained information on the runway in service from identification reports made by other pilots flying in the aerodrome traffic ;
- when he already possesses information on the wind and on signals likely to be placed on the signal and manoeuvring areas.

B.7.2 Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome pour les aéronefs en vol IFR

B.7.2 Rules for integration into aerodrome traffic for aircraft in IFR flight

B.7.2.1 Cas des aérodromes où une procédure d'approche aux instruments est publiée

B.7.2.1 Case of aerodromes where an instrument approach procedure is published

B721.1 Sur un aérodrome contrôlé

Le pilote commandant de bord prend connaissance des paramètres en radiotéléphonie :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ou avant de débiter une procédure d'approche aux instruments.

Lorsqu'une procédure d'approche aux instruments est publiée sur l'aérodrome, l'aéronef en vol IFR doit s'y conformer sauf clairance contraire.

L'aéronef s'intègre dans la circulation d'aérodrome conformément aux autorisations et instructions du contrôle de la circulation aérienne.

B721.1 On a controlled aerodrome

The pilot-in-command takes note of the radiotelephony parameters :

- *at the start, before leaving the apron ;*
- *on arrival, before entering aerodrome traffic or before starting an instrument approach procedure.*

When an instrument approach procedure is published at the aerodrome, the aircraft in IFR flight must comply with it unless otherwise cleared.

The aircraft will integrate into aerodrome traffic in accordance with air traffic control clearances and instructions.

B721.2 Sur un aérodrome AFIS

Sur un aérodrome sur lequel est rendu le service AFIS, le pilote commandant de bord prend connaissance des paramètres en radiotéléphonie :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ou avant de débiter une procédure d'approche aux instruments.

Les procédures de départ sont des procédures recommandées.

Si l'aéronef effectue une approche à vue ou un départ à vue, il évolue en conditions VMC.

B721.2 On an AFIS aerodrome

On aerodrome on which the AFIS service is provided, the pilot-in-command takes note of the radiotelephony parameters :

- *at the start, before leaving the apron ;*
- *on arrival, before entering aerodrome traffic or before starting an instrument approach procedure.*

Departure procedures are recommended procedures.

If the aircraft is performing a visual approach or a visual departure, it operates in VMC conditions.

B721.3 Sur un aérodrome sans ATS

Sur un aérodrome sans ATS, le pilote commandant de bord d'un aéronef :

- au départ, évalue les paramètres avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, prend connaissance du calage altimétrique QNH d'une station désignée suivant une procédure agréée par l'autorité de l'aviation civile territorialement compétente, exécute une procédure d'approche publiée puis exécute une manœuvre à vue de manière à procéder à l'examen de l'aérodrome. Cet examen doit notamment porter sur l'aire à signaux, la manche à air, l'état de la surface de l'aire de manœuvre afin de déterminer la piste ou l'aire d'atterrissage à utiliser et s'assurer que l'usage de l'aérodrome ne présente pas de danger apparent. Si les conditions météorologiques le permettent, le pilote commandant de bord interrompt sa descente de manière à effectuer la manœuvre à vue au-dessus du plus haut des circuits d'aérodrome. Dans tous les cas, il effectue la manœuvre à vue à une altitude compatible avec les minimums opérationnels associés à la procédure d'approche réalisée.

Si l'aéronef effectue une approche à vue ou un départ à vue, il évolue en conditions VMC.

B721.3 On an aerodrome without ATS

On aerodrome without ATS, the pilot-in-command of an aircraft :

- *on departure, assess the parameters before leaving the apron ;*
- *on arrival, takes note of the QNH altimeter setting of a designated station following a procedure approved by the territorially competent civil aviation authority, executes a published approach procedure then carries out a visual maneuver in order to proceed at the aerodrome examination. This examination must relate in particular to the signal area, the windsock, the condition of the surface of the maneuvering area in order to determine the runway or the landing area to be used and ensure that the use of the aerodrome does not present any apparent danger. If the weather conditions allow it, the pilot-in-command interrupts his descent in order to perform the visual maneuver above the highest of the aerodrome circuits. In all cases, he performs the visual maneuver at an altitude compatible with the operational minima associated with the approach procedure carried out.*

If the aircraft is performing a visual approach or a visual departure, it operates in VMC conditions.

B.7.2.2 Cas des aérodromes où aucune procédure d'approche ou de départ n'est publiée

A l'arrivée, l'aéronef en vol IFR effectue une approche à vue, évolue en VMC et s'intègre conformément aux dispositions du paragraphe prévues pour les vols VFR.

B.7.2.2 Case of aerodromes where no approach or departure procedure is published

On arrival, the aircraft in IFR flight performs a visual approach, operates in VMC and integrates in accordance with the provisions of the paragraph provided for VFR flights.

