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 17 juillet 1992 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

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.

1.1.1 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) No 923/2012 of 26 September 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 11 December 2014 on the implementation of Regulation (EU) No 923/2012,

- the Decree of 10th October 1957 on overflying agglomerations and gatherings of persons or animals, the Decree of 17 November 1958 amended regulating the air traffic of helicopters, and the Decree of 15 June 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 17 July 1992 relating to general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft,

- the amended Decree of 21 April 2017 on procedures for organisms providing air traffic services to aircraft of general air traffic,

- the decree of 16 July 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) N° 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) No 923/2012

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

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

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.

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.

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 regulating the helicopters air traffic ».

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 Survol des installations et des établissements

1.1.2.1 Overflight of installations and sites

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

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

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.

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

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

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

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 pieds) 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 feet) 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 ;

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. 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) 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 co n tains the information contained in the CERFA form N ° 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 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 États 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.

1.1.5 BORDER SEPARATION CLEARANCES

Pursuant to Regulation (EU) No. 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 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 :

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 préjudices 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.

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 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 DSNA récapitulant 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 50000 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'AESA 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

1.1.7 RADIOTELEPHONY PROCEDURES AND PHRASEOLOGY

Since 12 October 2017, the radiotelephony procedures to be applied form part of Implementing Regulation (EU) No 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) n°923/2012'.

The phraseology in english language used by the DSNA 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 DSNA 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 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 :

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,

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) 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

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 ;	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) 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 :	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 : les 7 minutes représentent le laps de temps minimal pour prendre les mesures indispensables de coordination et de contrôle de la circulation aérienne	**Note :** the 7 minutes represent the minimum time to take the necessary measures of coordination and control of the air traffic
A) le moment où il a atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol ; ou	A) the time at which it reached the last assigned level or the minimum flight altitude; or
B) le moment où le transpondeur a été réglé sur le code 7600 ; ou	B) the time when the transponder was set to code 7600; or
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 ;	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 : 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	**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) 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 ;	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 : 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 débuter la descente vers l'aérodrome d'arrivée.	**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) 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 ;	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) 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 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 ;	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) exécute la procédure d'approche aux instruments normale spécifiée pour l'aide à la navigation ou le repère désigné ;	vi) carries out the standard instrument approach procedure specified for the designated navigation aid or fix;
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.	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 : 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 .	**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 LIES A LA METEOROLOGIE	**1.1.9 SERVICES RELATED TO METEROL**
a) Compte-rendus AIREP	**a) AIREP reports**
Un aéronef peut être amené à effectuer des observations sur les phénomènes météorologiques rencontrés pendant toute phase de vol.	An aircraft may be required to make o
Les observations spéciales d'aéronef sont définies à la partie 12 du règlement d'exécution (UE) No 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.	Special aircraft sightings are defined i 2012 establishing common rules of the
Elles sont effectuées et rapportées par tout aéronef chaque fois que les conditions suivantes sont présentes ou observées :	They are performed and reported by a
1) turbulences fortes ; ou	1) moderate or severe turbulence; or
2) givrage modéré ou fort ; ou	2) moderate or severe icing; or
3) onde orographique forte ; ou	3) severe moutain wave; or
4) orages sans grêle, qui sont masqués, noyés, étalés ou en lignes de grain ; ou	4) thunderstorms without hail, that are
5) orages avec grêle, qui sont masqués, noyés, étalés ou en lignes de grain ; ou	5) thunderstorms with hail, that are ob
6) forte tempête de poussière ou de sable ; ou	6) heavy dust storm or heavy sand sto
7) nuage de cendres volcaniques ; ou	7) volcanic ash cloud; or
8) activité volcanique pré-éruptive ou éruption volcanique.	8) pre-eruption volcanic activity or volc
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.	If a wind shear phenomenon is encou significant impact on the efficiency of t soon as 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) No 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012. Le formulaire qui figure ci-après a été élaboré pour synthétiser ces spécifications techniques.	The technical specifications for aircraf Implementing Regulation (EU) No 923 these technical specifications.
Se référer à la partie GEN 3.5 pour plus de détails sur les services météorologiques de manière générale.	Refer to GEN 3.5 for more details on r

	ÉLÉMENT	PARAMÈTRE	TRANSMETTRE PAR TÉLÉPHONIE s'il y
	—	Désignateur de type de message : • compte rendu en vol spécial	[AIREP] SPÉCIAL
Section 1	1	Identification de l'aéronef	*(identification de l'aéronef)*
Section 1	2	Position	POSITION *(latitude et longitude)* VERTICALE *(point significatif)* TRAVERS *(point significatif)* *(point significatif) (relèvement) (distance)*
Section 1	3	Heure	*(heure)*
Section 1	4	Niveau	NIVEAU DE VOL *(numéro) ou (nombre)* M EN MONTÉE VERS LE NIVEAU DE VOL (EN DESCENTE VERS LE NIVEAU DE VO
Section 1	5	Prochaine position et heure prévue de survol	*(position) (heure)*
Section 1	6	Point significatif suivant	POINT SUIVANT *(position)*
Section 2	7	Heure d'arrivée prévue	*(aérodrome) (heure)*
Section 2	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 NUAGE DE CENDRES VOLCANIQUES ACTIVITÉ VOLCANIQUE PRÉÉRUPTIVE

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 com
is a schematic chart of the significant
represented. It is designed for low-leve

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 17 juillet 1992, sont applicables aux aéronefs utilisant les aérodromes. Ces règles s'appliquent également, sauf mention contraire, aux aéronefs utilisant les emplacements autres que les aérodromes (hélisurfaces, 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 à l'annexe 1 de l'arrêté du 17 juillet 1992.

Les procédures générales complémentaires propres aux

1.1.10 GENERAL AIR TRAFFIC PROCEDURES APPLICABLE TO THE USE OF AERODROMES BY AIRCRAFT

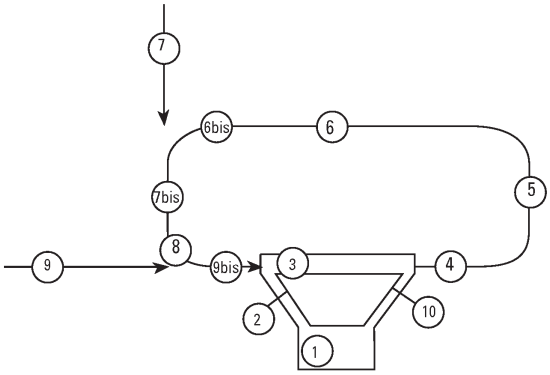
The following rules, established through the governmental decision of 17 July 1992, are to be implemented by aircraft utilising aerodromes. Unless otherwise stipulated, these rules are also applicable to aircraft using areas other than aerodromes (helipads, waterways, etc) where take offs and landings are authorized pursuant to articles D 132.4 and following of the Civil Aviation Code.

The general air traffic procedures to be implemented by aircraft are defined below.

