GEN — GENERALITES (GEN)

PART 1 - GENERAL (GEN)

GEN 0

GEN 0.1 PREFACE

PREFACE

La PUBLICATION D'INFORMATION AERONAUTIQUE CAR/SAM/NAM contient les informations aéronautiques relatives aux départements de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane situés dans les régions OACI CAR et SAM et à la collectivité territoriale de Saint Pierre et Miquelon situé dans la région OACI NAM.

L'AIP CAR/SAM/NAM est publié sous l'autorité de la Direction Générale de l'Aviation Civile Française par le Service de l'Information Aéronautique.

AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION CAR/SAM/NAM contains aeronautical information concerning French Antilles and French Guiana located in ICAO region CAR and SAM and the territorial region of Saint Pierre and Miquelon located in ICAO region NAM

The AIP CAR/SAM/NAM is published under the authority of the French General Directorate of Civil Aviation by the Aeronautical Information Service.

0.1.1 Documents OACI applicables

L'AIP CAR/SAM/NAM est publié en conformité avec les Normes et Pratiques Recommandées (SARPs) de l'annexe 15, de la Convention de l'Aviation Civile Internationale, et du Manuel des Services d'Information Aéronautique (ICAO - Doc 8126).

Les cartes contenues dans l'AIP CAR/SAM/NAM sont produites en conformité avec l'Annexe 4 de la Convention de l'Aviation Civile Internationale, et du Manuel des cartes aéronautiques (ICAO - Doc 8697).

Les différences entre les Normes et Pratiques recommandées de l'OACI et la Réglementation française sont décrites en GEN 1.7.

0.1.1 Applicable ICAO documents

The AIP CAR/SAM/NAM is prepared in accordance with the Standards And, Recommended Practises (SARPs) of Annex 15 to the Convention of International Civil Aviation and the Aeronautical Information Services Manual (ICAO Doc 8126).

The charts contained in the AIP CAR/SAM/NAM are produced in accordance with Annex 4 to the Convention on International Civil Aviation and the Aeronautical Chart Manual (ICAO Doc 8697).

Differences from ICAO Standards, Recommended Practises and French regulations are given in sub-section GEN 1.7.

0.1.2 Structure de l'AIP

L'AIP est un des éléments du Système Intégré d'Information Aéronautique (voir en GEN 0.1-3).

L'AIP est constitué de trois parties, Généralités (GEN), En-route (ENR) et Aérodrome (AD) ; chacune est divisée en section et sous section, contenant les principaux éléments de l'Information Aéronautique.

1ère partie : Généralités (GEN)

La première partie est divisée en 5 sections contenant les informations décrites ci-après.

GEN 0

Enregistrement des amendements AIP, enregistrement des suppléments AIP, liste de contrôle de l'AIP, liste des corrections manuscrites à l'AIP et la table des matières de la partie 1.

GEN 1 - Règlements sur les renseignements et exigences nationaux

Autorités désignées, entrée transit et sortie des aéronefs ; entrées transit et sortie des passagers et membres d'équipage ; entrées transit et sortie du fret ; équipement des avions et documents de vol ; sommaire des règlements nationaux de navigation aérienne et conventions internationales ; différences entre les normes et pratiques recommandées et la réglementation française.

0.1.2 The AIP structure

The AIP forms part of the Integrated Aeronautical Information Package (See graphic in GEN 0.1.3).

The AIP is made up of three parts, General (GEN), En route (ENR) and Aerodrome (AD) ; each divided into sections and subsections, containing various types of aeronautical informations subjects.

Part 1 : General (GEN)

The first part is divided into 5 chapters containing the information described below.

GEN 0

Record of amendments to the API, record of API supplements, checklist of API pages, list of manuscript amendments to the API and the table of contents to part 1.

GEN 1 - National information regulations and requirements

Designated authorities, entry, transit and departure of aircraft; entry, transit and departure of passengers and crew; entry, transit and departure of cargo; aircraft instruments equipment and flight documents; summary of national regulations and international agreements; differences between standards and recommended practices and French regulations.

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 2 - Tableaux et codes

Unités de mesure, système horaire, système géodésique de référence, marques de nationalité des aéronefs, fêtes légales, abréviations utilisées dans les publications, signes conventionnels cartographiques, indicateurs d'emplacements, liste alphabétique des indicatifs d'aides radio, tables de conversion, tableau des lever et coucher de soleil.

GEN 3 - Services

Service de l'information aéronautique, les cartes aéronautiques, services de la circulation aérienne, service de radiocommunication et de radionavigation, service météo, recherche et sauvetage.

GEN 4 - Redevances d'aérodrome / d'hélistation et de services de navigation aérienne

GEN 2 - Tables and codes

Measuring system, time system, geodetic reference datum, aircraft markings, public holidays, abbreviations used in the publications, chart symbols, location indicators, alphabetic list of radio navigation aids, conversion tables, table of sunrise and sunset times.

GEN 3 - Services

Aeronautical information service, aeronautical charts, air traffic services, radiocommunication and radionavigation services, meteorological services, search and rescue.

GEN 4 - Charges for aerodromes / heliports and air navigation services

2ème partie : En-route (ENR)

La deuxième partie est divisée en 7 sections contenant les informations décrites ci-après :

ENR 0 -
ENR 1 - Règles et procédures générales
ENR 2 - Espace aérien des services de la circulation aérienne
ENR 3 - Routes ATS
ENR 4 - Aides / systèmes de radionavigation
ENR 5 - Avertissements à la navigation
ENR 6 - Cartes de croisière

2nd part En-route (ENR)

The second part is divided into 7 sections containing the following information :

ENR 0 -
ENR 1 - General rules and procedures
ENR 2 - Air traffic services airspace
ENR 3 - ATS routes
ENR 4 - Radionavigation aids / systems
ENR 5 - Navigation warnings
ENR 6 - En-route charts

3ème partie : Aérodrome (AD)

La troisième partie est divisée en 4 sections contenant les informations décrites ci-après :

AD 0 -
AD 1 - Aérodromes/hélistations - introduction
AD 2 - Aérodromes
AD 3 - Hélistations

Les cartes relatives aux aérodromes sont classées par ordre alphabétique en section AD 2.

3rd part : Aerodromes (AD)

The third part is divided into 4 sections containing the following information :

AD 0 -
AD 1 - Aerodromes/heliports introduction
AD 2 - Aerodromes
AD 3 - Heliports

All the charts related to the aerodromes are inserted in an alphabetical order in section AD 2.

0.1.3 Mise à jour de l'AIP

La mise à jour de ces publications s'effectue au moyen de bulletins de mise à jour (BMJ) contenant des pages ou cartes destinées à remplacer celles qui se trouvent périmées.

Les nouvelles informations sont identifiées par une rubrique corrections dans le bas de la carte ou par le symbole | dans la marge d'une page de texte.

L'utilisateur peut également assurer une mise à jour provisoire en consultant les suppléments en attendant que les pages ou cartes concernées soient rééditées. Ces suppléments font l'objet d'une diffusion hebdomadaire.

Cette publication est disponible en langue française accompagnée d'une traduction en anglais pour la commodité des usagers.
SEUL LE TEXTE PUBLIE EN FRANÇAIS A VALEUR OFFICIELLE.

Les informations concernant les pays étrangers sont extraites des documents d'origine, mais ne constituent pas en elles-mêmes une documentation officielle.

0.1.3 Amendment of the AIP

These publications are updated by amendments containing the new sheets or charts to be inserted in replacement of previous obsolete documents.

New information items are identified by a correction item at the bottom of the page or by this symbol | in the sheet margin, opposite the changed text.

Temporary updating may also be performed by the user, by reviewing the supplements pending the next issue of concerned documents. These supplements are issued each week as needed.

This publication is available in French language, with an English translation for convenience of users.
FRENCH TEXT IS THE ONLY OFFICIAL REFERENCE.

Information concerning foreign countries is taken from original documents but is not the official documentation.

0.1.4 Erreurs ou omissions dans l'AIP

L'adresse E-mail du service à contacter pour signaler des erreurs ou omissions dans l'AIP est : sia-qualite@aviation-civile.gouv.fr

0.1.4 AIP errors or omissions

The e-mail adress of the service to contact in case of detected AIP errors or omissions is: sia-qualite@aviation-civile.gouv.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

SYSTEME INTEGRE D'INFORMATION AERONAUTIQUE

The integrated aeronautical information package

NOTAM et Bulletin d'information prévol *NOTAM and PIB*	**Amendement et Suppléments de l'AIP** *AIP including amendments and supplements*	**AIC-Liste de contrôle et sommaire** *AIC-Checklist and summary*
1ère partie / ***part 1*** **GEN**	**2ème partie** / ***part 2*** **ENR**	**3ème partie** / ***part 3*** **AD**
GEN 0	**ENR 0**	**AD 0**
GEN 1 **Règlements sur les renseignements et exigences nationaux** *National information Regulations and requirements*	**ENR 1** **Règles et procédures générales** *General Rules and Procedures*	**AD 1** **Aérodromes/hélistations - introduction** *Aerodromes/heliports introduction*
GEN 2 **Tableaux et codes** *Tables and codes*	**ENR 2** **Espace aérien des services de la circulation aérienne** *Air traffic services airspace*	**AD2** **Aérodromes** *Aerodromes*
GEN 3 **Services** *Services*	**ENR 3** **Routes ATS** *ATS routes*	**AD 3** **Hélistations** *Heliports*
GEN 4 **Redevances d'aérodrome / d'hélistation et de services de navigation aérienne** *Charges for aerodromes / heliports and air navigation services*	**ENR 4** **Aides / systèmes de radionavigation** *Radionavigation aids / systems*	
	ENR 5 **Avertissements à la navigation** *Navigation warnings*	
	ENR 6 **Cartes de croisière** *En-route charts*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 0.2 REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP

RECORD OF AIP AMENDMENT

AMENDEMENT AIP *AIP AMENDMENT*			
NR/Year ***NR/Year***	**Date de publication** ***Publication date***	**Date d'insertion** ***Date inserted***	**Inséré par** ***Inserted by***

AMENDEMENT AIRAC AIP *AIP AIRAC AMENDMENT*			
NR/Year ***NR/Year***	**Date de publication** ***Publication date***	**Date d'entrée en vigueur** ***Effective date***	**Inséré par** ***Inserted by***
01/25	12 DEC 2024	23 JAN 2025	
03/25	06 FEB 2025	20 MAR 2025	
06/25	01 MAY 2025	12 JUN 2025	
08/25	26 JUN 2025	07 AUG 2025	
10/25	21 AUG 2025	02 OCT 2025	
11/25	18 SEP 2025	30 OCT 2025	
01/26	11 DEC 2025	22 JAN 2026	
03/26	05 FEB 2026	19 MAR 2026	
05/26	02 APR 2026	14 MAY 2026	
06/26	30 APR 2026	11 JUN 2026	
08/26	25 JUN 2026	06 AUG 2026	
10/26	20 AUG 2026	01 OCT 2026	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 0.3 REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP

RECORD OF AIP SUPPLEMENTS

Numéro / Année *NR/Year*	**Objet** *Subject*	**Section de l'AIP concernée** *AIP section affected*	**Période de validité** *Period of validity*	**Date d'annulation du supplément** *Cancellation date*
VOIR LISTE DE CONTROLE JOINTE A CHAQUE NOUVEAU SUPPLEMENT *SEE CHECK LIST PUBLISHED WITH EACH NEW SUPPLEMENT*				

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN-0.4 LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE EAIP

CHECKLIST OF EAIP PAGES

PARTIE 1 GENERALITES (GEN)
PART 1 - GENERAL (GEN)

GEN 0

GEN 0.1-1	23 JAN 2025
GEN 0.1-2	23 JAN 2025
GEN 0.1-3	23 JAN 2025
GEN 0.2-1	01 OCT 2026
GEN 0.3-1	01 NOV 2014
GEN 0.4-1	01 OCT 2026
GEN 0.4-2	01 OCT 2026
GEN 0.4-3	01 OCT 2026
GEN 0.4-4	01 OCT 2026
GEN 0.4-5	01 OCT 2026
GEN 0.5-1	01 NOV 2014
GEN 0.6-1	22 JAN 2026
GEN 0.6-2	05 SEP 2024

GEN 1

GEN 1.1-1	28 JAN 2021
GEN 1.1-2	28 JAN 2021
GEN 1.1-3	12 JUN 2025
GEN 1.1-4	28 JAN 2021
GEN 1.2-1	05 FEB 2015
GEN 1.2-2	05 FEB 2015
GEN 1.2-3	05 FEB 2015
GEN 1.2-4	05 FEB 2015
GEN 1.2-5	05 FEB 2015
GEN 1.2 - DEMANDE DE VOL NON REGULIER	12 AUG 1999
GEN 1.2 - DEMANDE DE VOL NON REGULIER-EN	12 AUG 1999
GEN 1.3-1	01 NOV 2014
GEN 1.3-2	01 NOV 2014
GEN 1.3-3	01 NOV 2014
GEN 1.3-4	01 NOV 2014
GEN 1.3-5	01 NOV 2014
GEN 1.3-6	01 NOV 2014
GEN 1.3-7	01 NOV 2014
GEN 1.3-8	01 NOV 2014
GEN 1.3-9	01 NOV 2014
GEN 1.3-10	01 NOV 2014
GEN 1.3-11	01 NOV 2014
GEN 1.3-12	01 NOV 2014
GEN 1.3-13	01 NOV 2014
GEN 1.3-14	01 NOV 2014
GEN 1.3-15	01 NOV 2014
GEN 1.3-16	01 NOV 2014
GEN 1.4-1	01 NOV 2014
GEN 1.4-2	01 NOV 2014
GEN 1.4-3	01 NOV 2014
GEN 1.4-4	01 NOV 2014
GEN 1.4-5	01 NOV 2014
GEN 1.4-6	01 NOV 2014
GEN 1.5-1	30 OCT 2025
GEN 1.5-2	30 OCT 2025
GEN 1.5-3	30 OCT 2025
GEN 1.5-4	30 OCT 2025
GEN 1.5-5	30 OCT 2025
GEN 1.5-6	30 OCT 2025
GEN 1.5-7	30 OCT 2025
GEN 1.6-1	18 JUN 2020
GEN 1.6-2	23 MAR 2023
GEN 1.6-3	23 MAR 2023
GEN 1.7-1	16 JUN 2022
GEN 1.7-2	16 JUN 2022
GEN 1.7-3	02 OCT 2025
GEN 1.7-4	02 OCT 2025
GEN 1.7-5	02 OCT 2025
GEN 1.7-6	02 OCT 2025
GEN 1.7-7	02 OCT 2025
GEN 1.7-8	02 OCT 2025
GEN 1.7-9	02 OCT 2025
GEN 1.7-10	02 OCT 2025
GEN 1.7-11	02 OCT 2025
GEN 1.7-12	02 OCT 2025
GEN 1.7-13	02 OCT 2025
GEN 1.7-14	02 OCT 2025
GEN 1.7-15	02 OCT 2025
GEN 1.7-16	02 OCT 2025
GEN 1.7-17	02 OCT 2025
GEN 1.7-18	02 OCT 2025
GEN 1.7-19	02 OCT 2025
GEN 1.7-20	02 OCT 2025
GEN 1.7-21	02 OCT 2025
GEN 1.7-22	02 OCT 2025
GEN 1.7-23	02 OCT 2025
GEN 1.7-24	02 OCT 2025
GEN 1.7-25	02 OCT 2025
GEN 1.7-26	02 OCT 2025
GEN 1.7-27	02 OCT 2025
GEN 1.7-28	02 OCT 2025
GEN 1.7-29	02 OCT 2025
GEN 1.7-30	02 OCT 2025
GEN 1.7-31	02 OCT 2025
GEN 1.7-32	02 OCT 2025
GEN 1.7-33	02 OCT 2025
GEN 1.7-34	02 OCT 2025
GEN 1.7-35	02 OCT 2025
GEN 1.7-36	02 OCT 2025
GEN 1.7-37	02 OCT 2025
GEN 1.7-38	02 OCT 2025
GEN 1.7-39	02 OCT 2025
GEN 1.7-40	02 OCT 2025
GEN 1.7-41	02 OCT 2025
GEN 1.7-42	02 OCT 2025
GEN 1.7-43	02 OCT 2025
GEN 1.7-44	02 OCT 2025
GEN 1.7-45	02 OCT 2025
GEN 1.7-46	02 OCT 2025
GEN 1.7-47	02 OCT 2025
GEN 1.7-48	02 OCT 2025
GEN 1.7-49	02 OCT 2025
GEN 1.7-50	02 OCT 2025
GEN 1.7-51	02 OCT 2025
GEN 1.7-52	02 OCT 2025
GEN 1.7-53	02 OCT 2025
GEN 1.7-54	02 OCT 2025
GEN 1.7-55	02 OCT 2025
GEN 1.7-56	02 OCT 2025
GEN 1.7-57	02 OCT 2025
GEN 1.7-58	02 OCT 2025
GEN 1.7-59	02 OCT 2025
GEN 1.7-60	02 OCT 2025
GEN 1.7-61	02 OCT 2025
GEN 1.7-62	02 OCT 2025
GEN 1.7-63	02 OCT 2025
GEN 1.7-64	02 OCT 2025
GEN 1.7-65	02 OCT 2025
GEN 1.7-66	02 OCT 2025
GEN 1.7-67	02 OCT 2025
GEN 1.7-68	02 OCT 2025
GEN 1.7-69	02 OCT 2025
GEN 1.7-70	02 OCT 2025
GEN 1.7-71	02 OCT 2025
GEN 1.7-72	02 OCT 2025
GEN 1.7-73	02 OCT 2025
GEN 1.7-74	02 OCT 2025
GEN 1.7-75	02 OCT 2025
GEN 1.7-76	02 OCT 2025
GEN 1.7-77	02 OCT 2025
GEN 1.7-78	02 OCT 2025
GEN 1.7-79	02 OCT 2025
GEN 1.7-80	02 OCT 2025
GEN 1.7-81	02 OCT 2025
GEN 1.7-82	02 OCT 2025
GEN 1.7-83	02 OCT 2025
GEN 1.7-84	02 OCT 2025
GEN 1.7-85	02 OCT 2025
GEN 1.7-86	02 OCT 2025
GEN 1.7-87	02 OCT 2025
GEN 1.7-88	02 OCT 2025
GEN 1.7-89	02 OCT 2025
GEN 1.7-90	02 OCT 2025
GEN 1.7-91	02 OCT 2025
GEN 1.7-92	02 OCT 2025
GEN 1.7-93	02 OCT 2025
GEN 1.7-94	02 OCT 2025
GEN 1.7-95	02 OCT 2025
GEN 1.7-96	02 OCT 2025
GEN 1.7-97	02 OCT 2025
GEN 1.7-98	02 OCT 2025

GEN 2

GEN 2.1-1	20 MAY 2021

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 2.1-2 23 JAN 2025
GEN 2.2-1 19 MAR 2026
GEN 2.2-2 19 MAR 2026
GEN 2.2-3 23 JAN 2025
GEN 2.2-4 19 MAR 2026
GEN 2.2-5 19 MAR 2026
GEN 2.2-6 23 JAN 2025
GEN 2.2-7 19 MAR 2026
GEN 2.2-8 19 MAR 2026
GEN 2.2-9 19 MAR 2026
GEN 2.2-10 19 MAR 2026
GEN 2.2-11 19 MAR 2026
GEN 2.2-12 19 MAR 2026
GEN 2.3-1 07 AUG 2025
GEN 2.4-1 06 AUG 2026
GEN 2.4-2 06 AUG 2026
GEN 2.5-1 02 OCT 2025
GEN 2.6-1 20 JUL 2017
GEN 2.6-2 01 NOV 2014
GEN 2.6-3 01 NOV 2014
GEN 2.6-4 01 NOV 2014
GEN 2.7-1 25 MAR 2021
GEN 2.7-2 25 MAR 2021
GEN 2.7-3 25 MAR 2021

GEN 3

GEN 3.1-1 15 JUN 2023
GEN 3.1-2 12 JUN 2025
GEN 3.1-3 18 APR 2024
GEN 3.1-4 19 MAR 2026
GEN 3.1-5 19 MAR 2026
GEN 3.1-6 12 JUN 2025
GEN 3.1-7 12 JUN 2025
GEN 3.1-8 12 JUN 2025
GEN 3.2-1 01 OCT 2026
GEN 3.2-2 01 OCT 2026
GEN 3.3-1 02 FEB 2017
GEN 3.3-2 01 NOV 2014
GEN 3.4-1 07 SEP 2023
GEN 3.4-2 25 FEB 2021
GEN 3.4-3 25 FEB 2021
GEN 3.4-4 25 FEB 2021
GEN 3.4-5 25 FEB 2021
GEN 3.4-6 25 FEB 2021
GEN 3.4-7 25 FEB 2021
GEN 3.4-8 25 FEB 2021
GEN 3.4-9 25 FEB 2021
GEN 3.4-10 25 FEB 2021
GEN 3.4-11 12 JUN 2025
GEN 3.4-13 12 JUN 2025
GEN 3.4-14 12 JUN 2025
GEN 3.4-15 25 FEB 2021
GEN 3.4-16 25 FEB 2021
GEN 3.4-17 25 FEB 2021
GEN 3.4-18 25 FEB 2021
GEN 3.4-19 25 FEB 2021
GEN 3.4-20 25 FEB 2021
GEN 3.4-51 07 SEP 2023
GEN 3.5-1 08 OCT 2020
GEN 3.5-2 08 OCT 2020
GEN 3.5-3 08 OCT 2020
GEN 3.5-4 07 SEP 2023
GEN 3.5-5 08 OCT 2020
GEN 3.5-6 08 SEP 2022
GEN 3.5-7 08 SEP 2022
GEN 3.5-8 04 NOV 2021
GEN 3.5-9 04 NOV 2021
GEN 3.6-0 PLAN COOR SAUV 20 AUG 2015
GEN 3.6-1 12 JUN 2025
GEN 3.6-2 17 AUG 2017
GEN 3.6-3 12 JUN 2025
GEN 3.6-4 17 AUG 2017
GEN 3.6-5 17 AUG 2017
GEN 3.6-6 01 FEB 2018
GEN 3.6-7 01 FEB 2018
GEN 3.6-8 01 FEB 2018
GEN 3.6-9 01 FEB 2018
GEN 3.6-10 12 JUN 2025
GEN 3.6-11 01 FEB 2018
GEN 3.6-12 01 FEB 2018
GEN 3.6-13 01 FEB 2018
GEN 3.6-14 01 FEB 2018
GEN 3.6-15 17 AUG 2017
GEN 3.6-16 17 AUG 2017
GEN 3.6-17 01 FEB 2018
GEN 3.6-18 01 FEB 2018
GEN 3.7-1 22 JAN 2026

GEN 4

GEN 4.1-1 01 NOV 2014
GEN 4.1-2 07 AUG 2025
GEN 4.1-3 07 AUG 2025
GEN 4.1-4 07 AUG 2025
GEN 4.1-5 07 AUG 2025
GEN 4.1-6 07 AUG 2025
GEN 4.2-1 21 APR 2022
GEN 4.2-2 21 APR 2022
GEN 4.2-3 21 APR 2022
GEN 4.2-4 21 APR 2022
GEN 4.2-5 21 APR 2022
GEN 4.2-6 21 APR 2022
GEN 4.2-7 21 APR 2022

PARTIE 2 EN-ROUTE (ENR)
PART 2 - EN-ROUTE (ENR)

ENR 0

ENR 0.1-1 06 OCT 2022
ENR 0.6-1 20 APR 2023
ENR 0.6-2 03 OCT 2024

ENR 1

ENR 1.1-1 30 OCT 2025
ENR 1.1-2 30 OCT 2025
ENR 1.1-3 30 OCT 2025
ENR 1.1-4 30 OCT 2025
ENR 1.1-5 30 OCT 2025
ENR 1.1-6 30 OCT 2025
ENR 1.1-7 30 OCT 2025
ENR 1.2-1 30 OCT 2025
ENR 1.2-2 30 OCT 2025
ENR 1.2-3 30 OCT 2025
ENR 1.2-4 30 OCT 2025
ENR 1.2-5 30 OCT 2025
ENR 1.3-1 30 OCT 2025
ENR 1.3-2 30 OCT 2025
ENR 1.4-1 21 JUN 2018
ENR 1.4-2 21 JUN 2018
ENR 1.4-3 21 JUN 2018
ENR 1.4-4 01 NOV 2014
ENR 1.5-1 16 JUN 2022
ENR 1.5-2 28 DEC 2023
ENR 1.5-3 28 DEC 2023
ENR 1.5-4 28 DEC 2023
ENR 1.5-5 28 DEC 2023
ENR 1.5-6 28 DEC 2023
ENR 1.5-7 28 DEC 2023
ENR 1.5-8 28 DEC 2023
ENR 1.5-9 28 DEC 2023
ENR 1.5-10 28 DEC 2023
ENR 1.6-1 20 APR 2023
ENR 1.6-2 12 JUN 2025
ENR 1.6-3 12 JUN 2025
ENR 1.6-4 16 JUN 2022
ENR 1.6-5 16 JUN 2022
ENR 1.6-6 16 JUN 2022
ENR 1.6-7 16 JUN 2022
ENR 1.6-8 16 JUN 2022
ENR 1.6-9 22 FEB 2024
ENR 1.6-10 16 JUN 2022
ENR 1.6-11 16 JUN 2022
ENR 1.6-12 16 JUN 2022
ENR 1.6-13 16 JUN 2022
ENR 1.7-1 30 DEC 2021
ENR 1.7-2 30 DEC 2021
ENR 1.7-3 30 DEC 2021
ENR 1.7-4 30 DEC 2021
ENR 1.8-1 20 APR 2023
ENR 1.8-2 20 APR 2023
ENR 1.9-1 20 JUL 2017
ENR-1.10-1 23 MAR 2023
ENR-1.10-2 22 FEB 2024
ENR-1.10-3 23 MAR 2023
ENR-1.10-4 23 MAR 2023
ENR-1.10-5 23 MAR 2023
ENR-1.10-6 23 MAR 2023
ENR-1.10-7 23 MAR 2023
ENR-1.10-8 23 MAR 2023
ENR-1.10-9 23 MAR 2023
ENR-1.10-10 23 MAR 2023
ENR-1.10-11 23 MAR 2023
ENR-1.10-12 23 MAR 2023
ENR-1.10-13 23 MAR 2023
ENR-1.10-14 23 MAR 2023
ENR-1.10-15 23 MAR 2023

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR-1.10-16 23 MAR 2023
ENR-1.10-17 23 MAR 2023
ENR-1.10-18 23 MAR 2023
ENR 1.11-1 23 MAR 2023
ENR 1.11-2 23 MAR 2023
ENR 1.11-3 22 FEB 2024
ENR 1.11-4 23 MAR 2023
ENR 1.11-5 23 MAR 2023
ENR 1.11-6 23 MAR 2023
ENR 1.11-7 23 MAR 2023
ENR 1.12-1 30 OCT 2025
ENR 1.12-2 30 OCT 2025
ENR 1.12-3 30 OCT 2025
ENR 1.12-4 30 OCT 2025
ENR 1.13-1 30 OCT 2025
ENR 1.14-1 19 JUL 2018
ENR 1.14-2 19 JUL 2018
ENR 1.14-3 19 JUL 2018
ENR 1.15-1 20 APR 2023
ENR 1.15-2 20 APR 2023
ENR 1.15-3 20 APR 2023
ENR 1.15-4 20 APR 2023

ENR 2

ENR 2.1-1 03 OCT 2024
ENR 2.1-2 25 MAR 2021
ENR 2.1-3 06 AUG 2026
ENR 2.1-4 06 AUG 2026
ENR 2.2-1 29 MAR 2018
ENR 2.2-2 29 MAR 2018
ENR 2.2-3 29 MAR 2018
ENR 2.2-4 13 JUN 2024
ENR 2.2-5 20 APR 2023
ENR 2.2-6 20 APR 2023
ENR 2.2-7 20 APR 2023
ENR 2.2-8 20 APR 2023
ENR 2.2-9 20 APR 2023
ENR 2.2-10 20 APR 2023

ENR 3

ENR 3.0-1 11 AUG 2022
ENR 3.0-2 11 AUG 2022
ENR 3.1-1 11 AUG 2022
ENR 3.2-1 19 MAR 2026
ENR 3.2-2 19 MAR 2026
ENR 3.2-3 19 MAR 2026
ENR 3.2-4 19 MAR 2026
ENR 3.2-5 19 MAR 2026
ENR 3.2-6 19 MAR 2026
ENR 3.2-7 19 MAR 2026
ENR 3.2-8 20 APR 2023
ENR 3.3-1 20 APR 2023
ENR 3.3-2 03 OCT 2024
ENR 3.3-3 20 APR 2023
ENR 3.3 ITI VFR SAINT MARTIN SAINT BARTHELEMY 03 OCT 2024
ENR 3.4-1 16 JUN 2022

ENR 4

ENR 4.1-1 12 JUN 2025
ENR 4.2-1 01 NOV 2014
ENR 4.3-1 09 SEP 2021
ENR 4.4-1 01 OCT 2026
ENR 4.4-2 01 OCT 2026
ENR 4.4-3 01 OCT 2026
ENR 4.5-1 03 OCT 2024
ENR 4.5-2 03 OCT 2024

ENR 5

ENR 5.1-1 06 AUG 2026
ENR 5.1-2 06 AUG 2026
ENR 5.1-3 06 AUG 2026
ENR 5.1-4 06 AUG 2026
ENR 5.1-5 06 AUG 2026
ENR 5.1-6 06 AUG 2026
ENR 5.1-7 06 AUG 2026
ENR 5.1-8 06 AUG 2026
ENR 5.1-9 06 AUG 2026
ENR 5.1-10 06 AUG 2026
ENR 5.1-11 06 AUG 2026
ENR 5.1-12 06 AUG 2026
ENR 5.1-13 06 AUG 2026
ENR 5.1-9 13 JUL 2023
ENR 5.2-1 01 NOV 2014
ENR 5.3-1 03 OCT 2024
ENR 5.3-2 03 OCT 2024
ENR 5.3-3 03 OCT 2024
ENR 5.3-4 11 AUG 2022
ENR 5.3-5 11 AUG 2022
ENR 5.3-20 11 AUG 2022
ENR 5.4-0 22 JAN 2026
ENR 5.4-1 22 JAN 2026
ENR 5.4-2 22 JAN 2026
ENR 5.5-1 06 AUG 2026
ENR 5.5-2 06 AUG 2026
ENR 5.5-3 01 OCT 2026
ENR 5.5-4 01 OCT 2026
ENR 5.5-5 01 OCT 2026
ENR 5.6-1 28 MAR 2019
ENR 5.7-1 24 FEB 2022
ENR 5.7-3 28 MAR 2019
ENR 5.7-5 12 JUN 2025
ENR 5.7-6 12 JUN 2025
ENR 5.7-7 12 JUN 2025

ENR 6

ENR 6 1 CARTE ESPACE INFERIEUR-ANTILLES 19 MAR 2026
ENR 6.2 - CARTE ESPACE INFERIEUR GUYANE 06 AUG 2026
ENR 6.3 - CARTE ESPACE SUPERIEUR GUYANE 06 AUG 2026
ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION GUYANE 06 AUG 2026
ENR 6.4 - CARTE DES MOYENS RADIO ANTILLES ET GUYANE FRANCAISE 06 OCT 2026
ENR 6.5 - ZONES INTERDITES REGLEMENTEES ET DANGEREUSES GUYANE 06 AUG 2026
ENR 6.6 - CARTE ESPACE AÉRIEN SAINT PIERRE ET MIQUELON 22 FEB 2024

PARTIE 3 AERODROMES (AD)
PART 3 - AERODROMES (AD)

AD 0

AD 0.1-1 01 NOV 2014
AD 0.6-1 01 OCT 2026

AD 1

AD 1.1-1 02 OCT 2025
AD 1.1-2 02 OCT 2025
AD 1.1-3 02 OCT 2025
AD 1.1-4 02 OCT 2025
AD 1.1-5 02 OCT 2025
AD 1.1-6 02 OCT 2025
AD 1.1-7 02 OCT 2025
AD 1.2-1 09 SEP 2021
AD 1.2-2 09 SEP 2021
AD 1.2-3 12 SEP 2019
AD 1.2-4 09 SEP 2021
AD 1.2-5 09 SEP 2021
AD 1.2-6 09 SEP 2021
AD 1.2-7 09 SEP 2021
AD 1.2-8 09 SEP 2021
AD 1.2-9 09 SEP 2021
AD 1.2-10 09 SEP 2021
AD 1.3-1 14 MAY 2026
AD 1.3-2 12 JUN 2025
AD 1.3-3 19 MAR 2026
AD 1.4-1 07 AUG 2025
AD 1.4-2 07 AUG 2025
AD 1.5-1 19 MAR 2026
AD 1.7-1 29 MAR 2018
AD 1.7-2 05 DEC 2019

AD 2

BASSE TERRE BAILLIF

AD-2.TFFB-1 12 JUN 2025
AD-2.TFFB-2 20 MAR 2025
AD-2.TFFB-3 14 MAY 2026
AD-2.TFFB-4 12 JUN 2025
AD-2.TFFB-5 13 JUN 2024
AD 2 TFFB ATT 01 28 JAN 2021

CAMOPI

AD-2.SOOC-1 07 AUG 2025
AD-2.SOOC-2 22 JAN 2026
AD-2.SOOC-3 14 MAY 2026
AD-2.SOOC-4 07 AUG 2025
AD 2 SOOC ATT 01 25 MAR 2021

CAYENNE FELIX EBOUE

AD-2.SOCA-1 12 JUN 2025
AD-2.SOCA-2 12 JUN 2025
AD-2.SOCA-3 14 MAY 2026
AD-2.SOCA-4 12 JUN 2025
AD-2.SOCA-5 12 JUN 2025
AD-2.SOCA-6 12 JUN 2025
AD-2.SOCA-7 12 JUN 2025

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.SOCA-8	01 OCT 2026
AD-2.SOCA-9	06 AUG 2026
AD-2.SOCA-10	12 JUN 2025
AD 2 SOCA ADC 01	06 AUG 2026
AD 2 SOCA APDC 01	10 OCT 2019
AD 2 SOCA AOC RWY08-26	06 AUG 2026
AD 2 SOCA DATA 01	19 MAR 2026
AD 2 SOCA DATA RWY08 ILS Z LOC Z CODE	06 AUG 2026
AD 2 SOCA DATA RWY08 RNP CODE	06 AUG 2026
AD 2 SOCA DATA RWY26 RNP CODE	06 AUG 2026
AD 2 SOCA DATA SID RWY08 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 SOCA DATA STAR RWY08 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 SOCA SID RWY08 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 SOCA SID RWY08 RNAV INSTR 01	06 AUG 2026
AD 2 SOCA STAR RWY08 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 SOCA IAC RWY08 ILS Y LOC Y	06 AUG 2026
AD 2 SOCA IAC RWY08 ILS Z LOC Z	06 AUG 2026
AD 2 SOCA IAC RWY08 RNP	06 AUG 2026
AD 2 SOCA IAC RWY08 VOR	06 AUG 2026
AD 2 SOCA IAC RWY26 RNP	06 AUG 2026
AD 2 SOCA IAC RWY26 VOR	06 AUG 2026
AD 2 SOCA APP 01	01 OCT 2026
AD 2 SOCA ATT 01	12 JUN 2025

DESIRADE GRANDE ANSE

AD-2.TFFA-1	07 AUG 2025
AD-2.TFFA-2	20 MAR 2025
AD-2.TFFA-3	14 MAY 2026
AD-2.TFFA-4	07 AUG 2025
AD 2 TFFA ATT 01	06 AUG 2026

GRAND SANTI

AD-2.SOGS-1	01 OCT 2026
AD-2.SOGS-2	01 OCT 2026
AD-2.SOGS-3	14 MAY 2026
AD-2.SOGS-4	01 OCT 2026
AD 2 SOGS ATT 01	07 SEP 2023

GUADELOUPE MARYSE CONDE

AD-2.TFFR-1	12 JUN 2025
AD-2.TFFR-2	20 MAR 2025
AD-2.TFFR-3	22 JAN 2026
AD-2.TFFR-4	14 MAY 2026
AD-2.TFFR-5	02 OCT 2025
AD-2.TFFR-6	22 JAN 2026
AD-2.TFFR-7	12 JUN 2025
AD-2.TFFR-8	11 AUG 2022
AD-2.TFFR-9	12 JUN 2025
AD-2.TFFR-10	12 JUN 2025
AD-2.TFFR-11	12 JUN 2025
AD-2.TFFR-12	02 NOV 2023
AD 2 TFFR MIA TEXT 01	12 JUN 2025
AD 2 TFFR MIA TEXT 02	12 JUN 2025
AD 2 TFFR MIA TEXT 03	12 JUN 2025
AD 2 TFFR ADC 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFR APDC 01	12 JUN 2025
AD 2 TFFR APDC 02	12 JUN 2025
AD 2 TFFR APDC 03	12 JUN 2025
AD 2 TFFR AOC RWY12-30	06 AUG 2026
AD 2 TFFR MVA 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFR DATA 01	12 JUN 2025
AD 2 TFFR DATA RWY12 ILS Z LOC Z CODE	06 AUG 2026
AD 2 TFFR DATA RWY12 RNP Y CODE	06 AUG 2026
AD 2 TFFR DATA RWY12 RNP Z CODE	06 AUG 2026
AD 2 TFFR DATA RWY30 RNP CODE	06 AUG 2026
AD 2 TFFR DATA SID RWY12 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFR DATA SID RWY30 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFR DATA STAR RWY12 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFR DATA STAR RWY12 RNAV CODE 02	06 AUG 2026
AD 2 TFFR DATA STAR RWY30 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFR DATA STAR RWY30 RNAV CODE 02	06 AUG 2026
AD 2 TFFR SID RWY12 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 TFFR SID RWY12 RNAV INSTR 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFR SID RWY30 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 TFFR SID RWY30 RNAV INSTR 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFR STAR RWY12 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 TFFR STAR RWY30 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 TFFR IAC RWY12 ILS Y LOC Y	06 AUG 2026
AD 2 TFFR IAC RWY12 ILS Z LOC Z	06 AUG 2026
AD 2 TFFR IAC RWY12 RNP Y	06 AUG 2026
AD 2 TFFR IAC RWY12 RNP Z	06 AUG 2026
AD 2 TFFR IAC RWY12 VOR	06 AUG 2026
AD 2 TFFR IAC RWY30 RNP	06 AUG 2026
AD 2 TFFR VFR 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFR APP 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFR ATT 01	12 JUN 2025

LES SAINTES TERRE DE HAUT

AD-2.TFFS-1	19 MAR 2026
AD-2.TFFS-2	19 MAR 2026
AD-2.TFFS-3	14 MAY 2026
AD-2.TFFS-4	19 MAR 2026
AD-2.TFFS-5	19 MAR 2026
AD 2 TFFS ATT 01	19 MAR 2026