B.8 Dispositions relatives aux clairances et compte-rendu de position**B.8 Clearance arrangements and position reporting****B.8.1 Sur un aérodrome contrôlé****B.8.1 On controlled aerodrome**

Sur un aérodrome contrôlé, pour s'intégrer ou évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, un aéronef est en mesure à tout instant de recevoir et d'émettre en radiotéléphonie les messages nécessaires à la fourniture des services de la circulation aérienne. Le pilote commandant de bord d'un aéronef obtient une clairance avant :

On controlled aerodrome, in order to integrate or operate in the aerodrome traffic of a controlled aerodrome, an aircraft is able at any time to receive and transmit by radiotelephony the messages necessary for the provision of air traffic services. The pilot-in-command of an aircraft obtains clearance before :

- de pénétrer et se déplacer sur l'aire de manœuvre ;
- de pénétrer sur une piste ;
- de décoller ;
- de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ;
- d'atterrir.

- *entering and moving around the maneuvering area ;*
- *entering a runway ;*
- *taking-off ;*
- *integrating into the aerodrome traffic ;*
- *landing.*

Le pilote commandant de bord transmet un compte rendu de position :

- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ;
- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à toute autre position caractéristique, à la demande de l'organisme de contrôle.

The pilot-in-command transmits a position report :

- *on arrival, before integrating into the aerodrome traffic ;*
- *at the start, before leaving the apron ;*
- *any other characteristic position, at the request of the air traffic unit.*

B.8.2 Sur un aérodrome non contrôlé (sans ATC)

Sur un aérodrome non contrôlé, le pilote commandant de bord de tout aéronef équipé d'une radio transmet des comptes rendus de position, indique ses intentions et transmet toutes modifications ultérieures :

- a) à l'arrivée :
 - avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome,
 - en vent arrière,
 - en base,
 - en finale,
 - lorsque la piste est dégagée,
 - sur l'aire de trafic.
- b) au départ :
 - sur l'aire de trafic, avant de se déplacer,
 - aux points d'attente, avant de pénétrer sur une piste,
 - une fois aligné avant de décoller,
 - lorsqu'il quitte la circulation d'aérodrome.

Lorsqu'un aéronef en vol IFR exécute une procédure d'approche aux instruments publiée, le pilote commandant de bord transmet des comptes rendus de position, et indique ses intentions et toutes modifications ultérieures sur le canal de communication approprié :

- avant d'entamer la procédure d'approche aux instruments ;
- à chaque position caractéristique de la procédure d'approche aux instruments.

B.9 Règles relatives aux radiocommunications

Un aérodrome sur lequel est rendu le service AFIS est réservé aux aéronefs munis d'une radio. Sur un aérodrome sans ATS, le canal de communication assigné à l'aérodrome est utilisé dans le cadre de l'auto- information. En l'absence de canal assigné à l'aérodrome, la fréquence commune d'auto- information portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique est utilisée.

PARTIE C. - DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES POUR LES ALTIPORTS ET ALTISURFACES

C.1 Décollage et atterrissage

Sur un altiport ou une altisurface, le décollage s'effectue dans le sens de la descente et l'atterrissage s'effectue dans le sens de la montée, quelle que soit la direction du vent.

C.2 Positions caractéristiques

Les positions caractéristiques d'un circuit de circulation en surface type et d'un circuit d'aérodrome type pour un altiport ou une altisurface sont représentées sur la figure 2 ci-dessous.

- (1) point d'attente
- (2) montée initiale (en dégageant l'axe d'ap-proche)
- (3) passage à la verticale de l'aérodrome
- (4) vent arrière
- (5) base
- (6) dernier virage
- (7) finale

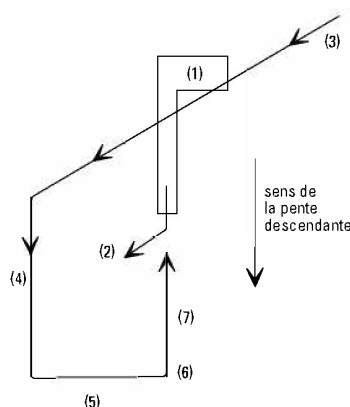


Figure 2 circuit de circulation type pour un altiport ou une altisurface .

C.3 Circuits d'aérodrome

B.8.2 On an uncontrolled aerodrome (without ATC)

On an uncontrolled aerodrome, the pilot-in-command of any aircraft equipped with a radio transmits position reports, indicates his intentions and transmits any subsequent modifications :

- a) on arrival :
 - before integrating into aerodrome traffic,
 - downwind,
 - on the base leg,
 - on the final leg,
 - when the runway is clear,
 - on the apron.
- b) at the start :
 - on the apron, before moving,
 - at holding point(s), before entering a runway,
 - once aligned before taking-off,
 - when leaving the aerodrome traffic.