The additional general procedures specific to helicopters, gliders,

	hélicoptères, aux planeurs, aux avions ultra légers motorisés (ULM) et aux planeurs ultra légers (PUL), aux dirigeables, aux ballons habités et aux aéronefs non habités sont respectivement définies aux annexes 2 à 7 de ce même arrêté.		ultra-light motorized (ULM) aircraft and ultra-light gliders (PUL), dirigibles, manned balloons and unmanned aircraft are defined below.
			In addition to general procedures, specific instructions may be transmitted to aerodrome users via the aeronautic information service.
	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.		Any aircraft utilising an aerodrome must comply with the general procedures and with the applicable specific instructions.
	Tout aéronef qui utilise un aérodrome doit se conformer aux procédures générales et aux consignes particulières. Des dérogations peuvent être délivrées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne sous forme de consignes locales applicables par certains usagers.		Exceptions may be granted by the competent authority of the air traffic department (in principle, by the aerodrome manager or, failing this, by the head of the aeronautical district) in the form of local instructions to be implemented by given users.
1.1.10.1	DEFINITIONS	1.1.10.1	AERODROME DEFINITIONS
	- aérodromes contrôlés : les aérodromes sur lesquels le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome ; ils ne sont contrôlés que pendant les horaires de fonctionnement de l'organisme chargé d'y assurer ce service ; ces horaires sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.		- Controlled aerodromes: aerodromes on which aerodrome traffic is controlled by the air traffic control service, these are only controlled during the working hours of the control office. Users are given information on these times through the aeronautical information channel.
	- aérodromes AFIS : les aérodromes sur lesquels seuls le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au bénéfice de la circulation d'aérodrome ; ils ne sont aérodromes AFIS que lorsque l'organisme AFIS est en activité.		- AFIS aerodromes: aerodromes on which only the flight information and alerting services are provided for aerodrome traffic, these are only classified AFIS aerodromes when the AFIS office is operating.
1.1.10.2	DISPOSITIONS RELATIVES AUX PARAMETRES	1.1.10.2	PROVISIONS RELATING TO PARAMETERS
1.1.10.2.1	Les renseignements suivants relevant du service d'information de vol et utiles pour l'utilisation des aérodromes sont dénommés paramètres :	1.1.10.2.1	The following items of information provided by the information service and of importance to the use of aerodromes are called parameters :
	- piste en service ;		- runway in use,
	- direction et vitesse du vent à la surface, et variations significatives ;		- surface wind speed and direction, and significant variations,
	- visibilité au sol ;		- ground visibility,
	- quantité de nuages bas et hauteur de leur base, ou mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages ;		- amount of low clouds and their base heights, or instrument measurements of cloud base height,
	- température de l'air ;		- air temperature,
	- calage altimétrique requis pour lire au point le plus élevé de l'aire d'atterrissage, une altitude égale à l'altitude topographique de l'aérodrome (QNH) ;		- altimeter setting needed to read an altitude equal to the aerodrome elevation at the highest point of the landing area (QNH),
	- pression atmosphérique à l'altitude topographique de l'aérodrome ou au seuil de piste (QFE) ;		- atmospheric pressure at aerodrome elevation or at the runway threshold (QFE),
	- niveau de transition, si nécessaire ;		- transition level when needed,
	- heure exacte.		- exact time.
	La quantité de nuages bas et la hauteur de la base des nuages ou, à défaut, la mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages, ainsi que la température de l'air ne sont communiquées que si ces renseignements sont disponibles.		The amount of low clouds and cloud base heights or, by default, instrument measurements of cloud base heights, and air temperature, are only given when available.
1.1.10.2.2	Un aéronef est considéré comme informé des paramètres même si les éléments quantité de nuages bas et hauteur de leur base, ou mesure instrumentale de la base des nuages, température de l'air, niveau de transition et heure ne lui ont pas été communiqués, à moins que la connaissance de ces éléments ne soit indispensable pour respecter des règles autres que les règles de l'air et leurs textes d'application.	1.1.10.2.2	Pilots are deemed to be informed of the parameters even when they have not been given details of low clouds quantity and cloud base heights or instrument measurements of cloud base heights, air temperature, transition levels and time - unless knowledge of these is essential to comply with regulations other than the rules of the air and instructions on their application.
1.1.10.3	DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES À LA CIRCULATION D'AÉRODROME	1.1.10.3	GENERAL PROVISIONS FOR AERODROME TRAFFIC
1.1.10.3.1	Positions caractéristiques	1.1.10.3.1	Characteristic positions
	Les positions caractéristiques d'un circuit de circulation en surface type et d'un circuit d'aérodrome type sont les suivantes :		The characteristic positions of a typical surface traffic pattern and a typical aerodrome traffic circuit are :

1	aire de trafic	1	apron
2	point d'arrêt	2	holding point
3	aligné	3	lined up
4	montée initiale	4	initial climb
5	vent traversier	5	cross wind
6	vent arrière, travers mi-piste	6	down wind abeam mid runway
6 bis	fin de vent arrière	6 b	down wind
7	entrée en base (à l'extérieur du circuit)	7	base leg entry point (outside the circuit)
7 bis	base	7 b	base leg
8	dernier virage	8	last turn
9	longue finale (à la hauteur du circuit)	9	long final (at circuit height)
9 bis	finale	9b	final
10	piste dégagée	10	runway vacated



1.1.10.3.2	Différents circuits Sur un aérodrome, différents circuits de circulation en surface et différents circuits d'aérodrome spécifiques aux avions, planeurs, ULM, hélicoptères peuvent être établis. Tout aéronef qui utilise un aérodrome doit se conformer au circuit d'aérodrome et au circuit de circulation en surface associés à l'aéronef utilisé (avion, planeur, ULM, hélicoptère, etc..) lorsqu'ils sont définis. ;	1.1.10.3.2	Types of circuits A variety of differents taxiing circuits and aerodromes circuits may be established on an aerodrome specifically for use by airplanes, gliders, ultralights and helicopters. Every aircraft using an aerodrome is required to follow the aerodrome ot taxiing circuits specified for its particular type (airplane, glider, ultralight, helicopter, etc...), when defined.
1.1.10.3.3	Circuit type En règle générale les circuits d'aérodrome n'ont pas de dimensions strictement définies. Il incombe au pilote commandant de bord d'adapter le trajet en fonction des possibilités manœuvrières de son aéronef et des circonstances afin de ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ou passant à proximité. Toutefois, afin de limiter les nuisances phoniques, des consignes particulières peuvent prévoir : - certaines zones dont il est recommandé d'éviter le survol ; - de respecter, dans la mesure du possible, le circuit d'aérodrome quand, à titre exceptionnel, il est publié dans son intégralité. Dans la mesure où des dispositions différentes ne figurent pas dans les consignes particulières, le pilote commandant de bord doit, lorsqu'il évolue dans un circuit d'aérodrome : - effectuer le vent arrière à 300 mètres (1000 pieds) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome lorsque la hauteur des nuages le permet ; une hauteur différente peut être utilisée pour des besoins de formation au pilotage, à condition de ne pas gêner les autres usagers de l'aérodrome ; - effectuer les virages par la gauche ; - en cas de remise de gaz, manœuvrer de façon à ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.	1.1.10.3.3	Standard circuits As a general rule, the dimensions of aerodrome circuits are not strictly specified. It is the pilot in command duty to adapt the path to his aircraft's controllability and to circumstances, in order to avoid disturbing other aircraft in the aerodrome traffic or flying nearby. Particular instructions may however be applied to limit noise, laying down : - areas over which pilots are recommended not to fly ; - the obligation of complying with the aerodrome traffic circuits when published in their entirely for exceptional reasons. Unless otherwise specified in particular instructions, pilots in command when flying in aerodrome traffic circuits are required to : - fly down wind leg at 300 m (1 000 ft) above the aerodrome elevation when permitted by the cloud height ; they may fly at another height for purposes of pilot training provided they do not disturb other aerodrome user ; - make all turns leftwards ; - when overshooting, power, manoeuver so as not to disturb other aircraft flying in the aerodrome traffic.
1.1.10.3.4	Intégration L'intégration dans un circuit d'aérodrome doit se faire en fonction des aéronefs qui suivent le dit circuit mais aussi des aéronefs qui peuvent suivre les autres circuits d'aérodrome. Sur un aérodrome non contrôlé un aéronef appartenant à la circulation d'aérodrome qui connaît la présence d'un aéronef en vol IFR à l'arrivée doit, à moins d'entente préalable entre les commandants de bord, manœuvrer de façon à ne pas compromettre la poursuite de l'approche et l'atterrissage de l'aéronef en vol IFR. Cette disposition ne s'applique que si l'aéronef en vol IFR effectue une approche finale aux instruments pour un atterrissage direct sur la piste en service ou lorsque l'approche finale est suivie d'une manoeuvre à vue imposée (MVI).	1.1.10.3.4	Joining aerodrome traffic Aircraft entering an aerodrome circuit are required to allow for both aircraft following the same circuit but also aircraft which may follow another aerodrome traffic circuits. On a non-controlled aerodrome, any aircraft flying within the aerodrome traffic and which is informed that another IFR flying aircraft is approaching, shall manoeuver so as not to endanger the IFR flying aircraft approach and landing unless the two pilots have made a prior agreement. This provision only applies if the IFR flying aircraft is making a final instrument approach prior to direct landing on the runway in service, or when its final approach is followed by a VPT (visual manoeuvring with prescribed track).
1.1.10.3.5	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 des autres aéronefs qui peuvent suivre des circuits d'aérodrome différents.	1.1.10.3.5	Overtaking An aircraft may only overtake another aircraft flying in the same aerodrome traffic circuit provided it does not disturb or delay the landing of the overtaken aircraft or any other aircraft flying on different aerodrome traffic circuits.
1.1.10.3.6	Radiotéléphonie Pour s'intégrer ou évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, un aéronef doit être en mesure à tout instant de recevoir et d'émettre en radiotéléphonie les messages nécessaires à la fourniture des services de la circulation aérienne.	1.1.10.3.6	Radiotelephony Before joining or flying in the aerodrome traffic of a controlled aerodrome, any aircraft must be able to receive and transmit at any time the messsages needed by the air traffic services.
1.1.10.3.7	Clairances Sur un aérodrome contrôlé, tout aéronef doit obtenir une clairance avant : - de pénétrer et se déplacer sur l'aire de manoeuvre ; - de pénétrer sur une piste ; - de décoller ; - de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ; - d'atterrir.	1.1.10.3.7	Clearances On controlled aerodromes, any aircraft must obtain clearance before they : - enter and move over the manoeuvring area ; - enter a runway ; - take off ; - join the aerodrome traffic ; - land.
1.1.10.3.8	Auto-information Des comptes rendus d'auto-information doivent être transmis par les aéronefs dotés d'un équipement de radiocommunication lorsqu'ils évoluent dans la circulation d'aérodrome en l'absence d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome.	1.1.10.3.8	Identification reports Any aircraft fitted with radiocommunication equipment and flying within the aerodrome traffic in the absence of air traffic services on the aerodrome, is required to transmit self information (or identification reports).
1.1.10.3.9	Circulation au sol Sauf consignes particulières, un aéronef ne peut attendre à l'une des extrémités de la piste en service, y compris sur les raquettes,	1.1.10.3.9	Taxiing Unless otherwise specified, aircraft shall not wait at either end of a runway in service, including on the turning areas, when another