MARIE GALANTE

AD-2.TFFM-1	19 MAR 2026
AD-2.TFFM-2	19 MAR 2026
AD-2.TFFM-3	14 MAY 2026
AD-2.TFFM-4	06 AUG 2026
AD 2 TFFM ATT 01	06 AUG 2026

MARIPASOULA

AD-2.SOOA-1	14 MAY 2026
AD-2.SOOA-2	14 MAY 2026
AD-2.SOOA-3	14 MAY 2026
AD-2.SOOA-4	14 MAY 2026
AD 2 SOOA APDC 01	14 MAY 2026
AD 2 SOOA ATT 01	14 MAY 2026

MARTINIQUE AIME CESAIRE

AD-2.TFFF-1	12 JUN 2025
AD-2.TFFF-2	18 APR 2024
AD-2.TFFF-3	22 JAN 2026
AD-2.TFFF-4	14 MAY 2026
AD-2.TFFF-5	18 APR 2024
AD-2.TFFF-6	06 AUG 2026
AD-2.TFFF-7	11 JUN 2026
AD-2.TFFF-8	11 JUN 2026
AD-2.TFFF-9	18 APR 2024
AD-2.TFFF-10	06 AUG 2026
AD-2.TFFF-11	06 AUG 2026
AD-2.TFFF-12	13 JUN 2024
AD 2 TFFF MIA TEXT 01	28 NOV 2024
AD 2 TFFF MIA TEXT 02	18 APR 2024
AD 2 TFFF MIA TEXT 03	28 FEB 2019
AD 2 TFFF ADC 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFF APDC 01	11 JUN 2026
AD 2 TFFF APDC 02	11 JUN 2026
AD 2 TFFF AOC RWY10-28	06 AUG 2026
AD 2 TFFF AMG 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFF DATA 01	13 JUN 2024
AD 2 TFFF DATA RWY10 ILS Z LOC Z CODE	06 AUG 2026
AD 2 TFFF DATA RWY10 RNP CODE	06 AUG 2026
AD 2 TFFF DATA RWY28 RNP CODE	06 AUG 2026
AD 2 TFFF DATA SID RWY10 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFF DATA SID RWY28 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFF DATA STAR RWY10 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFF DATA STAR RWY28 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFF SID RWY10 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 TFFF SID RWY10 RNAV INSTR 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFF SID RWY28 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 TFFF SID RWY28 RNAV INSTR 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFF STAR RWY10-28 CONV	06 AUG 2026
AD 2 TFFF STAR RWY10 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 TFFF STAR RWY28 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 TFFF IAC RWY10 ILS Y LOC Y	06 AUG 2026
AD 2 TFFF IAC RWY10 ILS Z LOC Z	06 AUG 2026
AD 2 TFFF IAC RWY10 RNP	06 AUG 2026
AD 2 TFFF IAC RWY10 RNP MINIMA	06 AUG 2026
AD 2 TFFF IAC RWY10 ILS MINIMA	02 NOV 2023
AD 2 TFFF IAC RWY10 VOR	06 AUG 2026
AD 2 TFFF IAC RWY28 RNP	06 AUG 2026
AD 2 TFFF IAC RWY28 VOR	06 AUG 2026
AD 2 TFFF APP 01	06 AUG 2026
AD 2 TFFF ATT 01	18 APR 2024

MIQUELON

AD-2.LFVM-1	07 AUG 2025
AD-2.LFVM-2	02 OCT 2025
AD-2.LFVM-3	22 JAN 2026
AD-2.LFVM-4	06 AUG 2026
AD-2.LFVM-5	06 AUG 2026
AD 2 LFVM ADC 01	06 AUG 2026
AD 2 LFVM DATA 01	15 JUN 2023
AD 2 LFVM DATA RWY12 RNP CODE	06 AUG 2026
AD 2 LFVM DATA RWY12 RNP FASDB	06 AUG 2026
AD 2 LFVM DATA RWY30 RNP CODE	06 AUG 2026
AD 2 LFVM DATA RWY30 RNP FASDB	06 AUG 2026
AD 2 LFVM DATA SID RWY12 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 LFVM DATA SID RWY30 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 LFVM SID RWY12 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 LFVM SID RWY12 RNAV INSTR 01	06 AUG 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFVM SID RWY30 RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFVM SID RWY30 RNAV INSTR 01 06 AUG 2026
AD 2 LFVM IAC RWY12 NDB 06 AUG 2026
AD 2 LFVM IAC RWY12 RNP 06 AUG 2026
AD 2 LFVM IAC RWY30 NDB 06 AUG 2026
AD 2 LFVM IAC RWY30 RNP 06 AUG 2026
AD 2 LFVM ATT 01 06 AUG 2026

REGINA

AD-2.SOOR-1 07 AUG 2025
AD-2.SOOR-2 22 JAN 2026
AD-2.SOOR-3 14 MAY 2026
AD-2.SOOR-4 02 OCT 2025
AD 2 SOOR ATT 01 18 JUN 2020

SAINT BARTHELEMY

AD-2.TFFJ-1 01 OCT 2026
AD-2.TFFJ-2 01 OCT 2026
AD-2.TFFJ-3 01 OCT 2026
AD-2.TFFJ-4 01 OCT 2026
AD-2.TFFJ-5 01 OCT 2026
AD-2.TFFJ-6 01 OCT 2026
AD-2.TFFJ-7 12 JUN 2025
AD-2.TFFJ-8 07 AUG 2025
AD-2.TFFJ-9 20 MAR 2025
AD-2.TFFJ-10 06 AUG 2026
AD 2 TFFJ AOC B RWY10-28 01 OCT 2026
AD 2 TFFJ AOC RWY10-28 01 OCT 2026
AD 2 TFFJ APP 01 03 OCT 2024
AD 2 TFFJ APP 02 03 OCT 2024
AD 2 TFFJ ATT 01 03 OCT 2024
AD 2 TFFJ GMC 01 12 JUN 2025

SAINT FRANCOIS

AD-2.TFFC-1 07 AUG 2025
AD-2.TFFC-2 20 MAR 2025
AD-2.TFFC-3 14 MAY 2026
AD-2.TFFC-4 19 MAR 2026
AD 2 TFFC ATT 01 10 OCT 2019

SAINT GEORGES DE L'OYAPOCK

AD-2.SOOG-1 07 AUG 2025
AD-2.SOOG-2 22 JAN 2026
AD-2.SOOG-3 14 MAY 2026
AD-2.SOOG-4 02 OCT 2025
AD 2 SOOG APP 01 13 AUG 2020
AD 2 SOOG ATT 01 13 AUG 2020

SAINT LAURENT DU MARONI

AD-2.SOOM-1 14 MAY 2026
AD-2.SOOM-2 14 MAY 2026
AD-2.SOOM-3 06 AUG 2026
AD-2.SOOM-4 14 MAY 2026
AD 2 SOOM ATT 01 14 MAY 2026

SAINT MARTIN GRAND'CASE

AD-2.TFFG-1 14 MAY 2026
AD-2.TFFG-2 14 MAY 2026
AD-2.TFFG-3 14 MAY 2026
AD-2.TFFG-4 14 MAY 2026
AD-2.TFFG-5 14 MAY 2026
AD-2.TFFG-6 14 MAY 2026
AD-2.TFFG-7 14 MAY 2026
AD 2 TFFG AOC RWY12-30 02 NOV 2023
AD 2 TFFG APDC 01 07 SEP 2023
AD 2 TFFG ATT 01 14 MAY 2026

SAINT PIERRE

AD-2.LFVP-1 07 AUG 2025
AD-2.LFVP-2 20 MAR 2025
AD-2.LFVP-3 22 JAN 2026
AD-2.LFVP-4 06 AUG 2026
AD-2.LFVP-5 07 AUG 2025
AD-2.LFVP-6 06 AUG 2026
AD-2.LFVP-7 20 MAR 2025
AD 2 LFVP ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFVP APDC 01 28 JAN 2021
AD 2 LFVP AOC RWY08-26 06 AUG 2026
AD 2 LFVP PATC RWY26 01 MAR 2018
AD 2 LFVP DATA 01 06 AUG 2026
AD 2 LFVP DATA RWY08 RNP CODE 06 AUG 2026
AD 2 LFVP DATA RWY08 RNP FASDB 28 DEC 2023
AD 2 LFVP DATA RWY26 ILS Z LOC Z CODE 06 AUG 2026
AD 2 LFVP DATA RWY26 RNP CODE 06 AUG 2026
AD 2 LFVP DATA RWY26 RNP FASDB 28 DEC 2023
AD 2 LFVP DATA SID RWY08 RNAV CODE 01 06 AUG 2026
AD 2 LFVP DATA SID RWY26 RNAV CODE 01 06 AUG 2026
AD 2 LFVP DATA STAR RWY08 RNAV CODE 01 06 AUG 2026
AD 2 LFVP DATA STAR RWY26 RNAV CODE 01 06 AUG 2026
AD 2 LFVP SID RWY08 RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFVP SID RWY08 RNAV INSTR 01 06 AUG 2026
AD 2 LFVP SID RWY08 RNAV VM302 VM401 06 AUG 2026
AD 2 LFVP SID RWY26 RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFVP SID RWY26 RNAV INSTR 01 06 AUG 2026
AD 2 LFVP SID RWY26 RNAV VM302 VM401 06 AUG 2026
AD 2 LFVP STAR RWY08 RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFVP STAR RWY26 RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFVP IAC RWY08 NDB 06 AUG 2026
AD 2 LFVP IAC RWY08 RNP 06 AUG 2026
AD 2 LFVP IAC RWY26 ILS Y LOC Y 06 AUG 2026
AD 2 LFVP IAC RWY26 ILS Z LOC Z 06 AUG 2026
AD 2 LFVP IAC RWY26 NDB 06 AUG 2026
AD 2 LFVP IAC RWY26 RNP 06 AUG 2026
AD 2 LFVP VFR 01 06 AUG 2026
AD 2 LFVP ATT 01 06 AUG 2026

SAUL

AD-2.SOOS-1 01 OCT 2026
AD-2.SOOS-2 01 OCT 2026
AD-2.SOOS-3 01 OCT 2026
AD-2.SOOS-4 01 OCT 2026
AD-2.SOOS-5 01 OCT 2026
AD 2 SOOS ATT 01 05 SEP 2024

AD 3

CAYENNE ANDREE ROSEMON CENTRE HOSPITALIER

AD 3 SOCH DATA 01 08 AUG 2024
AD 3 SOCH DATA RWY093 RNP CODE 08 AUG 2024
AD 3 SOCH DATA SID RWY273 RNAV CODE 01 08 AUG 2024
AD 3 SOCH SID RWY273 RNAV 08 AUG 2024
AD 3 SOCH IAC RWY093 RNP 08 AUG 2024
AD 3 SOCH H APP 01 08 AUG 2024
AD 3 SOCH H ATT 01 13 JUN 2024

AD 3 TF003 H APP 01 15 JUL 2021
AD 3 TF003 H ATT 01 15 JUL 2021

AD 3 TF004 H APP 01 19 MAR 2026
AD 3 TF004 H ATT 01 19 MAR 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 0.5 LISTE DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP

LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP

Page concernée *Page affected*	**Aérodrome** *Aerodrome*	**Mise à jour manuscrite** *Handwritten amendment*
		NIL

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN-0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 1

TABLE OF CONTENTS TO PART 1

GEN 0		
GEN 0.1	PREFACE *PREFACE*	GEN 0.1-1
GEN 0.2	REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP *RECORD OF AIP AMENDMENT*	GEN 0.2-1
GEN 0.3	REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP *RECORD OF AIP SUPPLEMENTS*	GEN 0.3-1
GEN 0.4	LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE eAIP *CHECKLIST OF eAIP PAGES*	GEN 0.4-1
GEN 0.5	LISTE DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP *LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP*	GEN 0.5-1
GEN 0.6	TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 1 *TABLE OF CONTENTS TO PART 1*	GEN 0.6-1
GEN 1	**RENSEIGNEMENTS SUR LES REGLEMENTS ET EXIGENCES NATIONAUX** ***NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS***	
GEN 1.1	ADMINISTRATIONS DESIGNEES *DESIGNATED AUTHORITIES*	GEN 1.1-1
GEN 1.2	ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES AERONEFS *ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT*	GEN 1.2-1
GEN 1.3	ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES PASSAGERS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE *ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF PASSENGERS AND CREW*	GEN 1.3-1
GEN 1.4	ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES MARCHANDISES *ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF CARGO*	GEN 1.4-1
GEN 1.5	INSTRUMENTS DE BORD, EQUIPEMENT ET DOCUMENTS DE VOL DES AERONEFS *AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS*	GEN 1.5-1
GEN 1.6	RESUME DES REGLEMENTS NATIONAUX AINSI QUE DES ENTENTES ET CONVENTIONS INTERNATIONALES *SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS AND INTERNATIONAL AGREEMENTS/CONVENTIONS*	GEN 1.6-1
GEN 1.7	DIFFERENCES ENTRE LA REGLEMENTATION FRANCAISE ET LES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDEES DE L'OACI *DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES*	GEN 1.7-1
GEN 2	**TABLEAUX ET CODES** ***TABLES AND CODES***	
GEN 2.1	SYSTEME DE MESURE, MARQUES D'AERONEF, JOURS FERIES *MEASURING SYSTEM, AIRCRAFT MARKINGS, HOLIDAYS*	GEN 2.1-1
GEN 2.2	ABREVIATIONS UTILISEES DANS LES PUBLICATIONS AIS *ABBREVIATIONS USED IN AIS PUBLICATIONS*	GEN 2.2-1
GEN 2.3	SIGNES CONVENTIONNELS DES CARTES *CHART SYMBOLS*	GEN 2.3-1
GEN 2.4	INDICATEURS D'EMPLACEMENT *LOCATION INDICATORS*	GEN 2.4-1
GEN 2.5	LISTE DES AIDES DE RADIONAVIGATION *LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS*	GEN 2.5-1
GEN 2.6	CONVERSION DES UNITES DE MESURE *CONVERSION OF UNITS AND MEASUREMENT*	GEN 2.6-1
GEN 2.7	HEURES DE LEVER ET DE COUCHER DU SOLEIL *SUNRISE / SUNSET*	GEN 2.7-1
GEN 3	**SERVICES** ***SERVICES***	
GEN 3.1	SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE *AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES*	GEN 3.1-1
GEN 3.2	CARTES AERONAUTIQUES *AERONAUTICAL CHARTS*	GEN 3.2-1
GEN 3.3	SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE *AIR TRAFFIC SERVICES*	GEN 3.3-1
GEN 3.5	SERVICES METEOROLOGIQUES *METEOROLOGICAL SERVICES*	GEN 3.5-1
GEN 3.6	RECHERCHE ET SAUVETAGE *SEARCH AND RESCUE*	GEN 3.6-1
GEN 3.7	SERVICE D'INFORMATIONS *INFORMATION SERVICES*	GEN 3.7-1
GEN 4	**REDEVANCES D'AERODROME/D'HELISTATION ET DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE** ***CHARGES FOR AERODROMES/HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES***	
GEN 4.1	REDEVANCES D'AERODROME/D'HELISTATION *AERODROME/HELIPORT CHARGES*	GEN 4.1-1

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 4.2 REDEVANCES DE NAVIGATION AERIENNE ROC et RSTCA-OM
AIR NAVIGATION CHARGES OCEANIC AND TERMINAL CHARGE
GEN 4.2-1

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 1 RENSEIGNEMENTS SUR LES REGLEMENTS ET EXIGENCES NATIONAUX

NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS

GEN 1.1 ADMINISTRATIONS DESIGNEES

DESIGNATED AUTHORITIES

1.1.1 AUTORITE AERONAUTIQUE

L'administration chargée de l'aviation civile dans les départements de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane et des Iles Saint Pierre et Miquelon est la DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE. Cette direction générale relève du Ministère chargé des Transports.

Adresse postale / *Postal address* : **DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE**
50, rue Henry FARMAN
75720 PARIS CEDEX 15
TEL : **01 58 09 43 21**
Adresse SFA *(AFS)* : **L F P S Y A Y D**
FAX : **01 58 09 35 35**

Cette direction générale comprend plusieurs directions dont :

- la DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE, chargée de la certification et de la supervision de tous les acteurs du transport aérien en matière de sécurité et de sûreté.

Adresse postale / *Postal address* : **DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE**
50, rue Henry FARMAN
75720 PARIS CEDEX 15
TEL : **01 58 09 43 21**
Adresse SFA *(AFS)* : **L F P S Y A Y N**
TELEX : **DIRNA 634142**
FAX : **01 58 09 38 64**

- la DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE chargée de fournir les services de la circulation aérienne, de communication, de navigation et de surveillance afférents, ainsi que les services d'information aéronautique.

Adresse postale / *Postal address* : **DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE**
50, rue Henry FARMAN
75720 PARIS CEDEX 15
TEL : **01 58 09 43 21**
Adresse SFA *(AFS)* : **L F P S Y A Y N**
TELEX : **AVIACIV 634 142**
FAX : **01 58 09 49 03**

Relevant de la Direction des Services de la Navigation Aérienne, la **DIRECTION DES OPERATIONS** est chargée d'assurer l'écoulement sûr et régulier du trafic aérien.

Adresse postale / *Postal address* : **DIRECTION DES OPERATIONS**
Postal address: **9, rue Champagne**
91200 ATHIS-MONS
TEL : **01 69 57 60 00**
Adresse SFA *(AFS)* : **L F FA Y A Y C**
FAX : **01 69 57 73 73**

1.1.1 AERONAUTICAL AUTHORITY

The administration in charge of civil aviation in the French Antilles, French Guiana and Saint Pierre et Miquelon Islands is the "DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE", which belongs to the Ministry in charge of Transports.

This "direction générale" includes several directions, among which :

- the "DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE", *in charge of certification and supervision for all air transport actors as regards safety and security.*

- the "DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE", *in charge of supervision and service provision, communication, navigation and Aeronautical Information Services.*

Within the "Direction des Services de la Navigation Aérienne", the ***"DIRECTION DES OPERATIONS"*** *is in charge of air navigation safety and efficiency.*

Relevant de la Direction des Opérations, le **SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE** est l'organisme central chargé de l'information aéronautique française.

*Within the "Direction des Opérations", the **SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE** is the central unit in charge of the French aeronautical information.*

Adresse postale / *Postal address* : **SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE**
6, rue des avions ANTOINETTE - CS 90048
33693 MERIGNAC CEDEX
TEL : **05 57 92 55 22**
05 57 92 57 92 (BNI-NOF)
05 57 92 57 57 (AIP-Information Permanente)
Adresse SFA *(AFS)* : **L F F A Y N Y X**
FAX : **05 57 92 57 99 (BNI-NOF)**
E-mail : **sia-direction@aviation-civile.gouv.fr**

- le SERVICE DE L'AVIATION CIVILE à Saint Pierre et Miquelon.

***-the SERVICE DE L'AVIATION CIVILE** at Saint Pierre et Miquelon.*

Adresse postale / *Postal address* : **SERVICE DE L'AVIATION CIVILE DE SAINT-PIERRE ET MIQUELON**
BP 4265
Saint Pierre
97500 SAINT PIERRE ET MIQUELON
TEL : **0508 41 18 00**
Adresse SFA *(AFS)* : **LFVPYAYX**
FAX : **0508 41 18 18**
E-mail : **sacspm@aviation-civile.gouv.fr**

- la DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE Antilles-Guyane.

***- the DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE** Antilles-Guyane.*

Adresse postale / *Postal address* : **DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE ANTILLES-GUYANE**
AIRMESS - PAE
Aéroport MARTINIQUE AIME CESAIRE
97232 LE LAMENTIN
FAX : **05 96 30 06 05**

DELEGATION GUADELOUPE

Adresse postale / *Postal address* : **Aérogare Raizet Sud**
Bâtiment Tour de contrôle
Rue Ernest PALLAS
97139 LES ABYMES
TEL : **0590 48 20 20**
FAX : **0590 48 20 00**

DELEGATION GUYANE

Adresse postale / *Postal address* : **AERODROME DE CAYENNE FELIX EBOUE**
97351 MATOURY
(Guyane)
TEL : **0594 35 93 00**
FAX : **0594 35 61 66**

© Service de l'Information Aéronautique, France

- Le SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE Antilles-Guyane

Adresse postale / *Postal address* : **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE ANTILLES-GUYANE**
Aéroport MARTINIQUE AIME CESAIRE
97232 LE LAMENTIN
TEL : **0596 42 24 24**
FAX : **0596 42 25 07**

ORGANISME DE CONTROLE POINTE A PITRE

Adresse postale / *Postal address* : **ORGANISME DE CONTROLE de GUADELOUPE MARYSE CONDE**
Bâtiment Tour de Contrôle
Rue Ernest PALLAS, Le Raizet
97139 LES ABYMES
TEL : **0590 48 20 12 (BRIA Antilles : 0590 48 21 43)**
FAX : **0590 48 21 00 (BRIA Antilles : 0590 68 44 25)**

ORGANISME DE CONTROLE FORT DE FRANCE

Adresse postale / *Postal address* : **ORGANISME DE CONTROLE de MARTINIQUE AIME CESAIRE**
Aérodrome MARTINIQUE AIME CESAIRE
97232 LE LAMENTIN
TEL : **0596 42 24 24 (BRIA Antilles : 0596 42 25 24 - 0590 42 26 14)**
FAX : **0596 51 65 58 (BRIA Antilles : 0596 51 10 63)**

ORGANISME DE CONTROLE CAYENNE

Adresse postale / *Postal address* : **ORGANISME DE CONTROLE de CAYENNE FELIX EBOUE**
Aérodrome de CAYENNE FELIX EBOUE
97351 MATOURY
TEL : **0594 35 93 00 (BRIA : 0594 35 93 08 - 0594 35 93 09)**
FAX : **0594 35 61 66 (BRIA : 0594 30 41 24)**

1.1.2 ADMINISTRATION METEOROLOGIQUE

METEO-FRANCE est l'autorité administrative météorologique désignée par l'état français pour la fourniture de l'assistance météorologique à la navigation aérienne.

1.1.2 METEOROLOGICAL ADMINISTRATION

METEO FRANCE is the meteorological administrative authority appointed by the French state to provide meteorological assistance to air navigation.

Adresses postales / *Postal addresses :*

METEO FRANCE
73, Avenue de Paris
94165 SAINT MANDE CEDEX
TEL : 01 77 94 77 94
FAX : 01 77 94 70 05
TELEX : METFRAN 202 876

Aéroport de CAYENNE FELIX EBOUE
Service météorologique
97351 MATOURY
TEL : 05 94 35 35 37

METEO FRANCE
Aérodrome de Saint Pierre
BP 4232 Saint Pierre
97500 SAINT PIERRE ET MIQUELON
TEL : 05 08 41 18 60
FAX : 05 08 41 18 65
E-mail : meteospm@cancom. net

Centre Météorologique de Guadeloupe
CTC Aérogare Raizet sud - Zone Fret
Rue Ernest Pallas
BP 18 - 97139 LES ABYMES CEDEX

Aéroport MARTINIQUE AIME CESAIRE
Le Lamentin
Service météorologique
97232 LE LAMENTIN CEDEX

1.1.3 DOUANES

1.1.3 CUSTOMS

Adresse postale / *Postal address* : **Direction Générale des Douanes et Droits Indirects**
11, rue des deux communes
93558 MONTREUIL CEDEX
TEL : **(infos Douane Service) : 0 811 20 44 44 (ou / *or* +33 1 72 40 78 50 depuis l'outre-mer ou l'étranger / *from overseas or abroad)***
TEL : **01 40 04 04 04**
FAX : **01 57 43 49 37**

1.1.4 SANTE

1.1.4 HEALTH

Adresse postale / *Postal address* : **Ministère de la Santé et des Solidarités**
Direction Générale de la Santé
(Bureau SD5)
14, avenue Duquesne
75350 PARIS 07 SP
TEL : **01 40 56 60 00**
FAX : **01 40 56 40 56**

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.1.5 REDEVANCE D'AERODROME

1.1.5 AIRPORT FEES

Adresse postale / *Postal address* : **Direction de la Régulation Economique**
Sous-direction des aéroports
Direction Générale de l'Aviation Civile
50, rue Henry FARMAN
75720 PARIS CEDEX 15
TEL : **01 58 09 43 21**
FAX : **01 58 09 41 42**

1.1.6 POLICE

1.1.6 POLICE

Adresse postale / *Postal address* : **Direction Centrale de la Police aux Frontières**
18-20, rue des Pyrénées
75020 PARIS
TEL : **01 86 21 53 63**
FAX : **01 49 27 30 63**
E-mail : **dcpaf-cic@interieur.gouv.fr**

1.1.7 SAR - RECHERCHES ET SAUVETAGE

1.1.7 SAR-SEARCH AND RESCUE

L'Organisme Central d'Etude et de Coordination SAR est placé sous l'autorité de la Direction des Services de la Navigation Aérienne.

The "Organisme Central d'Etude et de Coordination SAR" is placed under the authority of the "Direction des Services de la Navigation Aérienne".

Adresse postale / *Postal address* : **Direction des Services de la Navigation Aérienne - Département SAR**
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
TEL : **01 58 09 47 79**
FAX : **01 58 09 43 69**
Adresse SFA *(AFS)* : **LFPSYAYR**

GUYANE / *FRENCH GUIANA*

Adresse postale / *Postal address* : **Centre de Coordination et de Sauvetage (RCC)**
Aérodrome de CAYENNE FELIX EBOUE
97351 MATOURY
TEL : **0594 35 93 08 - 0594 35 93 09 (H24)**
FAX : **0594 30 41 24 (BRIA)**
Adresse SFA *(AFS)* : **SOOOYCYX**

ANTILLES / *FRENCH ANTILLES*

Adresse postale / *Postal address* : **Centre Secondaire de Recherches et de Sauvetage (RSC)**
Aérodrome MARTINIQUE AIME CESAIRE
97232 LAMENTIN (Martinique)
TEL : **0596 42 25 24 (H24)**
FAX : **0596 51 65 58 - 0596 51 10 63**
Adresse SFA *(AFS)* : **TFFFYCYX**

Adresse postale / *Postal address* : **Centre Secondaire de Recherches et de Sauvetage (RSC)**
OC PTP, Bâtiment Tour de Contrôle
Rue Ernest PALLAS, Le Raizet
97139 LES ABYMES
TEL : **0590 48 21 43 (H24) (BRIA Antilles)**
FAX : **0590 68 44 25 (BRIA Antilles)**
Adresse SFA *(AFS)* : **TFFRYCYX**

SAINT PIERRE et MIQUELON

Autorité SAR / *SAR authority* : **Centre de Coordination et de Sauvetage d'HALIFAX (RCC)**
HALIFAX Rescue Coordination centre (RCC)
TEL : **902 427 21 02**
FAX : **902 427 21 14**
Adresse SFA *(AFS)* : **CYHZYCYX**

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 1.2 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES AERONEFS

ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT

ANTILLES - GUYANE

1.2.1 REGLEMENT CONCERNANT LES AERONEFS CIVILS QUI EFFECTUENT DES VOLS INTERNATIONAUX

GENERALITES

Tout survol des départements de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane avec ou sans escale, doit être effectué conformément à la réglementation de l'Aviation Civile applicable dans ce territoire.

Tout aéronef en provenance de l'étranger qui pénètre en Martinique, Guadeloupe et Guyane doit effectuer son premier atterrissage sur un aéroport disposant des contrôles de douane, de police et de santé. De même tout aéronef quittant ces départements pour l'étranger doit accomplir sa dernière escale en territoire français sur un tel aéroport.

a) Vols réguliers

***** Survol et escales techniques :

Les aéronefs des compagnies ressortissant à des pays signataires de l'accord de transit ou bénéficiant des droits équivalents par accord bi-latéral conclu avec la France peuvent survoler les territoires de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane dans les conditions prescrites par les dits accords.

Dans tous les autres cas, une demande d'autorisation doit être présentée par voie diplomatique au Ministère des Affaires Etrangères

***** Escales commerciales :

L'exploitation à des fins commerciales d'un vol international régulier à destination ou en provenance de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane doit être effectuée sous couvert :

- soit des dispositions contenues dans les accords aériens passés entre la France et les pays étrangers desquels relèvent les compagnies exploitantes ;

- soit d'autorisations particulières délivrées par le Gouvernement français.

***** Documents exigés à l'arrivée et au départ des aéronefs :

Formulaire de trafic

Les compagnies de transport aérien, sous réserve de la remise aux autorités aéroportuaires de 2 formulaires de trafic, ne sont pas tenues de leur remettre le manifeste de passagers.

Les compagnies sont également dispensées de leur remettre une déclaration générale sous réserve que l'attestation de sincérité prévue dans ladite déclaration soit reportée sur un feuillet du manisfeste de marchandises remis au Service des Douanes (1).

Toutefois, la déclaration de santé figurant dans la déclaration générale doit être fournie à l'arrivée au Service de Santé lorqu'elle comporte des renseignements positifs ou si elle mentionne la mise sous surveillance sanitaire d'un voyageur.

Le formulaire de trafic doit être remis en un exemplaire à l'autorité de l'aéroport assurant le contrôle du trafic aérien dans un délai de 24 heures après l'atterrissage ou le décollage de chaque aéronef

Le formulaire de trafic est également exigé pour les services supplémentaires d'une ligne régulière

(1) Cette attestation peut être portée à l'arrivée au moyen d'un tampon et doit être signée par l'agent transporteur.

N.B : les aéronefs d'État tels qu'ils sont définis à l'article 3 de la Convention de Chicago sont exclus de l'application des présents règlements.

FRENCH ANTILLES - FRENCH GUIANA

1.2.1 REGULATION CONCERNING CIVIL AIRCRAFT WHICH CARRY OUT INTERNATIONAL FLIGHTS

GENERAL

Any overflight of the Martinique, Guadeloupe and French Guiana with or without stop, should be performed in compliance with the Civil Aviation regulations applicable to this territory.

All aircraft arriving from abroad and entering the Martinique, Guadeloupe and French Guiana territories should perform the first landing on an airport provided with Customs, Police and Sanitary controls. Also, all aircraft leaving these department abroad should have their last stop in the French territory on such type of airport.

a) Scheduled flights

***** Overflight and technical stop:

Aircraft from airlines belonging to countries which signed the bilateral transit agreement or possessing equivalent rights by a bilateral agreement signed with France, can overfly the Martinique, Guadeloupe and French Guiana territories under the conditions prescribed in the said agreements.

In all other cases, a clearance request should be put up via the diplomatic channel to the Ministry of Foreign Affairs.

***** Commercial stops:

Commercial operation of a scheduled international flight to or from the Martinique, Guadeloupe and French Guiana should be performed under:

- either the provisions contained in the air agreements signed between France and the foreign countries governing the operator airlines;

- or specific clearances delivered by the French Government.

***** Documents required on arrival and departure of aircraft:

Traffic form

Provided they transmit the airport authorities two traffic forms, transport airlines do not need to transmit the passenger list.

Airlines are also exempted from transmitting a general statement, provided the sincerity assessment provided in the said statement is duplicated on a sheet of the cargo manifest transmitted to the Customs Service (1).

However, the sanitary statement provided in the general statement should be transmitted on arrival to the Sanitary Service when it includes positive information or if it mentions the sanitary surveillance of a passenger

One copy of the traffic form should be transmitted to the authority of the airport ensuring the air traffic control within 24 hours after landing or take-off of each aircraft

The traffic form is also required for supplemental services of a scheduled line.

(1) This assessment can be duplicated on arrival, using a stamp, and should be signed by the transport agent.

N.B: State aircraft, such as defined in article 3 of the Chicago Convention are excluded from the application of these regulations.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Compte tenu des dispositions figurant au paragraphe précédent, les documents suivants sont exigés tant à l'entrée qu'à la sortie du territoire français :

Considering the provisions stipulated in the previous paragraph, the following documents are required both on arrival and departure from the French territory:

	Guadeloupe - Martinique				Guyane Française			
	Douane	**Police**	**Santé**	**Administ.**	**Douane**	**Police**	**Santé**	**Administ.**
- Formulaire de trafic				2 ex				2 ex
- Déclaration générale (1)	1 ex	1 ex	1 ex		1 ex	1 ex	1 ex	
- Manifeste de passagers (2)						1 ex		
- Manifeste de marchandises	1 ex				1 ex			
- Liste sommaire de provisions de bord (3)	1 ex				1 ex			

(1) lorsque les services de santé l'exigent.

(2) sur demande du service interéssé.

(3) sauf lorsque les provisions de bord restent à bord sous la surveillance de la douane.

* Mesures sanitaires applicables au aéronefs :

Aucune mesure sanitaire n'est applicable aux aéronefs en période sanitaire normale.

b) Vol non réguliers

*Survol et escales techniques :

Les aéronefs des compagnies ressortissant à des pays membres de l'OACI ou bénéficiant, par accords bilatéraux conclus avec la France, de droits équivalents à ceux mentionnés à l'article 5 (paragraphe 1) de la Convention de Chicago, peuvent survoler le territoire de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane, dans les conditions prévues dans ladite Convention ou aux dits Accords dès lors que ces pays accordent les mêmes facilités aux aéronefs français.

Dans tous les autres cas, une demande d'autorisation doit être présentée par la voie diplomatique.

* Escales commerciales :

Régime applicable aux aéronefs ou entreprises (1) ressortissant à des États non membres de l'OACI.

Ces vols doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable présentée par la voie diplomatique au Ministère des Affaires Étrangères (Direction des Affaires Économiques et Financières - Section Transport - 37 Quai d'Orsay à Paris).

Cette demande d'autorisation doit comprendre tous les renseignements énumérés au formulaire B (Annexe 2) et parvenir au Ministère des Affaires Étrangères, 20 jours avant le vol prévu.

(1) La procédure prévue au présent paragraphe s'applique à la fois aux ACFT immatriculés dans un pays membre de l'OACI mais affrêtés par une entreprise d'un pays non membre et aux ACFT immatriculés dans un pays non membre de l'OACI utilisés par un pays membre

* Régime applicable aux aéronefs et entreprises ressortissant des Etats membres de l'OACI :

La demande doit parvenir à son destinataire dix jours avant la date du vol (ou du premier vol s'il s'agit d'une série).

Les renseignements ci-après doivent être fournis :

- nom et adresse du transporteur ;

-type de l'aéronef ou des aéronefs utilisés avec indication de la nationalité (Etat d'immatriculation) et de la capacité ;

- propriétaire de l'aéronef si celui-ci n'est pas le transporteur ;

- itinéraire complet du voyage ;

- dates et horaires prévus pour les escales, notamment françaises ;

- dans le cas d'un vol affrété, nom et adresse de l'affréteur, nombre de passagers ;

- nature et quantité de fret transporté ;

- nom et qualité du signataire de la demande.

La demande doit être adressée par le transporteur à la Direction Générale de l'Aviation Civile, Direction du Transport Aérien (DTA) - Bureau des Services aériens internationaux (SDT1) : 50, rue Henry FARMAN 75720 PARIS CEDEX 15 - France TEL 01 58 09 36 38/39 62, FAX 01 58 09 38 65 et parvenir à son destinataire dix jours avant la date du vol ou un mois avant celle du premier vol s'il s'agit d'une série de vols. La demande doit être établie sur le formulaire B (Annexe II).

(1) When required by the health services.

(2) On request from the service concerned.

(3) Except when aircraft supplies remain onboard under Customs surveillance.

* Health measures applicable to aircraft:

During normal health periods, no health measure is applicable to aircraft.

b) Non-scheduled flights

*Oveflight and technical stops:

Aircraft from airlines belonging to ICAO member countries or possessing rights equivalent to those mentioned in article 5 (paragraph 1) of the Chicago Convention, by bilateral agreements signed with France, can overfly the Martinique, Guadeloupe end French Guiana territories, under the conditions stipulated in the said Convention or Agreements, when these countries grant the same facilities to French aircraft.

In all other cases, a clearance request should be put up via the diplomatic channel.

* Commercial stops:

Regulations applicable to aircraft or companies (1) belonging to States not members of the ICAO.

Such flights are subject to a preliminary clearance request put up via the diplomatic channel to the Ministry of Foreign Affairs (Direction des Affaires Économiques et Financières (Management of Economical and Financual Affairs) - Section Transport - 37 Quai d'Orsay - Paris).

The clearance request should include all information listed in form B (Appendix 2) and be received by the Ministry of Foreign Affairs 20 days before the planned flight.

(1) The procedure provided in this paragraph applies both to the ACFT immatriculated in an ICAO member country but chartered by a company from a non member country and to ACFT immatriculated in an ICAO non member country and used by a member country.

* Regulations applicable to aircraft and companies belonging to ICAO member States:

The request should be received ten days before the date of the flight (or of the first flight in case of a series).

The following information should be provided:

- name and address of the transport agent;

- type of aircraft used with indication of the nationality (immatriculation State) and the capacity;

- owner of the aircraft if different from the transport agent;

- full travel route;

- estimated dates and times for stops, specially in the French territory;

- in case of a chartered flight, name and address of the charter agent, number of passengers;

- type and quantity of transported freight;

- name and position of the person signing the request.

The request should be addressed by the transport agent to the Civil Aviation Authority (DGAC) Direction du Transport Aérien (DTA) - Bureau des Services internationaux (SDT1) : 50, rue Henry FARMAN 75720 PARIS CEDEX 15 - France TEL 01 58 09 36 38/39 62, FAX 01 58 09 38 65 and be received ten days before the date of the flight or one month before the date of the first flight in case of a flight series. The request should be established on form B (Appendix II).

© Service de l'Information Aéronautique, France

DISPOSITIONS GENERALES

* Documents exigés à l'arrivée et au départ des aéronefs :

Mêmes documents que pour les vols réguliers. Toutefois, le formulaire de trafic doit être remis aux autorités aéroportuaires aussitôt après l'atterrissage et avant le décollage de l'aéronef.

* Mesures sanitaires applicables aux aéronefs :

Aucune mesure sanitaire n'est applicable aux aéronefs en période sanitaire normale.

* Régime douanier des aéronefs assurant des services commerciaux non réguliers importés à titre temporaire :

Les aéronefs assurant des services commerciaux non réguliers venant de l'étranger peuvent séjourner sur le territoire de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane pendant une durée maximum de six mois au cours d'une période de douze mois consécutifs sans avoir à produire un titre de consignation ou de cautionnement des droits et taxes.

Ce titre est remplacé par un document de contrôle rédigé en français, anglais et espagnol, délivré gratuitement par les autorités douanières de l'aéroport international d'entrée. Il doit être restitué au Service des Douanes lors de la dernière sortie définitive au cours du délai de validité du document.