When an aircraft in IFR flight executes a published instrument approach procedure, the pilot-in-command transmits position reports, and indicates his intentions and any subsequent changes over the appropriate communication channel :

- before starting the instrument approach procedure, and ;
- at each characteristic position of the instrument approach procedure.

B.9 Radiocommunication rules

An aerodrome where the AFIS service is provided is reserved for aircraft equipped with a radio. On aerodromes without ATS, the communication channel assigned to the aerodrome is used for self-information (or identification reports). In the absence of a channel assigned to the aerodrome, the common self-information frequency brought to the attention of users by means of aeronautical information is used.

PART C. - ADDITIONAL PROVISIONS FOR ALTIPORTS AND ALTISURFACES

C.1 Take-off and landing

On an altiport or altisurface, landings and take-offs are made in opposite directions, take-off in the direction of the falling slope and landing in the direction of the rising slope, whatever the wind direction is.

C.2 Characteristic positions

The characteristic positions of a typical surface circulation circuit and a typical aerodrome circuit for an altiport or altisurface are shown in Figure 2 below.

- (1) Holding point
- (2) Initial climb (clearing the approach axis)
- (3) Vertical passage falling over the aerodrome slope
- (4) Down wind leg
- (5) Base leg
- (6) Last turn
- (7) Final

Figure 2 typical traffic circuit for an altiport or altisurface.

C.3 Aerodrome circuits

Dans la mesure où des dispositions différentes ne figurent pas dans les consignes particulières, le vent arrière dans le circuit d'aérodrome s'effectue à environ 90 m (ou 300 ft) au-dessus du niveau de la plate-forme supérieure du côté le plus dégagé d'obstacles ou sinon par la gauche.

When not otherwise specified in local instructions, pilots shall fly the downwind leg of the aerodrome circuit at about 90 m (or 300 ft) above the highest part of the runway on the side with the fewest obstacles or, when not possible leftward.

C.4 Dispositions particulières relatives au départ et à l'arrivée

C.4 Special provisions relating to departure and arrival

Un aéronef au départ au point d'attente ne peut s'aligner et décoller qu'après une surveillance de la direction de décollage pendant un temps suffisant pour permettre, le cas échéant, à un aéronef en finale d'atterrir et de libérer la piste.

An aircraft departing from the holding point may line up and take-off only after monitoring the take-off direction for a sufficient time to allow, if necessary, an aircraft on final to land and clear the runway.

C.5 Arrivée

C.5 Arrival

Sauf clairance contraire, un aéronef à l'arrivée s'intègre en début de vent arrière après être passé à la verticale de la plate-forme supérieure de façon à :

Unless otherwise cleared, an arriving aircraft integrates at the starting point of the downwind leg after he has flown vertically over the highest deck so as to :

- prendre connaissance des éléments d'aérogologie, des obstacles éventuels, de l'état de surface de l'altiport ou de l'altisurface et de tout autre élément relatif à l'environnement aéronautique du terrain ;
- s'assurer que l'usage de l'altiport ou de l'altisurface n'est pas interdit ou ne présente pas de danger apparent ;
- de prendre connaissance de la position des autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome afin de ne pas gêner leurs évolutions.

- become aware of the aerological elements, any obstacles, the surface condition of the altiport or the altisurface. And any other element relating to the aeronautical environment of the terrain ;

- ensure that the use of the altiport or altisurface is not prohibited or does not present any apparent danger ;

- take note of the position of other aircraft operating in aerodrome traffic so as not to interfere with their movements.

Un aéronef ne débute pas l'approche finale lorsqu'un autre aéronef se trouve au point d'attente ou se déplace sur la plate-forme supérieure tant que le pilote commandant de bord de cet autre aéronef n'a pas clairement manifesté son intention de différer le décollage.

An aircraft does not begin final approach when another aircraft is at the holding point or is moving on the upper platform until the pilot-in-command of that other aircraft has clearly indicated his intention to delay take-off.

C.6 Equipement radio

C.6 Radio equipment

Un aéronef ne peut utiliser un altiport ou une altisurface que s'il est doté d'un équipement radio permettant de recevoir et d'émettre à tout instant :

An aircraft shall only use an altiport or an altisurface if it is equipped with radio equipment making it possible to receive and transmit at any time :

- sur un altiport contrôlé, les messages nécessaires à la fourniture du contrôle de la circulation aérienne,
- sur les altiports et altisurfaces non contrôlés, les messages d'auto-information sur les fréquences spécifiées.

- on a controlled altiport, the messages necessary for the provision of air traffic control, and

- on uncontrolled altiports and altisurfaces, self-information messages on the specified frequencies.

C.7 Fréquence utilisée

C.7 Frequency used

En l'absence d'une fréquence propre à l'altiport ou à l'altisurface, les comptes rendus d'auto-information sont transmis sur la fréquence 130,000 MHz.