lorsqu'un autre aéronef est en train d'atterrir sur cette piste.

Lorsque les points d'arrêt n'ont pas été établis ou que leurs marques ne sont pas visibles, et sauf consignes particulières d'utilisation de l'aérodrome, tout aéronef doit attendre à une distance du bord de la piste au moins égale à :

- 30 m pour une piste revêtue d'une longueur inférieure à 1000 m ou une piste non revêtue ;

- 50 m pour une piste revêtue d'une longueur égale ou supérieure à 1000 m.

1.1.10.3.10 Espacement en raison de la turbulence de sillage

a) Sur un aérodrome contrôlé, la clairance délivrée prend en compte la nécessité d'espacement résultant de la turbulence de sillage dans les cas suivants :

- à l'arrivée, aux vols IFR lorsque le service du contrôle d'approche est assuré, à l'exception des aéronefs effectuant des manœuvres à vue à l'issue de leur procédure d'approche ;

- au départ, aux vols VFR et IFR derrière un autre décollage lorsque les aéronefs utilisent :

i) la même piste ou des pistes parallèles distantes de moins de 750 m,

ii) des pistes sécantes si les trajectoires de vol prévues doivent se croiser,

iii) des pistes parallèles distantes de 750 m ou plus, si les trajectoires de vol prévues doivent se croiser,

- au départ, aux vols VFR et IFR derrière un aéronef à l'arrivée sur une piste avec un seuil décalé.

b) Dans les autres cas, un aéronef doit manœuvrer de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage ; il fait de même :

- au départ, si sur sa demande il est autorisé à décoller en s'affranchissant de l'espacement prévu par l'organisme de la circulation aérienne ;

- lorsqu'il a obtenu une clairance VMC ou une clairance de séparation à vue.

c) Dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, en dehors des cas cités au paragraphe 3.10.1, les informations relatives à l'aéronef qui le précède sont transmises au pilote.

1.1.10.4 DISPOSITIONS APPLICABLES POUR LES AÉRONEFS ÉVOLUANT SELON LES REGLES DE VOL À VUE (VFR)

1.1.10.4.1 Dispositions relatives aux paramètres

a) Aérodrome contrôlé

Sur un aérodrome contrôlé, le pilote commandant de bord doit prendre 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.

b) Aérodrome AFIS

Sur un aérodrome AFIS, le pilote commandant de bord doit :

- lorsque l'aéronef est doté de l'équipement de radiocommunication, prendre connaissance des paramètres conformément aux dispositions du a) ci-dessus ;

- lorsque l'aéronef n'est pas doté de l'équipement de radiocommunication et lorsque l'aérodrome est accessible à de tels aéronefs, au départ, prendre connaissance des paramètres avant de quitter l'aire de trafic ; à l'arrivée, procéder à l'évaluation des paramètres nécessaires à l'atterrissage conformément aux dispositions du c) ci-dessous.

c) Autre aérodrome

Sur un aérodrome autre que contrôlé ou AFIS, le pilote commandant de bord doit procéder lui-même à l'évaluation des paramètres :

- 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 être effectué, sauf impossibilité, à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome et doit notamment porter sur l'aire à signaux, la manche à air, l'état de la surface de l'aire de manoeuvre 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.

Note 1 : Dans le cas d'un aérodyne non motopropulsé à l'arrivée, si les possibilités de manoeuvre ne permettent pas de se conformer aux dispositions précédentes, le pilote commandant de bord doit évaluer les paramètres en fonction des possibilités de vol plané de l'aérodyne et en fonction des autres aéronefs qui sont déjà engagés dans la circulation d'aérodrome.

Note 2 : Un pilote commandant de bord peut se dispenser de l'examen de l'aérodrome à l'arrivée :

- 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.

1.1.10.4.2 Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome

a) Aérodrome contrôlé

Lorsque l'aérodrome est contrôlé l'aéronef doit s'intégrer dans la circulation d'aérodrome conformément aux clairances.

b) Aérodrome non contrôlé

Après avoir pris connaissance des paramètres en radiotéléphonie conformément aux dispositions du 4.1 paragraphe b), ou après les avoir évalués lui-même conformément aux dispositions du 4.1 paragraphe c), et avoir observé la position des autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome, le pilote commandant de bord doit venir

aircraft is landing on that runway.

When holding points have not been set or when their markings are not visible, and in the absence of any particular instructions regarding the aerodrome conditions of use, aircraft shall wait at the following distances from runway edges:

When holding points have not been set or when their markings are not visible, and in the absence of any particular instructions regarding the aerodrome conditions of use, aircraft shall wait at the following distances from runway edges:

- 50 m on paved runways of a length of at least 1 000 m.

1.1.10.3.10 Spacing due to wake turbulence

a) On controlled aerodromes, clearances allow for the spacing needed as a result of wake turbulence in the following cases:

- on arrival for IFR flights when an approach control service is available, except for aircraft making visual manoeuvres after their approach procedure;

- on departure for VFR and IFR aircraft taking off after another aircraft has taken off when both aircraft use:

i) the same runway or parallel runways at distances of less than 750 m from each other,

ii) secant runways if the flight paths are planned to cross,

iii) parallel runways at distances of at least 750 m if the flight paths are planned to cross.

- on departure for VFR and IFR aircraft landing after another aircraft has landed on a runway with displaced threshold.

b) In any other cases, pilots are required to manoeuvre so as to avoid any incidents due to wake turbulence, this also applies:

- on departure, if they have requested and have been granted waivers on the spacing specified by the air traffic control center,

- when they have been given a VMC or a visual separation clearance.

c) When in an aerodrome traffic of a controlled aerodrome, pilots receive information on aircraft preceding them, excluding the cases detailed in paragraph a).

1.1.10.4 AIRCRAFT FLYING UNDER VFR (VISUAL FLIGHT RULES)

1.1.10.4.1 Parameters

a) Controlled aerodromes

On controlled aerodromes, pilots in command shall obtain information on the parameters by radio:

- on departure, before leaving the apron,

- on arrival, before joining the aerodrome traffic.

b) AFIS aerodromes

On AFIS aerodromes, pilots in command shall:

- when the aircraft is provided with radio communication equipment obtain information on the parameters in accordance with para a);

- when the aircraft is not fitted with radio equipment and when the aerodrome is accessible to such aircraft, on departure obtain information on the parameters before leaving the apron ; on arrival assess all the parameters required for landing in accordance with paragraph c).

c) Other aerodromes

On aerodromes other than controlled or AFIS aerodromes the pilot in command shall himself assess the parameters:

- on departure: before leaving the apron;

- on arrival before joining the aerodrome traffic by examining the aerodrome; such examination shall when possible be made from an altitude greater than the highest aerodrome traffic circuit and in particular cover the signal area the wind cone and the surface condition of the manoeuvering area in order to determine the landing area or runway to be used and ensure that the use of the aerodrome does not imply any hazards.