Lorsque l'aéronef demeure jusqu'à son départ pour l'étranger sur l'aérodrome obligatoirement douanier d'entrée et y séjourne sous la surveillance générale de la douane, aucune formalité n'est exigée si la durée de son séjour sur cet aéroport ne dépasse pas sept jours.

Dans le cas où l'aéronef ne repart pas directement dans le délai de sept jours pour l'étranger, le bénéfice du régime douanier d'importation temporaire est subordonné aux conditions suivantes :

- l'aérodrome de premier atterrissage, celui de sortie et le cas échéant, tous les aérodromes d'escale doivent être douaniers (sauf dérogation exceptionnelle donnée par le Chef du District aéronautique après accord des services intéressés) et être mentionnés sur la déclaration générale ou sur le formulaire de trafic

- pendant la durée de leur séjour ces aéronefs ne peuvent atterrir, hors le cas de force majeure, sur d'autres aérodromes que ceux désignés sur la déclaration générale ou le formulaire de trafic. Ils ne peuvent, en aucun cas, être utilisés au transport rémunéré de passagers ou de marchandises entre deux points de ces territoires sauf dérogation exceptionnelle donnée par le Directeur de l'Aviation Civile aux Antilles et en Guyane à Fort-de-France.

c) Vols privés

GENERALITES

* Aéronefs immatriculés dans les Etats membres de l'OACI :

Les renseignements figurant dans le plan de vol sont, en règles générales, acceptés comme préavis d'arrivée par les autorités françaises en Martinique, Guadeloupe et Guyane. Toutefois, une autorisation préalable, dont la demande doit être présentée par la voie diplomatique, est exigée pour les aéronefs immatriculés dans des États qui n'accorderaient pas les mêmes facilités aux aéronefs privés français se rendant dans leur pays.

* Aéronefs immatriculés dans les États non membres de l'OACI :

Tout survol des territoires de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane, ainsi que toutes escales dans ces territoires doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable présentée par la voie diplomatique.

* Documents de bord :

Les documents de bord suivants doivent se trouver à bord de chaque aéronef et présentés à toute autorité accréditée :

- certificat de navigabilité en état de validité et documents associés ou laissez-passer réglementaire ;

- certificat d'immatriculation ou document équivalent ;

- licences et qualifications des membres d'équipage ;

- consignes particulières d'utilisation du matériel, notamment celles relatives aux opérations de secours ;

- carnet de route ou déclaration générale visé par les organismes de la circulation aérienne.

* Régime douanier des aéronefs non commerciaux importés à titre temporaire :

Les aéronefs non commerciaux venant de l'étranger peuvent séjourner sur le territoire de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane, pendant une durée maximum de six mois au cours d'une période de douze mois consécutifs sans avoir à produire un titre de consignation ou cautionnement des droits et taxes.

GENERAL PROVISIONS

* Documents required on arrival and departure of aircraft:

Same documents as for scheduled flights. However, the traffic form should be transmitted to the airport authorities immediately after aircraft landing and before take-off.

* Health measures applicable to aircraft:

During normal health periods, no health measure is applicable to aircraft.

* Customs regulations applicable to temporarily imported aircraft performing non-scheduled commercial flights:

Aircraft ensuring non-scheduled commercial services from abroad can stay on the Martinique, Guadeloupe and French Guiana territory for a maximum period of six months during a period of twelve consecutive months without needing to provide a deposit or guaranty certificate for duties and taxes.

This certificate is replaced with a control document established in French, English and Spanish, delivered free of charges by the Customs authorities on the arrival international airport. It should be returned to the Customs Servce on the final departure during the document validity period.

When the aircraft remains until its departure abroad on the arrival Customs airport and is kept under general Customs surveillance, no formality is required if the stay duration on this airport does not exceed seven days.

If the aircraft does not depart abroad directly within the seven-day period, the benefit from the temporary import Customs regulations is subject to the following conditions:

- the airport of first landing, and of departure and, if applicable, all stop airports should be Customs airports (unless an exceptional waiver is issued by the Aeronautic District Manager after agreement by the services concerned) and be mentioned in the general statement or in the traffic form,

- during their stay, the aircraft cannot land, except in case of absolute necessity, on other airports than those listed in the general statement or traffic form. They can in no case be used for paying transport of passengers or cargo between two points of these territories, unless an exceptional waiver is issued by the Civil Aviation Manager in the French Antilles and French Guiana, in Fort-de-France.

c) Private aircraft

GENERAL

* Aircraft immatriculated in ICAO member States:

Information mentioned in the flight plan is usually accepted as an arrival notice by the French authorities in Martinique, Guadeloupe and French Guiana. However, a preliminary clearance, the request for which should be put up via the diplomatic channel, is required for aircraft immatriculated in States which would not grant the same facilities to private French aircraft flying to their country

* Aircraft immatriculated in non ICAO member States:

Overflying the Martinique, Guadeloupe and French Guiana territories, and all stops in these territories should be subject to a preliminary clearance request put up via the diplomatic channel.

* Aircraft documents:

The following aircraft documents should be available onboard each aircraft and presented to all authorized authorities:

- valid airworthiness certificate and associated documents or regulatory pass;

- immatriculation certificate or equivalent document;

- licences and qualifications of crew;

- specific operating instructions for the equipment, specially those relating to rescue operations;

- aircraft log-book or general statement signed by the air traffic bodies.

* Customs regulations applicable to temporarily imported non commercial aircraft:

Non commercial aircraft arriving from abroad can stay on the Martinique, Guadeloupe and French Guiana territory for a maximum period of six months during a period of twelve consecutive months without needing to provide a deposit or guaranty certificate for duties and taxes.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Ce titre est remplacé par un document de contrôle rédigé en français, anglais et espagnol, délivré gratuitement par les autorités douanières de l'aéroport international d'entrée. Il doit être restitué au Service des Douanes lors de la dernière sortie définitive au cours du délai de validité du document.

Lorsque l'aéronef demeure jusqu'à son départ pour l'étranger sur l'aérodrome obligatoirement douanier d'entrée en Martinique, Guadeloupe et Guyane et y séjourne sous la surveillance générale de la Douane, aucune formalité n'est exigée si la durée de son séjour sur cet aéroport ne dépasse pas sept jours.

Dans le cas où l'aéronef ne repart pas directement pour l'étranger le bénéfice du nouveau régime douanier d'importation temporaire est subordonné à la condition suivante :

- l'aérodrome d'entrée en Martinique, Guadeloupe, et Guyane et celui de sortie doivent être douaniers.

This certificate is replaced with a control document established in French, English and Spanish, delivered free of charges by the Customs authorities on the arrival international airport. It should be returned to the Customs Servce on the final departure during the document validity period.

When the aircraft remains until its departure abroad on the arrival Customs airport in Martinique, Gualdeloupe and French Guiana and is kept under general Customs surveillance, no formality is required if the stay duration on this airport does not exceed seven days.

If the aircraft does not depart abroad directly within the seven-day period, the benefit from the new temporary import Customs regulations is subject to the following condition:

- the airport of arrival in Martinique, Guadeloupe, and French Guiana and the departure airport should be Customs airports.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 1 / *ANNEX 1*

FORMULAIRE A / *FORM A*

Liste des entreprises autorisées dans un pays donné à effectuer des vols commerciaux non réguliers en Martinique, Guadeloupe et Guyane.

Cette liste devra être établie en 3 exemplaires, régulièrement mise à jour et communiquée au moins une fois par an avant le 1er avril à la Direction Générale de l'Aviation Civile, Direction du Transport Aérien (DTA) Bureau du Service aériens internationaux (SDT1) 50, rue Henry Farman - 75720 PARIS CEDEX 15, par les autorités aéronautiques du pays intéressé

Elle devra comporter les renseignements suivants :

NOM (ou raison sociale) et adresse (y compris l'adresse télégraphique des entreprises du pays qui sont autorisées à assurer des vols commerciaux non réguliers en Martinique, Guadeloupe et Guyane.	
FLOTTE dont elles disposent et qu'elles sont susceptibles d'utiliser à cette fin (indiquer les types d'appareils, le nombre de chaque type et les marques d'immatriculation).	
OBSERVATIONS (informations aussi précises que possible sur la nature, le nombre et les points de destination en Martinique, Guadeloupe, et Guyane des vols envisagés)	

List of companies authorized, in a given country, to perform non-scheduled commercial flight in Martinique, Guadeloupe and French Guiana.

This list is to be established in 3 copies, periodically updated and communicated at least once every year before April 1st to the Civil Aviation General Authority (DGAC), Direction du Transport Aérien (DTA) Bureau du Service aériens internationaux (SDT1) - 50, rue Henry Farman - 75720 PARIS CEDEX 15, by the aeronautical authorities of the country concerned.

It should mention the following information:

NAME (or corporate name) and address (including the telegraphic address of country companies authorized to ensure non-scheduled commercial flights in Martinique, Guadeloupe and French Guiana.	
FLEET owned by the companies and which can be used for this purpose (specify the types of aircraft, the number of each type and the immatriculation markings).	
REMARKS (information as accurate as possible on the type, number and destination points of planned flights in Martinique, Guadeloupe, and French Guiana).	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ANNEXE 2
FORMULAIRE B

DEMANDE DE VOL NON RÉGULIER (à remplir en 3 exemplaires)	
Date de dépôt :	
NOM (ou raison sociale) DE LA COMPAGNIE EXPLOITANTE :	
PROPRIÈTAIRE DE L'AÉRONEF : (lorsque le propriètaire n'est pas en même temps l'exploitant).	
TYPE ET CAPACITÉ DE L'AÉRONEF : N° d'IMMATRICULATION :	
DATES, ITINÉRAIRE ET HORAIRES COMPLETS DU VOL :	
CATÉGORIE DU VOL : S'agit-il **a -** d'un vol affrêté (charter) ☐ oui ☐ non Nom et adresse de l'affrêteur : Prix du transport (montant du contrat) : (nombre de passagers) : Objectifs poursuivis par l'affrêteur (autres que le voyage) : Est-il exact que tous les membres du groupe appartiennent depuis plus de six mois à l'association (ou l'entreprise) qui est indiquée ci-dessus comme étant l'affrêteur ? **b -** d'un voyage à forfait (inclusive tour) ☐ oui ☐ non Si la réponse est oui, indiquer : Nom et adresse de l'affrêteur : Le prix minimum payé par chaque passager pour la totalité du forfait : L'itinéraire exact de l'ensemble du voyage : La durée totale du voyage et la durée du séjour prévue dans le département ou territoire français concerné :	
SIGNATURE : Nom et qualité du signataire : Signature	

Collectivité Territoriale de SAINT PIERRE et MIQUELON

La réglementation applicable dans la collectivité territoriale de Saint Pierre et Miquelon est conforme dans le fond aux normes et pratiques recommandées qui font l'objet de l'annexe 9 de l'OACI, à l'exception des différences notifiées en GEN 1.7.

Territorial Organization of SAINT PIERRE and MIQUELON

The regulation applicable in the territorial organization of Saint Pierre and Miquelon basically complies with the recommended standards and practices described in ICAO Appendix 9, except for the differences notified in GEN 1.7.

© SIA

ANNEX 2
FORM B

NON-SCHEDULED FLIGHT REQUEST *(please, provide 3 copies)*	
Date of file:	
NAME (or corporate name) OF THE OPERATOR AIRLINE:	
AIRCRAFT OWNER: *(if different from the operator)*	
AIRCRAFT TYPE AND CAPACITY: *IMMATRICULATION No.:*	
DATES, ROUTE AND COMPLETE TIME-TABLE OF FLIGHT:	
FLIGHT CATEGORY: *Is the flight* ***a -*** *a charter flight* ☐ *yes* ☐ *no* *Name and address of the charterer:* *Transport price (contract amount) :* *(number of passengers) :* *Purposes of the charterer (other than travel):* *Is it exact that all group members belong for more than six months to the association (or company) mentioned above as being the charterer?* ***b -*** *an inclusive tour* ☐ *yes* ☐ *no* *If yes, please indicate:* *Name and address of the charterer:* *The minimum price paid by each passenger for the whole tour:* *The exact route of the complete tour:* *The total tour duration and the estimated stay duration in the French department or territory concerned:*	
SIGNATURE: *Name and position of signatory:* *Signature*	

© SIA

GEN 1.3 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES PASSAGERS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE

ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF PASSENGERS AND CREW

ANTILLES - GUYANE

1.3.1 REGLEMENT CONCERNANT L'ENTREE, LE TRANSIT ET LA SORTIE DES PASSAGERS NON IMMIGRANTS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE

CONTROLE DES PERSONNES

Tout passager doit obligatoirement être porteur d'un document permettant d'établir son identité.

Entrée :

Les français doivent être en possession d'un des documents suivants :

- passeport en cours de validité,
- passeport même périmé depuis moins de 5 ans,
- carte nationale d'identité,
- livret pour étranger délivré par les autorités Suisses.

Etrangers

A - Régime Général

Passeport en cours de validité ou titre de voyage en tenant lieu avec visa d'entrée (ou visa préfectoral de retour).

Sont soumis au régime général :

- Les ressortissants des colonies, protectorats, territoires sous tutelle condominiums et dépendances britanniques.

Note : les ressortissants des états de la Caraïbe, ex-colonies et dépendances britanniques sont soumis au régime général.

- Les ressortissants des principautés de : BAHRAIN, MUSCAT-OMAN, QATAR, SHARJAH, ABU DAHBI, RAS AL-KAIMAH, DUBAI, MKULAL-QAWIN, AJMAN.

- Les ressortissants des pays suivants :

AFGHANISTAN - AFGHANISTAN	REP. DOMINICAINE - DOMINICAN REP.	LIBERIA - LIBERIA	SAMOA OCCIDENTALES - WESTERN SAMOA
AFRIQUE DU SUD - SOUTH AFRICA	DOMINIQUE - DOMINICA	LIBYE - LIBYA	SAO TOME ET PRINCIPE - SAO TOME AND PRINCIPE
ALBANIE - ALBANIA	EGYPTE - EGYPT	MADAGASCAR - MADAGASCAR	STE LUCIE - ST LUCIA
ANGOLA - ANGOLA	EQUATEUR - ECUADOR	MALAISIE - MALAYSIA	ST SIEGE - VATICAN
ANTIGUA - ANTIGUA	EMIRAS ARABES UNIS - U.A.E.	MALDIVES (ILES) - MALDIVES (ISLANDS)	ST VINCENT - ST VINCENT
ARABIE SÉOUDITE - SAUDI ARIABIA	ETHIOPIE - ETHIOPIA	MALAWI - MALAWI	SEYCHELLES - SEYCHELLES
ARGENTINE - ARGENTINA	FIDJI - FIDJI ISLANDS	MAURICE (ILES) - MAURITIUS	SIERRA LEONE - SIERRA LEONE
BAHAMAS - BAHAMAS	FORMOSE (TAIWAN) (3) - TAIWAN	MEXIQUE - MEXICO	SINGAPOUR - SINGAPORE
BAHREIN - BAHREIN	GAMBIE - GAMBIA	MONGOLIE - MONGOLIA	SLOVAQUIE - SLOVAKIA
BARBADE - BARBADOS	GHANA - GHANA	MOZAMBIQUE - MOZAMBIQUE	SOMALIE (REP. de) - SOMALI (REP.)
BELIZE - BELIZE	GRENADE - GRENADA	NEPAL - NEPAL	SOUDAN - SUDAN
BENGLADESH - BENGLADESH	GUATEMALA - GUATEMALA	NICARAGUA - NICARAGUA	SRI LANKA - SRI LANKA
BERMUDES (ILES) - BERMUDA	GUINEE BISSAU - GUINEA BISSAU	NIGERIA - NIGERIA	SURINAM - SURINAM
BOUHTAN - BUHTAN	GUINEE EQUATORIALE - EQU. GUINEA	NOURU (ILE) - NURU (ISLAND)	SYRIE - SYRIA
BIRMANIE - BURMA	GUYANA - GUYANA	OMAN - OMAN	SWAZILAND- SWAZILAND
BOLIVIE - BOLIVIA	HAITI - HAITI	OUGANDA - UGANDA	TANZANIE - TANZANIA
BOTSWANA - BOTSWANA	HONDURAS - HONDURAS	PAKISTAN - PAKISTAN	TCHAD - TCHAD
BULGARIE - BULGARIA	HONGRIE - HUNGARY	PANAMA - PANAMA	THAILANDE - THAILAND
BURUNDI - BURUNDI	HONG-KONG - HONG-KONG	PAPOUASIE - PAPUA	TONGA - TONGA
BRESIL - BRAZIL	INDE - INDIA	PARAGUAY - PARAGUAY	TURQUIE - TURKEY
CAMBODGE - CAMBODIA	INDONESIE - INDONESIA	PEROU - PERU	TUVALU - TUVALU
CAMEROUN - CAMEROON	IRAK - IRAQ	PHILIPPINES - PHILIPPINES	URUGUAY - URUGUAY
CAP VERT - CAP VERT	IRAN - IRAN	POLOGNE - POLAND	VANUATU - VANUATU
CHILI - CHILE	JAMAÏQUE - JAMAICA	QATAR - QATAR	VENEZUELA - VENEZUELA
CHINE (REP. Populaire) - CHINA(People's REP.)	JORDANIE - JORDAN	REP. TCHEQUE - CZECH REP	VIETNAM DU NORD - N. VIETNAM
COLOMBIE - COLOMBIA	KENYA - KENYA	RHODESIE - RODHESIA	VIETNAM DU SUD - S. VIETNAM
COMORES - COMORO ISLANDS	KIRIBATI - KIRIBATI	ROUMANIE - RUMANIA	YEMEN ARABE - ARABIC YEMEN
CONGO KINSHASA - DEMOCRATIC REP. OF CONGO	KOWEIT - KUWAIT	RUANDA - RWANDA	YEMEN DÉMOCRATIQUE - DEM. YEMEN
COREE DU NORD (2) - NORTH KOREA	LAOS - LAOS	RUSSIE - RUSSIA	ZAMBIE - ZAMBIA
COSTA RICA - COSTA RICA	LESOTHO - LESOTHO	SALOMON - SOLOMON	ZIMBABWE - ZIMBABWE
CUBA - CUBA	LIBAN - LEBANON	SALVADOR - SALVADOR	

FRENCH ANTILLES - FRENCH GUIANA

1.3.1 REGULATION CONCERNING THE ARRIVAL, TRANSIT AND DEPARTURE OF NON-IMMIGRANT PASSENGERS AND CREW

CONTROL OF INDIVIDUALS

All passengers should imperatively be holders of a document proving their identity.

Arrival:

French nationals should be holders of one of the following documents:

- valid passport,
- passport, even expired for less than 5 years,
- national identity card,
- foreigner passbook delivered by the Swiss authorities.

Foreigners

A - General regulation

Valid passport or equivalent transport document with entry visa (or return prefectoral visa).

The general regulation applies to:

- Nationals of British colonies, protectorates, trust territories; condominiums and dependencies.

Note: Nationals of Caribbean Sates, British ex-colonies and dependencies are governed by the general regulation.

- Nationals of the following principalities: BAHRAIN, MUSCAT-OMAN, QATAR, SHARJAH, ABU DAHBI, RAS AL-KAIMAH, DUBAI, MKULAL-QAWIN, AJMAN.

- Nationals of the following countries:

AFGHANISTAN - AFGHANISTAN	REP. DOMINICAINE - DOMINICAN REP.	LIBERIA - LIBERIA	SAMOA OCCIDENTALES - WESTERN SAMOA
AFRIQUE DU SUD - SOUTH AFRICA	DOMINIQUE - DOMINICA	LIBYE - LIBYA	SAO TOME ET PRINCIPE - SAO TOME AND PRINCIPE
ALBANIE - ALBANIA	EGYPTE - EGYPT	MADAGASCAR - MADAGASCAR	STE LUCIE - ST LUCIA
ANGOLA - ANGOLA	EQUATEUR - ECUADOR	MALAISIE - MALAYSIA	ST SIEGE - VATICAN
ANTIGUA - ANTIGUA	EMIRAS ARABES UNIS - U.A.E.	MALDIVES (ILES) - MALDIVES (ISLANDS)	ST VINCENT - ST VINCENT
ARABIE SÉOUDITE - SAUDI ARIABIA	ETHIOPIE - ETHIOPIA	MALAWI - MALAWI	SEYCHELLES - SEYCHELLES
ARGENTINE - ARGENTINA	FIDJI - FIDJI ISLANDS	MAURICE (ILES) - MAURITIUS	SIERRA LEONE - SIERRA LEONE
BAHAMAS - BAHAMAS	FORMOSE (TAIWAN) (3) - TAIWAN	MEXIQUE - MEXICO	SINGAPOUR - SINGAPORE
BAHREIN - BAHREIN	GAMBIE - GAMBIA	MONGOLIE - MONGOLIA	SLOVAQUIE - SLOVAKIA
BARBADE - BARBADOS	GHANA - GHANA	MOZAMBIQUE - MOZAMBIQUE	SOMALIE (REP. de) - SOMALI (REP.)
BELIZE - BELIZE	GRENADE - GRENADA	NEPAL - NEPAL	SOUDAN - SUDAN
BENGLADESH - BENGLADESH	GUATEMALA - GUATEMALA	NICARAGUA - NICARAGUA	SRI LANKA - SRI LANKA
BERMUDES (ILES) - BERMUDA	GUINEE BISSAU - GUINEA BISSAU	NIGERIA - NIGERIA	SURINAM - SURINAM
BOUHTAN - BUHTAN	GUINEE EQUATORIALE - EQU. GUINEA	NOURU (ILE) - NURU (ISLAND)	SYRIE - SYRIA
BIRMANIE - BURMA	GUYANA - GUYANA	OMAN - OMAN	SWAZILAND- SWAZILAND
BOLIVIE - BOLIVIA	HAITI - HAITI	OUGANDA - UGANDA	TANZANIE - TANZANIA
BOTSWANA - BOTSWANA	HONDURAS - HONDURAS	PAKISTAN - PAKISTAN	TCHAD - TCHAD
BULGARIE - BULGARIA	HONGRIE - HUNGARY	PANAMA - PANAMA	THAILANDE - THAILAND
BURUNDI - BURUNDI	HONG-KONG - HONG-KONG	PAPOUASIE - PAPUA	TONGA - TONGA
BRESIL - BRAZIL	INDE - INDIA	PARAGUAY - PARAGUAY	TURQUIE - TURKEY
CAMBODGE - CAMBODIA	INDONESIE - INDONESIA	PEROU - PERU	TUVALU - TUVALU
CAMEROUN - CAMEROON	IRAK - IRAQ	PHILIPPINES - PHILIPPINES	URUGUAY - URUGUAY
CAP VERT - CAP VERT	IRAN - IRAN	POLOGNE - POLAND	VANUATU - VANUATU
CHILI - CHILE	JAMAÏQUE - JAMAICA	QATAR - QATAR	VENEZUELA - VENEZUELA
CHINE (REP. Populaire) - CHINA(People's REP.)	JORDANIE - JORDAN	REP. TCHEQUE - CZECH REP	VIETNAM DU NORD - N. VIETNAM
COLOMBIE - COLOMBIA	KENYA - KENYA	RHODESIE - RODHESIA	VIETNAM DU SUD - S. VIETNAM
COMORES - COMORO ISLANDS	KIRIBATI - KIRIBATI	ROUMANIE - RUMANIA	YEMEN ARABE - ARABIC YEMEN
CONGO KINSHASA - DEMOCRATIC REP. OF CONGO	KOWEIT - KUWAIT	RUANDA - RWANDA	YEMEN DÉMOCRATIQUE - DEM. YEMEN
COREE DU NORD (2) - NORTH KOREA	LAOS - LAOS	RUSSIE - RUSSIA	ZAMBIE - ZAMBIA
COSTA RICA - COSTA RICA	LESOTHO - LESOTHO	SALOMON - SOLOMON	ZIMBABWE - ZIMBABWE
CUBA - CUBA	LIBAN - LEBANON	SALVADOR - SALVADOR	

© Service de l'Information Aéronautique, France

(1) Un titre de voyage délivré par l'office tripartite de la circulation est obligatoire.

(2) Un laissez passer établi et visé par une agence consulaire française est obligatoire.

(3) Les passeports ne sont pas reconnus par la France et sont remplacés par un laissez passer délivré par les consulats français.

Sauf pour les porteurs de passeports diplomatiques ou de service qui sont dispensés de visas ; (Guatémala séjour illimité, Philippines séjour limité à 3 mois.

Ainsi que :

- les réfugiés domiciliés en France et non bénéficiaires de la Convention de Genève de 1951.

- les apatrides résidant régulièrement en France et non bénéficiaires de la convention de New-York de 1954.

- les réfugiés et apatrides non domiciliés en France porteurs de titres de voyage délivrés par une autorité étrangère et non bénéficiaire de l'accord de circulation entre la France, d'une part, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, le Danemark, la Suède, la Norvège et la Suisse, d'autre part.

(1) A traffic document delivered by the traffic tripartite office is required.

(2) A permit delivered and signed by a French consular agency is required.

(3) Passports are not recognized by France and are replaced with a permit delivered by the French Consulates.

Except for holders of diplomatic or service passports who are exempted from visas; (Guatemala: unlimited stay, Philippines: stay limited to 3 months).

And also:

- refugees residing in France and not covered by the Geneva Convention of 1951.

- stateless persons regularly residing in France and not covered by the New-York Convention of 1954.

- refugees and stateless persons not residing in France, holders of traffic documents delivered by a foreign authority and not covered by the trafic agreement between France on the one hand, Belgium, Netherlands, Luxemburg, Denmark, Sweden, Norway and Switzerland, on the other.

B - Régimes particuliers

1) les nationaux des pays suivants sont dispensés de visa d'entrée en Martinique, Guadeloupe, et en Guyane pour un séjour ne dépassant pas 3 mois.

B - Special regulations

1) Nationals of the following countries are exempted from the entry visa in Martinique, Guadeloupe, and French Guiana for a stay not exceeding 3 months.

ALGERIE - ALGERIA
AUSTRALIE - AUSTRALIA
BENIN - BENIN
CANADA - CANADA
CHYPRE - CYPRUS
COREE DU SUD - SOUTH KOREA
COTE D'IVOIRE - IVORY COAST
DANEMARK - DENMARK
DJIBOUTI - DJIBOUTI
ESPAGNE - SPAIN
FINLANDE - FINLAND
GABON - GABON
GRANDE-BRETAGNE - GREAT-BRITAIN
HAUTE-VOLGA - UPPER VOLGA
IRAN - IRAN
IRLANDE - IRELAND
ISLANDE - ISLAND
ISRAEL - ISRAEL
JAPON - JAPAN
MALAISIE - MALAYSIA
MALTE - MALTA
MAROC - MOROCCO
NIGER - NIGER
NORVEGE - NORWAY
NOUVELLE ZELANDE - NEW ZEALAND
PORTUGAL - PORTUGAL
SENEGAL - SENEGAL
SUEDE - SWEDEN
TUNISIE - TUNISIA
U.S.A. - U.S.A.

2) Les ressortissants des pays ci-après mentionnés bénéficient des facilités suivantes :

ALGERIE :

Passeport en cours de validité sans visa ou carte nationale d'identité, quelle que soit la durée du séjour.

a) Touristes ; billets aller-retour et, pour toute personne âgée d'au moins 17 ans, une somme équivalente à 500 francs français (soit en francs français, soit en monnaie convertible, soit en chèque sur une banque française). Ces passagers doivent voyager pour tourisme et non pour chercher un emploi ou séjourner longtemps).

b) Travailleurs : certificat numéroté, délivré par les Directions Départementales du Travail en Algérie (carte onamo). Pour les salariés d'employeurs en Martinique, Guadeloupe, et Guyane (ayant déjà travaillé dans lesdits départements et s'étant rendus provisoirement en Algérie), soit leur carte d'immatriculation à la Sécurité Sociale et un bulletin de paie de moins de 3 mois, soit un certificat de congé de l'employeur.

Note : les familles réjoignant en Martinique, en Guadeloupe, ou en Guyane, le chef de famille, doivent justifier d'un logement, au moyen d'une attestation délivrée par une autorité administrative du département, depuis moins de 2 mois.

- les catégories de passagers suivantes sont soumises uniquement aux formalités de passeport ou carte nationale d'identité :

- les agents du Gouvernement algérien porteurs d'un ordre de mission ou d'une feuille de route et leur famille ;

- les porteurs de passeport diplomatique et leur famille ;

- les stagiaires désignés par le Gouvernement algérien, les étudiants et boursiers pouvant justifier de leur qualité par production, soit d'un titre de bourse, soit d'une convocation ou inscription dans une école technique, soit des diplômes requis pour l'entrée dans une faculté ;

- les commerçants ou artisans justifiant de leur inscription aux registres de métiers ou du commerce (fournir la preuve de cette inscription ou lettres de firmes françaises avec lesquelles ils sont en relations d'affaires) ;

- les membres des professions libérales inscrits à un ordre professionnel apportant une preuve quelconque de leur qualité ;

2) Nationals of the countries listed below benefit by the following facilities:

ALGERIA:

Valid passport with no visa or national identity card, whatever the stay duration.

a) Tourists: return tickets and, for people aged 17 minimum, the equivalent of 500 French Francs (either in French Francs, or in a convertible currency, or in check drawn on a French bank). These passengers must travel for touring purposes, not to find a job or for a long stay).

b) Workers: numbered certificate, delivered by the Employment Departmental Authorities in Algeria (onamo card). For workers employed in Martinique, Guadeloupe, and French Guiana (having already worked in these departments and who temporarily returned to Algeria), either their Social Security card and a payslip dated of less than 3 months, or a leave certificate signed by their employer.

Note: Families joining the household head in Martinique, Guadeloupe, or French Guiana, should justify their residence, by means of a certificate delivered by a Department administrative authority, for less than 2 months.

- the following categories of passengers are subject only to the passport or national identity card formalities:

- Algerian Government agents holders of a transport ticket or a mission order and their family;

- holders of diplomatic passports and their family;

-trainees designated by the Algerian Government, students and bursary holders who can justify their qualification by adducing either a bursary document, or a notification or matriculation in a technical school, or the diplomas required to join a college;

- merchants or craftmen justifying their registration into the registers of trades or companies (provide the evidence of such registration or mails from French companies with which they have business relationship);

- members of professions registered by a professional association and providing an evidence of their qualification;

© Service de l'Information Aéronautique, France

- les ressortissants algériens convoqués par une administration française ou un service de sécurité sociale français, titulaires d'une prise en charge par un établissement de soins français ainsi que le personnel hospitalier les accompagnant.

Note : à compter du 1er janvier 1963, les passeports et cartes d'identités délivrés par les Préfectures en Algérie avant le 3 juillet 1962 ne sont plus valables.

ALLEMAGNE : séjours inférieurs à trois mois :

- passeport en cours de validité sans visa, ou - certificat de voyage pour enfant de moins de 15 ans en cours de validité ou,

- carte d'identité nationale

- pour les travailleurs et leurs famille, titulaires d'un contrat de travail français ; carte d'identité nationale quelle que soit la durée du séjour.

ANDORRE : séjours d'une durée illimitée :

- document d'identité pour "ANDORRAN" délivré dans les vallées par le Viguier de France, en France par le Préfet des Pyrénées Orientales, ou

- passeport français revêtu de la mention "ANDORRAN" en cours de validité sans visa.

Séjours ne dépassant pas trois mois :

- passeport "ANDORRAN" enregistré et visé par le Viguier de France

AUTRICHE : séjours inférieurs à trois mois, un des documents suivants :

- passeport en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans, sans visa,

- certificat de voyage pour enfants en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans,

- carte d'identité nationale,

- carte d'identité valide pour étrangers délivrée aux Autrichiens résidant en ALLEMAGNE, en BELGIQUE, au LUXEMBOURG ou en SUISSE.

BELGIQUE : séjours inférieurs à trois mois, un des documents suivants :

- passeport en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans, sans visa,

- carte d'identité Belge en cours de validité,

- titre de séjour Français en cours de validité,

- carte d'identité d'étranger en cours de validité délivrée par les autorités luxembourgeoises ou monégasques,

- livret suisse pour étranger en cours de validité,

- carte d'identité et d'inscription sur les registres d'un poste diplomatique ou consulaire Belge,

- certificat d'identité ou certificat d'immatriculation pour enfants, délivré par une autorité communale ou un agent diplomatique ou consulaire Belge,

- pour les travailleurs et leur famille, titulaires d'un contrat de travail français : carte d'identité nationale quelle que soit la durée du séjour.

BENIN, REP.CENTRE AFRICAINE, CONGO BRAZZAVILLE, COTE D'IVOIRE : séjour d'une durée illimitée, l'un des documents suivants :

- passeport en cours de validité,

- passeport périmé depuis moins de cinq ans,

- carte d'identité nationale, et garantie de rapatriement ou billet retour.

COREE DU NORD :

- laissez passer établi et visé par une de nos Agences consulaires.

CORÉE DU SUD : séjour d'un mois, le document suivant :

- passeport en cours de validité sans visa,

GABON : séjour d'un durée illimitée, l'un des documents suivants :

- passeport en cours de validité,

- passeport périmé depuis moins de cinq ans,

- carte d'identité nationale et garantie de rapatriement ou billet de retour.

GRANDE-BRETAGNE :

- passeport en cours de validité pour un séjour de moins de 3 mois,

- sans passeport pour excursion de 60 heures.

GRECE : séjours inférieurs à trois mois :

- passeport en cours de validité ou carte de tourisme.

IRLANDE : séjour inférieur à trois mois :

- passeport en cours de validité sans visa. Exceptionnellement les Consuls de France peuvent viser pour l'entrée en Martinique, en Guadeloupe et en Guyane, ou en transit des "Emergency Certificate" délivrés par les Consuls Irlandais.

ITALIE : séjour inférieur à trois mois, l'un des document suivants :

- Algerian nationals called up by a French administration or a French social security department, holders of a coverage statement by a French medical establishment, and the medical staff escorting them.

Note: As from January 1st, 1963, passports and identity cards delivered by the Prefectures in Algeria before July 3, 1962 are no longer valid.

GERMANY: stays below three months:

- valid passport, no visa, or - valid travel certificate for children under 15 or,

- national identity card,

- for workers and their family, holders of a French employment contract: national identity card, whatever the stay duration.

ANDORRA: unlimited stays:

- identity document for "ANDORRAN" delivered in the valleys by the Provost of France, in France by the Prefect of “Pyrénées Orientales”, or

-valid French passport stipulating the "ANDORRAN" mention, no visa.

Stays below three months:

- "ANDORRAN" passport registered and signed by the Provost of France.

AUSTRIA: stays below three months, one of the following documents:

- valid passport or expired for less than five years, no visa,

- valid travel certificate for children, or expired for less than five years,

- national identity card,

- valid foreigner identity card delivered to Austrian nationals residing in GERMANY, BELGIUM, LUXEMBURG or SWITZERLAND.

BELGIUM: stays below three months, one of the following documents:

- valid passport or expired for less than five years, no visa,

- valid Belgian identity card,

- valid French permission to reside,

- valid identity card for foreigners delivered by the Luxemburg or Monaco authorities,

- valid Swiss passbook for foreigners,

- identity card and record in the registers of a Belgian diplomatic or consular office,

- identity certificate or matriculation certificate for children, delivered by a municipal authority or a Belgian diplomatic or consular agent,

- for workers and their family, holders of a French employment contract: national identity card, whatever the stay duration.

BENIN, CENTRAL AFRICAN REPUBLIC, CONGO BRAZZAVILLE, IVORY COAST: unlimited stay, one of the following documents:

- valid passport,

- passport expired for less than 5 years

- national identity card, and repatriation guaranty or return ticket.

NORTH KOREA:

- permit established by one of our consular agencies.

SOUTH KOREA: one-month stay, the following document:

- valid passport, no visa,

GABON: unlimited stay, one of the following documents:

- valid passport,

- passport expired for less than five years,

- national identity card, and repatriation guaranty or return ticket.

GREAT-BRITAIN:

-valid passport for a stay below 3 months,

- no passport for 60-hour tour.

GREECE: stays below 3 months:

- valid passport, or touring card.

IRELAND: stays below 3 months:

- valid passport, no visa. Exceptionally, the French Consuls may sign for entry in Martinique, Guadeloupe and French Guiana, or for transit "Emergency Certificates" delivered by Irish Consuls.

ITALY: stay below three months, one of the following documents:

- passeport en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans, sans visa,
- carte d'identité nationale en cours de validité
- titre de séjour français en cours de validité,
- pour les enfants de moins de quinze ans, un acte de naissance revêtu d'une photographie et visé par une autorité italienne compétente pour la délivrance des passeports
- pour les travailleurs et leur famille titulaires d'un contrat de travail français : carte d'identité nationale quelle que soit la durée du séjour.

LIECHTENSTEIN : se reporter rubrique Suisse.

LUXEMBOURG : séjour inférieur à trois mois, l'un des documents suivants :

- passeport en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans, sans visa,
- carte d'identité nationale en cours de validité,
- titre de séjour français en cours de validité,
- carte d'étranger en cours de validité délivrée par les autorités belges ou monégasques,
- livret suisse pour étranger en cours de validité,
- certificat d'identité - certificat d'immatriculation consulaire pour enfants, délivré par une autorité cantonale ou un agent diplomatique ou consulaire luxembourgeois,
- pour les travailleurs et leur famille, titulaires d'un contrat de travail, français, carte d'identité nationale quelle que soit la durée du séjour.

MALI :

- passeport en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans ou carte d'identité nationale,
- garantie du rapatriement par présentation de l'un des documents suivants :
- billet circulaire ou aller-retour pour séjour de moins de trois mois,
- ou reçu de caution de l'équivalent de 800 francs français délivré sur la caisse des dépôts et consignations du Mali ou attestation d'un établissement bancaire garantissant le rapatriement de l'intéressé.

Sont dispensés de garantir leur rapatriement les fonctionnaires, officiers, employés civils et militaires et leurs familles porteurs d'un ordre de mission ou feuille de route :

- les parlementaires et hommes d'État,
- les agents diplomatiques et consulaires.

Les ressortissants maliens désirant exercer une activité salariée doivent produire en outre :

- certificat de contrôle sanitaire délivré par le Consul de France,
- contrat de travail émis et visé par le Ministère du Travail Français.

MAROC :

- passeport en cours de validité sans visa quelle que soit la durée du séjour, mais les marocains doivent satisfaire en outre à l'une des conditions suivantes :
- être porteurs de 200 francs français, et d'un billet de retour.

Sont dispensés de cette double exigence les étudiants marocains qu'ils soient ou non boursiers, et les stagiaires marocains, dès lors qu'il peuvent faire la preuve de leur qualité.

Sont dispensés également de la possession d'une somme de 200 francs français mais tenus toutefois à la production d'un billet de retour, les hommes d'affaires marocains, dès lors qu'ils sont en mesure de justifier de leur qualité et qu'ils viennent régler des affaires.