In the absence of a frequency specific to the altiport or altisurface, the self-information reports are transmitted on the 130.000 MHz frequency.

PARTIE D. - RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX HÉLICOPTÈRES

PART D. - RULES SPECIFIC TO HELICOPTERS

Les dispositions de la présente partie sont applicables sur les aérodromes dont l'usage n'est pas réservé aux hélicoptères.

The provisions from this part are applicable to aerodromes which are not reserved for helicopters.

D.1 Radiotéléphonie

D.1 Radiotelephony

Lorsqu'en application de la présente partie un hélicoptère effectue des évolutions différentes de celles prévues dans les procédures générales décrites dans les dispositions générales, le pilote commandant de bord indique ses intentions par radiotéléphonie.

When in application of this part a helicopter follows trajectories other than those provided for the general procedures described in the general provisions, the pilot-in-command indicates his intentions by radiotelephony.

D.2 Paramètres

D.2 Parameters

Sur un aérodrome sans service de la circulation aérienne, l'examen de l'aérodrome à l'arrivée nécessaire à l'évaluation des paramètres est effectué à une hauteur appropriée de façon à ne pas gêner les autres aéronefs qui évoluent dans la circulation d'aérodrome. La hauteur choisie peut être inférieure à celle du plus haut des circuits d'aérodrome.

On an aerodrome without air traffic service, the examination of the arriving aerodrome necessary for the evaluation of the parameters is carried out at an appropriate height so as not to interfere with other aircraft operating in aerodrome traffic. The chosen height may be less than that of the highest of the aerodrome circuits.

D.3 Circuit d'aérodrome

D.3 Aerodrome circuit

D.3.1 Sauf dispositions contraires dans les consignes particulières, un hélicoptère peut effectuer le circuit d'aérodrome à une hauteur inférieure à celle du circuit avion, dans la mesure où il ne gêne pas les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

D.3.1 *Unless otherwise provided in the special instructions, a helicopter can fly the aerodrome circuit at a height lower than that of the airplane circuit, as long as it does not interfere with other aircraft operating in aerodrome traffic.*

D.3.2 Un hélicoptère peut ne pas suivre les circuits d'aérodrome prévus pour les avions, sous réserve que le circuit suivi par l'hélicoptère n'interfère pas avec les circuits effectués par les autres aéronefs en vol. En particulier, les trajectoires suivies par l'hélicoptère lors de la finale et de la montée initiale sont, dans toute la mesure du possible, parallèles à la piste utilisée ou à l'axe d'atterrissage et de décollage des autres aéronefs, sans interférer avec ces piste ou axe.

D.3.2 *A helicopter may not follow the aerodrome circuits intended for airplanes, provided that the circuit followed by the helicopter does not interfere with the circuits carried out by other aircraft in flight. In particular, the paths followed by the helicopter during final and initial climb are, as far as possible, parallel to the runway used or to the landing and take-off axis of other aircraft, without interfering with these track or axis.*

D.3.3 Lorsque l'hélicoptère est amené à traverser une piste, la traversée s'effectue perpendiculairement au premier tiers de la piste ou de l'axe utilisé en laissant la priorité aux aéronefs qui effectuent un atterrissage ou un décollage.

D.4 Approche finale et montée initiale

Un hélicoptère effectue l'approche finale ou la montée initiale vers ou depuis :

- la piste, ou
- une aire définie réservée à cet effet.

D.5 Circulation en surface

Lorsqu'il se déplace en surface, soit en roulant, soit en circulation en vol rasant, un hélicoptère évolue de façon à ne pas mettre en danger ou gêner les autres usagers par le souffle du rotor.

D.3.3 *When the helicopter intends to cross a runway, the crossing is made perpendicular to the first third of the runway or axis used, giving priority to aircraft making a landing or take-off.*

D.4 Final approach and initial climb

Helicopter performs the final approach or the initial climb to or from :

- the runway, or
- a defined area reserved for this purpose.

D.5 Surface traffic

When moving on the surface, either while rolling, or while air-taxiing, helicopters operate in such a way that it does not endanger or hinder other users by the blow of the rotor.

PARTIE E. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX PLANEURS

E.1 Circuit d'aérodrome

Lorsqu'aucune consigne particulière relative aux planeurs n'est publiée, ceux-ci suivent dans toute la mesure du possible les circuits d'aérodrome prévus pour les avions.

E.2 Dispositions relatives aux paramètres

Le pilote commandant de bord évalue les paramètres conformément aux dispositions générales, en fonction des possibilités de vol plané de l'aéronef et en fonction des autres aéronefs engagés dans la circulation d'aérodrome.

E.3 Règles d'intégration dans le circuit d'un aérodrome non contrôlé

Le pilote commandant de bord s'intègre dans la mesure du possible conformément aux dispositions générales et procède jusqu'à l'atterrissage en fonction des possibilités de vol plané du planeur et en fonction des autres aéronefs engagés dans la circulation d'aérodrome.