Note 1: In the case of a non powered aircraft arriving and if the manoeuvring possibilities do not allow the pilot in command to comply with the above instructions, he shall assess the parameters in regard to the aircraft's ability to glide and to any other aircraft already in the aerodrome traffic.

Note 2: A pilot in command may decide when arriving not to perform the aerodrome inspection:

- 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 manoeuvering areas.

1.1.10.4.2 Rules for joining aerodrome traffic

a) Controlled aerodromes:

On controlled aerodrome pilots joining aerodrome traffic are required to comply with clearances given.

b) Non controlled aerodromes:

Once he has been informed of the parameters by radio in accordance with para. 4.1 b) assessed them in accordance with para. 4.1 c) and noted the position of any other aircraft in the aerodrome traffic the pilot shall join the traffic at the starting point of the down wind leg at the aerodrome traffic circuit ensuring a

s'intégrer 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 ;

Note : Dans le cas d'un aérodyne non motopropulsé à l'arrivée, si les possibilités de manoeuvre ne permettent pas de se conformer aux dispositions précédentes, le pilote commandant de bord doit évoluer jusqu'à l'atterrissage en fonction des possibilités de vol plané de l'aérodyne et en fonction des autres aéronefs qui sont déjà engagés dans la circulation d'aérodrome.

Lorsqu'un aérodrome AFIS n'est accessible qu'aux aéronefs dotés de l'équipement de radiocommunication, l'aéronef peut, lorsque sa route le lui permet, s'intégrer directement en approche finale ou en étape de base, si aucun autre aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome.

1.1.10.4.3 Dispositions relatives aux radiocommunications

a) Aérodrome contrôlé

Le pilote commandant de bord doit transmettre 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 la tour de contrôle.

b) Aérodrome non contrôlé

Fréquences :

Lorsque, sur un aérodrome pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS, ces organismes ne sont pas en activité, c'est la fréquence assignée à ces organismes qui doit être utilisée.

Dans le cas où aucun organisme n'existe, la fréquence à utiliser est la fréquence d'auto-information assignée à l'aérodrome. En l'absence de fréquence propre à l'aérodrome la fréquence commune définie pour cet usage et portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique doit être utilisée.

c) Procédures :

Le pilote commandant de bord d'un aéronef doté de l'équipement de radiocommunication doit transmettre des comptes rendus de position, indiquer ses intentions et transmettre toutes modifications ultérieures à l'organisme AFIS ou, à défaut, en auto-information :

A 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.

Au départ :

- sur l'aire de trafic, avant de se déplacer,
- au(x) point(s) d'arrêt, avant de pénétrer sur une piste,
- une fois aligné avant de décoller,
- lorsqu'il quitte la circulation d'aérodrome.

1.1.10.4.4 Panne de l'équipement de radiocommunication

a) Aérodrome contrôlé

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

- au départ, le pilote commandant de bord ne doit pas décoller ;
- à l'arrivée, après avoir reçu la clairance d'intégration dans la circulation d'aérodrome le pilote commandant de bord doit suivre la dernière clairance qui lui a été délivrée et poursuivre jusqu'à l'atterrissage en veillant à recevoir les instructions complémentaires qui peuvent lui être transmises par signaux visuels ;
- à l'arrivée, avant d'avoir reçu la clairance d'intégration, le pilote commandant de bord ne doit pas s'intégrer dans la circulation d'aérodrome sauf cas d'urgence. Dans ce cas il doit, si les circonstances le permettent, après un passage à la verticale de l'aérodrome au-dessus du plus haut des circuits d'aérodrome, s'intégrer conformément aux dispositions du 4.2 en veillant à recevoir les clairances qui peuvent lui être transmises par signaux visuels.

b) Aérodrome non contrôlé

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

- au départ, le pilote commandant de bord ne doit pas décoller avant d'avoir prévenu l'organisme AFIS si l'aérodrome est doté d'un tel organisme, et si l'usage de la radio est obligatoire ;
- à l'arrivée, si l'usage de la radio est obligatoire, le pilote ne doit pas s'intégrer dans la circulation d'aérodrome sauf cas d'urgence ou lorsque l'organisme AFIS, si l'aérodrome est doté d'un tel organisme, a été
prévenu ; dans ces cas, il doit, si les circonstances le permettent, après passage à la verticale de l'aérodrome au-dessus du plus haut des circuits d'aérodrome, s'intégrer conformément aux dispositions du paragraphe 4.2.

1.1.10.5 DISPOSITIONS APPLICABLES PAR LES AÉRONEFS ÉVOLUANT SELON LES REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR)

1.1.10.5.1 Aérodromes pour lesquels des procédures de départ ou d'approche aux instruments sont publiées ou approuvées

a) Respect des procédures

En espace aérien contrôlé, sauf clairance contraire, l'aéronef doit suivre les procédures de départ ou d'approche aux instruments publiées ou approuvées ; pour un décollage d'une piste pour

visual separation from any other aircraft already flying in the aerodrome traffic and allowing them priority.

Note: In the case of a non powered arriving and if the manoeuvring possibilities do not allow the pilot in command to comply with the above instructionshe shall fly until landing allowing for the aircraft's ability to glide and for any other aircraft already in the aerodrome traffic.

When an AFIS aerodrome is only accessible to aircraft equipped with radio facilities the pilot may if his flight path so permits and if there is no other aircraft in the aerodrome traffic circuits join the aerodrome traffic directly in the final approach or in the base leg

1.1.10.4.3 Provisions regarding Radiocommunications

a) Controlled aerodromes:

Pilots in command shall transmit position reports:

- on arrival before joining the aerodrome traffic
- on departure, before leaving the apron,
- at any other characteristic position on request of the control tower.

b) Non controlled aerodromes:

Radio frequencies:

When an aerodrome is provided with a control tower or an AFIS organism and these are out of service, pilots shall use the frequency assigned to the tower or organism.

When neither of these services is available, pilots shall use the self information frequency assigned to the aerodrome ; failing this, they shall operate on 123,5 MHz.

c) Procedures:

Pilots in command of aircraft equipped with radicommunication equipment shall make position reports, state their intentions and inform the AFIS center of any subsequent modifications or, if not available do the same via a self information procedure.

On arrival:

- before joining the aerodrome traffic,
- on the down wind leg,
- on the base leg,
- on the final leg,
- when the runway is clear,
- on the apron.

On departure:

- on the apron before starting to move,
- at holding point (s) before entering the runway,
- when lined up before taking off,
- when leaving the aerodrome traffic.

1.1.10.4.4 Radio failure

a) Controlled aerodromes:

Should a radio failure occur, pilots in command shall:

- on departure, don't take off;
- on arrival, after receiving clearance to join the aerodrome traffic, comply with the last clearance given and proceed until touch down, taking care not to miss any additional instructions which may be transmitted in the form of visual signals.
- on arrival, don't join the aerodrome traffic before receiving appropriate clearance, unless an emergency occurs. In this case and if the circumstances so allow, they shall fly vertically over the aerodrome at an altitude above that of the highest aerodrome traffic circuit and then join the traffic in accordance with para. 4.2, taking care not to miss any clearances that may be transmitted by visual signals.

b) Non controlled aerodromes:

Should a radio failure occur, pilots in command shall :

- on departure, don't take off before warning the AFIS center if there is one, and if communication by radio is mandatory
- on arrival, don't join the aerodrome traffic if radio communication is mandatory, unless the AFIS unit has been notified before ; in this case, they shall if allowed by circumstances fly vertically over the aerodrome at an altitude above that of the highest aerodrome traffic circuit and then join the traffic in accordance with paragraph .4.2.

1.1.10.5 PROVISIONS RELATING TO AIRCRAFT FLYING UNDER IFR (INSTRUMENT FLIGHT RULES)

1.1.10.5.1 Aerodromes with published or approved instrument approach or departure procedures

a) Compliance with procedures

When in a controlled airspace and unless otherwise specified by clearances, pilots shall comply with all published or approved instrument approach or departure procedures. When taking off

laquelle il n'y a pas de minimums de décollage publiés, l'aéronef peut décoller, de jour, en évoluant par repérage visuel du sol pour rejoindre une procédure de départ à une altitude suffisante compte tenu des pentes qui lui sont associées en respectant les éventuelles consignes particulières en vigueur sur l'aérodrome.

En espace aérien non contrôlé, un aéronef ne peut évoluer en dessous du plus élevé des deux niveaux suivants : 900 m (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1000 pieds) au-dessus du sol que pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent.