- ou être munis d'un contrat de travail visé par les services de la maind'oeuvre française,
- ou être en possession d'une carte de résidant délivrée depuis 1959.

MAURITANIE : séjour d'une durée illimitée :

- passeport valable ou périmé depuis moins de cinq ans ou carte nationale d'identité,
- garantie de rapatriement par présentation de l'un des documents suivants :
- billet de passage circulaire ou aller-retour (pour séjours de moins de trois mois),
- ou reçu de versement de caution de 600 francs français ou 30 000 Frs CFA délivré par le trésorier général ou les agents comptables des postes diplomatiques mauritaniens,
- ou attestation bancaire d'un même montant garantissant le rapatriement de l'intéressé.

Sont dispensés de garantir leur rapatriement les fonctionnaires, officiers employés civils et militaires, étudiants, stagiaires et leurs familles, porteurs d'un ordre de mission ou d'une feuille de route ou de voyage,

- les parlementaires et hommes d'État,

- valid passport, or expired for less than five years, no visa,
- valid national identity card,
- valid French permission to reside,
- for children under 15, birth certificate with a photograph and signed by an Italian authority delivering passports,
- for workers and their family, holders of a French employment contract: national identity card, whatever the stay duration.

LIECHTENSTEIN: refer to the Switzerland item.

LUXEMBURG: stay below three months, one of the following documents:

- valid passport, or expired for less than five years, no visa,
- valid national identity card,
- valid French permission to reside,
- valid identity card for foreigners delivered by the Belgium or Monaco authorities,
- valid Swiss passbook for foreigners,
- identity certificate or matriculation certificate for children, delivered by a cantonal authority or a Luxemburg diplomatic or consular agent,
- for workers and their family, holders of a French employment contract: national identity card, whatever the stay duration.

MALI:

- valid passport, or expired for less than five years, or national identity card,
- repatriation guaranty, by presenting one of the following documents:
- circular or return ticket for stays below three months,
- or deposit receipt for an amount equivalent to 800 French Francs, delivered by the Mali deposit and consignment office, or certificated by a bank to guaranty repatriation of the individual concerned

Civil servants, officers, civil and military employees and their families, holders or a transport ticket or mission order are exempted from the repatriation guaranty:

- members of Parliament and Statesmen,
- diplomatic and consular agents.

Malian nationals desiring to work on the territory should also provide:

- a health control certificate delivered by the French Consul,
- an employment contract established and signed by the French Ministry of Employment.

MOROCCO:

- valid passport, no visa, whatever the staying period, but Morocco nationals must also meet one of the following conditions:
- possess 200 French Francs and a return ticket.

Moroccan students, bursary holders or not, and Moroccan trainees, provided they can give an evidence of their qualification, are exempted from this double requirement.

Moroccan businessmen are also exempted from possessing 200 French Francs, provided thay can justify their qualification and business making evidence, but have to present a return ticket.

- or possess an employment contract signed by the French Labour services,
- or possess a resident card delivered since 1959.

MAURITANIA: unlimited stay:

- valid passport, or expired for less than five years, or national identity card,
- repatriation guaranty, by presenting one of the following documents:
- circular or return ticket (for stays below three months),
- or deposit receipt for an amount of 600 French Francs or 30 000 Frs CFA delivered by the Chief Treasurer or the accounting agents of Mautitanian diplomatic agencies,
- or bank certificate for the same amount to guaranty repatriation of the individual concerned.

Civil servants, officers, civil and military employees and their families, holders or a transport ticket or mission order are exempted from the repatriation guaranty:

- members of Parliament and Statesmen

© Service de l'Information Aéronautique, France

- les agents diplomatiques et consulaires et leurs familles.

Les ressortissants mauritaniens désirant exercer une activité salariée doivent produire en outre :

- certificat de contrôle sanitaire délivré par le Consul de France,

- contrat de travail écrit et visé par le Ministère du travail Français.

MONACO : séjour inférieur à trois mois, les monégasques doivent être porteur d'un des documents suivants :

- passeport monégasques en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans,

- carte officielle d'identité,

- carte d'étranger en cours de validité, délivrée par les autorités belges ou luxembourgeoises,

- livret Suisse pour étranger,

- carte d'identité italienne accompagnée d'une feuille de séjour délivrée par la questure,

Séjour supérieur à trois mois, les monégasques doivent être porteurs d'un passeport en cours de validité, revêtu par les soins du Consul général à Monaco de la mention suivante :

“le titulaire du présent passeport est dispensé de la "carte d'identité des étrangers” et peut occuper en Martinique, Guadeloupe et Guyane tout emploi ou profession sans aucune formalité, la présente mention vaut autorisation de séjour dans ces territoires sans “limitation de durée”.

NIGER : séjour d'une durée illimitée, l'un des documents suivants :

- passeport en cours de validité,

- passeport périmé depuis moins de cinq ans,

- carte d'identité nationale, et garantie de rapatriement ou billet retour.

PAYS-BAS : séjour inférieur à trois mois :

- passeport en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans, sans visa, ou

- carte de touriste, valable deux mois au maximum (modèle A) ou deux ans (modèle B),

- carte d'identité pour étranger belge ou luxembourgeoise en cours de validité et portant la mention de la nationalité du titulaire,

- pour les travailleurs et leur famille, titulaire d'un contrat de travail français : carte d'identité nationale quelle que soit la durée du séjour.

SAN MARIN : séjour inférieur à trois mois :

- passeport en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans, ou

- carte national d'identité.

SENEGAL : séjour d'une durée illimitée :

- passeport national en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans, ou

- carte nationale d'identité,

- garantie du rapatriement par présentation de l'un des documents suivants :

- billet de passage circulaire ou aller-retour (pour séjour de moins de trois mois)

- ou reçu de versement d'une caution de 700 francs français ou 35 000 francs CFA délivré par le Trésor du Sénégal ou les agents comptables des postes diplomatiques Sénégalais,

- ou attestation bancaire d'un même montant garantissant le rapatriement de l'intéressé,

Sont dispensés de garantir leur rapatriement les fonctionnaires, officiers, employés civils et militaires des établissements publics de la République du Sénégal et leurs familles, porteurs d'un ordre de mission ou d'une feuille de route ou de voyage, les Parlementaires et Hommes d'État, les agents diplomatiques et consulaires, les étudiants et les stagiaires désignés par leur Gouvernement s'y rendant pour recevoir une formation, lorsqu'ils sont porteurs d'une dispense de versements délivrée par les autorités Sénégalaises.

Les ressortissants Sénégalais désirant exercer une activité salariée doivent produire en outre :

- certificat de contrôle médical délivré dans les deux mois précédant le départ par le Consul de France compétent,

- contrat de travail écrit et visé par le Ministère du Travail Français.

- diplomatic and consular agents.

Mauritanian nationals desiring to work on the territory should also provide:

- a health control certificate delivered by the French Consul,

- an employment contract established and signed by the French Ministry of Employment.

MONACO: stay below three months, Monacans should be holders of one of the following documents:

- valid Monacan passport, or expired for less than five years,

- official identity card,

- valid foreigner card, delivered by the Belgium or Luxemburg authorities,

- Swiss passbook for foreigners,

- Italian identity card with a staying form delivered by the fiscal department,

Stay exceeding three months, Monacans should be holders of a valid passport, bearing the following mention delivered by the Monaco General Consul:

“the holder of this passport is exempted from the “foreigner identity card” and can take any employment of profession in Martinique, Guadeloupe and French Guiana with no formality, this mention represents a permission to reside in these territories with no limit in time”.

NIGER: unlimited stay, one of the following documents:

- valid passport,

- passport expired for less than five years,

- national identity card and repatriation guaranty or return ticket.

NETHERLANDS: stay below three months:

- valid passport, or expired for less than five years, no visa, or

- tourist card, valid for two months maximum (model A) or for two years (model B),

- valid Belgium or Luxemburg foreigner identity card mentioning the holder’s nationality,

- for workers and their family, holders of a French employment contract: national identity card, whatever the stay duration.

SAN MARINO: stay below three months:

- valid passport, or expired for less than five years, or

- national identity card.

SENEGAL: unlimited stay:

- valid national passport, or expired for less than five years, or

- national identity card,

- repatriation guaranty, by presenting one of the following documents:

- circular or return ticket (for stays below three months),

- or deposit receipt for an amount of 700 French Francs or 35 000 Frs CFA delivered by the Senegal Chief Treasurer or the accounting agents of Senegal diplomatic agencies,

- or bank certificate for the same amount to guaranty repatriation of the individual concerned.

Civil servants, officers, civil and military employees of public agencies of the Republic of Senegal and their families, holders or a transport ticket or mission order, members of Parliament and Statesmen, diplomatic and consular agents, students and trainees designated by the Governement and entering the territory to attend a training, when they are holders of a desposit exemption delivered by the Senegal authorities, are exempted from the repatriation guaranty

Senegal nationals desiring to workon the territory should also provide:

- a health control certificate delivered within two months before departure by the competent French Consul,

- an employment contract established and signed by the French Ministry of Employment

© Service de l'Information Aéronautique, France

SUISSE : séjour inférieur à trois mois l'un des documents suivants :

- passeport en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans sans visa,

- carte d'identité établie par une autorité cantonale ou communale suisse,

- laissez-passer pour mineur de moins de quinze ans établi par les autorités cantonales pour les enfants résidant en Suisse et par les Préfectures pour les enfants résidant en France, le laissez-passer doit être revêtu d'une photographie si le titulaire a plus de sept ans,

- titre de séjour français en cours de validité,

Séjour supérieur à trois mois :

- passeport en cours de validité, ou

- certificat d'immatriculation à un consulat Suisse en France,

Pour occuper un emploi ou s'installer comme industriels, commerçants artisans ou agriculteurs, les Suisses doivent être munis d'un passeport revêtu d'un visa consulaire.

TOGO : séjour d'une durée illimitée, l'un des documents suivants :

- passeport en cours de validité,

- passeport périmé depuis moins de cinq ans,

- carte d'identité nationale et garantie de rapatriement ou billet de retour.

TUNISIE : séjour inférieur à trois mois :

- passeport en cours de validité sans visa mais billet aller-retour ou de continuation et 200 francs français.

Sont dispensés du billet retour et des 200 francs français :

- les fonctionnaires en mission, étudiants, boursiers, stagiaires, malades venant se faire soigner en France pouvant prouver leur qualité, et les Tunisiens détenteurs d'une carte française de résident.

VATICAN : séjour inférieur à trois mois :

- passeport en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans, ou

- carte nationale d'identité.

C - Réfugiés statutaires et apatrides

Sont dispensés de visa pour un séjour inférieur à trois mois :

- les réfugiés résidant en Belgique, aux Pays-Bas, au Luxembourg, au Danemark, en Suède, en Norvège, en Suisse et porteurs d'un titre de voyage de réfugiés conforme soit à l'accord de Londres de 1946, soit à la Convention de Genève du 28 juillet 1951, délivré par les autorités de leur pays de résidence.

- les réfugiés bénéficiaires de la Convention de Genève de 1951 et les apatrides bénéficiaires de la Convention de New-York de 1954.

Note : les réfugiés statutaires et apatrides résidant en France, peuvent entrer sans visa, dès lors que la période de validité du droit de retour figurant à la première page du titre de voyage n'est pas expirée.

D - Militaires étrangers

Sont dispensés de passeport et de visa, sous réserve qu'ils soient porteurs d'une carte d'identité militaire et d'un ordre de mission, les membres des Forces Armées des pays ayant adhéré à l'OTAN : Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Grèce, Italie, Islande, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Turquie et USA.

E - Les marins de Commerce

Nationaux de Grèce, d'Italie, de Grande Bretagne, d'Espagne, d'Allemagne, du Portugal, d'Israël et du Maroc peuvent circuler pendant un maximum de quinze jours sous couvert de leur livret professionnel de marin accompagné d'un ordre de débarquement ou d'embarquement de l'armateur ou du capitaine du navire.

Les marins de nationalité sénégalaise peuvent séjourner un mois sur présentation de leur livret professionnel et certificats de vaccinations nécessaires et :

- soit d'une lettre de stabilisation dans une compagnie de navigation,

- soit d'un contrat d'engagement,

- soit d'une lettre garantissant leur embarquement sur un navire donné, établi par une compagnie de navigation ou un armateur installé au Sénégal, en Martinique, Guadeloupe ou en Guyane.

Pour les marins malgaches la durée maximum est portée à deux mois.

F - Equipages d'aéronefs

Les membres des équipages d'aéronefs, quelle que soit leur nationalité, sous réserve qu'ils ressortissent d'États membres de l'OACI porteurs de licences de personnel navigant ou de certificats de membres d'équipage appropriés et conformes aux dispositions de l'Annexe 9, sont dispensés de passeport et de visa pour séjourner, pendant la durée de l'escale, sur l'aéroport ou dans les communes situés à proximité.

SWITZERLAND: stay below three months, one of the following documents:

- valid passport, or expired for less than five years, no visa,

- identity card delivered by a Swiss cantonal or municipal authority,

- permit for children under 15, delivered by cantonal authorities for children residing in Switzerland and by the Prefectures for children residing in France, the permit must include a photograph if the holder is over 7.

- valid French permission to reside,

Stay exceeding three months:

- valid passport, or

- immatriculation certificate in a Swiss consulate in France,

To be employed or to start an industrial, commercial, artisanal or agricultural business, Swiss nationals must be holders of a passport bearing a consular visa.

TOGO: unlimited stay, one of the following documents:

- valid passport,

- passport expired for less than five years,

- national identity card and repatriation guaranty of return ticket.

TUNISIA: stay below three months:

- valid passport, no visa, but return or continuation ticket and 200 French Francs.

Are exempted from the return ticket and 200 French Francs:

- civil servants on mission, students, bursary holders, trainees, sick people coming to France for medical cares, who can prove their qualification, and Tunisians holders of a French resident card.

VATICAN: stay below three months:

- valid passport, or expired for less than five years, or

- national identity card.

C - Statutory refugees and stateless persons

Are exempted from viss for a stay below three months:

- refugees residing in Belgium, the Netherlands, Luxemburg, Denmark, Sweden, Norway, Switzerland, and holder of a refugee transport ticket compliant either with the London Agreement of 1946, or with the Geneva Convention of July 28th, 1951, delivered by the authorities in their country of residence.

- refugees covered by the Geneva Convention of 1951 and stateless persons covered by the New-York Convention of 1954.

Note: statutory refugees and stateless persons residing in France can enter without visa, provided the validity period of the return right mentioned on the first page of the transport document has not expired.

D - Foreign military personnels

Members of the Armed Forces from NATO member countries: Germany, Belgium, Canada, Denmark, Greece, Italy, Island, Luxemburg, Norway,The Netherlands, Portugal, United-Kingdom, Turkey and the U.S.A., are exempted from passport and visa, provided they are holders of a militari identity card and a mission order.

E - Mercantile seamen

Nationals of Greece, Italy, Great-Britain, Spain, Germany, Portugal, Israel and Morocco can circulate during fifteen days maximum, under their seaman professional logbook with an embarkment or disembarkment order signed by the shipowner or the ship captain.

Senegalese seamen can stay for one month on presentation of their professional logbook and the required vaccination certificates and:

- either a letter of fixity in a shipping company,

- or an employment contract,

- or a letter guaranteeing their embarkment onboard a specified ship, established by a shipping company or a shipowner operating in Senegal, Martinique, Guadeloupe or French Guiana.

For Madagascan seamen, the maximum staying period is increased to two months.

F - Aircraft crews

Aircraft crews, irrespective of their nationality, provided they belong to ICAO member states holders of appropriate flying personnel licences or crew certificates and compliant with the provision of Appendix 9, are exempted from passport and visa to stay on the airport or in the neighbouring towns, during the aircraft stop.

© Service de l'Information Aéronautique, France

G - Conseil de l'Europe

Les membres de son assemblée consultative formée par les pays suivants peuvent entrer et séjourner en Martinique, Guadeloupe et Guyane sous le couvert de la carte d'identité délivrée par le secrétariat général du Conseil : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Royaume-Uni, Suède, Turquie.

F - Fonctionnaire de l'ONU

Laissez-passer délivré par l'Organisation des Nations Unies avec visa.

Ce document peut être accepté sans visa, si l'intéressé justifie de sa nationalité par la présentation de son passeport national, à condition qu'il entre dans une des catégories d'étrangers pour lesquels le visa d'entrée n'est pas exigé.

I - Fonctionnaire de la CECA

Laissez-passer par le président de la CECA sans visa valable seulement entre les six pays membres (Allemagne, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas).

J - Voyages de groupes

Les passeports collectifs sont admis à l'entrée en Martinique, Guadeloupe et en Guyane pour les ressortissants des pays qui ont signé des conventions particulières :

a) Passeports collectifs :

Ces listes comprennent normalement de 5 à 50 noms non compris le chef de groupe. Celui-ci doit détenir un passeport en cours de validité, les autres membres du groupe doivent seulement être porteur d'une carte d'identité.

Les passeports collectifs sont, en principe, soumis à l'obligation du visa consulaire.

b) Passeports collectifs de jeunes :

Ce document a été établi en application de l'accord conclu entre les pays signataire du pacte de Bruxelles et de celui intervenu entre les pays membres du conseil de l'Europe.

Il est dispensé de visa consulaire. Sa validité est, en principe, de trois mois. Les membres du groupe doivent être âgées de moins de 21 ans. (Ils sont dispensés de la carte nationale d'identité, mais doivent être en mesure de justifier de leur identité par un document officiel muni d'une photographie. Le chef de groupe doit être muni d'un passeport individuel.

Belgique :

- passeport collectif valable deux mois sans visa,

- passeport de jeunes valable trois mois, sans visa. Les membres du groupe de plus de 16 ans sont seul soumis à l'obligation de porter une carte d'identité.

Chypre :

- passeport collectif pour étudiants, sportifs ou association touristique officielle valable pour des séjours inférieurs à 45 jours. Les bénéficiaires doivent être porteurs d'une pièce d'identité officielle avec photo (carte d'identité, acte de naissance, permis de conduire, carte d'étudiant).

Espagne :

- passeport collectif valable trois mois sans visa.

Finlande :

- passeport collectif valable quarante cinq jours sans visa.

Grande-Bretagne :

- passeport collectif valable deux mois sans visa pour les ressortissants britanniques venant directement de Grande-Bretagne. Les membres doivent appartenir à une des catégories suivantes : écoliers, étudiants, sportifs, personnes se rendant à des réunions culturelles, se déplaçant en pélerinage ou allant visiter des tombes,

- passeports collectifs de jeunes, valable deux mois sans visa. Aucune pièce d'identité n'est exigée des jeunes de moins de seize ans qui y figurent.

Grèce :

- passeport collectif valable quarante cinq jours en transit aller et retour dans un délai maximum de trois mois sans visa,

- passeport collectif de jeunes, valable 3 mois sans visa.

Irlande :

- passeport collectif valable deux mois sans visa, au profit des écoliers, des étudiants, des sportifs, des touristes, des personnes se rendant à des réunions culturelles ou se déplaçant en pèlerinage ou allant visiter les tombes. Les participants doivent être porteurs d'une carte d'identité individuelle,

- passeport collectif de jeunes valable 3 mois sans visa.

Israël :

- passeport collectif valable quarante cinq jours avec visa.

G - Council of Europe

Members of its consultative assembly formed by the following countires, can enter and stay in Martinique, Guadeloupe and French Guiana with the identity card delivered by the Council Secretariat General: Germany, Austria, Belgium, Denmark, France, Greece, Ireland, Italy, Luxemburg, Norway, United-Kingdom, Sweden, Turkey.

F - UNO officials

Permit delivered by the United Nations Organization and visa.

This document can be accepted without visa, if the individual can justify his nationality by presenting his national passport, provided he belongs to one of the foreigner categories for which the entrance visa is not required.

I - European Coal and Steel Community (ECSC) officials

Permit delivered by the Chairman of ECSC without visa, valid only among the six member countries (Germany, Belgium, France, Italy, Luxemburg, the Netherlands).

J - Collective trips

Collective passports are accepted for entering Martinique, Guadeloupe and French Guiana for nationals of countries having signed specific conventions:

a) Collective passports:

These lists normally include 5 to 50 names, excluding the group leader. The latter should be holder of a valid passport, other group members should simply be holders of an identity card.

In principle, collective passports are subject to the consular visa requirement.

b) Young collective passports:

This document was established to enforce the agreement signed between the Brussels agreement signatory countries and the agreement signed between the member countries of the Council of Europe.

It is exempted from consular visa. In principle, it is valid for three months. The group members should be aged of 21 minimum (they are exempted from the identity card, but should be able to justify their identity with an official document including a photograph. The group leader should be holder of an individual passport.

Belgium:

- collective passport valid for two months, no visa,

- young passport valid for three months, no visa. Only the group members above 16 are subject to the requirement of holding an identity card.

Cyprus:

- collective passport collectif for students, sportsmen or official touristic association, valid for stays below 45 days. The beneficiaries should be holders of an official identity document with photograph (identity card, birth certificate, driving licence, student card).

Spain:

- collective passport valid for three months, no visa.

Finland :

- collective passport valid for 45 days, no visa.

Great-Britain:

- collective passport valid for two months, no visa, for British nationals arriving direct from Great-Britain. Members should belong to one of the following categories: scholars, students, sportsmen, going to cultural meetings, on pilgrimage or visiting tombs,

- young collective passport, valid for two months, no visa. No identitiy document is required from youngs under 16 mentioned on the passport.

Greece:

- colective passport valid for 45 days in return transit within three months maximum, no visa,

- young collective passport, valid for 3 months, no visa.

Ireland:

- collective passport valid for two months, for scholars, students, sportsmen, going to cultural meetings, on pilgrimage or visiting tombs. The participants should be holders of an individual identity card.

- young collective passport valid for three months, no visa.

Israel:

- collective passport valid for 45 days, visa required.

Italie :

- passeport collectif sans visa valable deux mois,

- passeport collectif pour jeunes de moins de 21 ans sans visa, valable pour des séjours de moins de 3 mois.

Luxembourg :

- passeport pour jeunes valable trois mois sans visa. Les membres âgées de moins de seize ans sont dispensés de pièces d'identité.

Pays-Bas :

- passeport collectif valable deux mois sans visa,

- passeport pour jeunes valable deux mois sans visa. Les membres âgées de moins de seize ans sont dispensés de pièces d'identité.

Portugal :

- passeport collectif valable trois mois sans visa. Ce document intitulé "Certificat collectif d'identité et de voyage" comporte une série de feuilles établies en double exemplaire au nom de chacun des membres du groupe et sur lesquels figurent la photo et l'état civil de l'intéressé. Un des exemplaires est remis à celui-ci et lui tient lieu de pièce d'identité.

Turquie :

- passeport collectif valable quarante cinq jours sans visa,

- passeport de jeunes, valable trois mois sans visa.

Ex-Yougoslavie :

- passeport collectif valable quarante cinq jours, avec visa.

Nota : Certaines de ces rubriques sont mentionnées pour mémoire car dès lors qu'existe le régime de circulation sous couvert de la carte nationale d'identité ou du passeport périmé, le passeport collectif ne présente plus d'intérêt.

TRANSIT

Passeport en cours de validité - visa de transit (un à trois jours) au triple droit, sont dispensés du visa de transit :

- les passagers de toutes nationalités en transit sans sortie de l'aéroport,

- les passagers dispensés du visa d'entrée.

Le visa de transit est en règle générale, délivré immédiatement par les Consuls de France à l'étranger aux passagers de toutes nationalités en attente d'une correspondance dans les 72 heures (non compris le jour d'arrivée) sous réserve que le passager :

- soit en possession du visa d'entrée dans le pays de destination définitive,

- présente à l'appui de sa demande de visa de transit un billet jusqu'à destination et justifie avoir réservé une place dans un avion quittant le département dans les 72 heures (non compris le jour d'arrivée) après son arrivée.

Peuvent obtenir à leur arrivée en Martinique, Guadeloupe, Guyane :

a) un visa de transit dit "visa d'escale" valable 3 jours (non compris le jour d'arrivée).

Les passagers de toutes nationalités (sauf exceptions indiquées plus loin) en transit pour au moins 6 heures par les aéroports français, y compris l'héliport d'Issy Les Moulineaux, le secteur français de Genève-Cointrin et les aéroports de départements d'Outre-Mer, quelle que soit leur provenance ou leur destination.

Ce visa d'escale est délivré gratuitement par les services de Police des Renseignements généraux sur les aéroports. Cependant, cette procédure demandant un certain délai à l'arrivée (30 minutes environ), il est bon d'avertir les passagers.

Ces passagers doivent posséder un passeport en cours de validité, ne comportant aucune restriction pour la Martinique, Guadeloupe, Guyane et être titulaires d'un billet de passage avec réservation ferme pour un point au-delà du département sur un service partant au moins 6 heures après leur arrivée ou pouvoir justifier d'une telle réservation. Ils doivent être également en règle avec les formalités exigées pour la continuation du voyage.

Ce visa est valable 3 jours (non compris le jour d'arrivée).

Ex. : un passager arrivant le jour A doit avoir quitté le département au plus tard le jour D avant minuit. Le visa d'escale peut être prolongé tout à fait exceptionnellement pour une raison impérieuse jugée valable par le Service de Police qui l'a délivré, pour une nouvelle durée de trois jours en acquittant le triple du tarif du visa ordinaire.

Note : Le visa d'escale ne peut être délivré pour un arrêt de moins de six heures. Lorsque le transit est moins de six heures mais implique une correspondance, un sauf-conduit est délivré à l'arrivée pour les passagers soumis au régime général. Dans ce cas, il faut ajouter 30 minutes aux délais normaux de correspondance.

Italy:

- collective passport, no visa, valid for two month,

- young collective passport for youngs under 21, no visa, valid for stays below 3 months.

Luxemburg:

- young passport, valid for three months, no visa. Members under 16 are exempted from identity documents.

Netherlands:

- collective passport, valid for two months, no visa,

- young passport, valid for two months, no visa. Members under 16 are exempted from identity documents.

Portugal:

- collective passport, valid for three months, no visa. This document called "Identity and travelling collective certificate" includes different forms established in two copies namely for each group member and including the photograph and the civil status of the individual concerned. The latter keeps one copy as identity document.

Turkey:

- collective passport, valid for fourty five days, no visa,

- young passport, valid for two months, no visa.

Ex-Yugoslavia:

- collective passport, valid for fourty five days, with visa.

Notae: Some items are mentioned for information only as, when travelling is governed by the national identity card or expired passport, the collective passport is of no interest.

TRANSIT

Valid passport - transit visa (one to three days) with triple right, are exempted from the transit visa:

- passengers of all nationalities in transit not leaving the airport,

- passengers exempted from the entrance visa.

The transit via is usually delivered immediately by the French Consuls abroad to passengers of all nationalities expecting a connecting flight within 72 hours (excluding the day of arrival), provided the passenger:

- is holder of the entrance visa the the final destination country,

- justifies his request for a transit visa, by presenting a destination ticket and justifies for bokking a seat onboard an aircraft leaving the department within 72 hours (excluding the day of arrival) after the arrival.

The following can obtain, when entering Martinique, Guadeloupe, French Guiana:

a) a transit visa, called "stop visa", valid for 3 days (excluding the day of arrival).

Passengers of all nationalities (except for the exceptions listed later) in transit for at least 6 hours via French airports, including the heliport of Issy Les Moulineaux, the French sector of Genève-Cointrin and overseas departments airports, irrespective of their origin or destination.

This stop visa is delivered free of charge by the Police Security department on the airports. However, as this procedure requires some time (approximately 30 minutes), passengers should be informed.

These passengers should be holders of a valid passport, involving no restriction for Martinique, Guadeloupe, French Guiana and possess a travel ticket with firm booking for a point beyond the department and on a service leaving at least 6 hours after their arrival, or justify for such booking. They should also comply with the formalities required for travel continuation.

This visa is valid for 3 days (excluding the day of arrival).

For example: a passenger arriving on day A should have left the department at the latest on day D before midnight. The stop visa may exceptionally be extended for a serious reason considered as valid by the delivering Police Department, for three days more, by paying three times the normal visa price.

Note: The stop visa cannot be delivered for a stop below six hours. When transit is less than six hours but involves a connecting flight, a permit is delivered on arrival to passengers governed by the general regulations. In this case, add 30 minutes to the normal connecting time.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Sont exclus du bénéfice de ces dispositions :

- les ressortissants de : Corée du Nord et des principautés de Bahrain, Muscat-Oman, Qatar, Sharjah, Abu Dahbi, Ras al-Kaimah, Dubai, Mulal-Qawin, Ajman.

- Les réfugiés et apatrides détenteurs d'un titre de voyage non conforme aux Conventions de Genève de 1951 et de New-York de 1954.

- Les étrangers faisant l'objet de mesures d'interdiction ou expulsés.

b) un visa de régularisation :

Si le passager fait état de raisons humanitaires, d'un cas de force majeure, d'une erreur de renseignements d'un service officiel français ou justifie d'un départ urgent qui ne lui a pas permis d'obtenir le visa de séjour auprès du Consulat de France à l'étranger ; un visa de régularisation valable au maximum 6 jours peut être délivré aux passagers de toutes nationalités (sauf exceptions indiquées au paragraphe précédent) à condition d'avoir un passeport valable pour la France et d'acquitter le triple du tarif du visa ordinaire. Pour prolonger éventuellement ce visa, l'intéressé doit se rendre auprès des services préfectoraux compétents.

c) Les porteurs de passeports diplomatiques ou de service ne peuvent recevoir aux aéroports que des sauf-conduits :

- soit valables 3 jours (non compris le jour d'arrivée) ; ces sauf-conduits ont la même valeur qu'un visa d'escale,

- soit pour se rendre au Ministère des Affaires Étrangères (Quai d'Orsay) si l'intéressé doit séjourner plus de 3 jours.

Attention : Le titulaire d'un passeport diplomatique ou de service ne peut sortir de France avec un sauf-conduit dont la validité est périmée, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation de sortie du Ministère des Affaires Étrangères (Quai d'Orsay).

SORTIE

Français majeurs :

- passeport en cours de validité sans visa,

- les passeports et cartes d'identité émis par les Préfectures en Algérie avant le 3 juillet 1962 ne sont plus valables. Parmi les documents d'identité émis en Algérie, seuls sont valables, ceux délivrés par un Service Consulaire Français en Algérie.

Dans le pays où l'entrée des Français est admis au vu de documents autres que les passeports en cours de validité, la sortie des Français est admise au vu des mêmes documents.

- se reporter aux pays de destination, partie “entrée”,

Français mineur :

En Martinique, Guadeloupe et Guyane un passeport ou une carte nationale d'identité peuvent être délivrés à un enfant quel que soit son âge.

- les mineurs doivent posséder un passeport individuel à partir de 15 ans.

- jusqu'à 15 ans, ils peuvent figurer sur le passeport d'une personne de nationalité française les accompagnant, même mineure (s'il s'agit d'un passeport autre que celui du représentant légal, ce passeport doit être en cours de validité ou non, éventuellement périmé depuis moins de cinq ans. Dans ce dernier cas, une autorisation Parentale serait nécessaire),

- si l'enfant à moins de 7 ans, une photo n'est pas nécessaire. S'il a plus de 7 ans, sa photo doit figurer sur le passeport sur lequel il est inscrit,

- au delà de l'âge de 7 ans, la photo est obligatoire.

- Les enfants de moins de 15 ans peuvent sortir de Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane et entrer en Belgique, Italie, Luxembourg, Suisse avec un «laissez-passer pour mineur de moins de 15 ans» valable 3 mois (avec photo s'il a plus de 7 ans, sans photo s'il a moins de 7 ans).

A - Mineurs non accompagnés de leur représentant légal (personne détenant la puissance parentale)

- si le mineur voyage sous couvert d'un passeport individuel en cours de validité, d'un laissez-passer pour mineur de moins de 15 ans ou est inscrit sur le passeport de la personne qui l'accompagne (tel que défini plus haut) ou sur un passeport collectif, aucune autre pièce n'est nécessaire.

- dans le cas contraire, il doit être muni d'une “attestation d'autorisation de sortie” valable 6 mois ou 5 ans au plus délivrée par la Mairie ou le Commissariat de Police de la résidence.

B - Mineurs accompagnés de leur représentant légal

- si le mineur n'a pas de passoport individuel, de laissez-passer pour mineur de moins de 15 ans et n'est pas inscrit sur le passeport d'une tierce personne (tel que défini plus haut) ou un passeport collectif, son représentant légal qui l'accompagne doit faire la preuve de sa qualité (livret de famille, jugement de divorce lui confiant la garde du mineur, etc).

Are excluded from these provisions:

- nationals of the following countries : North Korea and the principalities of Bahrain, Muscat-Oman, Qatar, Sharjah, Abu Dahbi, Ras al- Kaimah, Dubai, Mulal-Qawin, Ajman.

- Refugees and stateless persions holders of a transport ticket not compliant with the Geneva (1951) and New-York (1954) Conventions.

- Foreigners subject to ban or eviction measures.

b) a regularizing visa:

If the passenger argues for humanitary reasons, force majeur, incorrect information of a French official department, or justifies an emergency departure which did not allow him to obtain the staying visa from the French Consulate abroad, a regularizing vias valid for 6 days maximum can be delivered to passengers of all nationalities (excluding the exceptions mentioned in the previous paragraph), provided they are holders of a passport valid for France and paying three times the price of the normal visa. To extend this visa, if necessary, the individual concerned should contact the competent prefectoral departments.

c) Holders of diplomatic or service passports can only receive in the airports permits:

- either valid for 3 days (excluding the day of arrival); these permits are equivalent to a stop visa,

- or to go to the Ministry of Foreign Affairs (Quai d'Orsay) if the individual concerned has to stay for more than 3 days.

Caution: The holder of a diplomatic or service passport cannot leave France with an expired permit, unless obtaining first a departure clearance from the Ministry of Foreign Affairs (Quai d'Orsay).

EXIT

Adult French nationals:

- valid passport without any visa,

- passports and identity cards delivered by the Prefectures in Algeria before July 3rd, 1962, are no longer valid. Among the identity documents delivered in Algeria, the only ones valid are those delivered by a French Consular Service in Algeria.

In the countries accepting entrance of French nationals with documents other than valid passports, departure of French nationals is accepted with the same documents.

- refer to the destination countries in the “entry” section,

French minors:

In Martinique, Guadeloupe and French Guiana, a passport or a national identity card may be delivered to a child, irrespective of his (her) age.

- minors aged 15 years and over must hold an individual passport

- minors up to the age of 15 can be registered on the passport of the French national accompanying them, even if the latter is a minor (if the bearer of this passport is not the legal guardian, this passport must be valid or not out of date by more than 5 years. In the latter case, an authorization by the parents is required),

- no photo is required if the child is under 7 years. Over 7 years, the passport on which the child is registered must bear the child's photograph,

- a photograph is mandatory for any child over 7 years.

- Children under 15 can leave Martinique, Guadeloupe and French Guiana and enter Belgium, Italy, Luxemburg, Switzerland with a “permit for children under 15”, valid for 3 months (with photograph above 7, without photograph under 7).

A - Minors not accompanied by their legal guardian (person holding parental authority)

- no other document is required if the minor holds a valid individual passport, a pass for minor under 15 years or is registered on the passport of the accompanying person (as defined above) or on a collective passport.

- in other cases the minor must hold an “exit authorization” valid for 6 months or 5 years issued by the Mayor or the Police of the place of residence.

B - Minors accompanied by their legal guardian

- if the minor does not hold an individual passport, a pass for minor under 15 years or is not registered on the passport of the accompanying person (as defined above) or on a collective passport the accompanying legal representative must be able to demonstrate his status (family registration book, divorce papers showing guardianship of the minor, etc).

© Service de l'Information Aéronautique, France

- l'enfant de moins de 7 ans est dispensé de toute pièce d'identité, pour se rendre dans les D.O.M. (Départements francais d'Outre-Mer) lorsque ses parents sont munis d'un livret de famille ou de son bulletin de naissance.

PASSEPORTS COLLECTIFS :

Peuvent être établis :
a) pour les enfants de moins de 15 ans voyageant en groupe quelle que soit la durée du voyage, mais seulement en principe pour les pays mentionnés au paragraphe b) ci-dessous.

b) pour les Français quel que soit leur âge se rendant en groupe en Allemagne, Grande-Bretagne, Autriche, Belgique, Chypre, Espagne, Finlande, Grèce, Pays-Bas, Irlande, Israël, Italie, Luxembourg, Portugal, Suisse, Turquie, Ex- Yougoslavie, pour la durée et les motifs précisés dans les différents accords passés avec les pays intéressés.

FRANÇAIS VERS ANDORRE :

Pour un séjour de moins de trois mois :

- passeport, même périmé depuis moins de 5 ans,

- carte nationale d'identité,

Pour un séjour de plus de trois mois :
- passeport en cours de validité, revêtu d'une autorisation d'entrée délivrée par le Préfet du Département de résidence, après accord du Préfet des Pyrénées Orientales.

ETRANGERS :

Pas de visa de sortie :

Les passagers doivent présenter à la sortie de Martinique, de la Guadeloupe ou de la Guyane les documents qui leur étaient nécessaires pour l'entrée.

Réfugiés statutaires : même formalités que pour l'entrée.

Remarque : tous Français et étrangers débarquant en Martinique, Guadeloupe ou Guyane doivent être titulaires soit d'une caution de retour, soit d'un billet de continuation de voyage, soit d'une dispense administrative.

- a child under the age of 7 years is exempted from all identification to travel to French Overseas Departements when his parents hold a family registration book or his birth certificate.

COLLECTIVE PASSPORTS:

These can be made for:
a) children under the age of 15 years travelling in group, whatever the duration of the trip but, in principle, only for the countries listed in para (b) below.

b) for French nationals, irrespective of their age, travelling in group in Germany, Great-Britain, Austria, Belgium, Cyprus, Spain, Finland, Greece, Netherlands, Ireland, Israel, Italy, Luxemburg, Portugal, Switzerland, Turkey, Ex-Yugoslavia, for the period and reasons specified in the various agreements signed with the countries concerned.

FRENCH NATIONALS TO ANDORRA:

For a stay of less than 3 months:

- passport, even if expired by less than 5 years,

- national identity card.

For a stay of more than 3 months:
- valid passport bearing an entry authorization issued by the Prefect of the residence Departement after approval by the Prefect of Pyrénées Orientales.

FOREIGNERS:

No departure visa:

When leaving Martinique, Guadeloupe or French Guiana, passengers must present the same documents as required on arrival.

Statutory refugees: same requirements as for entry.

Remark: all French nationals and foreigners arriving in Martinique, Guadeloupe or French Guiana must be holders of, either a return deposit, or a continuation transport ticket, or an administrative waiver.