E.4 Utilisation des pistes

Sauf autorisation particulière de l'autorité compétente, le décollage depuis une piste ou un autre axe qui n'est pas réservé aux planeurs ne peut être effectué que si le planeur est remorqué par un autre aéronef. L'autorité compétente est l'organisme fournissant le service de contrôle sur l'aérodrome. En l'absence d'un tel organisme, ou en dehors de ses horaires d'activité, l'autorité compétente est la direction de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétente.

E.5 Planeurs motopropulsés

Lorsqu'un planeur est équipé d'un dispositif motopropulseur et lorsqu'un tel dispositif est en fonctionnement, le planeur peut se conformer aux procédures applicables aux avions. Dans ce cas, il respecte l'ensemble des dispositions réglementaires applicables aux avions.

PARTIE F. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX AÉRONEFS ULTRALÉGERS MOTORISÉS (ULM) ET AUX PLANEURS ULTRALÉGERS (PUL)

F.1 L'utilisation par les ULM de classe 2, 3 et 4 et 6 des aérodromes pour lesquels des procédures de départ ou d'approche aux instruments sont publiées, est subordonnée à la justification par le pilote de son aptitude à s'intégrer dans la circulation d'aérodrome de ces aérodromes :

- soit par une attestation délivrée par un instructeur de pilote d'ULM selon un programme de formation intégrant cette aptitude particulière ;
- soit par la détention d'une qualification de radiotéléphonie au titre d'une licence de pilotage valide pour toute autre catégorie d'aéronef ;
- soit par la preuve d'une pratique dans le cadre d'un accord de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne précédemment délivré.

Lorsque les conditions de circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant le justifient, cette utilisation peut être interdite ou restreinte par la direction de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétente. Ces interdictions et restrictions sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

PART E. - SPECIFIC RULES FOR GLIDERS

E.1 Aerodrome circuit

Where no specific instructions relating to gliders are published, they follow as far as possible the aerodrome circuits provided for airplanes.

E.2 Provisions relating to parameters

The pilot-in-command evaluates the parameters in accordance with the general provisions, according to the gliding possibilities of the aircraft and according to the other aircraft engaged in aerodrome traffic.

E.3 Rules for integration into the circuit of an uncontrolled aerodrome

The pilot-in-command integrates as far as possible in accordance with the general provisions and proceeds until landing according to the glide possibilities of the glider and according to other aircraft operating in aerodrome traffic.

E.4 Use of tracks

Unless specifically authorized by the competent authority, take-off from a runway or another axis which is not reserved for gliders can only be carried out if the glider is being towed by another aircraft. The competent authority is the unit providing the control service at the aerodrome. In the absence of such a unit, or outside of its working hours, the competent authority is the territorially competent civil aviation safety directorate.

E.5 Power gliders

When a glider is powered and when such engine is in operation, the glider may follow the procedures applicable to airplanes. In this case, it shall follow all regulatory provisions applicable to airplanes.

PART F. - SPECIFIC RULES FOR ULTRALIGHT MOTORIZED AIRCRAFT (ULM) AND ULTRALIGHT GLIDER (PUL)

F.1 *The use by class 2, 3 and 4 and 6 microlights of aerodromes for which instrument departure or instrument approach procedures are published, is subject to the pilot's justification of his ability to integrate in aerodrome traffic at these aerodromes :*

- either by a certificate issued by a ULM pilot instructor according to a training program integrating this particular aptitude ;
- or by holding a radiotelephone rating under a valid piloting license for any other category of aircraft ;
- or by proof of a practice under an agreement of the competent authority of the air traffic services previously issued.

When air traffic conditions on the aerodrome or in the surrounding airspace justify it, this use may be prohibited or restricted by the civil aviation safety department with territorial jurisdiction. These prohibitions and restrictions are brought to the attention of users through aeronautical information.

F.2 Les ULM de classe 1 et 5 ainsi que les PUL ne peuvent utiliser un aéroport pour lequel des procédures de départ ou d'approche aux instruments sont publiées, qu'avec l'accord préalable de l'organisme fournissant les services de la circulation aérienne sur l'aéroport, ou à défaut, de la direction de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétente.

Sur un aéroport non contrôlé pour lequel aucune procédure de départ ou d'approche aux instruments n'est publiée, l'utilisation par les ULM de classe 1 et 5 ainsi que les PUL peut être restreinte ou interdite par la direction de la sécurité de l'aviation civile. Lorsque les conditions de circulation aérienne sur l'aéroport ou ses alentours le justifient. Ces interdictions et restrictions sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

F.3 L'utilisation par les ULM et les PUL des aéroports dont l'affectataire principal est le ministre de la défense, est subordonnée à l'accord de celui-ci.