A l'arrivée, si une procédure d'approche aux instruments est publiée ou approuvée, l'aéronef doit s'y conformer à moins qu'il ne décide d'effectuer une approche à vue ; l'aéronef doit alors évoluer en VMC en dessous du plus élevé des deux niveaux suivants : 900 m (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1000 pieds) au-dessus du sol. Les conditions météorologiques de vol à vue exigées en dessous de ce niveau doivent être réunies au plus tard 150 m (500 pieds) au-dessus.

Au départ, les procédures publiées ne sont que des procédures recommandées.

Pour un décollage d'une piste pour laquelle il n'y a pas de minimums de décollage publiés, l'aéronef peut décoller de jour en évoluant par repérage visuel du sol pour rejoindre une procédure de départ à une altitude suffisante compte tenu des pentes qui y sont associées en respectant les éventuelles consignes particulières en vigueur sur l'aérodrome.

Lorsqu'une procédure de départ ou d'approche aux instruments est publiée ou approuvée sur un aérodrome, la possibilité d'une activité IFR sur l'aérodrome est signalée par la voie de l'information aéronautique.

b) Dispositions relatives aux paramètres

Aérodrome contrôlé ou pourvu d'un organisme AFIS

Lorsqu'un aérodrome est pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS et lorsque ces organismes sont en activité, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance des paramètres en radiotéléphonie :

- au départ avant de quitter l'aire de trafic ;

- à l'arrivée avant de débuter une procédure d'approche aux instruments.

Autre aérodrome

Lorsqu'un aérodrome n'est pas pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS, ou lorsqu'aucun de ces organismes n'est en activité, un aéronef doit :

- au départ évaluer lui-même les paramètres ;

- à l'arrivée

i) prendre connaissance du calage altimétrique QNH d'une station désignée suivant une procédure agréée par l'autorité de l'aviation civile territorialement compétente,

ii) effectuer une procédure d'approche suivie d'une manœuvre à vue libre et conduire celle-ci de façon 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.

c) règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome

Aérodromes contrôlés

Lorsque l'aérodrome est contrôlé l'aéronef doit s'intégrer dans la circulation d'aérodrome conformément aux clairances.

Sur un aérodrome AFIS :

• Lorsque l'aéronef effectue une procédure d'approche aux instruments :

- il peut, s'il effectue une procédure d'approche directe, s'intégrer directement en approche finale ;

- il peut, si une manœuvre à vue imposée (MVI) est possible et nécessaire compte tenu des conditions météorologiques, s'intégrer directement sur la trajectoire définie ;

- il doit, si une manœuvre à vue libre (MVL) est possible et nécessaire compte tenu des conditions météorologiques, s'intégrer dans la circulation d'aérodrome en respectant, sauf consigne particulière relative au sens de la manœuvre à vue, les règles d'intégration définies pour les VFR aux paragraphes 4.2.. Si les conditions météorologiques le permettent, la descente est interrompue à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome publiés pour la piste en service à moins que l'aérodrome ne soit accessible qu'aux aéronefs dotés de l'équipement de radiocommunication et qu'aucun autre aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome et sous réserve de respecter les consignes particulières publiées.

• Lorsque l'aéronef, évoluant en VMC, décide d'effectuer une approche par repérage visuel du sol il doit s'intégrer dans la circulation d'aérodrome conformément aux dispositions prévues pour les VFR aux paragraphes 4.2.

Autre aérodrome

Lorsqu'un aérodrome n'est pas pourvu d'un organisme de la circulation aérienne ou lorsqu'un tel organisme n'est pas en activité, un aéronef doit procéder à une manœuvre à vue libre si une telle manœuvre est possible, compte tenu des conditions météorologiques. Il doit s'intégrer dans la circulation d'aérodrome en respectant, sauf consigne particulière relative au sens de la manœuvre à vue libre, les règles d'intégration définies pour les VFR au paragraphe 4.2. Si les conditions météorologiques le permettent, la descente est interrompue à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome publiés pour la piste en service. Si l'aéronef évoluant en VMC décide d'effectuer une approche à vue, il doit s'intégrer dans la circulation

from a runway for which no take off minima have been published, they may take off at daytime by visual reference to the ground in order to join a departure procedure at a sufficient altitude allowing for the imposed climb gradients and complying with any particular instructions applicable to the aerodrome.

In a non-controlled airspace, pilots in command shall not fly at an altitude below the following levels whichever is the highest: 900 m (3000 ft) above mean sea level or 300 m (1000 ft) above the ground, except when taking off, landing or performing relevant manoeuvers.

On arrival, if a published or approved instrument approach procedure applies, the pilot shall comply with the procedure unless he decides to make a visual approach in which case he shall fly under VMC conditions at an altitude below the highest of the two following levels: 900 m (3000 ft) above mean sea level, or 300 m (1000 ft) above the ground. Visual meteorological conditions required below this level shall be met at the latest when at 150 m (500 ft) above the aforesaid level.

On departure the published procedures are only recommended procedures.

When taking off from a runway for which no take off minima have been published, pilots may take off at daytime by visual reference to the ground and join the departure procedure at sufficient altitude allowing for the associated climb gradients and complying with any particular instructions applicable to the aerodrome.

When an instrument departure or approach procedure is published or approved for an aerodrome, information on any IFR flight is given via the aeronautical information publications.

b) Provisions relating to parameters

Controlled or AFIS aerodromes

When an aerodrome is provided with a control tower or an AFIS organism and when these are operating, pilots in command are required to obtain information on the parameters by radio:

- on departure: before leaving the apron,

- on arrival: before starting an instrument approach procedure.

Other aerodromes

When an aerodrome is not provided with a control tower or an AFIS unit or when neither of these services is operating, pilots are required to:

- on departure : assess the parameters themselves;

- on arrival:

i) obtain information on the QNH altimeter setting of a station designated in accordance with a procedure approved by the territorially competent civil aviation authority,

ii) carry out an approach procedure and then visual manoeuvring without prescribed track over the aerodrome in order to examine it visually. This survey shall in particular cover the signal area, the wind sock and the surface condition of the manoeuvring area in order to decide on the landing area or runway to be used and to make sure that there exist no apparent hazards.

c) Rules for joining aerodrome traffic

Controlled aerodromes

On controlled aerodromes, pilots joining aerodrome traffic are required to comply with the prescribed clearances.

AFIS aerodromes

• When making an instrument approach procedure, pilots:

- may join the aerodrome traffic directly during the final approach, when making a direct approach,

- may join directly the prescribed path, when a MVI (visual manoeuvring with prescribed track) is possible and necessary in view of the meteorological conditions,

- when a MVL (visual manoeuvring without prescribed track) is possible and necessary in view of the meteorological conditions, pilots must join the aerodrome traffic in compliance with the rules applicable to VFR flights, detailed in paragraph 4.2, unless other specific instructions are given for visual manoeuvring. When allowed by meteorological conditions, pilots shall interrupt their descent at an altitude greater than that of the highest aerodrome circuit published for the runway in service, unless the aerodrome is only open to aircraft with radio equipment and unless there is no other aircraft in the aerodrome circuits and on condition of complying with any particular instructions published.

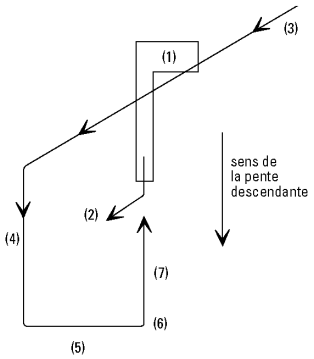
• When pilots flying under VMC decide to make visual approaches, they shall comply, when joining the aerodrome traffic, with the instructions given for VFR in paragraph .4.2.