© Service de l'Information Aéronautique, France

FORMALITES DOUANIERES - ENTREE

BAGAGES :

Sont admis en franchise des droits et taxes :

1) Pour tous passagers :

CUSTOMS FORMALITIES - ARRIVAL

LUGGAGE :

The following are admitted tax and duty free:

1) For all passengers:

DESIGNATION DES PRODUITS	PERSONNES arrivant de la CEE y compris METROPOLE et D.O.M. sauf SAINT-MARTIN et SAINT BARTHELEMY				PERSONNES arrivant d'un PAYS TIERS, de SAINT-MARTIN et SAINT-BARTHELEMY			
	VOYAGEURS		NAVIGANTS		VOYAGEURS		NAVIGANTS	
	+ de 15 ans	– de 15 ans	+ de 15 ans	– de 15 ans	+ de 15 ans	– de 15 ans	+ de 15 ans	– de 15 ans
FRANCHISES REGIME GENERAL								
Marchandises autres que celles visées ci-dessous :								
- Valeur Plafond (€)	157,02	44,21	15,24	4,57	41,16	20,28	15,24	0,46
PRODUITS SOUMIS A LIMITATIONS QUANTITATIVES								
1) DIVERS :								
- Parfums (grammes)	75	75	7,5	7,5	50	50	5	
- Eau de toilette (litre)	0,375	0,375	0,0375	0,0375	0,250	0,250	0,025	0,02
- Café (grammes)	750	750	75	75	500	500	50	5
- ou extraits de café (grammes)	300	300	30	30	200	200	20	2
- Thé (grammes)	150	150	15	15	100	100	10	1
- ou extraits et essences de thé (grammes)	60	60	6	6	40	40	4	
2) BOISSONS ALCOOLIQUES								
(voyageurs âgés de plus de 17 ans seulement)								
- Vins tranquilles (litres)	4	0	0.50	0	2	0	0.50	
- Soit boissons spiritueuses ≤ 22°	3	0	0.50	0	2	0	0.50	
- Soit boissons spiritueuses > 22°	1.5	0	0.25	0	1	0	0.25	
3) TABACS – voir ci-après annexe 1 bis dispositions spéciales								
TAXATION								
A - TAXATION FORFAITAIRE								
1) Boissons alcoolique si volume 20 litres	Voir annexe 1) ci-après				Voir annexe 1) ci-après			
2) Autres marchandises	Non prévue par la réglementation communautaire				Si valeur comprises entre 41,16 et 104,43 € : Taux 27 %			
B - TAXATION NORMALE	Si valeur supérieure au plafond de franchise :				Si valeur supérieure à 104,43 € :			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Dispositions particulières applicables aux tabacs **Specific provisions applicable to tobaccos**

DESIGNATION DES PRODUITS	PERSONNES arrivant de la CEE y compris METROPOLE et D.O.M. sauf SAINT-MARTIN et SAINT BARTHELEMY				PERSONNES arrivant d'un PAYS TIERS, de SAINT-MARTIN et SAINT-BARTHELEMY			
	VOYAGEURS		NAVIGANTS		VOYAGEURS		NAVIGANTS	
	+ de 17 ans	– de 17 ans	+ de 17 ans	– de 17 ans	+ de 17 ans	– de 17 ans	+ de 17 ans	– de 17 ans
FRANCHISES								
(nombre de pièces)		**N**		**N**		**N**		**N**
Cigarettes (nombre)	300	**E**	60	**E**	400	**E**	40	**E**
ou cigares (nombre)	75	**A**	15	**A**	100	**A**	10	**A**
ou cigarillos (nombre)	150	**N**	30	**N**	200	**N**	20	**N**
ou tabac à fumer (gr)	400 g	**T**	80 g	**T**	500 g	**T**	50 g	**T**
TAXATION								
a) Taxation forfaitaire	Ces produits sont exclus du régime de taxation forfaitaire							
b) Taxation normale	Doit être appliquée lorsque la quantité importée dépasse le plafond des franchises.							

Barème de taxation des boissons alcooliques **Table of taxes for alcoholic drinks**

A - Taxation forfaitaire (la quantité à taxer n'excède pas 20 litres) **A - Notional assessment (the quantity to be taxed does not exceed 20 litres)**

	BOISSONS ALCOOLIQUES IMPORTEES			TOTAL GLOBAL à percevoir par bouteille selon l'origine		VENTILATION DES DROITS ET TAXES PERÇUS				
NR du tarif	DESIGNATION	Contenance et valeur forfaitaire par bouteille		C.E.E.	PAYS TIERS	Droits de consom. sur alcools	Droit de Douane	Timbre douanier	TVA	Octroi de mer
22-05	Vins de liqueur	1 litre	1.52 €	2.71 €	2.87 €	1.98 €	0.16 €	0.01 €	0.11 €	0.61 €
22-05	Apéritif à base de vin	1 litre	1.52 €	2.71 €	2.87 €	1.98 €	0.16 €	0.01 €	0.11 €	0.61 €
22-06	Vermouth	1 litre	1.52 €	2.71 €	2.87 €	1.98 €	0.16 €	0.01 €	0.11 €	0.61 €
22-09	Rhum	1 litre	1.52 €	2.71 €	2.87 €	1.98 €	0.16 €	0.01 €	0.11 €	0.61 €
22-09	Eaux de vie de graines :									
	- Gin	0,75 l	3.05 €	5.56 €	5.88 €	4.12 €	0.30 €	0.01 €	0.23 €	1.22 €
	- Vodka	0,75 l	3.05 €	5.56 €	5.90 €	4.12 €	0.33 €	0.01 €	0.23 €	1.22 €
	- Whisky	0,75 l	3.05 €	5.56 €	5.77 €	4.12 €	0.20 €	0.01 €	0.23 €	1.22 €
22-09	Autres eaux de vie	0,75 l	3.05 €	5.56 €	5.77 €	3.81 €	0.50 €	0.01 €	0.23 €	1.22 €
22-09	Liqueurs	0,75 l	3.05 €	5.56 €	5.74 €	3.81 €	0.48 €	0.01 €	0.23 €	1.22 €
22-09	Apéritifs à base d'alcool	1 litre	1.52 €	2.71 €	2.87 €	1.98 €	0.16 €	0.01 €	0.11 €	0.61 €
22-09	Apéritifs anisés et similaires	1 litre	1.52 €	6.82 €	7.49 €	6.10 €	0.66 €	0.01 €	0.11 €	0.61 €

B - Taxation normale (la quantité à taxer excède 20 litres ou demande expresse de l'importateur) **B - Normal assessment (the quantity to be taxed exceeds 20 litres, or specific request from the import agent)**

	BOISSONS ALCOOLIQUES IMPORTEES			DROITS ET TAXES APPLICABLES						
Tarif	DESIGNATION	Contenance et degré alcoolique retenus pour le calcul ci-après		Droit de consommation sur les alcools		Droit de douane		T.D (taux)	TVA (taux)	Octroi de mer (taux)
				Taux (€/HAP)	Montant par bouteille en €	Taux (€/HAP)	Montant par bouteille en €			
22 - 05	Vins de liqueur et apéritifs à base de vin	1 litre	16 degrés	1035.89	1.66	19.11	0.19	2 %	7,50 %	40 %
22 - 06	Vermouth	1 litre	16 degrés	1035.89	1.66	15.44	0.15	du	sur	40 %
22 - 09	Gin	0,75 l	40 degrés	1167.00	3.50	40.86	0.31	droit	VALEUR	40 %
22 - 09	Vodka	0,75 l	40 degrés	1167.00	3.50	51.75	0.39	de	+ D.D.	40 %
22 - 09	Whisky «autres»	0,75 l	40 degrés	1167.00	3.50	27.47	0.21	douane	+ T.D.	40 %
22 - 09	Whisky «Bourbon»	0,75 l	40 degrés	1167.00	3.50	25.29	0.19			40 %
22 - 09	Autres eaux de vie	0,75 l	40 degrés	1069.43	3.35	67.19	0.50			40 %
22 - 09	Liqueurs	0,75 l	38 degrés	1069.43	3.05	64.28	0.48			40 %
22 - 09	Apéritifs à base d'alcool	1 litre	16 degrés	1069.43	1.71	32.32	0.32			40 %
22 - 09	Apéritifs anisés et similaires	1 litre	40 degrés	1167.00	4.67	67.19	0.67			40 %
22 - 09	Rhum	1 litre	50 degrés	671.54	3.36	49.94	0.50			40 %

© Service de l'Information Aéronautique, France

2°) Passagers résidant à l'étranger :

Sont admis sans formalités s'ils sont en cours d'usage :

- Les vêtements,

- les bijoux personnels (maximum 500 grammes),

- certains objets ; deux paires de skis, deux raquettes de tennis, deux fusils de chasse avec 100 cartouches par arme, un attirail de pêche, une tente et les objets usuels de camping, une paire de jumelles ;

- les voitures d'enfant,

- certains appareils, s'ils sont portatifs : deux appareils photographiques avec 24 châssis ou 10 rouleaux de pellicules par appareil, un appareil cinématographique de prises de vues de format réduit avec 10 bobines de film, un instrument de musique, un phonographe ou électrophone avec 10 disques, un récepteur de radio, une machine à écrire, un enregistreur de son avec deux bobines (ruban ou fil).

Octroi de mer :

- 25 % pour les eaux-de-vie, liqueurs, autres boissons, spiritueux,

- 7% pour les autres boissons alcoolisées.

Ne bénéficient pas de ce régime privilégié les appareils récepteurs de radiodiffusion, les appareils photographiques, tous les articles d'horlogerie.

Sont interdits :

- stupéfiants, poudre et munitions chargées, contrefaçons en librairie, libres et gravures interdits par le gouvernements français, certaines boissons (notamment les similaires d'absinthe) dont l'importation est prohibée à titre absolu.

3°) Passagers résidant en DOM :

Les objets exportés en franchise temporaire sont réimportés en franchise sans formalité, sauf les objets d'une certaine valeur d'origine étrangère ou dont l'origine française est douteuse pour lesquels les voyageurs doivent être en mesure de justifier qu'ils ont été acquis dans le territoire. Cette justification peut être apportée par la production des documents suivants :

- facture d'achat, bordereau de fabrication ou toute autre justification émanant d'une personne ou d'une société régulièrement établie dans le territoire douanier,

- la quittance de douane,

- une carte de libre circulation, ce document est délivré gratuitement soit par un bureau de douane intérieur, soit par un bureau de la frontière, sur présentation des objets et des documents justificatifs visés ci-dessus. La carte de libre circulation peut servir de document justificatif pour six objets différents. Elle est valable cinq ans.

Armes de chasse et autres armes :

Mouvements entre la métropole et les DOM :

Les échanges entre, d'une part, la métropole et les DOM et, d'autre part, entre les différents DOM, n'étant plus subordonnés à autorisation préalable, le contrôle de la provenance et de l'arrivée à destination s'exerce de la manière suivante :

1) Au départ de la métropole ou d'un DOM :

a) Pour les matériels de guerre, armes et munitions relevant des catégories 1 à 6, dépôt d'un exemplaire supplémentaire de la déclaration d'exportation destiné à justifier ultérieurement leur provenance.

b) Pour les matériels de guerre et matériels assimilés, engagement souscrit par l'expéditeur de produire, dans un délai de six mois, un exemplaire de la déclaration d'importation qui sera déposée à l'arrivée à destination.

2) A l'arrivée dans un DOM ou dans la métropole :

a) Pour les matériels de guerre, armes ou munitions des catégories 1 à 6, production à l'appui de la déclaration d'importation de l'exemplaire de la déclaration d'exportation justifiant leur provenance.

b) Lorsqu'il s'agit de matériels de guerre ou matériels assimilés, dépôt d'un exemplaire supplémentaire de la déclaration d'importation destiné à justifier auprès du bureau de douane de départ à leur arrivée à destination.

Importation dans les DOM :

1) Matériels de guerre, armes et munitions des catégories 1, 2 et 3.

Les demandes d'autorisation d'importation instruites selon la procédure de droit commun, sont adressées au Ministère de la Défense.

2) Armes et munitions des catégories 4, 5 et 6.

Les demandes d'autorisation d'importation sont adressées au Préfet du département du lieu de domiciles des pétitionnaires.

Les demandes revêtues de l'avis préfectoral sont transmises au directeur régional des douanes local qui, soit délivre l'autorisation, soit notifie le refus.

3) Armes et munitions de la 7ème catégorie.

Leur importation est dispensée de formalités au regard de la présente réglementation.

2°) Passengers residing abroad:

Are accepted without formalities, if being used:

- clothes,

- personal jewels (maximum 500 grammes),

- certain objects; two pairs of skis, two tennis rackets, two hunting guns with 100 rounds each, fishing equipment, one tent and usual camping equipment, binoculars;

- baby carriages

- certain handheld equipment: two cameras with 24 frames or 10 films each, one video camera with 10 films, one music instrument, one disk player with 10 disks, one radio set, one audio recorder with two tapes.

Sea duties:

- 25 % for brandies, liquors, other drinks,

- 7% for other alcoholic drinks.

Radio sets, cameras, all clockwork items are not covered by this special regulation.

Are prohibited:

- drugs, powder and ammunication, book counterfeits, books and prints prohibited by the French Government, certain drinks (more specially absinthe-like) the import of which is strictly prohibited.

3°) Passengers residing in the DOMs:

Objects exported under temporary duty free are reimported duty free without formalities, except for objects having a certain value and from foreign origin or for which the French origin is not sure, for which passengers must be able to justify their purchase in the territory. Such justification can be made by presenting the following documents:

- purchase invoice, manufacturing slip or any other justification delivered by a person or a company regularly established in the Customs territory,

- Customs receipt,

- a free circulation card, this document is delivered free of charge either by a domestic customs office, or by a border office, upon presentation of the objects and justificative documents mentioned above. The free circulation card may be considered as a justificative document for six different objects. Its validity is five years.

Hunting weapons and other weapons:

Movements between France and the DOMs:

As exchanges between France and the DOMs on the one hand, and between the different DOMs, on the other, are no longer subject to a preliminary clearance, the origin and arrival to destination are controlled as follows:

1) On departure from France or from a DOM:

a) For war equipment, weapons and ammunition covered by categories 1 to 6, remittance of an extra copy of the export certificate intended for further justifying their origin.

b) For war equipment and related equipment, commitment taken by the shipping agent to present, within six months, a copy of the import certificate which will be remitted upon arrival to destination.

2) On arrival in a DOM or in France:

a) For war equipment, weapons and ammunition covered by categories 1 to 6, remittance of the copy of the export certificate justifying their origin, in addition to the import certificate.

b) For war equipment and related equipment, remittance of an extra copy of the import certificate intended for justifying their arrival to destination to the departure customs office.

Import in the DOMs:

1) War equipment, weapons and ammunition of categories 1, 2 and 3.

Import authorization applications processed according to the common law procedure, are addressed to the Ministry of Defence.

2) Weapons and ammunition of categories 4, 5 and 6.

Import authorization applications are addressed to the Prefect of the department of residence of the applicants.

Applications including the prefectoral recommendation are transmitted to the local customs regional manager who delivers the authorization or notifies refusal.

3) Weapons and ammunitions of the 7th category.

Their import is exempted from formalities with regard to the present regulation.

© Service de l'Information Aéronautique, France

4) Armes de la 8ème catégorie.

Aucune autorisation n'est requise pour leur importation.

- alinéa a ou c.

L'expertise des armes susceptibles d'être classées dans cette catégorie est confiée aux établissements du service du matériel et des bâtiments de :

- Fort-de-France, pour les armes destinées au département des Antilles,

- Saint-Denis, pour les armes destinées au département de la Réunion,

- alinéa b.

- Les armes devant faire l'objet d'un classement dans cette catégorie sont soumise au banc d'épreuve des armes à feu (5).

Exportation

Les matériels de guerre et matériels assimilés exportés des DOM sont soumis aux formalités de droit commun.

En conséquence, les demandes d'autorisation sont adressées au Ministère de la Défense.

Animaux vivants :

- Chiens et chats :

Importation autorisée sur présentation de l'un des certificats ci-après, établi par un vétérinaire officiel du pays d'origine :

- certificat d'origine et de santé, délivré depuis trois jours au plus avant la mise en route des animaux précisant que ceux-ci proviennent d'un pays indemne de rage depuis trois ans et qu'ils ont séjourné dans ce pays depuis au moins six mois (ou depuis leur naissance).

- certificat de vaccination antirabique attestant que celle-ci a été pratiquée depuis plus d'un mois et moins de six mois avant l'entrée à l'aide d'un vaccin officiellement contrôlé.

- certificat de bonne santé attestant que les chiens sont âgés de moins de trois mois, et les chats de moins de six mois.

Note : en l'absence de ces certificats les animaux seront refoulés.

- pour les animaux exportés temporairement de Martinique, de Guadeloupe ou de Guyane le certificat de vaccination antirabique pourra avoir été délivré avant la sortie.

- le certificat d'origine et de santé doit être délivré par l'autorité administrative du lieu de provenance établi dans la langue du pays d'origine et reproduit en langue française au dos du même document. Ce certificat doit avoir délivré moins de trois jours avant le départ de l'animal.

- Carnivores vivants autres que chiens et chats :

Importation autorisée sur présentation à l'entrée d'un certificat délivré par un vétérinaire officiel du pays d'origine attestant que les animaux :

- sont en bon état de santé,

- proviennent d'une localité qui, depuis six mois au moins, est indemne de rage et distante de plus de 20 km de tout foyer de cette affection.

- Oiseaux :

Importation prohibée - Des dérogations particulières peuvent être accordées par le Ministère de l'Agriculture.

Toutefois peuvent être importés sans autorisation préalable du Ministère de l'Agriculture par dérogation générale :

a) famille des psittacidés (toutes variétés de perroquets, perruches, cacatoès) : dans la limite de deux oiseaux par importateur sous les réserves ci-après :

- présentation d'un certificat établi par un vétérinaire officiel du pays de provenance attestant le bon état de santé des oiseaux ;

- présentation d'une attestation sur l'honneur établie par l'importateur, certifiant qu'il est propriétaire des oiseaux depuis plus de six mois et qu'il s'engage à ne pas les revendre et accepter tout contrôle sanitaire de la part des services vétérinaires à l'adresse indiquée par lui-même ;

- visite sanitaire favorable du vétérinaire inspecteur.

4) Weapons of the 8th category

No authorization is required for import

- paragraph a or c.

The expertise of weapons likely to be classified in this category is performed by the “service du matériel et des bâtiments” of:

- Fort-de-France, for weapons intended for the department of French Antilles,

- Saint-Denis, for weapons intended for the department of the Reunion,

- paragraph b.

- Weapons to be classified in this category are subject to the firing weapon test bench (5).

Export

War equipment and related equipment exported from the DOMs are subject to common law formalities.

Consequently, the clearance applications are addressed to the Ministry of Defence.

Living animals:

- Dogs and cats:

Import authorized on presentation of one of the following certificates, established by an official veterinary in the country of origin:

- origin and health certificate delivered three days maximum before shipping the animals and specifying that they come from a country free from rabies for three years and that they have stayed in this country for at least six months (or from their birth).

- anti-rabic vaccination certificate specifying that the injection was made for more than one month and less than six month before entry, using an officially controlled vaccine.

- health certificate specifying that dogs are under three months and cats under six months.

Note: if these certificates are missing, animals will be refused.

- for animals temporarily exported from Martinique, Guadeloupe or French Guiana, the anti-rabic vaccination certificate can be delivered before departure.

- the origin and health certificate must be delivered by the administrative authority of the place of origin, established in the language of the origin country and translated into French on the back of the document. This certificate must have been delivered less than three days before departure of the animal.

- Living carnivora other than dogs and cats:

Import authorized upon presentation on arrival of a certificate delivered by an official veterinary in the country of origin and specifying that the animals:

- are in good health,

- come from a place which is free from rabies for at least six months and located more than 20 km away from any seat of such disease.

- Birds:

Import is prohibited - Special waivers may be delivered by the Ministry of Agriculture.

However, the following birds can be imported without preliminary authorization from the Ministry of Agriculture by general waiver:

a) family of des psittacidae (all varieties of parrots, parakeets, cockatoos): limited to two birds per importer, with the following reservations:

- presentation of a certificate established by an official veterinary in the country of origin, stating that birds are in good health;

- presentation of a binding statement established by the importer, certifying that he has been owning the birds for more than six months and that he commits not to sell them and accept any health control by the veterinary services at the address he has specified;

- favourable health inspection by the inspector veterinary.

© Service de l'Information Aéronautique, France

b) oiseaux autres que ceux de la famille des psittacidés et que les oiseaux de basse-cour (coqs, poules, dindes, dindons, pintades, faisans, perdrix, cailles, colins, francolins, paons, canards, sarcelles, oies, cygnes, tourterelles et pigeons), sous réserve de la présentation d'un certificat par lequel un vétérinaire officiel du pays de provenance atteste le bon état de santé des oiseaux.

- Rongeurs :

Importation prohibée sauf dérogations individuelles des services compétents de la Préfecture (DOM).

- Ruminants et porcins :

Importation prohibée sauf dérogations individuelles des services compétents de la Préfecture (DOM). Aucune dérogation n'est accordée pour les animaux en provenance des pays d'Asie ou d'Afrique.

DEVISES

Argent français et devises à votre départ de France :

726,25 euros maximum.

La somme globale que vous emportez par personne sans considération d'âge (y compris les devises que vous aurez éventuellement conservées d'un précédent voyage à l'étranger) ne doit pas excéder une valeur équivalente à 726,25 euros, sauf autorisation de la Banque de France.

Elle peut se présenter sous la forme de billets de banque français ou étrangers, de chèque de voyage ou de lettres de crédit.

Cette allocation ne peut servir en aucun cas à couvrir une opération commerciale.

Une allocation spéciale “Voyages d'Affaires”.

Cette allocation d'un montant équivalent à 152,45 euros par jour, peut être accordée, si nécessaire, par les banques intermédiaires agréées.

La carte de crédit :

Délivrée en France par des organismes spécialisés, la carte de crédit vous permet, à l'étranger :

- de régler, sans limitation, vos dépenses de voyage ;

- de retirer des devises dans une banque à concurrence d'une somme équivalente à 304,90 euros par semaine.

Autres moyens de paiement :

Vous pouvez en outre faire régler, sans limitation, certains frais relatifs à votre voyage :

- soit par votre banque avant votre départ de France ;

- soit par le correspondant de votre banque pendant votre voyage à l'étranger,

- frais de transport, frais d'hôtel, forfaits de séjour, locations diverses, arrhes, réservations ...

Nota : si vous n'avez pas effectué votre voyage dans le mois qui suit l'acquisition de vos devises, vous devez les céder à la banque qui vous les a délivrées.

A votre retour en France :

- Argent français :

Vous pouvez rapporter, sans limitation, vos billets de banque français.

- Devises étrangères :

Vous devez céder les devises étrangères que vous avez rapporté (billets ou chèques) contre les francs français :

- soit au bureau de douane de passage s'il est habilité à ces opérations de change ;

- soit dans un délai d'un mois, à une banque agréée.

Vous êtes toutefois autorisé à conserver des devises étrangères pour le montant équivalent à 152,45 euros.

Or et matière or :

- pour transporter de l'or monétaire (en lingot, barre ou monnaie), à votre départ de France ou à votre retour, vous devez présenter une autorisation délivrée par la Banque de France.

- pour transporter d'autres articles contenant de l'or, vous devez seulement établir une déclaration modèle DI (importation) ou DE (exportation). Toutefois, vous êtes dispensé de cette obligation pour le transport de vos bijoux personnels dans la limite d'un poids de 500 grammes, cela ne vous dispense pas de l'obligation de justifier de la situation régulière de vos bijoux.

Ces formalités sont indépendantes du paiement éventuel des droits et taxes.

b) birds other than psittacidae and poultry (cocks, hens, turkey-hens, turkeys-cocks, guinea fowls, pheasants, partridges, quails, American partridges, black partridges, peacocks, ducks, teals, gooses, swans, turtle doves and pigeons), on presentation of a certificate in which an official veterinary in the country of origin certifies that birds are in good health.

- Rodents:

Importation is prohibited except with individual waivers issued by the competent services of the Prefecture (DOM).

- Ruminantia and swine:

Importation is prohibited except with individual waivers issued by the competent services of the Prefecture (DOM). No waiver can be issued for animals coming from Asia or Africa.

FOREIGN CURRENCIES

French money and foreign currencies on departure from France:

726.25 euros maximum.

Unless authorized by the Banque de France, the total amount that you carry per individual, irrespective of the age (including foreign currencies you may have kept after a previous travel abroad) cannot exceed a value equivalent to 726.25 euros.

This amount can be in French or foeign banknotes, traveller checks, or letters of credit.

This allocation can in no case be used to cover a business operation.

A special “Business Trip” allocation.

This allocation equivalent to 152.45 euros per day, can be delivered by the approved intermediate banks, if necessary.

Credit card:

Delivered in France by specialized organisms, the credit card allows the following operations abroad:

- paying your travel expenses, with no limitations;

- withdrawing foreign currencies in a bank up to an amount equivalent to 304.90 euros per week.

Other means of payment:

In addition, you can have certain expenses relating to your travel been paid, with no limitations:

- either by your bank before your departure from France;

- or by the correspondent of your bank during your travel abroad,

- transport expenses, hotel expenses, inclusive stay, miscellaneous leases, deposits, bookings ...

Note: if you do not travel during the month following the foreign currency purchase, your must return them to the delivering bank.

When returning to France:

- French money:

You can keep your French banknotes, with no limitations.

- Foreign currencies:

You must exchange the foreign currencies you still possess (banknotes or checks) against French Francs:

- either to the departure Customs office if it is authorized for exchange operations;

- or to an approved bank, within one month.

However, you are authorized to keep foreign currencies for an amount equivalent to 152.45 euros.

Gold and golden material:

- to transport monetary gold (ingot, bullion or currency), on your departure from France or on returning, your must present an authorization delivered by the Banque de France.

- to transport other items containing gold, you should simply establish a model DI (import) or DE (export) statement. However, your are exempted from this requirement for your private jewels up to 500 grammes, although this doex not exempt you from the obligation to justify the regular situation of your jewels.

The above formalities are independent from the payment of duties and taxes, if applicable.

© Service de l'Information Aéronautique, France

FORMALITES SANITAIRES

Entrée - Fièvre jaune :

La vaccination antiamarile est exigée des voyageurs qui proviennent d'une zone déclarée par le relevé épidémiologique de l'OMS comme infectée par la fièvre jaune.

Cette vaccination doit dater de moins de 10 ans et de plus de 10 jours ;

- le voyageur non en règle pourra être soumis à un isolement maximum de six jours s'il n'est pas vacciné ou si son certificat de vaccination n'est pas en règle.

- la vaccination doit avoir été pratiquée dans un centre agréé par l'OMS pour effectuer la vaccination antiamarile.

- seuls les sujets de plus d'un an sont soumis à la vaccination.

Variole, Choléra :

- la vaccination n'est plus exigé.

TRANSIT :

- avec sortie de l'aéroport : mêmes formalités qu'à l'entrée ;

- sans sortie de l'aéroport (transit direct) : aucune formalité.

SORTIE :

Aucune formalité n'est exigée par les autorités sanitaires des DOM. Le voyageur doit s'enquérir des conditions d'entrée requise dans le pays où il se rend.

Collectivité territoriale de SAINT PIERRE et MIQUELON

La réglementation applicable sur la Collectivité territoriale de Saint Pierre et Miquelon est conforme dans le fond aux normes et pratiques recommandées qui font l'objet de l'annexe 9 de l'OACI, à l'exception des différences notifiées en GEN 1.7.

HEALTH FORMALITIES

Arrival - Yellow fever:

Yellow fever vaccination is required for travellers arriving from an area declared as contaminated by yellow fever in the WHO epidemiologic report.

The vaccination should be less than 10 years and more than 10 days;

- infringing travellers may undergo a six day maximum isolation in case of no vaccination or if the vaccination certificate is not valid.

- vaccination must have been delivered in a centre approved by WHO to perform yellow fever vaccination.

- only individuals older than one are subject to the vaccination.

Smallpox, Cholera:

- vaccination is no longer required.

TRANSIT:

- leaving the airport: same formalities as for arrival;

- staying in the airport (direct transit): no formality.

EXIT :

No formality is required by the DOM health authorities. Travellers must ask for the entry conditions required in the country of destination.

Territorial region of SAINT PIERRE and MIQUELON

The regulation applicable on the territorial region of Saint Pierre and Miquelon basically complies with the recommended standards and practices described in ICAO Appendix 9, except for the differences notified in GEN 1.7.

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 1.4 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES MARCHANDISES

ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF CARGO

ANTILLES - GUYANE

1.4.1 REGLEMENT CONCERNANT L'IMPORTATION, LE TRANSIT ET L'EXPORTATION DES MARCHANDISES

Formalités douanières applicables aux marchandises, à la poste, aux bagages non accompagnés

*** Importations :**

A - Réglementation générale applicable aux envois commerciaux :

Les marchandises de toute nature en provenance ou à destination de l'étranger doivent quels que soient leur origine ou leur mode de transport, être déclarées à la douane.

Les marchandises ne peuvent être déclarées en détail que par leur propriétaire, les titulaires d'un agrément de commissionnaires en douane, les titulaires d'une autorisation de dédouaner, certains services publics, les transporteurs des marchandises dans certains cas.

Les déclarations en détail doivent être déposées dans un bureau de douane ouvert à l'opération envisagée pendant les heures d'ouverture des bureaux.

Les documents à annexer à la déclaration.

a) La facture

Les copies ou extraits joints doivent être certifiés conformes aux indications de la facture originale, soit par l'importateur soit par un fournisseur étranger

b) Le bordereau de détail

Document à produire pour les opérations de groupage (plusieurs expéditeurs et/ou plusieurs destinataires) et les déclarations relatives à des colis qui présentent, entre eux, des différences de plus de 5 % en poids ou valeur ou qui contiennent des marchandises d'espèce tarifaire différente.

Ce document doit indiquer, par colis et par destinataire, le poids, l'espèce tarifaire et la valeur de chaque catégorie de marchandise, il doit être daté et signé par le déclarant.

c) Tous documents exigés par l'Administration des douanes et droits indirects pour l'application des lois et règlements.

- certificats d'origine ou de circulation pour les produits soumis à justification d'origine.

- documents permettant de justifier le caractère communautaire de la marchandise (T2, T2L, DD3 ...).

- autorisation d'imputation sur les contingents tarifaires d'admission en franchise du droit de douane ou au bénéfice d'un droit réduit, lorsque l'application de telles mesures est demandée.

- titres relatifs au contrôle du commerce extérieur ; licences d'importation (modèle AC) ou d'exportation (modèle 02) déclaration DI ou DE (déclaration d'importation - déclaration d'exportation) (1).

d) Les documents nécessaires pour l'application par le service des Douanes des lois et règlements particuliers

- pour les produits alcoolisés, les viandes, les chaussures : titres exigés par la réglementation de l'Administration des impôts (congés, acquits, bons de remis).

- les documents relatifs à la police sanitaire des végétaux, des animaux, des produits animaux et produits de la pêche et de la chasse.

- les documents concernant les matériels de guerre, les poudres et explosifs, les produits stratégiques soumis à contrôle de la destination finale et à autorisation d'importation ou d'exportation du Ministère de la Défense.

- les autorisations de la Banque de France pour l'or et matières d'or (2)

(1) dans les DOM ces licences sont délivrées par l'Autorité préfectorale.

(2) dans les DOM ces autorisations sont délivrées par la Caisse Centrale de Coopération Économique.

ANTILLES - FRENCH GUIANA

1.4.1 REGULATION CONCERNING THE IMPORT, TRANSIT AND EXPORT OF CARGO

Customs formalities applicable to cargo (aircraft supplies included), mail, unaccompanied baggage

*** Import:**

A - General regulation applicable to commercial shipments:

Cargoes of all types arriving from or departing for abroad should be delcared to the Customs, irrespective of their origin or mode of transport.

Cargoes can be declared in details by their owner only, holders of a customs agent licence, holders of a custome clearance licence, certain public services, cargo transport agents in some cases.

The detailed declarations must be presented to a customs office open for the planned operation during office hours.

Documents to append to the declaration.

a) The invoice

Appended copies or abstracts must be certified as true copies of the original invoice, either by the importer, or by a foreign supplier.

b) The detailed packing list

Document to present for grouped shipments (several dispatchers and/or several addressees) and declarations relating to parcels showing differences exceeding 5% in weight or value or containing goods of different pricing.

This document must specify, for each parcel and addressee, the pricing and value of each category of cargo; it must be dated and signed by the applicant.

c) All documents required by the Customs and excise duties Authorities for application of laws and regulations

-certificates of origin or circulation for products subject to justification of origin.

- documents justifying the community character of the cargo (T2, T2L, DD3 ...).

- authorization of application to tariff quotas of entry in duty-free or with reduced duties, when application of such measures is applied for.

- documents relating to foreign trade control; import licences (model AC) or export licences (model 02) DI or DE declaration (import declaration - export declaration) (1).

d) The documents required for application of specific laws and regulations by the Customs Authorities.

- for alcoholic products, meats, shoes: documents required by the fiscal Authorities regulations (clearance certificates, customs receipts, release vouchures).

- documents relating to the sanitary police of vegetals, animals, animal products and fishing and hunting products

- documents concerning war equipment, powders and explosives, strategic products subject to final destination control and import or export licence from the Ministry of Defence.

- clearances from the Banque de France for gold and golden materials (2)

(1) in the DOMs these licences are delivered by the Prefectoral Authority.

(2) in the DOMs these licences are delivered by the “Caisse Centrale de Coopération Économique”.

© Service de l'Information Aéronautique, France

- les documents relatifs à l'application de la politique agricole commune ; certificat d'importation ou d'exportation, document T5 pour le contrôle de la destination ou de l'utilisation de certains produits, les certificats de qualité pour certains produits.

B - Des formalités particulières sont exigées pour la plupart des importations suivantes :

Echantillons - Animaux vivants - Produits animaux - Produits de la pêche, coquillage, mollusques - Armes et munitions, matériels de guerre - Appareils et instruments scientifiques - Articles publicitaires revêtus d'une manière apparente et indélébile d'inscriptions publicitaires, expédiés par des maisons étrangères à leurs représentants en Martinique, Guadeloupe et Guyane - Cadeaux - Colis familiaux - Dessins industriels - Dépouilles mortelles - Urnes - Instruments de mesure - Films étrangers et matériels de publicité s'y rapportant - Marchandises destinées aux foires et expositions - Marchandises en admission temporaire - Pièces de rechanges pour automobiles de tourismes appartenant à des touristes étrangers - Marchandises réimportées, en suite d'exportation temporaire pour réparation ou ouvraison - Marchandises de valeur (or, matières d'or - pierres précieuses), - Collection de timbres poste - Médicaments - Pelleteries et fourrures - Pièces détachées et de rechange pour machines fournies gratuitement par les constructeurs étrangers en remplacement de pièces reconnues défectueuses - Produits oléagineux - Saccharine pure en poudre - Sérums, vaccins, virus, toxines et produits similaires - Stupéfiants - Végétaux et produits végétaux.

C - Produits soumis à l'importation à des restrictions spéciales :

1 - Au titre de la police sanitaire des végétaux :

Plantes vivantes et produits de la floriculture à l'exception du blanc de champignons et des fleurs, boutons de fleurs, feuillages, feuilles, rameaux et autres parties de plantes, herbes et lichens, autres que frais.

Légumes et plantes potagères, à l'état frais ou réfrigéré, légumes à cosses secs, écossés, même décortiqués ou cassés.

Fruits comestibles, à l'état frais ou réfrigéré, sec ou séché.

Café vert, y compris les coques et pellicules. Piment (des genres capsicum à l'exclusion du capsicum grossum et mimental), paprika et autres.

Graines de coton, graines, spores et fruits à ensemencer, à l'exception des graines de graminées, et en particulier, du ray-grass.

Osier brut ou refendu.

Cacao en fèves et brisures de fèves (non torréfié). Coques, pelures, pellicules, germes et déchets de cacao.

Terres de jardin, de bruyère, de marais, de limon, destinées à la culture.

Engrais naturels d'origine végétale.

Boutures, plants et graines de cannes à sucre.

Suivant leur espèce et leur provenance, ces produits peuvent être soumis aux formalités suivantes :

- présentation d'une dérogation à la prohibition délivrée par le service de la protection des végétaux du Ministre de l'Agriculture.

- Production de certificats phytosanitaires.

- examen, au moment du passage en douane, par un agent du service de la protection des végétaux.

- importations obligatoirement effectuées par certains bureaux nommément désignés.

2 - Au titre de la police sanitaire des animaux

Les mesures de police sanitaire sont applicables aux animaux vivants, aux viandes et produits animaux, aux produits de pêche, aux conserves de poissons et de crustacés, de toute provenance.

Les formalités sanitaires comportent selon le cas :

- soit la simple présentation des certificats sanitaires réglementaires,

- soit la visite sanitaire assortie ou non de la présentation des certificats sanitaires réglementaires.

Dans certains cas, l'importation des produits de l'espèce est prohibée, soit à titre absolu, soit conditionnellement. Dans la seconde éventualité, leur importation est subordonnée à la présentation d'une autorisation particulière qui est délivrée par les Services vétérinaires du département de l'Agriculture.

Par ailleurs, des restrictions d'entrée sont édictées qui limitent à certains bureaux de douane l'importation des animaux et produits visés par la réglementation sanitaire.

3 - Au titre de la police de la pêche et de la police de la chasse :

Les produits de la pêche fluviale (poissons d'eau douce, écrevisses et grenouilles) d'une part, le gibier vivant, le gibier mort, les conserves de gibier et les oeufs d'oiseaux gibier d'autre part sont soumis, à l'importation, aux dispositions de la réglementation intérieure les concernant.

- documents relating to the application of the common agricultural policy: import or export certificate, document T5 for control of the destination or use of certain products, quality certificates for certain products.

B - Specific formalities are required for most of the following imports:

Samples- Living animals - Animal products - Fishing products, shell-fish, mollusca - Weapons and ammunition, war equipment - Scientific equipment and instruments - Advertising material bearing apparent and indelible advertising mentions, shipped by foreign companies to their dealers in Martinique, Guadeloupe and French Guiana - Gifts - Family parcels - Mechanical drawings - Corpses - Urns - Measuring instruments - Foreign movies and related advertising materials - Materials intended for shows and exhibits - Cargo in temporary admission - Spare parts for cars belonging to foreign tourists - Reimported cargo, after temporary export for repair or working - Valuable cargo (gold, golden materials - gems) - Stamp collections - Medicines - Peltry and furs - Spare parts for machines supplied free of charge by foereign manufacturers to replace defective parts - Oily products - Pure powder sacharrin - Serums, vaccines, viruses, toxins and similar products - Drugs - Vegetals and vegetal products.