PARTIE G. – RÈGLES SPÉCIFIQUES AUX BALLONS HABITÉS

G.1 Aéroports contrôlés

Un ballon habité ne peut utiliser un aéroport contrôlé qu'avec l'accord de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

G.2 Aéroports non contrôlés

Le décollage ou l'atterrissage des ballons habités sur des aéroports non contrôlés ou d'emplacements dont ils n'ont pas l'usage exclusif, est subordonné à l'absence d'interférence avec les circuits d'aéroport et les circuits de circulation au sol des autres aéronefs.

1.1.11 ACTIVATION CTR HORS HOR PUBLIÉS

En dehors des horaires programmés :

- Le service de contrôle peut être rendu à tout moment sans préavis en circulation d'aéroport. La présence réelle de ce service est connue sur la fréquence TWR (ainsi que via l'ATIS s'il existe).
- La CTR est susceptible d'être maintenue sans NOTAM dans l'heure qui suit la fin des horaires programmés. L'activité réelle est connue sur la fréquence TWR si la CTR existe (ainsi que via l'ATIS s'il existe).

1.1.12 SERVICE AFIS HORS HOR PUBLIÉS

Hors horaires publiés, le service AFIS peut être rendu à tout moment sans préavis. La présence réelle de ce service est connue sur la fréquence AFIS.

1.1.13 NAPPES D'HYDROCARBURES FLOTTANT SUR LA MER

L'instruction du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes préconise l'information de l'autorité responsable par les moyens les plus rapides de tout rejet constaté par les équipages d'aéronefs.

F.2 Class 1 and 5 ULMs and PULs may use an aerodrome for which departure or instrument approach procedures are published only with the prior agreement of the air traffic services unit on the aerodrome, or by default, of the regional civil aviation safety directorates.

On an uncontrolled aerodrome for which no departure or instrument approach procedure is published, use by class 1 and 5 microlights as well as PULs may be restricted or prohibited by the civil aviation safety directorate. When air traffic conditions on the aerodrome or its surroundings justify it these prohibitions and restrictions are brought to the attention of users through aeronautical information.

F.3 The use by ULMs and PULs of aerodromes operated by the Ministry of Defense, is subject to the latter's agreement.

PART G. - SPECIFIC RULES FOR MANNED BALLOONS

G.1 Controlled aerodromes

A manned balloon can only use a controlled aerodrome with the agreement of the competent air traffic services authority.

G.2 Uncontrolled aerodromes

Take-off or landing of manned balloons on uncontrolled aerodromes or on locations for which they have not exclusive access to, is subject to the absence of interference with the aerodrome circuits and the taxiing circuits of other aircraft.

1.1.11 ACTIVATION CTR OUT OF PUBLISHED SKED

Outside the scheduled times :

- The control service can be returned at any time without notice in the airfield. The present watch of this service is known on the frequency TWR (as well as via the ATIS if it exists).
- The CTR is likely to be maintained without NOTAM within one hour of the end of the scheduled timetables. The actual activity is known on the TWR frequency if the CTR exists (as well as via the ATIS if it exists).

1.1.12 SERVICE AFIS OUT OF PUBLISHED SKED

Excluding published schedules, the AFIS service can be rendered at any time without notice. The actual presence of this service is known on the AFIS frequency.

1.1.13 OIL SLICKS FLOATING ON THE SEA

The Instruction of 15th July 2002 relating to pollution search and repressive measures about ships, floating tackles and platforms recommends informing the responsible authority by the fastest possible means of any discharge noticed by aircrews.

1.1.14 PHENOMENES AEROSPATIAUX NON IDENTIFIES

1.1.14 UNIDENTIFIED AIRSPACE PHENOMENA

- a. Le Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) a mis en place en son sein le Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés (GEIPAN).
- b. Le système de recueil de l'information sur ces phénomènes nécessite la collaboration des services de la circulation aérienne (contrôleur) et des exploitants d'aéronefs (pilotes).
- c. Il est donc demandé aux équipages témoins de phénomènes aérospatiaux inexplicables :

- d'en aviser immédiatement l'organisme de la circulation aérienne concerné afin que les enregistrements (radar, radiotéléphoniques et téléphoniques) soient conservés aux fins d'étude par le GEIPAN.

- a. The National Space Research Centre (CNES) has formed a group within itself for the Study and Information about Unidentified Airspace Phenomena (GEIPAN).
- b. The method of collecting data on these phenomena requires the cooperation of air traffic control services (controllers) and of aircraft operators (pilots).
- c. Aircrews observing inexplicable airspace phenomena are therefore requested :

- to provide GEIPAN with a report of the observed phenomenon, preferably using the following form which will be supplied to aircraft operators by GEIPAN.