Other aerodromes

When an aerodrome is not provided with an air traffic service or when the center is not in service, pilots shall perform visual manoeuvring without prescribed track if possible in view of the meteorological conditions and join the aerodrome traffic in compliance with the rules applicable for VFR, detailed in para 4.2, unless other instructions are specified for visual manoeuvring. When allowed by meteorological conditions, pilots shall interrupt their descent at an altitude greater than that of the highest aerodrome circuit published for the runway in service. When pilots flying under VMC decide to make a visual approach, they shall comply when joining the aerodrome traffic with the instructions given for VFR, detailed in paragraph 4.2.

	d'aérodrome conformément aux dispositions prévues pour les VFR au paragraphe 4.2.		
	d) Dispositions relatives aux radiocommunications		d) Provisions relating to radio facilities
	Avant de pénétrer dans la circulation d'aérodrome		Before joining aerodrome traffic
	Lorsqu'un aéronef en vol IFR exécute une procédure aux instruments publiée ou approuvée par l'autorité compétente et située hors espace aérien contrôlé, le pilote commandant de bord doit transmettre des comptes rendus de position, indiquer ses intentions et toutes modifications ultérieures :		When pilots flying under IFR performs an instrument procedure published or approved by the competent authority and outside controlled airspace, they shall make position reports, state their intentions and give details of any later changes:
	- avant d'entamer la procédure ;		- before starting the procedure,
	- à chaque position caractéristique de la procédure aux instruments.		- at every characteristic position of the procedure.
	Dans la circulation d'aérodrome		When in aerodrome traffic
	1) Aérodrome contrôlé		**1)** Controlled aerodromes
	Le pilote commandant de bord doit transmettre un compte rendu de position :		Pilots in command shall transmit position reports:
	- à l'arrivée avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ;		- on arrival and before joining the aerodrome traffic ;
	- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;		- on departure, before leaving the apron,
	- à toute autre position caractéristique, à la demande de la tour de contrôle.		- at every other characteristic position, on request of the control tower.
	2) Aérodrome AFIS		**2)** AFIS aerodromes
	Le pilote commandant de bord doit transmettre des comptes rendus de position et indiquer ses intentions et toutes modifications ultérieures :		Pilots in command are required to make position reports and state their intentions and give details of any later changes.
	- à l'arrivée :		- on arrival:
	i) avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ;		i) before joining the aerodrome traffic
	ii) en vent arrière et en étape de base s'il exécute une manœuvre à vue libre ou imposée ;		ii) on the down wind or base leg when performing a MVI (visual manoeuvring with prescribed track) or a MVL (visual manoeuvring without prescribed track);
	iii) en finale ;		iii) on the final approach;
	iv) lorsque la piste est dégagée ;		iv) when the runway is clear;
	v) sur l'aire de trafic.		v) on the apron;
	- au départ :		- on departure:
	i) sur l'aire de trafic avant de se déplacer ;		i) on the apron before starting to move;
	ii) au(x) point(s) d'arrêt avant de pénétrer sur une piste ;		ii) at stop point(s) before entering the runway;
	iii) une fois aligné avant de décoller ;		iii) when lined up before take off;
	iv) lorsqu'il quitte la circulation d'aérodrome.		iv) when leaving the aerodrome traffic.
	3) Autre aérodrome		**3)** Other aerodromes
	Lorsque sur un aérodrome pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS, ces organismes ne sont pas en activité, c'est la fréquence assignée à ces organismes qui doit être utilisée.		When an aerodrome is provided with a control tower or an AFIS organism and these are out of service, pilots shall use the frequency assigned to the tower or organism.
	Sur un aérodrome non pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS, le pilote commandant de bord doit utiliser la fréquence d'auto-information assignée à l'aérodrome.		When an aerodrome has neither a control tower nor an AFIS organism pilots shall use the atuo-information frequency assigned to the aerodrome.
	Le pilote commandant de bord doit transmettre en auto-information des comptes rendus de position et indiquer ses intentions et toutes modifications ultérieures aux positions caractéristiques définies au paragraphe 2) ci-dessus.		Pilots are required to transmit position reports with their identication state their intentions and any later changes when they reach any of the characteristic positions defined in para. 2) above.
1.1.10.5.2	Aérodromes pour lesquels des procédures de départ ou d'approche aux instruments n'ont pas été publiées.	1.1.10.5.2	Aerodromes with no published instrument departure or approach procedure.
	En l'absence de procédure publiée ou approuvée, l'aéronef :		In the absence of published or approved procedures pilots shall:
	- à l'arrivée, doit évoluer en VMC en dessous du plus élevé des deux niveaux suivants : 900 m (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1000 pieds) au-dessus du sol ; les conditions météorologiques de vol à vue exigées en dessous de ce niveau doivent être réunies au plus tard 150 m (500 pieds) au-dessus ; il doit alors se conformer aux dispositions prévues pour les vols VFR en ce qui concerne :		- on arrival, fly under VMC conditions at an altitude below the highest of the two following levels: 900 m (3000 ft) above mean sea level or 300 m (1000 ft) above the ground; the meteorological conditions required below this level shall be met at the latest when reaching the altitude of 150 m (500 ft) above this level; They shall then follow the instructions given for VFR flights in regard to:
	i) les paramètres,		i) parameters,
	ii) l'intégration dans la circulation d'aérodrome,		ii) joining the aerodrome traffic,
	iii) les radiocommunications ;		iii) radiocommunications,
	- au départ, doit maintenir les conditions VMC jusqu'au plus élevé des deux niveaux suivants : 900 m (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1000 pieds) au-dessus du sol.		- on departure, doit maintenir les conditions VMC jusqu'au plus élevé des deux niveaux suivants 900 m (3000 ft) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1000 ft) au-dessus du sol.
1.1.10.5.3	Panne de l'équipement de radiocommunication	1.1.10.5.3	Radio failure
	Lorsque la panne radio survient :		Should a radio failure occur pilots shall:
	- au départ l'aéronef ne doit pas décoller ;		- on departure: not take off
	- à l'arrivée l'aéronef doit appliquer les règles de l'air relatives à l'interruption des communications radio.		- on arrival: apply aeronautical regulations on the interruption of radio communications.
1.1.10.6	DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES POUR LES ALTIPORTS ET ALTISURFACES	1.1.10.6	ADDITIONAL PROVISIONS RELATING TO ALTIPORTS AND ALTISURFACES (HIGH ALTITUDE AERODROMES OR LANDING FIELDS)
1.1.10.6.1	Généralités	1.1.10.6.1	General
	Les altiports et les altisurfaces sont des aérodromes et des emplacements de caractéristiques non classiques situés généralement en zone montagneuse et qui présentent habituellement une forte dénivellation entre les deux extrémités de la piste ou de l'axe d'atterrissage. Le décollage et l'atterrissage s'effectuent en sens inverse, le décollage dans le sens de la descente, l'atterrissage dans le sens de la montée quelle que soit la direction du vent.		Altiports and altisurfaces are aerodromes and locations with non-traditional characteristics generally located in mountainous regions, usually with significant differences of level between the two ends of the runway or of the landing axis. 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.
1.1.10.6.2	Positions caractéristiques	1.1.10.6.2	Characteristic positions
	Les positions caractéristiques d'un circuit de circulation au sol type et d'un circuit d'aérodrome type pour un altiport ou une altisurface sont les suivantes :		The characteristic positions of typical ground traffic circuits and typical aerodrome traffic circuit when applied to altiports or altisurfaces are as follows :

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



(1) Stop 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

1.1.10.6.3 Circuit type

En règle générale les circuits d'aérodrome n'ont pas de dimensions strictement définies. Il incombe au pilote commandant de bord d'adapter le trajet en fonction du relief environnant et des possibilités manœuvrières de son aéronef et des circonstances afin de ne pas gêner les autres aéronefs qui évoluent dans la circulation d'aérodrome. Toutefois lorsque les consignes particulières le mentionnent, le vol au-dessus de certains lieux doit être évité.

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 100 m (ou 300 pieds) au-dessus du niveau de la plate-forme supérieure du côté le plus dégagé d'obstacles ou sinon par la gauche.

1.1.10.6.4 Départ

Sauf clairance, un aéronef, au point d'arrêt ne doit s'aligner et décoller qu'après une surveillance de la direction de décollage pendant un temps suffisant pour permettre à un aéronef à l'arrivée qu'il n'aurait pas vu en approche finale d'atterrir et de libérer la piste.

1.1.10.6.5 Arrivée

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

- prendre connaissance des renseignements fournis par l'aire à signaux ;

- s'assurer que l'usage de l'altiport ou de l'altisurface n'est pas interdit ou ne présente pas de danger apparent ;

- vérifier qu'un autre aéronef ne se trouve pas sur le point de décoller.

Un aéronef ne doit pas entreprendre l'approche finale lorsqu'un autre aéronef se trouve au point d'arrêt ou se déplace sur la plate-forme supérieure tant que ce dernier n'a pas clairement manifesté son intention de différer le décollage.

1.1.10.6.6 Equipement radio

Un aéronef ne peut évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un altiport ou d'une altisurface que s'il est en mesure de recevoir et d'émettre à tout instant 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.