C Products subject to specific import restrictions:

1 - In respect of the vegetal sanitary police:

Living plants and floriculture products, except for mushroom spawn and flowers, flower buds, foliage, leaves, twigs and other parts of plants, herbs and lichens, unless fresh.

Vegetables and pot herbs, fresh or refrigerated, dried hull vegetables, hulled, even shelled or cracked.

Eatable fruits, fresh or refrigerated, dry or dried.

Unroasted coffee, including husks and skins. Pimentoes (capsicum species, excluding the capsicum grossum and mimental), paprika and others.

Cotton seeds, seeds, spores and fruits to sow, except for seeds of graminaceae and more specially ray-grass.

Raw or split osier.

Cocoa in nibs or broken nibs (unroasted). Cocoa hulls, shells, skins, germs and chips.

Garden earth, heath-mould, bog earth, mud, intended for culture.

Natural manures of vegetal origin.

Sugar cane cuttings, slips and seeds.

Depending on the species and origin, these products may be subject to the following formalities:

- presentation of a waiver to prohibition delivered by the vegetal protection authority of the Ministry of Agriculture

- presentation of phytosanitary certificates.

- inspection by a vegetal protection agent, at the customs entry point.

- imports mandatorily performed by certain namely designated offices.

2 - In respect of the animal sanitary police

The sanitary police measures are applicable to living animals, meats and animal products, fishing products, canned fish and crustaceans, from all origins.

Depending on the cases, the sanitary formalities include:

- either simple presentation of the statutory health certificates,

- or sanitary inspection with or without presentation of the statutory health certificates.

In some cases, importing products of the species is prohibited, either on an absolute basis, or conditionally. In the second case, import is subject to presentation of a specific licence delivered by the Veterinary authority of the Agriculture Department.

Furthermore, entry restrictions are edicted and limit import of animals and products governed by the sanitary regulation to certain customs offices.

3 - In respect of the fishing police and hunting police:

River fishing products (fresh-water fish, crayfish and frogs) on the one hand, living game, dead game, canned game, eggs of game birds, on the other hand, are subject for import to the domestic regulatory provisions concerning them.

© Service de l'Information Aéronautique, France

4 - Au titre de la Santé publique :

a) Stupéfiants : leur importation est subordonnée à autorisation délivrée par le Bureau des Stupéfiants du Ministère de la Santé Publique et de la Population.

b) Médicaments : leur importation est soumise au visa préalable du Service Central de la Pharmacie du même département ministériel.

c) Eaux minérales naturelles ou artificielles et eaux gazéifiées : Autorisation générale ou particulière délivrée par le Ministre de la Santé Publique sous forme d'arrêté.

5 - Au titre des matériels de guerre, armes, munitions et matériels assimilés.

Voir plus haut.

6 - Au titre du contrôle des instruments de mesure

Les instruments de mesure sont soumis à l'importation au contrôle du Service des instruments de mesure du Ministère de l'Industrie.

Les alcoomètres, les densimètres et leurs thermomètres ainsi que les thermomètres médicaux sont dirigés sur les laboratoires d'essais du Conservatoire National des Arts et Métiers qui en assurent le contrôle.

7 - Au titre du contrôle de la librairie

Les livres, brochures, imprimés, journaux, publications, dessins, gravures, estampes, disques, films étrangers (1), etc, sont soumis à l'importation au contrôle des agents du Service des Renseignements Généraux du Ministère de l'Intérieur.

8 - Au titre d'une réglementation communautaire

L'importation de certains fruits et légumes est soumise au contrôle de la qualité en application des règlements de la C.E.E. les concernant.

9 - Au titre d'autres réglementations

L'importation des produits potassiques est réservée exclusivement à la Société Commerciale des potasses d'Alsace

(1) A l'exception des films commerciaux ayant déjà fait l'objet d'un visa.

4 - In respect of Public Health:

a) Drugs: import is subject to a clearance delivered by the Drugs Office of the Public Health Ministry

b) Medicines: import is subject to the preliminary visa delivered by the Pharmaceutic Central Authority of the same Miniterial Department.

c) Natural or artificial mineral waters and fizzy waters: general or specific clearance delivered by the Public Health Ministry in an special Order.

5 - In respect of the war equipment, weapons, ammunition and related equipment.

See above.

6 - In respect of the measuring instruments control

Measuring instruments are subject for import to an inspection by the Measuring Instruments Department of the Ministry of Industry.

Alcoholometers, densimeters and related thermometers, as well as medical thermometers are sent to the testing laboratories of the “Conservatoire National des Arts et Métiers” for inspection.

7 - In respect of the library control

Books, booklets, forms, newspapers, publications, drawings, prints, engravings, disks, foreign movies (1), etc., are subject for import to inspection by the agents of the Security Service of the Ministry of the Interior.

8 - In respect of a European Community regulation

Import of certain fruits and vegetables is subject to quality control in application of the EC regulations governing them.

9 - In respect of other regulations

Import of potassic products is exclusively reserved for the “Société Commerciale des potasses d'Alsace”.

(1) Except for commercial movies having already obtained a visa.

© Service de l'Information Aéronautique, France

D - Liste des marchandises dont l'importation est prohibées à titre absolu :

- Boutures et plants de vigne,

- Boutures, greffons et plants d'agrumes, cacao, café, canne à sucre, bananier (sauf dérogation),

- Bois et plants de châtaigniers,

- Bois résineux couverts de tout ou partie de leur écorce. Écorces des dits bois,

- Produits avicoles en provenance ou originaires des pays dans lesquels l'emploi de substances arsenicales, antimoniales ou oestrogènes n'est pas prohibé pour l'alimentation et l'élevage des volailles,

- Comprimés et dosettes de saccharine,

- Vins piqués, tournés, croupis, aigris, impropres à la consommation,

- Vins de liqueurs et assimilés, gentiane et tous vermouths titrant plus de 18° d'alcool acquis,

- Spiritueux anisés,

- Bitters, amers, goudrons, gentiane et tous produits similaires d'une teneur en sucre inférieure à 200 grammes par litre et titrant plus de 30° d'alcool,

- Paraphénétolurée (dulcine),

- Imide orthosulfobenzoïque (saccharine) à l'exception de la saccharine pure en poudre dont l'importation peut être autorisée par le Ministère de la Santé Publique,

- Tétines et sucettes ne portant pas la marque du fabricant ou du commerçant responsable et l'indication du numéro sous lequel l'homologation du produit servant à la fabrication a été accordée,

- Aucun numéro d'homologation n'est toutefois exigé pour les tétines et sucettes fabriquées en caoutchouc pur galvanisé à chaud, à condition qu'elles portent l'indication "caoutchouc pur",

- Biberons à tubes et leurs pièces détachées,

- Appareils dits "à sous, distributeurs d'argent, etc . . . . ,

- Poids et mesures non conformes au système métrique,

- Contrefaçons en librairie

- Imprimés, écrits, dessins, affiches, gravures, peintures, photographies, films ou clichés, matrices ou reproductions phonographiques, tous objets ou images contraires aux bonnes mesures, importés en vue d'en faire commerce, distribution, location, affichage ou exposition,

- Livres, écrits, imprimés, annonces, affiches, dessins, images ou emblèmes destinés à provoquer au crime d'avortement,

- Publications destinées à la jeunesse comportant des illustrations, des récits, des chroniques, des rubriques, des insertions présentant sous un jour favorable le banditisme, le mensonge, le vol, la paresse, la lâcheté, la haine, la débauche ou tous actes qualifiés crimes ou délits ou de nature à démoraliser l'enfance ou la jeunesse ou à inspirer ou entretenir des préjugés ethniques,

- Publication pour la jeunesse comportant de la publicité ou des annonces pour des publications de nature à démoraliser l'enfance ou la jeunesse.

- Produits, remèdes et appareils anticonceptionnels ou présentés comme en ayant les propriétés, alors même que cette indication serait mensongère,

- Produits étrangers, naturels ou fabriqués, portant, soit sur eux-mêmes, soit sur des emballages, caisses, ballots, enveloppes, bandes ou étiquettes, etc, une marque de fabrique ou de commerce un nom, un signe ou une indication quelconque de nature à faire croire, qu'ils ont été fabriqués en France ou qu'ils sont d'origine française.

D - List of goods strictly prohibited for import:

- Vine plants and cuttings,

- Cuttings, grafts and slips of citrus fruits, cocoa, coffee, sugar cane, bananier (except with a waiver),

- Chestnut tree wood and slips,

- Coniferous woods covered with all or part of their bark. Barks of said woods,

Poultry products arriving or originating from countries where the use of arsenical, antimonial or oestrogenous products is not prohibited for poultry feeding and breeding ,

- Saccharin pills and bags,

- Tart, spoilt, foul, soured, wines, unfit for human consumption,

- Liquor and related wines, gentian bitter and all vermouths stronger than 18° in alcohol,

- Anisated liquors,

- Bitters, tars, gentian bitter and all similar products with a sugar contents less than 200 grammes per litre and stronger than 30° in alcohol,

- Paraphenetolurea (dulcin),

- Saccharin, except for pure saccharin powder the import of which may be authorized by the Public Health Ministry,

Nipples and baby comforters not bearing the trade name of the manufacturer or dealer and indication of the number under which the product used for manufacturing was approved,

Nevertheless, no approval number is required for nipples and baby comforters made of pure hot galvanised rubber, provided they bear the mention “pure rubber”,

- Tube feeding bottles and related spare parts ,

- So-called “one-armed bandits” cash dispensers, etc.,

- Weights and measures not complying with the metric system,

- Book counterfeits,

- Forms, documents, drawings, posters, prints, paintings, photographs, films or photographs, audio matrices or reproductions, all objects or images of immoral character, imported with a purpose of sale, distribution, display or exhibit,

- Books, documents, forms, announces, posters, darwings, images or symbols intended for inciting to abortion crime,

- Children’s periodicals, including illustrations, narrations, chronicles, columns, advertising vindicating banditism, lie, theft, laziness, cowardness, hatred, debauchery,or all actions qualified as crimes and offences or likely to deprave children or teens or incite or sustain racial prejudices,

- Children’s periodicals including advertisement or announcements for publications likely to deprave children or teens,

Contraceptive products, medecines or devices, or presented as such, while this indication is untrue,

- Foreign products, natural or manufactured, bearing, either on the product itself or on the packaging, containers, bundles, envelopes, tapes or labels, etc., a manufacturer or trade name, a sign or an indication likely to assume that they have been manufactured in France or are of French origin.

© Service de l'Information Aéronautique, France

*** Exportations :**

Réglementation générale applicable aux envois commerciaux.

A - Domiciliation bancaire :

Sont soumises à domiciliation bancaire les exportations qui doivent donner lieu à un paiement égal ou supérieur à 19 056,13 euros Les exportations qui ne doivent donner lieu à aucun règlement de l'étranger, dénommées exportations sans paiement, sont dispensées de domiciliation bancaire

B - Opérations non prohibées :

a) sans titre d'exportation,

b) avec déclaration d'exportation D.E visée par l'Administration compétente,

c) avec D.E sans visa préalable.

C - Opération prohibée soumise à la formalité de la licence :

a) L'opération n'est pas prohibée

Le cas général est l'exportation sans titre particulier produit à l'appui de la déclaration en douane d'exportation (cf. Arrêté du 30 janvier 1967 du DGDDI - Art. 40)

Pour ce qui est des marchandises dont l'exportation est subordonnée à la production d'une D.E. visée préalablement, il est nécessaire de rédiger une demande sur les formules disponibles dans les Chambres de Commerce et les Bureaux de douane et de l'adresser au SAFICO (Service des Autorisations Financières et Commerciales), 42, rue de Clichy - 75436 PARIS CEDEX 09 (1)

Cette D.E. visée, valable 6 mois, doit être jointe à la déclaration d'exportation (Art. 41 de l'arrêté DGDDI du 30 février 1967).

En ce qui concerne les exportations prévues avec D.E. sans visa préalable ; il suffit de remplir une demande et de la joindre à la déclaration d'exportation (Art. 47 bis et ter de l'Arrêté du 30 janvier 1967).

Pour connaître la situation de son opération d'exportation et sachant le numéro de nomenclature de la marchandise, l'exportateur a la possibilité soit de consulter les avis aux exportateurs publiés au J.O (Journal Officiel), soit de rechercher dans un tarif d'usage à jour, au regard du numéro de nomenclature générale des produits (NGP), les titres exigibles.

Les avis aux exportateurs et le tarif d'usage peuvent être consulté dans tous les bureaux de douane ouverts aux opérations commerciales ou par téléphone à la Directions Régionale.

L'attention des exportateurs est appelée sur trois points particuliers relatifs à l'utilisation de ces titres.

C'est d'abord la possibilité d'utiliser des D.E. globales en les imputant à chaque opération ; ensuite, l'imputation de ces titres est assortie de tolérances pouvant aller jusqu'à 5% des quantités concernées ; enfin, en cas d'urgence, la procédure D48, soumission pour production ultérieure du document, peut être sollicitée auprès du Receveur des Douanes.

D - L'opération est prohibée :

Deux cas peuvent se présenter à l'exportateur :

1 - L'opération est soumise à la production d'une licence : ladite licence, suivant la même procédure que la D.E. est demandée au SAFICO. Le tarif d'usage donne pour numéro de nomenclature, la situation de la marchandise.

2 - L'opération d'exportation s'effectue sans titre dans les cas suivants :

- exportation à caractère particulier : (cf. annexe arrêté DGDDI du 30 janvier 1967). Opérations faites par des particuliers, ravitaillement de navires et aéronefs et provisions de bord, carburants contenus dans les réservoirs, transports par conduites, échantillons, emballages, pacages, privilèges diplomatiques, renvois de marchandises à l'étranger).

- exportations dont la valeur est inférieure à 152,45 euros (porté à 762,25 euros pour les objets d'art).

- exportations dispensées par l'Administration (art. 3.1 de l'arrêté du Ministre du Budget du 30 janvier 1967).

(1) Dans les DOM ces demandes sont à adresser au Directeur Régional des Douanes.

***Exports:**

General regulation applicable to commercial shipments.

A - Bank domiciliation:

Exports involving a payment equal to or higher than 19,056.13 euros are subject to bank domiciliation. Exports involving no payment from abroad and called payment-free exports, are exempted from bank domiciliation.

B - Non prohibited operations:

a) with no export certificate,

b) with export declaration, D.E., signed by the competent Administration,

c) with D.E and no preliminary visa.

C - Prohibited operation subject to the licence formality:

a) The operation is not prohibited

The general case is export with no specific certificate presented with the export customs declaration (see Order from 30 January 1967, DGDDI - Art. 40)

As regards goods the export of which is subject to presentation of a previously signed D.E., it is necessary to establish an application on the forms available in the Chambers of Commerce and Customs Offices and to send it to SAFICO (Service des Autorisations Financières et Commerciales), 42, rue de Clichy - 75436 PARIS CEDEX 09 (1)

This signed D.E., valid for 6 months, must be appended to the export declaration (Art. 41 of the DGDDI Order from 30 February 1967).

As concerns exports with D.E. and no preliminary visa, simply establish an application and append it to the export declaration (Art. 47 bis and ter of the Order from 30 January 1967).

To know the situation of his export operation and knowing the nomenclature number of the goods, the exporter can either consult notices to exporters published in the J.O (Journal Officiel), or look in an up to date usage tariff, facing the general nomenclature number of products (NGP), for the required documents.

Notices to exporters and usage tariffs can be consulted in all customs offices open to commercial operations or by phone call to the Regional Authority.

The attention of exporters is drawn on three specific points relating to the use of such documents.

The first point is the possibility to use global D.E., applying them to each operation; then, application of these documents includes tolerances which may amount to 5% of the quantities involved; finally, in case of emergency, procedure D48, submittal for further presentation of the document, can be applied for to the Customs Collector.

D - The operation is prohibited:

The exporter may meet two situations:

1 - The operation is subject to presentation of a licence: the said licence, according to the same procedure as the D.E., is applied for from SAFICO. The usage tariff indicates the goods situation, for the nomenclature number.

2 - The export operation is performed with no document in the following cases:

- special export: (see appendix to the DGDDI Order from 30 January 1967). Operations performed by individuals, ship and aircraft catering and onboard supplies, fuels contained in tanks, transport by ducts, samples, packagings, pasture, diplomatic privileges, goods returned abroad).

- exports with a value less than 152.45 euros (up to 762.25 euros for art objects.

- exports exempted by the Administration (art. 3.1 of the Order of the Ministry of Budget from 30 January 1967).

(1) In the DOMs these requests should be addressed to the Regional Customs Manager.

© Service de l'Information Aéronautique, France

E - Cas particuliers :

Des cas particuliers sont applicables aux marchandises suivantes :

Échantillons, animaux vivants, armes et munitions, cercueils et urnes funéraires, conserves de poisson et autres animaux marins, conserves de produits agricoles d'origine végétale ou animal, effets personnels usagers, exportations temporaires d'objets ou matériels destinés à être réparés à l'étranger, films, instruments de mesure, produits alcooliques, objets précieux, marchandises vendues aux touristes étrangers, matériels présentant un caractère stratégique, mobiliers usagers, objets d'art, pelleteries et fourrures, pierres précieuses, collections de timbres poste, plaques or et métal argenté, produits laitiers, produits végétaux, réexportation de marchandises importées en vue de foires et expositions, réexportation en suite d'admission temporaire, stupéfiant, volailles mortes.

F - Produits soumis à des prohibitions de restrictions spéciales à l'exportation :

A l'exportation, les produits de la pêche fluviale, les produits de la chasse, les stupéfiants, les matériels de guerre, armes, munitions et matériels assimilés et les instruments de mesure sont soumis aux mêmes formalités que celles prévues pour l'importation au paragraphe C (3, 4, 5 et 6).

De plus, les fruits et légumes, les graines à ensemencer, les jus de fruits et les légumes, les vins de Bordeaux et de Champagne, les produits laitiers, les conserves de poissons, crustacés et autres animaux marins, les conserves de produits agricoles d'origine végétale ou animale, les volailles mortes, les oeufs de poule en coquille frais ou conservés (à l'exclusion des oeufs à couver), les fleurs à feuillages coupés, le tapioca granulé et raffiné (à destination de l'Allemagne seulement), sont soumis au contrôle de la qualité à l'exportation. Enfin, l'exportation à destination de l'étranger des films cinématographiques impressionnés est subordonnée à l'autorisation du Centre National de la Cinématographie.

G - Produits dont l'exportation est prohibée à titre absolu :

Contrefaçons en librairie.

Imprimés, écrits, dessins, affiches, gravures, peintures, photographies, films, clichés, matrices ou reproductions phonographiques, emblèmes, tous objets ou images contraires aux bonnes moeurs exportés en vue d'en faire commerce, distribution, location, affichage, exposition.

Publications destinées à la jeunesse comportant des illustrations, des récits, des chroniques, des rubriques, des insertions présentant sous un jour favorable le banditisme le mensonge, le vol, la paresse, la lâcheté, la haine, la débauche, ou tous actes qualifiés crimes ou délits ou de nature à démoraliser l'enfance ou la jeunesse. ou à inspirer ou entretenir des préjugés techniques : Publications pour la jeunesse comportant de la publicité ou des annonces pour des publications de nature à démoraliser l'enfance ou la jeunesse.

*** Transit :**

Les formalités de transit varient suivant que les marchandises sont en transit :

- avec sortie de l'aéroport ;
- sans sortie de l'aéroport ;
- avec transbordement ;
- sans transbordement.

Les marchandises soumises aux formalités de transit sont les suivantes :

a) Animaux vivants avec sortie de l'aéroport (mêmes conditions qu'à l'entrée)

b) Matériel de guerre et matériels assimilés (mêmes conditions qu'à l'entrée)

c) Or monétaire ou non autorisation de la Banque de France.

d) Matériels présentant un caractère stratégique en provenance de : Allemagne , Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, Grèce, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Turquie : réexportées en l'état en suite des régimes douaniers de l'entrepôt, du dépôt, de l'admission temporaire, du transit ou du transbordement et à destination des pays suivants : Albanies, Bulgarie, Chine Continentale, Corée du Nord, Hongrie, Pologne, République Démocratique du Nord Viet-Nam, Roumanie, Rep Tchèque, Russie, Slovaquie, doivent être accompagnées d'un certificat d'autorisation de transit délivré par l'administration de changes du pays d'origine. Ce certificat devra être présenté au visa des douanes françaises.

e) Stupéfiants

f) Produit étrangers revêtus de marques ou d'indications tendant à faire croire à l'origine française.

Collectivité territoriale de SAINT PIERRE et MIQUELON

La réglementation applicable sur la Collectivité territoriale de Saint Pierre et Miquelon est conforme dans le fond aux normes et pratiques recommandées qui font l'objet de l'annexe 9 de l'OACI, à l'exception des différences notifiées en GEN 1.7.

E - Specific cases:

Specific cases are applicable to the following goods:

Samples, living animals, weapons and ammunition, coffins, urns, canned fish and other seafood, canned vegetal or animal agricultural products, used personal effects, temporary export of objects or equipment for repair abroad, goods sold to foreign tourists, strategic equipment, used furniture, objets d'art, peltry and furs, gems, stamp collections, gold and silvered metal plates, milky products, vegetal products, re-export of goods imported for shows and exhibits, re-export after temporary admission, drugs, dead poultry.

F - Products subject to prohibitions and special export restrictions:

On export, river fishing products, hunting products, drugs, war equipment, weapons, ammunition and related equipment, and measuring instruments are subject to the same formalities as specified for import in paragraph C (3, 4, 5 and 6).

Furthermore, fruits and vegetables, seeds to sow, fruit and vegetable juices, Bordeaux and Champagne wines, milky products, canned fish, crustaceans and other seafood, canned vegetal or animal agricultural product, dead poultry, fresh or canned hen eggs (excluding eggs to incubate), flowers with cut foliage, granulated and refined tapioca (export to Germany only), are subject to quality control on export. Finally, export abroad of sensitized movies is subject to the clearance of the "Centre National de la Cinématographie".

G - Product the export of which is strictly prohibited:

Book counterfeits.

Forms, documents, drawings, posters, prints, paintings, photographs, films or photographs, audio matrices or reproductions, all objects or images of immoral character, imported with a purpose of sale, distribution, display or exhibit.

Children's periodicals, including illustrations, narrations, chronicles, columns, advertising vindicating banditism, lie, theft, laziness, cowardness, hatred, debauchery,or all actions qualified as crimes and offences or likely to deprave children or teens or incite or sustain racial prejudices, Children's periodicals including advertisement or announcements for publications likely to deprave children or teens,

***Transit:**

Transit formalities vary according to the type of transit:

- leaving the airport;
- staying in the airport;
- with transfer;
- without transfer.

The following goods are subject to transit formalities:

a) Living animals, if leaving the airport (same conditions as for entry)

b) War equipment and related equipment (same conditions as for entry)

c) Monetary gold or no clerance from the Banque de France.

d) Strategic equipment arriving from: Germany, Belgium, Canada, Denmark, United States, Greece, Italy, Japan, Luxemburg, Norway, Netherlands, Portugal, United-Kingdom, Turkey: re-exported in same condition following the customs provisions of the warehouse, depot, temporary admission, transit or transfer, and departing for the following countries: Albanias, Bulgaria, Continental China, North Korea, Hungary, Poland, Czech Republic, Russia, Slovaquia, must be accompanied by a transit clearance certificfacte delivered by the exchange administration in the country of origin. This certificate must be presented for visa to the French Customs.

e) Drugs

f) Foreign products bearing markings or indications assuming a French origin.

Territorial region of SAINT PIERRE and MIQUELON

The regulation applicable on the Territorial region of Saint Pierre and Miquelon basically complies with the recommended standards and practices described in ICAO Appendix 9, except for the differences notified in GEN 1.7

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 1.5 INSTRUMENTS DE BORD, EQUIPEMENT ET DOCUMENTS DE VOL DES AERONEFS

AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS

1.5.1 EQUIPEMENTS DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION, DE SURVEILLANCE ET D'ANTICOLLISION

PRÉAMBULE

À la date de publication de l'arrêté du 5 juillet 2024 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs, les règlements européens applicables en matière d'obligations d'emport d'équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision pour les besoins de l'utilisation de l'espace aérien sont les suivants :

- règlement (UE) n° 1332/2011 de la Commission du 16 décembre 2011 modifié établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol ;

- règlement d'exécution (UE) 2023/1770 de la Commission du 12 septembre 2023 établissant des dispositions relatives aux équipements d'aéronef nécessaires pour l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen, ainsi que des règles d'exploitation relatives à l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen.

Les obligations additionnelles d'emport des équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs sont fixées par l'annexe à l'arrêté du 5 juillet 2024 mentionné ci-dessus dont la présente section GEN 1.5.1 constitue une synthèse.

Lorsque l'emport d'un équipement embarqué de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage est imposé pour évoluer dans une portion d'espace aérien, il est entendu que ledit équipement est :

- utilisé s'il se trouve en état de marche ; et

- conforme aux normes en vigueur de l'Annexe 10 à la Convention relative à l'aviation civile internationale ainsi qu'aux spécifications de certification européennes qui lui sont applicables.

Enfin, des équipements additionnels peuvent être requis au titre de la règlementation relative aux opérations aériennes lorsque les activités envisagées y sont assujetties :

- le règlement (UE) n°965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes ;

- l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

1 ÉQUIPEMENTS DE COMMUNICATION

1.1. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments, désignées ci-après par : « IFR »

1.1.1. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant dans les régions d'information de vol (FIR) de la France métropolitaine (LFFF, LFMM, LFEE, LFRR et LFBB), ci-après désignées par : « l'espace aérien de la métropole »

Le règlement d'exécution (UE) 2023/1770 susmentionné fixe les obligations d'emport d'équipements de communication à très hautes fréquences (VHF) des aéronefs.
Pour tout aéronef à l'exception des aéronefs d'État, lorsque l'emport d'un équipement de communication VHF est obligatoire, cet équipement dispose de la capacité à utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.
Les équipements de communication VHF qui ne disposent que de la capacité à utiliser des espacements entre canaux de 25 kHz sont utilisés exclusivement pour établir des communications dans des assignations de fréquence qui demeurent dans cet espacement.

1.1.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant dans l'espace aérien situés au-dessus du territoire français en outre-mer ainsi que dans les FIR de Guyane (SOOO), de Tahiti (NTTT) et dans le secteur Nouvelle-Calédonie de la FIR de Nandi (NFFF), ci-après désignés par : « l'espace aérien outre-mer »

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant d'assurer une liaison bilatérale permanente avec les organismes de la circulation aérienne désignés, capable d'utiliser toutes les fréquences radioélectriques, espacées de 25 kHz, dans la bande de fréquences du service mobile aéronautique (R).

1.5.1 COMMUNICATION, NAVIGATION, SURVEILLANCE, AND ANTI-COLLISION EQUIPMENT

FOREWORD

On the publication date of the French national order "arrêté du 5 juillet 2024 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs" (https://www.legifrance.gouv.fr/), the applicable European regulations regarding the obligation to carry communication, navigation, surveillance, and anti-collision equipment as airpace usage requirements are:

- Commission Regulation (EU) No 1332/2011 of 16 December 2011 laying down common airspace usage requirements and operating procedures for airborne collision avoidance;

- Commission Implementing Regulation (EU) 2023/1770 of 12 September 2023 laying down provisions on aircraft equipment required for the use of the Single European Sky airspace and operating rules related to the use of the Single European Sky airspace.

The additional requirements for carrying communication, navigation, surveillance, and anti-collision equipment installed on board aircraft are set out in the appendix to the above-mentioned order of July 5, 2024, which is summarized in this section GEN 1.5.1.

When the carriage of on-board communication, navigation, surveillance, and anti-collision equipment is required in a portion of airspace, it is understood that such equipment is:

- Used, if in working order; and

- Compliant with the applicable standards of Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation and the applicable European certification specifications.

Finally, additional equipment may be required by aviation regulation relating to air operations when the planned activities are subject to such regulations:

- Commission Implementing Regulation (EU) No 925/2012 of 8 October 2012 entering a name in the register of protected designations of origin and protected geographical indications;

- French order « arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ».

1 COMMUNICATION EQUIPEMENT

1.1. Carriage requirements for aircraft operating under instrument flight rules, hereafter referred to as: "IFR"

1.1.1. Carriage requirements for IFR aircraft operating in the flight information regions (FIR) of metropolitan France (LFFF, LFMM, LFEE, LFRR, and LFBB), hereinafter referred to as: "metropolitan airspace."

The aforementioned Implementing Regulation (EU) 2023/1770 sets out the requirements for aircraft to carry very high frequency (VHF) communication equipment.
For all aircraft except state aircraft, where the carriage of VHF communication equipment is mandatory, such equipment shall have the capability to use a channel spacing of 8.33 kHz.
VHF communication equipment that is only capable of using 25 kHz channel spacing shall be used exclusively to establish communications in frequency assignments that remain within this type of spacing.

1.1.2. Carriage requirements for IFR aircraft operating in airspace above French overseas territory and in the FIR of French Guiana (SOOO), Tahiti (NTTT) and the New Caledonia sector of the Nandi FIR (NFFF), hereinafter referred to as: "overseas airspace."

All aircraft shall be equipped with communication equipment capable of ensuring permanent two-way communication with designated air traffic control units, capable of using all radio frequencies, spaced at 25 kHz, in the aeronautical mobile service (R) frequency band.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.2. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue, désignées ci-après par « VFR »

1.2.1. Dispositions générales applicables dans « l'espace aérien de la métropole » et dans « l'espace aérien outre-mer »

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant d'assurer une liaison bilatérale permanente avec les organismes de la circulation aérienne désignés lorsqu'il :

- bénéficie du service du contrôle de la circulation aérienne ;
- évolue dans des portions d'espace aérien ou sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

- utilise certains aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- effectue un vol de nuit.

1.2.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en VFR dans « l'espace aérien de la métropole »

En sus des obligations mentionnées au 1.2.1, le règlement d'exécution (UE) 2023/1770 fixe les obligations d'emport d'équipements de communication VHF des aéronefs.

Pour tout aéronef à l'exception des aéronefs d'État, lorsque l'emport d'un équipement de communication VHF est obligatoire, cet équipement dispose de la capacité à utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

Les équipements de communication VHF qui ne disposent que de la capacité à utiliser des espacements entre canaux de 25 kHz sont utilisés exclusivement pour établir des communications dans des assignations de fréquence qui demeurent dans cet espacement.

1.2.3. Obligations d'emport pour les aéronefs en VFR dans « l'espace aérien outre-mer »

Lorsqu'il est obligatoire en application du paragraphe 1.2.1, tout équipement de communication VHF installé à bord d'un aéronef est capable d'utiliser toutes les fréquences radioélectriques, espacées de 25 kHz, dans la bande de fréquences du service mobile aéronautique (R

1.3 Aéronefs d'État évoluant en IFR ou en VFR en métropole

Les aéronefs d'Etat capables de communiquer sur des fréquences UHF qui ne sont pas équipés d'une radio 8,33 KHz doivent l'indiquer dans leur plan de vol. Ils se conforment alors aux procédures décrites ci-dessous à moins qu'ils n'aient établi des procédures particulières avec l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou qu'ils n'aient obtenu des autorisations spécifiques de la part des organismes ATS concernés.

A cet effet, les fréquences suivantes sont mises à leur disposition et ces aéronefs planifient leurs vols uniquement dans les zones couvertes par ces fréquences :

- en UIR, les fréquences UAC UHF figurant en GEN 3.4 ;
- en FIR, lorsqu'ils sont en contact avec les CRNA, les fréquences ACC UHF figurant en GEN 3.4 ;
- en FIR, lorsqu'ils sont en contact avec les organismes d'APP / SIV, les fréquences 25 KHz pertinentes figurant en ENR 2.2, ou en en AD 2.18.

Les aéronefs d'État en provenance ou à destination d'un aérodrome se conforment par ailleurs aux procédures décrites en AD 2.18 ou en AD 2.23.

2. ÉQUIPEMENTS DE NAVIGATION

2.1. Équipements à bord des aéronefs

Les équipements de navigation de surface embarqués sont conformes aux spécifications de navigation requises en fonction des procédures empruntées et des espaces aériens traversés, telles que définies par la version en vigueur du document 9613 de l'Organisation de l'aviation civile internationale – Manuel de la navigation fondée sur les performances.

2.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR

2.2.1. Disposition générale

Pour évoluer en espace aérien supérieur et dans certaines portions désignées de l'espace aérien inférieur et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, tout aéronef est équipé d'un dispositif de mesure de distance ultra haute fréquence (DME) ou de tout autre équipement disposant d'une précision longitudinale au moins équivalente.

2.2.2. Navigation en route

a) Équipement pour suivre des routes conventionnelles

Afin d'assurer une précision latérale suffisante, tout aéronef est équipé d'un système de navigation capable d'exploiter les informations fournies par les aides radioélectriques au sol balisant la route qu'il prévoit de suivre, ou d'un système de navigation équivalent, lui permettant, pendant plus de 95 % du temps, de suivre cette route sans s'en écarter au-delà d'une distance D.

1.2. Carriage requirements for aircraft operating under visual flight rules, hereinafter referred to as "VFR"

1.2.1. General provisions applicable in "metropolitan airspace" and "overseas airspace"

All aircraft shall be equipped with communication equipment capable of maintaining continuous two-way communication with designated air traffic control units when they:

- are provided with air traffic control services;
- are operating in portions of airspace or on routes made known to users through aeronautical information;
- use certain aerodromes brought to the attention of users through aeronautical information;
- lose sight of land or water;
- fly at night.

1.2.2. Carriage requirements for aircraft flying under VFR in "metropolitan airspace"

In addition to the obligations mentioned in 1.2.1, Implementing Regulation (EU) 2023/1770 sets out the obligations for aircraft to carry VHF communication equipment.

For all aircraft except state aircraft, where the carriage of VHF communication equipment is mandatory, such equipment shall have the capability to use 8.33 kHz channel spacing.

VHF communication equipment that is only capable of using 25 kHz channel spacing shall be used exclusively for communications in frequency assignments that remain within this spacing.

1.2.3. Carriage requirements for aircraft flying under VFR in "overseas airspace"

Where required under paragraph 1.2.1, any VHF communication equipment installed on board an aircraft shall be capable of using all radio frequencies, spaced at 25 kHz intervals, in the aeronautical mobile service (R) frequency band.

1.3 State aircraft operating under IFR or VFR in metropolitan France

State aircraft capable of communicating on UHF frequencies, and that are not equipped with an 8.33 KHz radio must indicate this in their flight plan. They shall then comply with the procedures described herebelow unless they have established specific procedures with the competent air traffic services authority or have obtained specific authorizations from the relevant ATS organizations.

To this end, the following frequencies are made available to them, and these aircraft shall plan their flights only in areas covered by these frequencies:

- in the UIR, the UAC UHF frequencies listed in GEN 3.4;
- in the FIR, when in contact with CRNAs, the ACC UHF frequencies listed in GEN 3.4;
- in the FIR, when in contact with APP/SIV units, the relevant 25 KHz frequencies listed in ENR 2.2, or in AD 2.18.

State aircraft arriving at or departing from an aerodrome shall also comply with the procedures described in AD 2.18 or AD 2.23.

2. NAVIGATION EQUIPMENT

2.1. Onboard equipements

Onboard area navigation equipment complies with the navigation specifications required for the procedures to be used and the airspace to be flow in, as defined by the current version of International Civil Aviation Organization document 9613 – Performance-Based Navigation Manual.

2.2. Carriage requirements for IFR aircraft

2.2.1. General provision

To fly in upper airspace and in certain designated portions of lower airspace, as communicated to users via aeronautical information, all aircraft must be equipped with a very high frequency distance measuring equipment (DME) or any other equipment with at least equivalent longitudinal accuracy.

2.2.2. En-route navigation

a) Equipment for conventional ATS routes

In order to ensure sufficient lateral accuracy, all aircraft are equipped with a navigation system capable of using information provided by ground-based radio aids marking the route it plans to follow, or an equivalent navigation system, enabling it to follow this route without deviating beyond a distance D more than 95% of the time.