Centre National d'Etudes Spatiales
18, Avenue Edouard Belin
GEIPAN
31401 TOULOUSE Cedex 9
TEL : 05 61 27 48 01
E-mail : geipan@cnes.fr

CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES
Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux non identifiés
FORMULAIRE DE COMPTE RENDU / STATEMENT

Formulaire à utiliser par les pilotes désirant adresser des comptes rendus d'observations de phénomènes aérospatiaux non-identifiés, et par les agents des organismes de contrôle de la circulation aérienne qui constatent ou reçoivent de tels comptes rendus par téléphone, téletype ou radio.

Statement to be used by pilots intending to transmit observation report of unidentified airspace phenomena and by operator report of unidentified airspace phenomena and by operators in Air Traffic Control Centers who state or receive these reports by telephone, teletype or radio

A	PILOTE (*) <i>Pilot</i>	<input style="width: 90%;" type="text"/>	CONTROLEUR (*) <i>Controller</i>	<input style="width: 90%;" type="text"/>
B	Grade, nom, prénoms / <i>grade, name, surname</i>			
C	Compagnie ou service de contrôle <i>Company or flight control center</i> Adresse <i>Address</i>			
D	Identification appareil <i>Aircraft identification</i>			
E	Type			
F	Indicatif d'appel <i>Call or flight number</i>			
G	Aérodrome départ <i>Departure airport</i>			
H	Destination			
I	Position estimée et cap au début de l'observation <i>Estimated position and course at the beginning of the observation</i>			
J	Date et heure UTC au début de l'observation (Zoulou Time) <i>Date and time UTC at the beginning of the observation (Zoulou time)</i>			
K	Altitude / Calage altimétrique au début de l'observation <i>Altitude / Altimeter setting at the beginning of the observation (flight level)</i>		Vol horizontal (<i>flight</i>)	<input style="width: 40px;" type="text"/> Calage altimétrique
			m / ft Montée (<i>Up</i>)	<input style="width: 40px;" type="text"/> Altimeter setting
			Descente (<i>Down</i>)	<input style="width: 40px;" type="text"/> ... hPa / QFE / QNH / 1013,2 hPa
L	Type de plan de vol <i>Type of flight plan</i>		IFR [] VFR []	

(*) Rayer la mention inutile
(*) *Delete where inapplicable*

Suite du Compte rendu au verso / *Statement continued overleaf*

VERSO DU COMPTE RENDU / *Statement overleaf REF.*

M	Météorologie <i>Meteorology</i>	<p>....m / ft au-dessus / au-dessous des nuages/brouillard / brume sèche <i>over / below clouds / fog / haze</i></p> <p>....m / ft distance horizontale des nuages <i>horizontal distance of clouds</i></p> <p>Entre couches de nuages <input type="text"/> <i>Between cloud layers</i></p> <p>Volant soleil de face / de dos / <i>Flying in front of the sun / behind</i> Visibilité en vol estimée.....m / NM / <i>estimated visibility</i></p>
N	Description de l'observation/du phénomène : trajectoire / position relative / durée / forme / couleur / autre <i>Describe the phenomenon : trajectory / relative position / time / color / other</i> Croquis : <i>Sketch :</i>	
O	Radar sol <i>Ground radar</i>	Lieu du centre de contrôle radar : Echos <input type="checkbox"/> Oui / <i>Yes</i> <i>Position of radar control center :</i> <input type="checkbox"/> Non / <i>No</i>
P	Radar bord <i>Board radar</i>	Echos <input type="checkbox"/> Oui / <i>Yes</i> <input type="checkbox"/> Non / <i>No</i>
Q	Détecteur CAT / TAC <i>CAT / TAC Detector</i>	Déclenchement <input type="checkbox"/> Oui / <i>Yes</i> <i>Starting</i> <input type="checkbox"/> Non / <i>Nothing</i>
R	Fonctionnement anormal instruments de vol <i>Abnormal functioning of flight instruments</i>	<input type="checkbox"/> Oui / <i>Yes</i> DESCRIPTION : <input type="checkbox"/> Non / <i>No</i>
S	L'observation a-t-elle été signalée par radio / téléphone, télétype ? A quel organisme ? <i>Observation reported by radio / telephone, teletype ?</i> <i>To which unit ?</i>	<input type="checkbox"/> Oui / <i>Yes</i> Radio <input type="text"/> à / <i>to :</i> Téléphone <input type="text"/> <input type="checkbox"/> Non / <i>No</i> Télétype <input type="text"/> Organisme civil <input type="text"/> Militaire <input type="text"/>
T	Date : Heure UTC du compte rendu : <i>Time UTC of the statement :</i>	Signature du rapporteur : <i>Sign :</i>

1.1.15 Exigences pour l'emport de radios comptable avec l'espace de fréquence en 8,33 kHz

Les exigences relatives aux vols VFR et IFR relatives à l'emport de radios 8,33 sont énoncées dans la section GEN 1.5.