1.1.10.6.7 Fréquence utilisée

En l'absence d'une fréquence propre à l'altiport ou à l'altisurface, l'auto-information doit être effectuée sur la fréquence définie pour cet usage et portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

1.1.10.7 PROCEDURES GENERALES COMPLEMENTAIRES POUR LES HELICOPTERES

Les présentes procédures générales complémentaires sont applicables sur les aérodromes dont l'usage n'est pas réservé aux hélicoptères.

1.1.10.7.1 Radiotéléphonie

Lorsqu' un hélicoptère effectue des évolutions différentes de celles prévues dans les procédures générales décrites dans les parties 1 à 5, il doit indiquer ses intentions par radiotéléphonie.

1.1.10.7.2 Paramètres

Sur un aérodrome autre que contrôlé ou AFIS, l'examen de l'aérodrome à l'arrivée nécessaire à l'évaluation des paramètres doit être effectué à une hauteur qui ne gêne pas les autres aéronefs qui évoluent dans la circulation d'aérodrome ; cette hauteur peut être inférieure à celle du plus haut des circuits d'aérodrome.

1.1.10.7.3 Circuit d'aérodrome

a) Sauf dispositions contraires dans les consignes particulières et sous réserve, sur un aérodrome contrôlé, d'en avoir reçu la clairance, un hélicoptère qui utilise un aérodrome qui est le siège d'une activité avion peut le faire en se conformant aux procédures générales et consignes particulières applicables aux avions.

Il peut évoluer 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.

b) Dans le cas où il ne suit pas les procédures applicables aux avions le circuit d'aérodrome suivi par l'hélicoptère ne doit pas interférer avec les circuits effectués par les autres aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome.

En particulier, les trajectoires suivies par l'hélicoptère lors de

1.1.10.6.3 Typical circuits

The dimensions of aerodrome circuits are usually not strictly specified. It is the pilot's duty to adapt his flight path to the ground relief, to the controllability of his aircraft and to circumstances in order to avoid causing disturbances to other aircraft flying in the aerodrome traffic, and taking care not to fly over regions when prohibited by particular instructions.

When not otherwise specified in particular instructions pilots shall fly the downwind leg of the aerodrome circuit at about 100 m (300 ft) above the highest deck on the side with the fewest obstacles or, when not possible leftward.

1.1.10.6.4 Departures

Unless they have been given clearance when at the stop point the pilot in command shall not line up and take off until he has kept watch in the direction of take-off for sufficient time to allow any arriving aircraft he might not have seen, to make its final approach and clear the runway.

1.1.10.6.5 Arrivals

Unless they have been given clearance, the pilot is required to join the aerodrome traffic at the downwind leg starting point after he has flown vertically over the highest deck in order to:

- be informed of any information displayed on the signal area,

- make sure that the altiport or altisurface is not out of bounds and that there are no visible hazards,

- check that no other aircraft is about to take off.

Pilots shall not start their final approach when another aircraft is at the stop point or is taxiing on the higher end of the pad and as long as it has not clearly signalled its intention to differ its take off.

1.1.10.6.6 Radio equipment

Pilots shall only fly in the traffic area of an altiport or altisurface when able to receive and transmit, at any time the messages required for the supply of air traffic control on controlled altiports ; and on non-controlled altiports and altisurfaces, self-information messages on the specified frequency.

1.1.10.6.7 Radio frequencies

When no specific frequency has been assigned to the altiport or altisurface pilots shall give auto-information on 130.0 MHz.

1.1.10.7 COMPLEMENTARY GENERAL PROCEDURES FOR HELICOPTERS

These complementary procedures apply to aerodromes that are not reserved for helicopters.

1.1.10.7.1 Radiotelephony

Pilots of helicopters flying under conditions different from those described in the general procedures detailed in parts 1 to 5 are required to state their intentions by radiotelephony.

1.1.10.7.2 Parameters

When arriving over aerodromes other than controlled or AFIS, helicopter pilots shall examine the aerodrome as required to assess the parameters, at an altitude that does not disturb other aircraft flying in the aerodrome traffic, which altitude may be lower than that of the highest aerodrome circuits.

1.1.10.7.3 Aerodrome circuits

a) Unless otherwise specified in the particular instructions and on controlled aerodromes provided clearance has been received helicopter pilots using an aerodrome that is also used by aircraft are required to comply with the general procedures and particular instructions applicable to aircraft.

They may fly at altitudes lower than the aircraft circuit on condition of not disturbing other aircraft flying in the aerodrome traffic.

b) Should pilots not be able to comply with the procedures applicable to aircraft they shall fly on aerodrome circuits that must not interfere with the circuits of other aircraft already in the aerodrome traffic.

Pilots shall in particular follow flight paths during final approaches

l'approche finale et de la montée initiale doivent être dans toute la mesure du possible parallèles à la piste en service ou à l'axe d'atterrissage et de décollage des autres aéronefs, et dans tous les cas ne pas interférer avec ces piste ou axe.

c) Les hélicoptères doivent éviter dans la mesure du possible de traverser la piste ou l'axe d'atterrissage et de décollage des autres aéronefs.

Dans le cas où cela est impossible, la traversée doit être effectuée perpendiculairement au premier tiers de la piste ou de l'axe en service en laissant la priorité aux aéronefs qui effectuent un atterrissage ou un décollage.

1.1.10.7.4 Aire d'approche finale et de décollage

a) Sauf dispositions contraires dans les consignes particulières et sous réserve sur un aérodrome contrôlé d'en avoir reçu la clairance un hélicoptère peut effectuer l'approche finale ou la montée initiale vers ou depuis la piste.

b) Dans le cas où un hélicoptère n'effectue pas l'approche finale ou la montée initiale vers ou depuis la piste il doit procéder comme suit

1) si une aire d'approche finale et de décollage n'a pas été établie sur l'aérodrome, le pilote commandant de bord doit, dans la mesure où il ne gêne pas la circulation au sol des autres aéronefs et sous réserve :

- du respect des dispositions du 3.2 ;

- d'avoir reçu la clairance sur un aérodrome contrôlé ;

choisir une aire d'approche finale et de décollage présentant les caractéristiques et dégagements appropriés. L'aire choisie par le pilote commandant de bord ne doit pas se situer sur l'aire de trafic.

2) Si une aire d'approche finale et de décollage a été établie sur un aérodrome le pilote commandant de bord doit normalement l'utiliser pour effectuer son approche finale ou sa montée initiale à moins qu'il ne décide sous réserve du respect des dispositions du sous paragraphe a) précédent de choisir une aire d'approche finale et de décollage différente.

1.1.10.7.5 Circulation en surface

Lorsqu'il se déplace en surface soit en roulant, soit à faible hauteur en effet de sol, un hélicoptère doit veiller à ne pas mettre en danger ou gêner les autres usagers par le souffle du rotor.

1.1.10.8 PROCEDURES GENERALES COMPLEMENTAIRES POUR LES PLANEURS

1.1.10.8.1 Circuit d'aérodrome

Lorsque des consignes particulières destinées aux planeurs n'ont pas été publiées, ceux-ci doivent suivre dans toute la mesure du possible les circuits d'aérodrome prévus pour les avions.

1.1.10.8.2 Utilisation des pistes

Sauf autorisation particulière de l'autorité compétente le décollage sur une piste ou un autre axe qui n'est pas réservé aux planeurs ne peut être effectué qu'en remorqué.

1.1.10.8.3 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 doit respecter l'ensemble des dispositions réglementaires applicables aux avions.

1.1.10.9 PROCEDURES GENERALES COMPLEMENTAIRES POUR LES DIRIGEABLES

Sauf lorsqu'il s'agit d'une plate-forme dont il a l'usage exclusif, un dirigeable ne peut utiliser un aérodrome ou un emplacement qu'avec l'accord de l'autorité chargée des services de la circulation aérienne portant notamment sur l'implantation du mat d'amarrage ; il doit de plus se conformer aux consignes particulières de circulation aérienne établies à son intention par cette autorité.

1.1.10.10 PROCEDURES GENERALES COMPLEMENTAIRES POUR LES BALLONS HABITES, LIBRES OU CAPTIFS

1.1.10.10.1 Aérodrome contrôlé

Un ballon habité, libre ou captif ne peut utiliser un aérodrome contrôlé qu'avec l'accord de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et en se conformant aux consignes particulières établies à son intention.