© Service de l'Information Aéronautique, France

La distance D vaut :	The distance D is equal to:
- 5 milles marins (NM), pour les routes ou segments de route balisés par deux aides radioélectriques au sol distantes de moins de 100 NM ;	- 5 nautical miles (NM) for routes or route segments marked by two ground-based radio aids less than 100 NM apart;
- 5 % de la longueur de la route, pour les routes ou segments de route balisés par deux aides radioélectriques au sol distantes de 100 NM ou plus.	- 5% of the route length for routes or route segments marked by two ground-based radio aids 100 NM or more apart.
b) Equipement de navigation de surface pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien de la métropole »	b) Area navigation equipment for aircraft operating in "metropolitan airspace"
Tout aéronef évoluant au-dessus du niveau de vol 115 est équipé d'un équipement de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV 5.	All aircraft operating above flight level 115 shall be equipped with navigation equipment that complies with RNAV 5 navigation specification.
Tout aéronef est équipé d'un équipement de navigation de surface conforme aux spécifications de navigation des routes déterminées destinées à canaliser la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne (ci-après désignées par les termes : « routes ATS ») empruntées indiquées à l'information aéronautique pour chacune d'elles.	All aircraft shall be equipped with area navigation equipment that complies with the navigation specifications for specific routes designed to channel traffic in order to provide air traffic services (hereinafter referred to as "ATS routes") as indicated in the aeronautical information for each route.
c) Équipement pour suivre des routes de navigation de surface pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien outre-mer »	c) Equipment for area navigation routes for aircraft operating in "overseas airspace"
Tout aéronef est équipé d'un système de navigation de surface permettant de suivre des routes ATS avec la qualité de navigation requise indiquée à l'information aéronautique.	All aircraft are equipped with an area navigation system that allows them to follow ATS routes with the required navigation quality specified in aeronautical information.
d) Exemptions	d) Exemptions
Les aéronefs d'État sont exemptés des obligations mentionnées aux paragraphes b) et c). Ils se conforment alors aux procédures particulières établies, le cas échéant par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.	State aircraft are exempted from the obligations referred to in paragraphs (b) and (c). They shall then comply with the specific procedures established, where applicable, by the competent air traffic services authority.
2.2.3. Procédures de départ, d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments	**2.2.3. Procédures de départ, d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments**
a) Navigation conventionnelle	a) Conventional navigation
Tout aéronef est équipé des équipements de bord lui permettant d'exploiter les informations fournies par les aides radioélectriques ou satellitaires sur lesquelles est établie la procédure suivie (départ normalisé aux instruments (SID), arrivée normalisée aux instruments (STAR), attente, approche aux instruments).	All aircraft are equipped with onboard equipment enabling them to use information provided by radio or satellite aids on which the procedure to be flown is based (standard instrument departure (SID), standard instrument arrival (STAR), holding pattern, instrument approach).
b) Navigation de surface	b) Area navigation
Pour suivre une procédure de navigation de surface, tout aéronef est équipé d'un système de navigation de surface conforme à la spécification de navigation requise telle que définie par le document 9613 de l'Organisation de l'aviation civile internationale – Manuel de la navigation fondée sur les performances.	In order to fly an area navigation procedure, all aircraft are equipped with an area navigation system that complies with the required navigation specification as defined by International Civil Aviation Organization document 9613 – Performance-Based Navigation Manual.
2.2.4. Minimum de séparation verticale réduit (RVSM)	**2.2.4. Reduced vertical separation minima (RVSM)**
a) Obligations pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien de la métropole »	a) Requirements for aircraft operating in "metropolitan airspace"
Tout aéronef évoluant dans le volume d'espace aérien compris entre les niveaux de vol 290 et 410 inclusivement, à l'exception des zones de transition RVSM ou de portions d'espace portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, est homologué RVSM.	All aircraft operating in the airspace between flight levels 290 and 410 inclusive, except for RVSM transition areas or portions of airspace brought to the attention of users through aeronautical information, are RVSM approved.
b) Obligations pour les aéronefs évoluant en Polynésie française	b) Requirements for aircraft operating in French Polynesia
Tout aéronef évoluant dans la région d'information de vol de Tahiti (NTTT) entre les niveaux de vol 290 et 410, inclusivement, est homologué RVSM.	All aircraft operating in the Tahiti Flight Information Region (NTTT) between flight levels 290 and 410, inclusive, are RVSM-compliant.
Des dérogations à cette obligation peuvent être accordées à un exploitant d'aéronef par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne sur demande motivée de l'intéressé. Une séparation verticale de 600 mètres (2 000 pieds) est alors appliquée entre cet aéronef et les autres.	Exemptions to this requirement may be granted to an aircraft operator by the competent air traffic services authority upon reasoned request by the interested party. A vertical separation of 600 meters (2,000 feet) is then applied between this aircraft and others.
Les modalités concernant les demandes de dérogation sont précisées dans la section ENR 1.8 de l'AIP PAC-P.	The procedures for requesting exemptions are specified in section ENR 1.8 of the AIP PAC-P.
c) Obligations pour les aéronefs évoluant en Guyane	c) Requirements for aircraft operating in French Guiana
Tout aéronef évoluant dans le volume d'espace aérien compris entre les niveaux de vol 290 et 410, inclusivement, dans la région d'information de vol de Cayenne-Rochambeau (SOOO), est homologué RVSM.	All aircraft operating in the airspace between flight levels 290 and 410, inclusive, in the Cayenne-Rochambeau Flight Information Region (SOOO) are RVSM-compliant.
Des dérogations à cette obligation peuvent être accordées à un exploitant d'aéronef par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne sur demande motivée de l'intéressé. Une séparation verticale de 600 mètres (2 000 pieds) est alors appliquée entre cet aéronef et les autres.	Exemptions to this requirement may be granted to an aircraft operator by the competent air traffic services authority upon reasoned request from the interested party. A vertical separation of 600 meters (2,000 feet) is then applied between this aircraft and others.
Les modalités concernant les demandes de dérogation sont précisées dans la section ENR 1.8 de l'AIP CAR-SAM-NAM.	The procedures for requesting exemptions are specified in section ENR 1.8 of the AIP CAR-SAM-NAM.
d) Obligations pour les aéronefs évoluant en Guadeloupe, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles de Wallis et Futuna	d) Requirements for aircraft operating in Guadeloupe, Martinique, La Réunion, Mayotte, Saint Barthélemy, Saint Martin, Saint Pierre and Miquelon, New Caledonia, and the Wallis and Futuna Islands
Sans objet.	Not applicable.
e) Exemptions	e) Exemptions

Les aéronefs d'État sont exemptés de l'application des dispositions du paragraphe 2.2.4 et appliquent, s'ils ne respectent pas ces dispositions, les procédures particulières établies, le cas échéant par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

State aircraft are exempted from the provisions of paragraph 2.2.4 and, if they do not comply with these provisions, shall apply the specific procedures established, where applicable, by the competent air traffic services authority.

2.3. Obligations d'emport pour les aéronefs en VFR évoluant dans « l'espace aérien de la métropole » et dans « l'espace aérien outre-mer »

2.3. Carriage requirements for aircraft operating under VFR in "metropolitan airspace" and "overseas airspace"

Tout aéronef est équipé des moyens de navigation adaptés à la route empruntée :

- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;

- lorsqu'il effectue un vol sur certains itinéraires ou dans certaines portions d'espace aérien portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

- lorsqu'il effectue un vol de nuit quittant les abords de l'aérodrome au sens des dispositions SERA.5005 c) 1) du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, et FRA.5005 c) de l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement (UE) n° 923/2012.

All aircraft are equipped with navigation equipment appropriate for the route being flown:

- when they lose sight of land or water;

- when flying on certain routes or in certain portions of airspace brought to the attention of airspace through aeronautical information;

- when flying at night and leaving the vicinity of the aerodrome as defined in SERA.5005 c) 1) of Implementing Regulation (EU) No. 923/2012 laying down common rules of the air and operational provisions relating to air navigation services and procedures, and FRA.5005 c) of French order of December 11th, 2014 relating to the implementation of Regulation (EU) No. 923/2012 (arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement (UE) n° 923/2012.).

3. <u>ÉQUIPEMENTS DE SURVEILLANCE</u>

3. <u>SURVEILLANCE EQUIPMENT</u>

3.1. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR

3.1. Carriage requirements for aircraft flying under IFR

3.1.1. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant dans « l'espace aérien de la métropole »

3.1.1. Carriage requirements for IFR aircraft operating in "metropolitan airspace"

Le règlement d'exécution (UE) 2023/1770 mentionné ci-dessus établit les obligations d'emport d'équipements de surveillance.

The above-mentioned Implementing Regulation (EU) 2023/1770 establishes the obligations for carrying surveillance equipment.

Les aéronefs appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui ainsi que les aéronefs appartenant aux États étrangers ne sont pas soumis aux dispositions du règlement d'exécution (UE) 2023/1770 mentionné ci-dessus. Ces aéronefs sont équipés d'un transpondeur mode A+C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S.

Aircraft owned, leased, or chartered by the State, as well as aircraft owned by foreign States, are not subject to the provisions of Implementing Regulation (EU) 2023/1770. These aircraft are equipped with a Mode A+C transponder with altimeter or a Mode S transponder.

3.1.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant en Polynésie française

3.1.2. Carriage requirements for IFR aircraft operating in French Polynesia

Tout aéronef évoluant dans la région d'information de vol Tahiti (NTTT) est équipé des équipements permettant d'assurer une fonction de surveillance dépendante automatique en mode diffusion – émission (ADS-B out).

All aircraft operating in the Tahiti Flight Information Region (NTTT) are equipped with devices that enable automatic dependent surveillance in broadcast mode (ADS-B out).

3.1.3. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant en Nouvelle-Calédonie

3.1.3. Carriage requirements for IFR aircraft operating in New Caledonia

Tout aéronef évoluant dans les espaces aériens de classe A, C, D ou E du secteur Nouvelle-Calédonie de la région d'information de vol de Nandi (NFFF) est équipé des équipements permettant d'assurer une fonction de surveillance dépendante automatique en mode diffusion – émission (ADS-B out).

All aircraft operating in Class A, C, D, or E airspace in the New Caledonia sector of the Nandi Flight Information Region (NFFF) must be equipped with devices that enable automatic dependent surveillance in broadcast mode (ADS-B out).

3.1.4. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin

3.1.4. Carriage requirements for IFR aircraft operating in Guadeloupe, French Guiana, Martinique, Saint Barthélemy, and Saint Martin

A l'intérieur de la région d'information de vol de Cayenne (SOOO) et dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire, y compris la mer territoriale, de la Guadeloupe, de la Martinique, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin, tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou un transpondeur mode S de niveau 2 au moins avec alticodeur.

Within the Cayenne Flight Information Region (SOOO) and in the airspace above the territory, including the territorial waters, of Guadeloupe, Martinique, Saint Barthélemy, and Saint Martin, all aircraft must be equipped with a Mode A + C transponder with altimeter or a Mode S transponder of at least Level 2 with altimeter.

3.1.5. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant à La Réunion, à Mayotte et dans les îles de Wallis et Futuna

3.1.5. Carriage requirements for IFR aircraft operating in La Réunion, Mayotte, and the Wallis and Futuna Islands

Tout aéronef évoluant dans l'espace aérien situé au-dessus de ces territoires, y compris la mer territoriale, est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur.

All aircraft operating in the airspace above these territories, including territorial waters, must be equipped with a Mode A + C transponder with altimeter or a Mode S Level 2 transponder with altimeter.

3.1.6. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant à Saint-Pierre-et-Miquelon

3.1.6. Carriage requirements for aircraft operating in Saint Pierre and Miquelon

Sans objet.

Not applicable.

3.1.7. Exemptions

3.1.7. Exemptions

Les obligations d'emport exigées aux paragraphes 3.1.2 et 3.1.3 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui ;

aux aéronefs appartenant aux États étrangers ;

- aux aéronefs qui effectuent des évacuations sanitaires.

Carriage requirements specified in paragraphs 3.1.2 and 3.1.3 do not apply to:

- aircraft owned, leased, or chartered by the French State;

aircraft owned by foreign States;

- aircraft performing medical evacuations.

Les obligations d'emport exigées aux paragraphes 3.1.3 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs qui effectuent des missions de lutte contre les incendies, de recherche et de sauvetage, d'évacuation de personnes en détresse ou de transport d'équipes de secours et de matériels spécialisés ;

- aux aéronefs de collection (aéronefs à caractère historique ou présentant un intérêt historique manifeste) ;

Carriage requirements specified in paragraphs 3.1.3 do not apply to:

- aircraft performing firefighting, search and rescue, evacuation of persons in distress, or transport of rescue teams and specialized equipment;

- to collection aircraft (aircraft of historical character or of obvious historical interest);

© Service de l'Information Aéronautique, France

- aux aéronefs orphelins (aéronefs classés dans la catégorie des aéronefs à certificat de navigabilité restreint).

3.1.8. Dérogations

Des dérogations aux dispositions des paragraphes 3.1.2 et 3.1.3 peuvent être accordées aux exploitants d'aéronefs par le directeur du service d'État de l'aviation civile en Polynésie française ou par le directeur de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie après accord des organismes de la circulation aérienne concernés.

Pour la Polynésie française, la demande est à adresser à :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

Pour la Nouvelle-Calédonie, les demandes doivent être adressées avec un préavis de 5 jours ouvrés minimum avant le vol à l'adresse suivante :

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

Le message électronique doit contenir les informations suivantes :

- l'objet du vol,
- la date ainsi que l'heure prévue du vol,
- le cheminement et les altitudes prévus,
- les raisons de la non-conformité de l'aéronef,
- et, le cas échéant, le plan d'action envisagé pour se mettre en conformité avec les dispositions de l'arrêté.

3.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en VFR

3.2.1. Obligations pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien de la métropole »

Tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S de niveau 2 au moins avec alticodeur :

- en espace aérien de classe A, B, C ou D ;
- pour suivre certains itinéraires ou pour pénétrer dans certains espaces aériens portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- pour effectuer un vol de nuit quittant les abords de l'aérodrome au sens des dispositions SERA.5005 c) 1) du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 mentionné ci-dessus et FRA.5005 c) de l'arrêté du 11 décembre 2014 mentionné ci-dessus.

3.2.2. Obligations pour les aéronefs évoluant en Guadeloupe, en Guyane et en Martinique

Tout aéronef évoluant à l'intérieur des zones de contrôle et des régions de contrôle terminales de Fort-de-France et Pointe-à-Pitre et à l'intérieur de la région d'information de vol de Cayenne-Rochambeau (SOOO) est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur, sauf sur les itinéraires ou portions d'espace aérien publiés par la voie de l'information aéronautique.

3.2.3. Obligations pour les aéronefs évoluant en Polynésie française

Tout aéronef évoluant à l'intérieur de la région d'information de vol de Tahiti (NTTT) est équipé des équipements permettant d'assurer une fonction de surveillance dépendante automatique en mode diffusion – émission (ADS-B out).

3.2.4. Obligations pour les aéronefs évoluant en Nouvelle-Calédonie

Tout aéronef évoluant dans les espaces aériens de classe A, C, D ou E du secteur Nouvelle-Calédonie de la région d'information de vol de Nandi (NFFF) est équipé d'un transpondeur mode A+C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur, sauf sur les itinéraires ou portions d'espace aérien publiés par la voie de l'information aéronautique.

3.2.5. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon et dans les iles de Wallis et Futuna

Sans objet.

- to orphan aircraft (aircraft classified in the category of aircraft with restricted airworthiness certificates).

3.1.8. Derogations

Derogations from the provisions of paragraphs 3.1.2 and 3.1.3 may be granted to aircraft operators by the Director of the Civil Aviation State Service in French Polynesia or by the Director of Civil Aviation in New Caledonia, subject to the agreement of the relevant air traffic services authorities.

For French Polynesia, requests should be addressed to:

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

For New Caledonia, requests must be sent at least five working days before the flight to the following address:

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

The request shall contain the following information:

- the purpose of the flight,
- the date and scheduled time of the flight,
- the planned route and altitudes,
- the reasons for the aircraft non-compliance,
- and, where applicable, the action plan envisaged to comply with the provisions of the order.

3.2. Carriage requirements for aircraft operating under VFR

3.2.1. Requirements for aircraft operating in "metropolitan airspace"

All aircraft are equipped with a Mode A + C transponder with altimeter or a Mode S transponder of at least Level 2 with altimeter:

- in class A, B, C, or D airspace;
- to follow certain routes or to enter certain airspaces brought to the attention of users through aeronautical information;
- to perform a night flight departing from the vicinity of the aerodrome as determined by the provisions of SERA.5005 c) 1) of the above-mentioned Implementing Regulation (EU) No. 923/2012 and FRA.5005 c) of the above-mentioned French order of December 11, 2014.

3.2.2. Requirements for aircraft operating in Guadeloupe, French Guiana, and Martinique

All aircraft operating within the control areas and terminal control regions of Fort-de-France and Pointe-à-Pitre and within the Cayenne-Rochambeau flight information region (SOOO) shall be equipped with a Mode A + C transponder with altimeter or a Mode S Level 2 transponder with altimeter, except on routes or portions of airspace published by aeronautical information.

3.2.3. Requirements for aircraft operating in French Polynesia

All aircraft operating within the Tahiti Flight Information Region (NTTT) are equipped with devices that enable automatic dependent surveillance in broadcast mode (ADS-B out).

3.2.4. Requirements for aircraft operating in New Caledonia

All aircraft operating in Class A, C, D, or E in the New Caledonia sector of the Nandi Flight Information Region (NFFF) shall be equipped with a Mode A+C transponder with altimeter or a Mode S Level 2 transponder with altimeter, except on routes or portions of airspace published through aeronautical information.

3.2.5. Carriage requirements for aircraft operating in La Réunion, Mayotte, Saint Barthélemy, Saint Martin, Saint Pierre and Miquelon, and the Wallis and Futuna Islands

Not applicable.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.2.6. Dérogations

Des dérogations aux dispositions 3.2.1 à 3.2.4 ci-dessus peuvent être accordées aux exploitants d'aéronefs par le directeur de la sécurité de l'aviation civile, le directeur du service d'État de l'aviation civile territorialement compétent ou le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie après accord des organismes de la circulation aérienne concernés.

Pour la métropole, les Antilles, la Guyane, la Réunion et Mayotte, les contacts dans les DSAC-IR sont disponibles sur la page suivante du site internet de la DGAC :

- Répartition géographique :

o https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/carte_dsac_interregionales.pdf

- Adresses électroniques : consulter les adresses par DSAC-IR pour les activités relatives à l'espace aérien

o https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

Pour la Polynésie française, la demande est à adresser à :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

Pour la Nouvelle-Calédonie, les demandes doivent être adressées avec un préavis de 5 jours ouvrés minimum avant le vol à l'adresse suivante :

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

Le message électronique doit contenir les informations suivantes :

- l'objet du vol,
- la date ainsi que l'heure prévue du vol,
- le cheminement et les altitudes prévus,
- les raisons de la non-conformité de l'aéronef,
- et, le cas échéant, le plan d'action envisagé pour se mettre en conformité avec les dispositions de l'arrêté.

3.3. Aéronefs d'État

Les aéronefs d'Etat, évoluant en régime de vol CAG IFR en métropole, ne répondant pas aux exigences de surveillance Mode S ELS, Mode S EHS ou ADS-B Out pour des raisons techniques ou opérationnelles, sont pris en compte par la DSNA à l'aide de procédures de surveillance utilisant les modes A+C ou S. Le plan de vol doit inclure en case 18 les indicateurs SUR/EUADSBX, SUR/EUEHSX, SUR/EUELSX ou une combinaison de ceux-ci (voir ENR 1.6.4.3 Procédures de surveillance pour les aéronefs d'Etat).

4. SYSTÈMES ANTICOLLISION

4.1. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien de la métropole » ainsi qu'en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte et à Saint-Martin.

Les exigences applicables aux exploitants d'aéronefs en matière d'évitement de collision en vol sont celles du règlement (UE) n° 1332/2011 mentionné ci-dessus.

4.2. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant à Saint-Barthélemy, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles de Wallis-et-Futuna

4.2.1. *Equipement*

Tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine est équipé d'un système d'anticollision embarqué (ACAS) de type ACAS II version 7.1 au moins, lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19.

4.2.2. Dérogations

Des dérogations au paragraphe 4.2.1 peuvent être accordées aux exploitants d'aéronefs par le directeur de la sécurité de l'aviation civile, le directeur du service d'État de l'aviation civile territorialement compétent ou le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie, pour les vols non commerciaux suivants :

- vol de convoyage, en provenance ou à destination d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire ;
- vol pour maintenance, en provenance ou à destination d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire ;
- vol d'évacuation sanitaire en outre-mer ;
- vols d'aéronefs appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui.

Pour Saint-Barthélemy les contacts en DSAC-AG pour les activités relatives à l'espace aérien figurent sur la page :

https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

Pour la Polynésie française, la demande est à adresser à :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

Pour la Nouvelle-Calédonie : safa.dacnc@aviation-civile.gouv.fr

3.2.6. Dérogations

Derogations from provisions 3.2.1 to 3.2.4 above may be granted to aircraft operators by the Director of Civil Aviation Safety, the Director of the territorially competent civil aviation authority, or the Director of Civil Aviation in New Caledonia, subject to the agreement of the relevant air traffic services authorities.

For metropolitan France, the French Indies, French Guiana, La Réunion, and Mayotte, the contacts in the DSAC-IR are available on the following page of the DGAC website:

- Geographical competence:

o https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/carte_dsac_interregionales.pdf

- Email addresses: consult the addresses by DSAC-IR for activities related to airspace

o https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

For French Polynesia, requests should be sent to :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

For New Caledonia, requests must be sent at least five working days before the flight to the following address:

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

The request shall contain the following information:

- the purpose of the flight,
- the date and scheduled time of the flight,
- the planned route and altitudes,
- the reasons for the aircraft non-compliance,
- and, where applicable, the action plan envisaged to comply with the provisions of the order.

3.3. State aircraft

State aircraft operating under CAG IFR in metropolitan France that do not meet Mode S ELS, Mode S EHS, or ADS-B Out surveillance requirements for technical or operational reasons are monitored by the DSNA using surveillance procedures that use mode A+C or mode S. The flight plan must include SUR/EUADSBX, SUR/EUEHSX, SUR/EUELSX or a combination thereof in field 18 (see ENR 1.6.4.3 Surveillance procedures for state aircraft).

4. ANTICOLLISION SYSTEMS

4.1. Carriage requirements for aircraft operating in "metropolitan airspace" as well as in Guadeloupe, French Guiana, Martinique, La Réunion, Mayotte, and Saint Martin.

The requirements applicable to aircraft operators with regard to collision avoidance are those set out in Regulation (EU) No. 1332/2011 mentioned above.

4.2. Carriage requirements for aircraft operating in Saint Barthélemy, New Caledonia, French Polynesia, and the Wallis and Futuna Islands

4.2.1. *Equipement*

All civil fixed-wing aircraft powered by turbines shall be equipped with an airborne collision avoidance system (ACAS) of at least ACAS II version 7.1 when the maximum certified takeoff mass exceeds 5,700 kg or when the maximum approved passenger seating configuration exceeds 19.

4.2.2. Derogations

Exemptions from paragraph 4.2.1 may be granted to aircraft operators by the Director of Civil Aviation Safety, the Director of the territorially competent civil aviation authority, or the Director of Civil Aviation in New Caledonia, for the following non-commercial flights:

- ferry flights to or from a region where ACAS II equipment is not mandatory;
- maintenance flights to or from a region where ACAS II equipment is not mandatory;
- overseas medical evacuation flights;
- flights by aircraft owned, leased, or chartered by the State.

For Saint Barthélemy, the DSAC-AG contacts for activities related to airspace are listed on the page:

https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

For French Polynesia, requests should be sent to :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

New Caledonia: safa.dacnc@aviation-civile.gouv.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

Pour Wallis-et-Futuna : seac-wf-encadrement@aviation-civile.gouv.fr

Note – Un vol de convoyage est un vol ne transportant pas de passagers, ni de marchandises, effectué pour convoyer un avion ou un hélicoptère à des fins de remise en état, de réparation, d'inspections, de livraison, d'exportation, ou à des fins similaires sous réserve que l'aéronef ne figure pas sur une déclaration d'opérateur aérien ou sur un certificat de transporteur aérien.

4.3. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant à Saint-Pierre-et-Miquelon

Sans objet.

1.5.2 DOCUMENTS DE VOL

Les dispositions réglementaires relatives aux documents de vol figurent notamment dans :

- le règlement (UE) n°965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes ;

- l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

- l'arrêté du 28 juin 2011 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

Ces dispositions transposent les dispositions relatives aux documents de vol de l'Annexe 6 à la convention relative à l'aviation civile internationale intitulée « exploitation technique des aéronefs ».

En outre, les aéronefs effectuant uniquement du trafic domestique en Nouvelle-Calédonie se conforment aux règlements locaux établis le cas échéant par le gouvernement de Nouvelle-Calédonie.

1.5.3 ÉMETTEUR DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT)

Les exigences détaillées relatives aux dispositifs de signalisation aux fins de recherche et de sauvetage, ainsi que de suivi des aéronefs en détresse, figurent principalement dans :

- le règlement (UE) n°965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes ;

- l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

- l'arrêté du 26 mars 2008 modifié relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz ;

- l'arrêté du 21 décembre 2018 modifié relatif au codage et à l'enregistrement, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, des balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

Toute balise de détresse (ELT ou PLB) doit être capable d'émettre simultanément sur les fréquences 121,5 MHz et 406 MHz et être enregistrée auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné (cf. GEN 3.6).

En outre, les aéronefs effectuant uniquement du trafic domestique en Nouvelle-Calédonie se conforment aux règlements locaux établis le cas échéant par le gouvernement de Nouvelle-Calédonie.

Wallis and Futuna: seac-wf-encadrement@aviation-civile.gouv.fr

Note – A ferry flight is a flight that does not carry passengers or cargo, carried out to ferry an aircraft or helicopter for the purposes of refurbishment, repair, inspection, delivery, export, or similar purposes, provided that the aircraft is not listed on an air operator's declaration or air carrier certificate.

4.3. Carriage requirements for aircraft operating in Saint Pierre and Miquelon

Not applicable.

1.5.2 FLIGHT DOCUMENTS

The regulatory provisions relating to flight documents are set out in particular in:

- European regulation n°965/2012;

- French order « arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale » ;

- French order « arrêté du 28 juin 2011 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna ».

These provisions transpose the provisions relating to flight documents in Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation entitled "Technical Operation of Aircraft."

In addition, aircraft operating solely on domestic routes in New Caledonia shall comply with any local regulations established by the New Caledonian government.

1.5.3 EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTER (ELT)

The detailed requirements for signaling devices for search and rescue purposes, as well as for tracking aircraft in distress, are mainly contained:

- European regulation n°965/2012;

- French order « arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale » ;

- French order « arrêté du 26 mars 2008 modifié relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz » ;

- French order « arrêté du 21 décembre 2018 modifié relatif au codage et à l'enregistrement, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, des balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz ».

All emergency locator transmitters (ELT or PLB) must be capable of transmitting simultaneously on the 121.5 MHz and 406 MHz frequencies and must be registered with the national entity responsible for initiating search and rescue operations or any other designated entity (see GEN 3.6).

In addition, aircraft operating solely in domestic traffic in New Caledonia shall comply with any local regulations established by the government of New Caledonia.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 1.6 RESUME DES REGLEMENTS NATIONAUX AINSI QUE DES ENTENTES ET CONVENTIONS INTERNATIONALES

SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS AND INTERNATIONAL AGREEMENTS/CONVENTIONS

1.6.1 ENTENTES ET CONVENTIONS INTERNATIONALES

Les ententes et conventions internationales adoptées par la France en rapport avec l'aviation civile sont listées ci-après :

- Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n°47-974 du 31 mai 1947 (dite convention de Chicago) et disponible sur le site de l'OACI à l'adresse suivante :

https://www.icao.int/publications (rubrique « séries de documents »).

- Protocole coordonnant la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « EUROCONTROL » du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues, adopté à Bruxelles le 27 juin 1997 et ratifié par la France par la loi n°2003-379 du 24 avril 2003 :

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000784867

- Règlement des radiocommunications annexé à la convention internationale des télécommunications signée à Montreux le 12 novembre 1965 publiée le 6 janvier 1968 au journal officiel de la République française et disponible à l'adresse suivante :

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000309101

1.6.2 LEGISLATION DE L'UNION EUROPEENNE

La législation de l'Union européenne (UE) est composée :

- des traités fondateurs, qui ont institué l'Union européenne et régissent son fonctionnement : traités sur l'Union européenne et sur le fonctionnement de l'Union européenne, disponibles en version consolidée sur le site internet EUR-LEX à l'adresse suivante :

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT

- des règlements, directives et décisions, qui ont un effet direct ou indirect sur les États membres de l'UE.

Les règlements européens concernant différents domaines de l'aviation civile sont des actes contraignants et directement applicables dans toute ou partie des territoires dans le périmètre du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ainsi que dans les espaces aériens associés.

Ces règlements sont publiés au Journal officiel de l'Union européenne et sont consultables sur le site https://eur-lex.europa.eu. Un récapitulatif des textes intéressant plus particulièrement le domaine du transport aérien est publié dans l'onglet :

https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport/3205.html?root=3205

Eurocontrol publie un document interactif présentant les textes européens applicables dans les domaines de la gestion du trafic aérien, des services de navigation aérienne et des aérodromes :

https://trainingzone.eurocontrol.int/doc/seslex.htm.

En complément de ces règlements, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) établit des moyens acceptables de conformité et des documents d'orientation qui sont disponibles sur le site :

https://www.easa.europa.eu

1.6.3 TEXTES NATIONAUX EN VIGUEUR SUR LES TERRITOIRES DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

Le gouvernement français diffuse officiellement les textes législatifs et réglementaires sur le site internet :
https://www.legifrance.gouv.fr
Les lois, décrets et arrêtés relatifs à l'aviation civile y sont consultables en version française au format électronique. On y trouve également diverses jurisprudences, les accords collectifs ainsi que des liens concernant le droit européen et international.

Certains textes de nature non règlementaire intéressant l'aviation civile sont publiés au bulletin officiel du ministère chargé de l'aviation civile :

https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr

Certains domaines de l'aviation civile sont soumis à une règlementation conjointe européenne et nationale.

1.6.3.1 Textes législatifs et codes

Les principaux codes contenant des dispositions relatives à l'aviation civile sont les suivants :

- Code des transports (CdT) : partie 1 commune (articles L.1000-1 et suivants) et partie 6 relative à l'aviation civile (articles L.6000-1 et suivants).

1.6.1 INTERNATIONAL AGREEMENT AND CONVENTIONS

The international agreements and conventions adopted by France in relation to civil aviation are listed below :

- Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, published by Decree No. 47-974 of May 31, 1947 (so called Chicago Convention) and available on the ICAO website at the following address :

https://www.icao.int/publications/Pages/default.aspx ("DOC Series" section)

- Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Cooperation for the safety of air navigation of 13th of December 1960, including its subsequent amendments, adopted in Brussels the 27th of June 1997 and ratified by France by law n° 2003-379 of 24th of April 2003 :

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000784867

- Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention signed at Montreux on 12th of November 1965 published on 6th of January 1968 in the Official Journal of the French Republic and available at the following address :

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000309101

https://www.itu.int/en/history/Pages/ConstitutionAndConvention.aspx

1.6.2 EUROPEAN UNION LEGISLATION

European Union (EU) legislation is composed of :

- Founding Treaties, which established the European Union and govern its functioning : treaties on the European Union and the Functioning of the European Union, available in consolidated form on the EUR-LEX website at the following address :

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT

- Regulations, directives and decisions which have a direct or indirect effect on the EU Member States.

European regulations concerning different aspects of civil aviation are binding acts which are directly applicable in all or parts of the territories within the perimeter of the Treaty on the functioning of the European Union, as well as in associated airspace.

These regulations are published in the Official Journal of the European Union and can be consulted on https://eur-lex.europa.eu. A summary of texts of particular interest in the field of air transport is published in the tab :

https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport/3205.html?root=3205

Eurocontrol publishes an interactive document presenting European texts applicable in the fields of air traffic management, air navigation services and aerodromes :

https://trainingzone.eurocontrol.int/doc/seslex.htm

In addition to these regulations, the European Aviation Safety Agency (EASA) establishes acceptable means of compliance and guidance material which are available on the website :

https://www.easa.europa.eu

1.6.3 NATIONAL TEXTS IN FORCE IN THE TERRITORIES OF THE FRENCH REPUBLIC

The French government formally publishes the laws and regulations on the website :
https://www.legifrance.gouv.fr
The laws, decrees and orders relating to civil aviation are available in French in electronic format. There are also various case laws (jurisprudence), collective agreements as well as links to European and international law.

Some non-regulatory texts useful for civil aviation are published in the official bulletin of the Ministry of Civil Aviation :

https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr

Some areas of civil aviation are subject to joint European and national regulation.

1.6.3.1 Legislative texts and codes

The main codes including provisions relating to civil aviation are :

- Transports Code (CdT) : common part 1 (articles L.1000-1 and following) and part 6 relating to civil aviation (articles L.6000-1 and following).

- Code de l'aviation civile (CAC) : la partie législative a été abrogée (sauf pour certaines dispositions) par l'ordonnance N° 2010-1307 du 28 octobre 2010, ses dispositions étant reprises dans le code des transports depuis du 1er décembre 2010.Certaines dispositions de la partie législative n'entreront en vigueur que lorsque la partie réglementaire sera codifiée pour constituer la sixième partie réglementaire du code des transports. Cette partie réglementaire du code de l'aviation civile est donc maintenue provisoirement en vigueur et continue de faire l'objet de modifications.

- Le code des postes et des communications électroniques.

- Le code de l'environnement.

- Civil Aviation Code (CAC) : the legislative part has been repealed (except for certain provisions) by Order NR 2010-1307 of 28th of October 2010, its provisions being included in the transports code since 1st of December 2010. Some provisions of the Legislative Part will not come into force until the regulatory part is codified to form the sixth regulatory part of the Transports Code. This regulatory part of the Civil Aviation Code is therefore tentatively maintained in force and continues to be amended.

- The Post and Electronic Communications Code.

- The environment code.

1.6.3.2 Textes réglementaires

Les textes règlementaires applicables à l'aviation civile se répartissent dans différents domaines listés ci-après. Ils sont publiés sur Légifrance et certains font l'objet d'onglets explicatifs sur le site internet du ministère chargé de l'aviation civile :
https://www.ecologie.gouv.fr/
(rubrique « aviation civile »).
Certaines de ces règlementations sont parfois abordées plus en détail dans d'autres parties de l'AIP qui leur sont dédiées.

- Circulation aérienne et règles de l'air :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

- Opérations aériennes et exploitation technique des aéronefs :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/operations-aeriennes

- Établissement des procédures de vols aux instruments (arrivée, départ, attente, approche) ainsi qu'à la détermination des minimums opérationnels :

https://www.ecologie.gouv.fr/procedures-aux-instruments

- Organisation et utilisation de l'espace aérien :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/reglementation-navigation-aerienne-et-lespace-aerien

- Information aéronautique.

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 modifié de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, publié sur le site :
https://eur-lex.europa.eu

Un arrêté national complémentaire publié sur le site :
https://www.legifrance.gouv.fr

- Exploitation des aérodromes :

https://www.ecologie.gouv.fr/certification-securite-et-reglementation-des-aerodromes

- Obligations d'emport d'équipements de communication, de navigation et de surveillance.

Divers règlements européens publiés sur le site :
https://eur-lex.europa.eu

Des arrêtés nationaux complémentaires publiés sur le site :
https://www.legifrance.gouv.fr

- Assistance météorologique à la navigation aérienne, notamment :

• Convention cadre entre la Direction générale de l'aviation civile et Météo France (DGAC-MF) et protocole technique entre la Direction du transport aérien et MF (DTA-MF), publiés au BO du ministère chargé de l'aviation civile.

https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/recherche

• Règlementation technique régissant les produits et les services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne.

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 modifié de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, publié sur le site :
https://eur-lex.europa.eu

Un arrêté national complémentaire publié sur le site :
https://www.legifrance.gouv.fr

- Sûreté du transport aérien :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglements-et-guides-surete

- Facilitation :

La Facilitation, selon l'article 22 de la convention de Chicago, se définit comme les mesures visant à "faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé."

1.6.3.2 Regulatory texts

The regulatory texts relevant to civil aviation fall into the following areas. They are published on
https://www.legifrance.gouv.fr
and some subjects are explained on the website of the Ministry of Civil Aviation :
https://www.ecologie.gouv.fr/
(category "civil aviation").
Some of these regulations are sometimes further detailed in other parts of the AIP dedicated to them.

- Air traffic and rules of the air :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

- Flight operations and technical operation of aircraft :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/operations-aeriennes

- Establishment of instrument flight procedures (arrival, departure, holding, approach) and the determination of operating minima :

https://www.ecologie.gouv.fr/procedures-aux-instruments

- Organization and use of airspace :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/reglementation-navigation-aerienne-et-lespace-aerien

- Aeronautical Information.

COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2017/373 of 1st March 2017, as las amended, laying down common requirements for providers of air traffic management / air navigation services and other air traffic management network functions and their oversigh, published on the website :
https://eur-lex.europa.eu

A national complementary order published on the web site :
https://www.legifrance.gouv.fr

- Operation of aerodromes :

https://www.ecologie.gouv.fr/certification-securite-et-reglementation-des-aerodromes

- Carriage obligations for communication, navigation and surveillance equipment.

Several European regulations published on :
https://eur-lex.europa.eu

National complementary orders published on the web site :
https://www.legifrance.gouv.fr

- Meteorological assistance to air navigation, including :

• Framework agreement between the General Directorate of Civil Aviation and Météo France (DGAC-MF) and technical protocol between the Directorate of Air Transport and MF (DTA-MF), published in the official Bulletin of the Ministry of Civil Aviation.

https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/recherche

• Technical regulation on meteorological products and services for air navigation.

COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2017/373 of 1st March 2017, as las amended, laying down common requirements for providers of air traffic management / air navigation services and other air traffic management network functions and their oversigh, published on the website :
https://eur-lex.europa.eu

A national complementary order published on the web site :
https://www.legifrance.gouv.fr

- Air transport security :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglements-et-guides-surete

- Facilitation :

Facilitation, according to Article 22 of the Chicago Convention, is defined as measures to "facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of the Contracting States and avoid unnecessarily delaying of aircraft, crew, passengers and cargo, particularly in the enforcement of immigration, health, customs and leave laws."

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les principales références règlementaires se trouvent dans les codes de la santé publique (3ème partie : lutte contre les maladies et dépendances / livre 1er lutte contre les épidémies et certaines maladies transmissibles / chapitre 5 : lutte contre la propagation des maladies), le code rural (livre 2 : santé publique vétérinaire et protection des végétaux) et le code de l'entrée et du séjour des étrangers du droit d'asile. Elles sont toutes accessibles sur le site Internet de Légifrance.

- Sécurité aérienne :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/securite-aerienne

- Aéronefs sans équipage à bord (aéronefs télépilotés) :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/drones-aeronefs-telepilotes

- Passagers aériens :

https://www.ecologie.gouv.fr/droits-des-passagers-aeriens-reglementation

The main regulatory references can be found in the public health codes (Part 3 : fight against diseases and addictions / book 1 fight against epidemics and some communicable diseases / chapter 5 : fight against the spread of diseases), the rural code (book 2 : veterinary public health and plant protection) and the code of entry and residence of foreigners of asylum. They are all accessible on the Légifrance website.

- Aviation safety :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/securite-aerienne

- Unmanned aircraft (remotely piloted aircraft) :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/drones-aeronefs-telepilotes

- Air passengers :

https://www.ecologie.gouv.fr/droits-des-passagers-aeriens-reglementation

1.6.4 SPECIFICITES EN OUTRE-MER

Les collectivités d'outre-mer de la République française sont soumises à des régimes juridiques différents selon que l'on se place dans le contexte du droit national ou européen.

A - Droit national

A.1 - Collectivités soumises au régime de la spécialité législative

Les lois et règlements nationaux (décrets, arrêtés) et lois ne s'appliquent pas de plein droit en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française, à Wallis-et-Futuna, dans les Terres Antarctique et Australes et dans l'ile de Clipperton sauf s'il en est fait une mention explicite ou si un texte spécial le précise.

A.2 - Territoires soumis au régime de l'identité législative

Les lois et règlements nationaux (décrets, arrêtés) applicables en métropole s'appliquent de plein droit dans les collectivités suivantes : Guadeloupe, Guyane, Martinique, La Réunion, Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy et Saint-Martin, sauf mention contraire.

B - Droit européen

B.1 - Régions ultrapériphérique (RUP)

Le droit européen s'applique directement aux RUP qui constituent des territoires de l'Union européenne mais situés en dehors du continent européen. Il s'agit de la Guyane, de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion, de Saint Martin et de Mayotte.

B.2 - Pays et territoires d'outre-mer (PTOM)

A l'inverse, le droit européen ne s'applique pas aux pays et territoires d'outre-mer (PTOM) qui sont des territoires constitutionnellement liés à un État membre mais qui ne font pas partie de l'UE. Il s'agit de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie Française, des Terres Antarctique et Australes, de Wallis-et-Futuna, de Saint Barthélémy, de Saint-Pierre-et-Miquelon. Toutefois, la législation française (code des transports) peut étendre l'application de certains règlements européens dans les PTOM.