1.1.15 Requirements for Carrying Countable Radios with 8.33 kHz Frequency Shift

The requirements for VFR and IFR flights for the carriage of radios 8.33 are set out in GEN 1.5.

1.1.16 SURVOL DES INCENDIES DE FORET

1. Les incendies de forêts, fréquents particulièrement en période estivale en FIR MARSEILLE et en FIR BORDEAUX sont susceptibles de mettre en cause la sécurité des aéronefs évoluant à leur proximité.

Outre les dangers dus à l'abaissement de la visibilité par fumée et à la présence de fortes turbulences, il peut exister des risques d'abordage avec les aéronefs de secours appelés à évoluer sur l'incendie.

Les aéronefs de la Sécurité Civile spécialisés dans la lutte anti-incendie, l'observation et le secours (en particulier Canadairs - DASH 8 - Hélicoptères

- Avions légers d'observation) sont en effet amenés par la nature de leur mission à survoler les feux à des altitudes très basses par conditions de visibilité réduites et sans possibilité d'assurer l'antiabordage de façon efficace.

2. Il est en conséquence demandé aux navigateurs aériens constatant la présence d'une fumée révélant un feu de forêts :

- de s'en écarter au maximum, afin de laisser l'espace avoisinant disponible pour les aéronefs de secours présents ou attendus. Il est interdit de survoler les zones en cours de traitement à moins de 5 NM et à une hauteur inférieure à 1500 m (5000 ft) ASFC ;

- pour éventuellement déclencher l'alerte "Feu", de signaler la présence de cette fumée en radiotéléphonie et selon le cas :

- i) à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel ils sont en contact ;
- ii) à un organisme de la circulation aérienne proche de leur position ;
- iii) au centre d'information de vol (FIC).

1.1.16 OVERFLIGHT OF FOREST FIRES

1. Forest fires, which are particularly frequent in FIR MARSEILLE and BORDEAUX during the summer, are capable of affecting the safety of aircraft flying in their proximity.

In addition to dangers due to reduction of visibility by smoke and the presence of strong turbulence, there may be a risk of collision with rescue aircraft called in to fly over the fire.

Civilian Protection aircraft specialised in fire-fighting, observation and rescue (in particular Canadair - DASH 8 - Helicopters

- Light Observation Aircraft) are, by the very nature of their tasks, called upon to fly over the fires at very low altitudes in low-visibility conditions with no possibility of effectively ensuring collision avoidance.

2. Air navigators in the presence of smoke indicating a forest fire are therefore requested :

- to move away from it as far as possible in order to leave the adjacent space available for the rescue aircraft present or expected. It is prohibited to fly over zones being operated upon closer than 5 NM and at a height of less than 1500 m (5000 ft) ASFC ;

- in order, possibly, to initiate the "Fire" warning, to report the presence of this smoke by radio-telephone to, depending on the circumstances :

- i) the air traffic control unit with which they are in contact ;
- ii) an air traffic control unit close to their position ;
- iii) the Flight Information Centre (FIC).

1.1.17 SURVOL DE CERTAINS AERODROMES RESERVES A L'USAGE DES ADMINISTRATIONS DE L'ÉTAT

Le survol de certains aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'État et dont le ministre de la défense est affectataire principal est interdit au-dessous d'une hauteur de 300 mètres (1000 ft). Cette règle ne s'applique pas aux aéronefs ayant obtenu une clairance ou une autorisation de l'autorité compétente.

Les aérodromes concernés sont listés ci-après :

CAZAUX
COGNAC-CHÂTEAUBERNARD
CREIL
ÉTAIN-ROUVRES
ÉVREUX-FAUVILLE
LANDIVISIAU
LUXEUIL-SAINT SAUVEUR
NANCY-OCHEY
ORANGE-CARITAT
ORLÉANS-BRICY
PHALSBOURG-BOURSCHEID
SAINT DIZIER-ROBINSON
SALON
SOLENZARA
VILLACOUBLAY-VÉLIZY

1.1.17 OVERFLIGHT OF CERTAIN AERODROMES RESERVED FOR THE USE OF STATE ADMINISTRATIONS

The overflight of certain aerodromes reserved for the use of the State administrations and for which the Minister of Defense is the main beneficiary is prohibited below a height of 300 meters (1000 ft). This rule shall not apply to aircraft which have obtained clearance or authorization from the competent authority.

The aerodromes concerned are listed below :

CAZAUX
COGNAC-CHATEAUBERNARD
CREIL
ÉTAIN-ROUVRES
ÉVREUX-FAUVILLE
LANDIVISIAU
LUXEUIL-SAINT SAUVEUR
NANCY-OCHEY
ORANGE-CARITAT
ORLEANS-BRICY
PHALSBOURG-BOURSCHEID
SAINT DIZIER-ROBINSON
SALON
SOLENZARA
VILLACOUBLAY-VÉLIZY