1.1.10.10.2 Autre aérodrome

L'utilisation d'aérodromes non contrôlés ou d'emplacements dont ils n'ont pas l'usage exclusif est subordonnée pour les ballons habités :

- soit à une entente préalable avec les autres usagers afin de ne pas porter préjudice aux activités de ces derniers,

- soit à l'absence d'interférence avec les circuits d'aérodrome et les circuits de circulation au sol des autres aéronefs.

1.1.10.11 PROCEDURES GENERALES COMPLEMENTAIRES POUR LES AVIONS ULTRA LEGERS MOTORISES (ULM) ET LES PLANEURS ULTRA LEGERS (PUL)

Les ULM et les PUL ne peuvent utiliser un aérodrome contrôlé, ou un aérodrome non contrôlé pour lequel des procédures de départ ou d'approche aux instruments ont été publiées, qu'avec l'accord de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et en se conformant aux consignes particulières établies à leur intention.

Les ULM et les PUL ne peuvent utiliser un aérodrome non contrôlé dont l'affectataire principal est le ministre chargé des armées qu'avec l'accord de l'autorité compétente et en se conformant aux consignes particulières établies à leur intention.

or initial climbs which must be as far as possible parallel to the runway in service or the landing and take-off axis of other aircraft an shall in any case not interfere with aircraft on such runways or axis.

c) Helicopters shall as far as possible, avoid crossing the runway or the landing and take-off axis of other aircraft.

When this is impossible they shall make the crossing perpendicularly to the first third of the runway or axis in service giving priority to aircraft landing or taking off.

1.1.10.7.4 Final approach and take-off area

a) Unless otherwise specified in the particular instructions and provided, on controlled aerodrome, that clearance has been given, helicopter pilots may make their final approach to or initial climb from the runway.

b) When not making the final approach to or initial climb from the runway, helicopter pilots shall proceed as follows :

1) when no final approach and take off area exist on the aerodrome, they shall, provided they do not disturb taxiing of other aircraft and on condition of :

- complying with para 3.2,

- having received clearance when the aerodrome is controlled,

choose a final approach and take-off area which are not on the apron and which offers appropriate characteristics and sufficient clearance.

2) when a final approach and take off area is marked on the aerodrome, pilots should normally use it to carry out their final approach or initial climb unless they decide to choose a different area on condition of complying with para a) above.

1.1.10.7.5 Taxiing

When taxiing on the ground of flying over it at low height in ground effect, pilots of helicopters shall ensure that their rotor blast causes no hazard nor disturb, to other users of the aerodrome.

1.1.10.8 COMPLEMENTARY GENERAL PROCEDURES FOR GLIDERS

1.1.10.8.1 Aerodrome circuits

When no particular instructions for gliders have been published, glider pilots are required to follow as far as may be possible the aerodrome circuits specified for aircraft.

1.1.10.8.2 Use of runways

Unless specially authorized by the competent authority, glider pilots shall only take off from a runway or other axis not reserved for gliders when towed.

1.1.10.8.3 Powered gliders

When a glider is powered and when such engine which is operating, the pilot may follow procedures designed for aircraft. In which case he shall comply with all regulations applicable to aircraft.

1.1.10.9 COMPLEMENTARY GENERAL PROCEDURES FOR AIRSHIPS

Excepting landing decks specially reserved for their purpose, airships may only use aerodromes or other locations when so authorized by the competent air traffic authority with particular reference to the position of the mooring mast, airship pilots shall moreover comply with all particular air traffic instructions given by the authority and intended for them.

1.1.10.10 COMPLEMENTARY GENERAL PROCEDURES FOR FREE OR CAPTIVE, MANNED BALLOONS

1.1.10.10.1 Controlled aerodromes

Manned balloons, whether free or captive may only use controlled aerodromes when so authorised by the competent air traffic authority and on condition of complying with all particular instructions intended for them.

1.1.10.10.2 Other aerodromes

Manned balloons may only use non controlled aerodromes or other landing fields not reserved for them on condition of :

- either making prior agreements with other users in order to avoid disturbing their flights,

- or ensuring that they cannot disturb other aircraft in the aerodrome circuits or taxiing on the ground.

1.1.10.11 COMPLEMENTARY GENERAL PROCEDURES FOR MICRO LIGHT (ULM) AND ULTRA-LIGHT GLIDERS (PUL)

Micro-light and ultra-light gliders may only use controlled aerodromes or non-controlled aerodromes for which instrument approach or departure procedures have been published, on condition of being authorized by the competent air traffic authority and of complying with all particular instructions intended for such aircraft.

Microlight and ultra-light gliders may only use non controlled aerodromes operated by the Ministry of Defense on condition of being so authorized by the competent authority and of complying with all particular instructions intended for such aircraft.

1.1.10.12 PROCEDURES GENERALES COMPLEMENTAIRES POUR LES AERONEFS NON HABITES

Lorsque des consignes particulières destinées aux aéronefs non habités n'ont pas été publiées, ceux-ci ne doivent pas utiliser un aérodrome.

1.1.11 ACTIVATION CTR HORS HOR PUBLIES

En dehors des horaires programmés :

- Le service de contrôle peut être rendu à tout moment sans préavis en circulation d'aérodrome. La présente veille 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 êre 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.

1.1. 14 PHENOMENES AEROSPATIAUX NON IDENTIFIES

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.

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

1.1.10.12 COMPLEMENTARY GENERAL PROCEDURES FOR UNMANNED AIRCRAFT

When no particular instructions have been published for unmanned aircraft, such aircraft shall not be used on an aerodrome.

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).

1.1.13 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. 14 OIL SLICKS FLOATING ON THE SEA

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

1.1. 14 UNIDENTIFIED AIRSPACE PHENOMENA

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 thecooperation of air traffic control services (controllers) and of aircraft operators (pilots).

c. Aircrews observing inexplicable airspace phenomena are thereforerequested:

- 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
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 aéropatiaux non-identifiés, et par les agents des organismes de contrôle de la circulation aérienne qui constatent ou reçoivent de tels comptes rendus par téléphone, télétype 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 (*) Pilot	CONTROLEUR (*) Controller
B	Grade, nom, prénoms / grade, name, surname	
C	Compagnie ou service de contrôle Company or flight control center Adresse Address	
D	Identification appareil Aircraft identification	
E	Type	
F	Indicatif d'appel Call or flight number	
G	Aérodrome départ Departure airport	
H	Destination	
I	Position estimée et cap au début de l'observation Estimated position and course at the beginning of the observation	
J	Date et heure UTC au début de l'observation (Zoulou Time) Date and time UTC at the beginning of the observation (Zoulou time)	
K	Altitude/Calage altimétrique au début de l'observation Altitude/Altimeter setting at the beginning of the observation (flight level)	Vol horizontal (flight) — Calage altimétrique m/ft Montée (Up) — Altimeter setting Descente (Down) — ... hPa/QFE/QNH/1013,2 hPa
L	Type de plan de vol Type of flight plan	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 Meteorology	....m/ft au-dessus/au-dessous des nuages/brouillard/brume sèche over/below clouds/fog/haze ....m/ft distance horizontale des nuages horizontal distance of clouds Entre couches de nuages Between cloud layers Volant soleil de face/de dos / Flying in front of the sun/behind Visibilité en vol estimée.....m/NM / estimated visibility

N	Description de l'observation/du phénomène : trajectoire/position relative/ durée/forme/couleur/autre Describe the phenomenon: trajectory/relative position/time/ color/other Croquis : Sketch:	
O	Radar sol Ground radar	Lieu du centre de contrôle radar : Echos [ ] Oui / Yes Position of radar control center : [ ] Non / No
P	Radar bord Board radar	Echos [ ] Oui / Yes [ ] Non / No
Q	Détecteur CAT/TAC CAT/TAC Detector	Déclenchement [ ] Oui / Yes Starting [ ] Non / Nothing
R	Fonctionnement anormal instruments de vol Abnormal functionning of flight instruments	[ ] Oui / Yes DESCRIPTION : [ ] Non / No
S	L'observation a-t-elle été signalée par radio/téléphone, télétype ? A quel organisme ? Observation reported by radio/telephone, teletype ? To which unit ?	[ ] Oui / Yes Radio à / to : ..... Téléphone [ ] Non / No Télétype Organisme civil Militaire
T	Date : Heure UTC du compte rendu : Time UTC of the statement	Signature du rapporteur : Sign:

1.1.15 Exigences pour l'emport de radios comptabile avec l'espacement 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 dûs 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 pieds). 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 feet). 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