C - Liens utiles

Direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie :

https://www.aviation-civile.nc/

Site juridique de la Nouvelle-Calédonie :

www.juridoc.gouv.nc/

Service d'état de l'aviation civile Polynésie française :

https://www.seac.pf/

http://lexpol.cloud.pf/

1.6.4 OVERSEAS TERRITORIES SPECIFICITIES

The overseas territories of the French Republic are subject to different legal regimes depending on the context of national or European law.

A - National law

A.1 - Territories subject to the legislative specialty regime

National laws and regulations (decrees, orders) do not apply directly to New Caledonia, French Polynesia, Wallis and Futuna, the Antarctic and Southern Territories and the island of Clipperton, unless an explicit mention or a dedicated text specifies it.

A.2 - Territories subject to the legislative identity regime

National laws and regulations (decrees, orders) applicable in metropolitan France apply by default in the following territories : Guadeloupe, French Guiana, Martinique, La Reunion, Mayotte, Saint-Pierre and Miquelon, Saint-Barthélemy and Saint-Martin unless otherwise stated.

B - European law

B.1 – Ultra peripheral regions (UR)

European law applies directly to the ultra-peripheral regions, which are territories of the European Union but located outside the European continent. These are French Guiana, Guadeloupe, Martinique, La Reunion, Saint Martin and Mayotte.

B.2 - Overseas countries and territories (OCTs)

Conversely, European law does not apply to Overseas Countries and Territories (OCTs) which are territories that are constitutionally linked to a Member State but are not part of the EU. These are New Caledonia, French Polynesia, Antarctic and Southern Territories, Wallis and Futuna, Saint Barthelemy, Saint Pierre and Miquelon. However, French legislation (transport code) may extend the application of certain European regulations in the OCTs.

C - Useful links

New Caledonia Civil Aviation Authority :

https://www.aviation-civile.nc/

New Caledonia legal website :

www.juridoc.gouv.nc/

State Service of Civil Aviation in French Polynesia :

https://www.seac.pf/

http://lexpol.cloud.pf/

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 1.7 DIFFERENCES ENTRE LA REGLEMENTATION FRANCAISE ET LES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDEES DE L'OACI

DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

ANNEXE 1
Licences du personnel

Douzième édition à jour de l'amendement N° 175 devenu applicable le 8 novembre 2018
Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
CHAPITRE 1 **Définition et règles générales relatives à la délivrance des licences**		
§1.1 Avionique de bord	C	Non défini dans les règles européennes.
§1.1 Aéronef devant être exploité avec un copilote	B	La définition dans la Part-FCL est limitée aux avions, alors que la définition OACI s'étend aux aéronefs.
§1.1 Dirigeable	B	Dans la Part FCL, la définition des dirigeables à air chaud tombe dans la catégorie "ballon".
§1.1 Règlement applicable de navigabilité	B	Non défini dans la règlementation.
§1.1 Service de surveillance ATS	C	Non défini dans les règles européennes.
§1.1 Système de surveillance ATS	C	Non défini dans les règles européennes.
§1.1 Certifier en état de navigabilité	C	Ce terme n'est pas mis en œuvre dans les règles AESA.
§1.1 Liaison de commande et de contrôle	B	Non défini dans la règlementation.
§1.1 Membre d'équipage de conduite	B	Non défini dans la règlementation européenne.
§1.1 Temps de vol – systèmes d'aéronefs télépilotés	B	Non défini dans la règlementation. La détermination du nombre d'heures de vol s'effectue sous la responsabilité du télépilote et sous le contrôle de l'opérateur (arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent et arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir).
§1.1 Susceptible	B	L'expression est utilisée sous la forme d''expressions telles que : "susceptible d'influer sur la sécurité des vols."
§1.1 Système qualité	C	Pas de définition en tant que telle - le terme "système de gestion" est utilisé dans le règlement (UE) n°1178/2011.
§1.1 Télépilote	B	La définition nationale prévoit également la possibilité d'opérations automatiques. Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent : "Article 2 ... 2° Télépilote : personne contrôlant les évolutions d'un aéronef télépiloté, soit manuellement soit, lorsque l'aéronef évolue de manière automatique, en surveillant la trajectoire et en restant en mesure à tout instant d'intervenir sur cette trajectoire pour assurer la sécurité."
§1.1 Poste de télépilotage	B	Sans objet.
§1.1 Système d'aéronef télépiloté	B	Non défini dans la règlementation.
§1.1 Validation (d'une licence)	C	Non précisément défini dans les règles européennes. Non applicable pour les licences de maintenance d'aéronef.
§1.1 grave	B	Le terme est utilisé dans le règlement (EU) n°1178/2011 mais la définition associée est " impliquant une incapacité de travailler comme membre d'équipage."
§ 1.2.2.1	B	Les licences émises par un Etat membre de l'Union Européenne sont reconnues comme valides par tous les autres Etats membres sans délivrance administrative d'une autorisation additionnelle.
§ 1.2.2.3.2	B	La liste des Etats figure sur un document séparé.
§ 1.2.4.2	C	- Il n'existe pas de cartographie des risques pour évaluer l'aptitude physique et mentale des pilotes ; - La base de données ECCAIRS recueille certaines incapacités subites en vol des équipages mais pas toutes.
§ 1.2.4.7.1	B	Le règlement prévoit que les AME informent les candidats des conséquences de fausses déclarations mais ne détaille pas ces conséquences.
§ 1.2.4.11.2	C	Non mentionné spécifiquement dans le règlement Européen.
§ 1.2.5.2.4	A	Disposition plus contraignante pour les contrôleurs aériens.
§ 1.2.9.6 *	C	Les pilotes qui ont démontré une aptitude linguistique de niveau opérationnel sont ré-évalués tous les 4 ans.
CHAPITRE 2 **Licences et qualifications des pilotes**		
§ 2.1.10	C	Les pilotes de ballon et planeur peuvent agir en transport aérien commercial jusqu'à l'âge de 70 ans avec une licence Part-FCL.
§ 2.3.3.1.1	A	Les candidats à un PPL(A) doivent avoir fait au moins 45 heures d'instruction au vol dans des avions, dont 5 peuvent avoir été faites dans un FSTD.
§ 2.3.4.1.1	A	Les candidats à un PPL(H) doivent avoir fait au moins 45 heures d'instruction au vol dans des hélicoptères dont 5 peuvent avoir été faites dans un FNPT ou FFS.
§ 2.3.4.2.1	A	L'instruction totale en doubles commandes est de 20 heures OACI, mais 25 heures dans la Part-FCL. Voir aussi la différence générale au 2.3.4.1.1.
§ 2.3.5.1.1*	A	La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL.
§ 2.3.5.1.2*	A	La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 2.3.5.1.3*	A	La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL.
§ 2.3.5.2*	A	La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL.
§ 2.3.6.1	A	Le temps de vol total dans la part FCL est de 35 heures, contre 25 pour l'OACI.
§ 2.4.4.1.1	A	Le temps de vol total dans la Part FCL est de 185 heures, contre 150 pour l'OACI.
§ 2.4.4.1.1.1	A	Le temps de vol total dans la Part FCL est de 185 heures, contre 150 pour l'OACI.
§ 2.4.5.1.1*	B	La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL.
§ 2.4.5.1.2*	B	La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL.
§ 2.4.6.1.1	A	L'expérience totale dans la Part-FCL est de 250 heures, contre 200 pour l'OACI.
§ 2.4.6.1.1.1	B	La répartition des heures est différente. La Part-FCL prévoit 5 heures de vol en campagne et 5 heures de vol de nuit.
§ 2.6.3.1.1.1	A	La Part FCL prévoit en plus 500 heures en opérations multi-pilote sur avion.
§ 2.6.4.1.1.1	A	La Part FCL prévoit en plus 350 heures en hélicoptères multi-pilotes. Cette différence était déjà présente dans le JAR-FCL 2.280(a). De plus, l'OACI prévoit en a) une combinaison de 70 heures comme commandant de bord et le reste des 250 heures comme commandant de bord sous supervision. La répartition dans la Part-FCL est de 100 heures comme commandant de bord et 150 heures comme commandant de bord sous supervision. Le d) de l'OACI exige 50 heures de vol de nuit alors que la Part-FCL exige 100 heures de vol de nuit.
CHAPITRE 4		
§ 4.2.1.4*	C	Pour la formation de base, la Part66.A.25 prévoit seulement que la connaissance est démontrée par un examen. Pour la formation au type d'aéronef, des cours de type d'aéronef approuvés ne sont requis que pour les aéronefs du groupe 1. Pour les deux autres groupes c'est optionnel.
§ 4.2.1.5	B	L'évaluation des habiletés n'est pas requise dans le cas d'une licence émise sur la base de l'examen théorique de base. Pour le personnel de certification dd la catégorie A l'évaluation est conduite dans des organismes Part-145. Pour les examens de type d'aéronefs du groupe 2 et 4 l'évaluation des habiletés n'est pas obligatoire.
§ 4.2.2.2	C	Les certificats de remise en service de composants ne nécessitent pas de licence de personnel de certification. L'aéronef entier peut être mis en service par des personnels de certification après la maintenance de base.
§ 4.4.1.3	B	La durée du cours de mention d'unité n'est pas fixée par la règlementation.
§ 4.5.1	B	La liste des qualifications diffère légèrement : a) contrôle d'aérodrome à vue, b) contrôle d'aérodrome aux instruments, c) contrôle d'approche aux procédures, d) contrôle d'approche de surveillance, e) contrôle régional aux procédures, f) contrôle régional de surveillance.
§ 4.5.2.2.1	C	La durée de supervison pour la formation intiale n'est pas fixée par le règlement.
§ 4.5.2.2.2	B	La validité de la mention d'unité, que ce soit pour la délivrance initiale ou le renouvellement, commence au plus tard 30 jours à compter de la date de l'évaluation satisfaisante.
§ 4.5.3.1	B	Certaines qualifications sont légèrement différentes, cependant le règlement européen les couvre toutes.
§ 4.5.3.3	A	Le détenteur d'une mention d'instructeur doit être autorisé à fournir la formation sur position et la supervision sur une position de travail dans les zones nécessitant une mention d'unité valide.
§ 4.5.3.4	C	Même si le concept d'"invalidation d'une qualification" n'existe pas en tant que tel, le titulaire d'une licence de contrôleur de la navigation aérienne n'est pas autorisé à exercer les privilèges de sa qualification après une période d'absence de plus de 90 jours ou si la prorogation de la mention d'unité n'est pas effectuée par suite du non respect du nombre minimum d'heures de service.
CHAPITRE 5		
§ 5.1.2	C	Pas de disposition équivalente relative au matériau s'agissant des licences Part-66.
§ 5.1.3	B	Pour le personnel de maintenance l'exigence est différente mais atteint le même but. En particulier lorsqu'une licence est émise dans la langue nationale et que le détenteur exerce dans l'Etat de délivrance, la règle dispense la licence d'une traduction en anglais.
CHAPITRE 6		
§ 6.2.3.2*	C	Non défini dans la règlementation européenne.
§ 6.2.4.2	A	Pour les ATCO les exigences sont plus restrictives : les candidats doivent avoir une vision trichromate normale.
§ 6.2.4.3	A	Le règlement Aircrew prévoit que les candidats doivent passer le test Ishihara. Pour les ATCO les exigences sont plus restrictives : un test de plaques pseudoisochromatiques seul n'est pas suffisant. La vision des couleurs doit être évaluée en utilisant des moyens démontrant une vision trichromate normale.
§ 6.2.4.4.1*	C	Non spécifié dans la règlementation européenne.
§ 6.2.5.5*	C	Le test est conduit seulement lorsqu'une qualification de vol aux instruments est ajoutée à la licence.
§ 6.3.2.9.1*	C	N'est requis que sur indication clinique ou épidémiologique.
§ 6.3.2.21.1*	C	L'aptitude peut être accordée dès le début de la grossesse et jusqu'à la fin de la 26ème semaine (restreint aux opérations multi-pilotes).
§ 6.3.3.2.3	B	Les exigences relatives aux rapports ophtalmologiques dépendent des limites d'erreur de réfraction plutôt que des limites d'acuité visuelle.
§ 6.4.2.6.2*	C	Non mis en œuvre.
§ 6.4.3.2.3*	C	Non requis dans la règlementation européenne.
§ 6.4.3.5	B	L'AMC prévoit que le champ visuel doit être examiné mais n'exige pas que les champs soient normaux.
§ 6.4.3.6	B	L'AMC prévoit que les fonctions binoculaires doivent être examinées mais n'exige pas que la fonction binoculaire soit normale.
§ 6.5.2.6.1	A	Des électrocardiogrammes annuels sont requis après l'âge de 40 ans.
§ 6.5.2.20	A	Non autorisé pour la délivrance initiale d'un certificat de classe 3.
§ 6.5.2.21.1*	C	Non mis en œuvre.
§ 6.5.3.2	A	Les candidats avec un hypermétropie excédant +5.0 dioptries, une myopie excédant -6 dioptries, une composante d'astygmatie excédant 3 dioptries ou une anisométropie excédant 3 dioptries devront démontrer une acuité visuelle corrigée de 6/6 (ou meilleure) pour chaque œil.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 2
Règles de l'Air

Onzième édition à jour de l'amendement N° 48 applicable à partir du 28 novembre 2024.
Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	RÉGLEMENTATION FRANÇAISE
CHAPITRE 3		
§ 3.1.2	A	La règlementation française ajoute une obligation de ne pas voler en dessous de hauteurs fixées par arrêté pour le survol des villes ou autres agglomérations, des rassemblements de personnes ou d'animaux en plein air, de certaines installations ou établissements, ainsi que par décrets ou arrêtés pour le survol de parcs nationaux et autres réserves naturelles.
§ 3.2.2	A	SERA exige également une priorité de passage pour les aéronefs dont la manœuvrabilité est entravée.
§ 3.2.2.4	C	SERA autorise les planeurs à se dépasser par la droite également.
§ 3.2.2.7.3	A	SERA fait référence au point précédent, et exige donc également une autorisation explicite de la tour de contrôle d'aérodrome.
§ 3.2.3.2	C	SERA autorise l'application du point b) dans la mesure du possible ; de plus, la définition de la nuit y est différente
§ 3.2.5	C	SERA diffère des points 3.2.5(c) et 3.2.5(d) en ce qu'il précise que les sous-paragraphes (c) et (d) ne s'appliquent pas aux ballons
§ 3.3.1.2	A	SERA exige le dépôt d'un plan de vol pour les vols prévus de nuit, s'ils quittent les abords d'un aérodrome.
§ 3.3.2	A	SERA.4005(a)(14) exige explicitement l'inclusion d'informations concernant l'existence d'un parachute BRS dans le plan de vol, si ce système est installé sur l'aéronef.
§ 3.3.5.3	A	SERA prend également en compte les sites d'exploitation, pas uniquement les aérodromes.
§ 3.3.5.4	A	SERA prend également en compte les sites d'exploitation, pas uniquement les aérodromes.
§ 3.3.5.5	A	SERA prend également en compte les sites d'exploitation, pas uniquement les aérodromes.
§ 3.6.5.2.1	A	SERA.14083(c)(6) exige également que les vols IFR sélectionnent le code Mode A 7601 afin d'informer l'organisme ATS de leur intention de continuer à voler en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) et d'atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche. Le point b) n'est pas mis en œuvre.
§ 3.6.5.2.2	B	SERA.14083 impose un délai commun de 20 minutes à respecter à la fois dans un environnement de contrôle aux procédures ou à l'aide d'un moyen de surveillance avant d'ajuster le niveau et la vitesse conformément au plan de vol déposé tel que modifié par des messages de retard et de modification.
§ 3.8.1	B	Les mots « en détresse » du Chapitre 3, partie 3.8 ne sont pas inclus dans le droit de l'Union, élargissant ainsi la portée des missions d'escorte à tout type de vol demandant ce service. De plus, les dispositions contenues dans l'Annexe 2, parties 1.1 à 1.3, ainsi que celles figurant dans l'Annexe A, ne sont pas reprises dans le droit de l'Union.
CHAPITRE 4		
§ 4.6	B	SERA exige, en plus des critères de dégagement d'obstacles de l'OACI au point (2), que les vols VFR soient réalisés à 150 m (500 ft) au-dessus du plus haut obstacle dans un rayon de 150 m (500 ft) autour de l'aéronef. La réglementation française ajoute l'obligation de ne pas voler en dessous de hauteurs minimales, définies par arrêté, lors du survol des villes ou autres agglomérations, des rassemblements en plein air de personnes ou d'animaux, de certaines installations ou établissements, et par décret ou arrêté lors du survol des parcs nationaux et autres réserves naturelles. En outre, les systèmes d'aéronefs sans pilote, les planeurs effectuant du vol de pente, les ballons et les planeurs ultralégers peuvent voler en dessous des hauteurs minimales du point 4.6 b) à condition de ne pas créer de danger pour les personnes ou les biens au sol. Pour les vols d'entraînement, la hauteur minimale du point 4.6 b) est réduite à 50 m (150 ft) pour les exercices d'atterrissage forcé. Les aéronefs habités susmentionnés maintiennent en tout temps une distance minimale de 150 m par rapport à toute personne, véhicule, navire ou obstacle artificiel.
CHAPITRE 5		
§ 5.3.3	A	Les comptes-rendus de position sont requis pour les vols IFR dans l'espace aérien non contrôlé, même sans plan de vol déposé, lorsque le maintien des communications air-sol est requis.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 3
Assistance météorologique à la navigation aérienne

20ème édition à jour de l'amendement N° 81 devenu applicable le 28 novembre 2024
Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
CHAPITRE 4		
§ 4.5.1	C	Sur les aérodromes de niveau de service N1 ne servant pas de desserte aux opérations de transport aérien commercial international, des messages d'observations régulières et spéciales « réduits » peuvent être fournis. Le contenu de ces messages « réduits » est précisé dans la partie GEN 3.5 de l'AIP.
§ 4.6.1.1	B	Pour les aérodromes d'outre-mer, la direction du vent est exprimée par rapport au nord magnétique dans les messages d'observations régulières et spéciales locales.
§ 4.6.4.1	C	Le signalement d'activités orageuses en Polynésie française et dans les îles de Wallis et Futuna n'est pas effectué sur les sites automatisés dans l'environnement desquels il n'y a pas de capteur de détection de foudre.
§ 4.6.4.3*	B	Seuls les orages (TS) sont indiqués dans les METAR provenant de systèmes d'observations météorologiques automatiques comme renseignement relatif au temps présent représentatif des conditions au voisinage de l'aérodrome.
§ 4.6.8*	C	Les renseignements supplémentaires sont inclus dans les METAR des aérodromes où ces observations sont réalisées humainement.
CHAPITRE 6		
§ 6.2.1	B	Cette norme est appliquée à l'exception des aérodromes de Polynésie Française autres que Tahiti Faa'a (NTAA) et Bora Bora Motu Mute (NTTB), pour lesquels un service de prévision spécifique dénommé « Aperçu de Zone » couvrant plusieurs aérodromes peut être établi.
§ 6.5.3	B	Les prévisions de zone pour vols à basse altitude établies en France métropolitaine aux fins de la diffusion de renseignements. AIRMET sont produites sous forme de cartes toutes les 3 heures de 0600 TU à minuit TU.
CHAPITRE 7		
§ 7.4.1	C	A ce jour, le cisaillement est considéré comme un facteur à prendre en compte sur les aérodromes de Nice et Tahiti. Seul l'aérodrome de Nice dispose d'un capteur opérationnel.
PARTIE II		
APPENDICE 3		
§ 2.1.1	B	Les messages d'observations régulières et spéciales locales sont établis en langage clair abrégé, dans un format qui n'est pas strictement conforme au format du tableau A3-1.
§ 4.2.4.2	C	Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales, la visibilité le long des pistes n'est pas indiquée. Seule la visibilité dominante du site est transmise avec une indication des unités de mesure utilisées.
§ 4.3.2.2*	B	Lorsque la portée visuelle de piste minimum à l'atterrissage publiée est égale ou supérieure à 800 mètres, la portée visuelle de piste peut être obtenue par conversion de la visibilité météorologique signalée.
§ 4.3.5*	B	Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales, l'intensité lumineuse du balisage utilisée pour le calcul de la RVR est l'intensité maximale disponible sur la piste considérée.
§ 4.3.6.2*	B	La RVR maximale qui peut être mesurée et transmise est de 5 000 m (et non de seulement 2 000 m).
§ 4.3.6.3	B	Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales et dans les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR), les RVR supérieures à la valeur maximale qui peut être déterminée par le système sont indiquées par l'abréviation "P" suivie de la valeur maximale. Lorsque les RVR sont inférieures à la valeur minimale qui peut être déterminée par le système, elles sont indiquées par l'abréviation "M" suivie de la valeur minimale.
§ 4.3.6.5*	B	Dans les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome, lorsque la portée visuelle de piste est mesurée aux deux extrémités de la piste, ces deux mesures sont transmises sans tenir compte du seuil en service. Ainsi, dans certains cas, un message d'observations météorologiques régulières d'aérodrome peut contenir plus de quatre valeurs pour la portée visuelle de piste.
§ 4.4.2.6*	C	Les caractéristiques des phénomènes de temps présent mince (MI), partiel (PR), (chasse-…) basse (DR), (chasse-…) élevée (BL) ne sont pas indiquées dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques.
§ 4.5.4.3* c)	C	La visibilité verticale n'est pas communiquée.
§ 4.5.4.3* e)	A	En présence de nuages significatifs, des informations de nébulosité et de hauteur de base des nuages sont communiquées pour les couches nuageuses au-dessus de 1 500 m (5 000 ft) ou de l'altitude minimale de secteur la plus élevée, dans les messages d'observations régulières locales, les messages d'observations spéciales locales et les METAR.
§ 4.5.4.6* b)	A	Dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques, si aucun nuage n'est détecté par le système : - Les couches nuageuses sont codées NSC si le système n'a pas détecté de nuage convectif ; - Les couches nuageuses sont codées NCD si le système ne dispose pas de la capacité de détection des nuages convectifs.
§ 4.5.4.6* d)	C	Dans les messages d'observations régulières locales, les messages d'observations spéciales locales et les METAR automatisés lorsque le ciel est obscurci, la valeur de la visibilité verticale est remplacée par le symbole ///.
§ 4.8.1.4*	C	Dans les messages provenant d'observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR) ne provenant pas de systèmes d'observation entièrement automatiques, les informations sur le cisaillement de vent sont ajoutées si ce phénomène a été rapporté par un pilote aux services de la circulation aérienne, ou si des capteurs de cisaillement de vent ont été installée.
APPENDICE 5		
§ 1.2.4*	A	Lorsque des nuages significatifs sont prévus, des informations de nébulosité et de hauteur de base des nuages sont communiquées pour les couches nuageuses prévues au-dessus de 1 500 m (5 000 ft) ou de l'altitude minimale de secteur la plus élevée.

© Service de l'Information Aéronautique, France

APPENDICE 6		
§ 1.1.6*	C	La diffusion des SIGMET au format numérique est prévue fin 2022 au centre de veille météorologique de la région d'information de vol de Tahiti (NTTT). Ces dispositions ne sont pas applicables en Nouvelle-Calédonie et dans les autres départements et collectivités d'outre-mer.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 4
Cartes aéronautiques

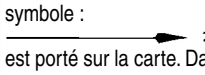
Onzième édition à jour de l'amendement N° 62 en vigueur depuis le 28 novembre 2024

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANÇAISE
CHAPITRE 1 : Définitions, application et disponibilité		
1.2.2	C	Les cartes sont conformes aux normes de l'Annexe 4, à l'exception de celles pour lesquelles un «D» figure dans la marge de l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques.
1.2.2.1*	C	Les cartes sont conformes aux pratiques recommandées de l'Annexe 4, à l'exception de celles pour lesquelles un «D» figure dans la marge de l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques.
CHAPITRE 2 : Spécifications Générales		
2.4.1	B	Certains signes conventionnels utilisés par la France ne sont pas conformes à ceux prescrits par l'Annexe 4. Ils sont identifiés par un « D » en préfixe dans l'appendice B de l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques.
2.4.4	B	Les signes conventionnels de l'appendice B à l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 sont utilisés pour les cartes aéronautiques représentant des procédures de navigation fondée sur les performances. Ils sont également utilisés au fur et à mesure des révisions périodiques pour les autres cartes.
2.5.7	C	Les échelles de conversion (kilomètres/milles marins, mètres/pieds) ne figurent sur les cartes que lorsque cela est utile. Des tableaux de conversion sont fournis dans la partie GEN 2.6 de l'AIP.
2.12.3.1	C	Les points de cote de précision douteuse ne sont pas publiés.
2.14.1	C	La classe d'espace aérien peut ne pas être indiquée sur les cartes de croisière.
2.14.2*	B	Sur les cartes utilisées pour le vol à vue, les parties du tableau de classes d'espaces aériens ATS (paragraphe SERA.6001 du Règlement d'exécution n°923/2012 modifié de la Commission européenne) qui s'appliquent à l'espace aérien représenté sur la carte peuvent ne pas apparaitre au recto ou au verso de chaque carte, le tableau étant publié dans l'AIP.
2.15.1	C	Le Nord vrai n'est pas systématiquement indiqué. La direction du Nord vrai est représentée par le bord gauche des cartes aéronautiques orienté vers le haut, sauf lorsque le symbole : est porté sur la carte. Dans ce cas, le Nord vrai est indiqué par la direction de la flèche.
2.15.3*	C	Les changements de déclinaison sont publiés dans un délai de six cycles AIRAC dans les sections AD 1.3 et AD 2.2 de la publication d'information aéronautique. La mise à jour des cartes est effectuée dans un délai n'excédant pas trois ans.
CHAPITRE 3 : Carte d'obstacles d'aérodrome – OACI type A (Application des limites d'emploi des avions)		
3.2.1	C	La carte d'obstacles d'aérodrome – type A n'est publiée que pour les aérodromes recevant du trafic commercial public et pour lesquels une procédure d'approche ou de départ aux instruments est publiée.
3.8.2.1	C	Seule une trajectoire de décollage rectiligne est prise en compte pour l'établissement de la carte. Dans le cas d'une trajectoire de départ normalisé aux instruments faisant un angle inférieur ou égal à 15°, il peut être établi une carte d'obstacles élargie du côté où s'effectue le virage.
CHAPITRE 4 : Carte d'obstacles d'aérodrome – OACI Type B		
4.2.1	C	La publication de cartes d'obstacles d'aérodrome OACI type B n'est pas requise. Lorsqu'un exploitant d'aérodrome ou un prestataire de service décide de la fournir, elle est alors établie conformément aux normes et aux pratiques recommandées du chapitre IV de l'Annexe 4.
CHAPITRE 5 : Carte d'aérodrome de terrain et d'obstacle – OACI (électronique)		
5.2.1	C	Non fournie par la France.
CHAPITRE 7 : Carte de croisière OACI		
7.9.1	C	Non appliqué en France. Tous les aérodromes utilisés par l'aviation civile internationale et sur lesquels une approche aux instruments peut être effectuée ne sont pas forcément indiqués.
7.9.2	C	Les zones P,R,D dont le plafond est inférieur à 1000 pieds ASFC ou 3000 pieds AMSL peuvent ne pas être représentées et les limites verticales de ces zones peuvent ne pas être indiquées.
7.9.3.1.1	C	1. Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation associées au dispositif des services de la circulation aérienne peuvent ne pas être indiquées sur la carte de croisière Espace Inférieur. Elles sont, dans ce cas, publiées dans un document séparé joint à la carte. Les noms en langage clair des aides de radionavigation peuvent ne pas être portés sur les cartes de croisière. 2. L'altitude de l'antenne des DME peut ne pas être indiquée. L'information est alors disponible dans l'AIP. 3. L'indication de tous les espaces aériens désignés; leurs limites latérales et verticales ainsi que les classes des espaces représentés peuvent ne pas être indiquées. 5. Les coordonnées géographiques des points significatifs qui définissent les routes ATS et ne correspondent pas à la position d'une aide de radionavigation peuvent ne pas être indiquées sur la carte auquel cas elles sont alors publiées dans un document séparé joint à la carte. 6.b). En ce qui concerne les points de cheminement qui définissent les routes à navigation de surface VOR/DME, le relèvement est arrondi au degré le plus proche. La distance par rapport au VOR/DME de référence, si le point de cheminement n'est pas co-implanté avec ce dernier, est arrondie au mille marin le plus proche. 10. Les altitudes minimales de zone sont arrondies aux 50 m ou aux 100 ft immédiatement supérieurs.

© Service de l'Information Aéronautique, France

CHAPITRE 8 : Carte régionale - OACI		
8.9.4.1.1	B	1. Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation associées au dispositif des services de la circulation aérienne peuvent ne pas être indiquées sur la carte. 2. L'altitude de l'antenne émettrice des DME n'est pas indiquée. 7. Les coordonnées géographiques des points significatifs ne correspondant pas à la position d'une aide de radionavigation peuvent ne pas être indiquées sur la carte ; elles sont alors publiées dans l'AIP France, en En route 4.4; 6. Les circuits d'attente et les itinéraires de région terminale, sauf s'ils sont décrits sur des cartes SID ou STAR, avec les indicatifs de route, et la direction de la route, arrondie au degré le plus proche, le long de chaque tronçon des voies aériennes et itinéraires prescrits de région terminale. 8.b) En ce qui concerne les points de cheminement qui définissent les routes à navigation de surface VOR/DME, le relèvement arrondi au degré le plus proche, et la distance, arrondie au dixième de mille marin le plus proche par rapport au VOR/DME de référence, si le point de cheminement n'est pas co-implanté avec ce dernier. 11. Les points de transition ne sont pas représentés sur les cartes, et le cas échéant sont définis à l'AIP ENR 3. 13. Les altitudes minimales établies pour le guidage sont publiées séparément sur une carte intitulée «Altitude minimale de guidage».
CHAPITRE 9 : Carte de départ normalisé aux instruments (SID) – OACI		
9.9.4.1.1	B	b.1) i). Le nom en langage clair, sauf si l'aide n'est pas listée dans la partie GEN 2.5 de l'AIP, auquel cas le nom en langage clair peut ne pas être porté sur la carte. b.1) v) Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation ne sont pas indiquées. b.1) vi) L'altitude de l'antenne du DME n'est pas indiquée. b.2) i) Le nom en langage clair, sauf si l'aide n'est pas listée dans la partie GEN 2.5 de l'AIP, auquel cas le nom en langage claire peut ne pas être porté sur la carte. c.1) ii) Les coordonnées géographiques peuvent ne pas être indiquées. c.1) iii) Le relèvement, arrondi au degré le plus proche, par rapport à l'aide de radionavigation de référence. f. Une note est incluse chaque fois qu'il existe des obstacles rapprochés qui ne sont pas pris en compte pour la pente de calcul de procédure publiée ; la position et la cote au sommet de ces obstacles sont publiées. Les renseignements sur les obstacles rapprochés sont fournis par le concepteur de procédures. j.3) Le code transpondeur n'est pas mentionné.
CHAPITRE 10 : Carte d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) – OACI		
10.9.4.1.1	B	a.4) Les distances entre points significatifs sont arrondies au mille marin ou au dixième de mille marin le plus proche b.1) i) et b.2) i) Les noms en langage clair des aides à la radionavigation non listés en GEN 2.5 peuvent ne pas être portés sur ce type de carte. b.1) v) Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation peuvent ne pas être indiquées. Elles sont disponibles dans l'AIP. b.1) vi) L'altitude de l'antenne DME n'est pas indiquée. c. 1) ii) les coordonnées géographiques peuvent ne pas être indiquées. c. 1) iii) le relèvement est arrondi au degré le plus proche. i. 3) le code transpondeur n'est pas mentionné.
10.9.4.2*	B	Les procédures pertinentes à utiliser en cas d'interruption des communications sont décrites chaque fois que cela est possible, sur la carte ou sur le verso de la feuille où figure la carte. Lorsque cela est jugé nécessaire, un texte décrivant les itinéraires d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) est également présenté.
CHAPITRE 11 : Carte d'approche aux instruments – OACI		
11.2.3	B	Les procédures ILS et LOC peuvent être représentées sur une seule carte, même si les segments d'approche finale ou interrompue ne sont pas identiques. Les procédures de manoeuvre à vue imposée (VPT) sont représentées sur des cartes séparées. Les éléments de la manoeuvre à vue libre (MVL) – (base OCH et minimums) – sont publiés sur la carte d'approche aux instruments utilisée avant la MVL.
11.10.1.4	C	Seule l'altitude du seuil, arrondie au pied le plus proche est indiquée. La correspondance en hectopascals (arrondie à l'hectopascal entier supérieur) est donnée pour l'altitude prise comme référence pour la carte.
11.10.2.5	C	Le niveau de référence est l'altitude de l'aérodrome, excepté : – pour les cartes d'approche de précision (ILS-SBAS CAT I-PAR) et d'approche avec guidage vertical (APV SBAS, APV Baro) ; – pour les cartes d'approche classique, lorsque le seuil de la piste sur laquelle s'effectue l'approche aux instruments est à plus de 2 m (7 ft) au-dessous de l'altitude de l'aérodrome ; dans ces deux cas, le niveau de référence est l'altitude du seuil de la piste.
11.10.4.1	B	Toutes les aides radioélectriques se trouvant dans le champ de la carte représentée sont indiquées avec leurs indicatifs et leurs fréquences. Les aides intervenant directement dans la procédure sont représentées en caractère gras. Pour les aérodromes ne faisant pas l'objet de publication de carte régionale OACI, les aides radioélectriques couramment utilisées, mais situées à l'extérieur des limites de la carte d'approche aux instruments, sont indiquées dans leur direction en mentionnant l'indicatif, la fréquence, le relèvement magnétique et la distance en milles marins par rapport à l'IAF.
11.10.4.3	B	Le repère d'approche finale (ou le point d'approche finale, dans le cas d'une procédure d'approche ILS) n'est pas identifié au moyen de ses coordonnées géographiques. Un tableau est publié afin de communiquer les coordonnées géographiques des points/repères essentiels des procédures d'approche.
11.10.6.1	C	f) les limites des secteurs dans lesquels les manoeuvres à vue (approche indirecte) sont interdites ne sont pas représentées sur la vue en plan.
11.10.6.2	C	Non appliqué. La vue en plan n'indique pas la distance entre l'aérodrome et les aides de radionavigation intervenant dans l'approche finale.
11.10.6.3	C	Une vue en profil est donnée sous la vue en plan et comporte les renseignements suivants: a) La piste de l'aérodrome représenté par un trait gras au niveau de référence de la carte; […] d) Non appliqué (le profil des segments supplémentaire, autres que ceux spécifiés aux alinéas b) et c), ne sont pas représenté par une ligne pointillée avec flèches) ;
11.10.8.4	C	Pour les approches classiques, sont indiquées : la distance, le temps de vol et la vitesse verticale entre le FAF et un repère ou le MAPT ; ces informations ne sont fournies que lorsque la procédure est protégée en considérant que le MAPT est défini par sa distance par rapport au FAF ou à un repère.

© Service de l'Information Aéronautique, France

CHAPITRE 12 : Carte d'approche à vue – OACI –		
12.2	C	Une carte d'approche à vue est publiée pour les aérodromes ayant une zone de contrôle ou situés dans un environnement aéronautique complexe.
12.10.3	C	Zones interdites, réglementées et dangereuses. Les espaces aériens sont indiqués uniquement de la surface au plus élevé des deux niveaux suivants : - 5000 ft/AMSL - 2000 ft/ASFC
12.10.4	C	Espace aérien désigné. Les espaces aériens sont indiqués uniquement de la surface au plus élevé des deux niveaux suivants : - 5000 ft/AMSL - 2000 ft/ASFC
CHAPITRE 13 : Carte d'aérodrome/d'hélistation – OACI		
13.5	C	La variation annuelle n'est pas indiquée. Le Nord magnétique n'est pas représenté par une flèche. Le Nord vrai n'est pas toujours représenté par une flèche. La direction du Nord vrai est représentée par le bord gauche des cartes aéronautiques orienté vers le haut, sauf lorsque le symbole :  est porté sur la carte. Dans ce cas, le Nord vrai est indiqué par la direction de la flèche.
CHAPITRE 14 : Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome (GMC) - OACI		
14.5.1	C	Une flèche indiquant le nord vrai est portée sur la carte, sauf si le bord gauche de la carte est orienté vers le nord vrai.
CHAPITRE 15 : Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef (APDC) – OACI		
15.5.1	C	Une flèche indiquant le nord vrai est portée sur la carte, sauf si le bord gauche de la carte est orienté vers le nord vrai.
CHAPITRE 16 : Carte aéronautique du monde au 1/1000000 – OACI		
16.8.1	B	Les lignes isogones sont représentées dans un encart et non tracées sur la carte.
16.9.2.1	B	Les aérodromes ayant des activités IFR hors espace contrôlé sont considérés comme présentant un intérêt aéronautique et sont signalés par un symbole placé généralement dans l'axe de la piste utilisée pour les approches aux instruments.
16.9.2.2	C	Les renseignements se limitent à : - l'altitude de l'aérodrome ; - la fréquence à utiliser en circulation d'aérodrome (TWR, AFIS, A/A) - la longueur de la piste la plus longue.
16.9.3.1	B	Seuls les obstacles d'une hauteur supérieure à 500 ft sont représentés.
16.9.3.2	C	Non appliqué. Les lignes de transport de force non défilées, les installations permanentes de téléphérique et les éoliennes qui constituent des obstacles ne sont pas forcément représentées.
CHAPITRE 17 : Carte aéronautique au 1/500000 - OACI		
17.7.1	B	Les agglomérations sont choisies d'après leur importance pour la navigation aérienne à vue et représentées en fonction de leur largeur moyenne. Les agglomérations d'une étendue suffisante sont représentées par une restitution simplifiée du contour des zones bâties.
17.8.1	B	Les lignes isogones sont représentées dans un encart, et non tracées sur la carte.
17.9.3.1	B	Les obstacles hors agglomérations qui s'élèvent à 100 m (300 ft) ou plus au-dessus du sol sont représentés.
CHAPITRE 18 : Carte aéronautique de navigation à petite échelle – OACI		
	C	Il n'est pas publié de carte aéronautique de navigation à petite échelle OACI.
CHAPITRE 19 : Carte de tracé de navigation – OACI		
	C	Il n'est pas publié de carte de tracé de navigation OACI
CHAPITRE 20 : Système de visualisation des cartes aéronautiques électroniques – OACI		
	C	La fourniture d'un système de visualisation des cartes aéronautiques électroniques n'est pas requise.
CHAPITRE 21 : Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC – OACI		
	B	Les cartes d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC sont appelées cartes d'altitudes minimales de guidage.
21.1.2	B	Les notes à caractère général sont placées en partie GEN 3.3.
21.9.2	C	Pour une question de lisibilité, les zones réglementées et dangereuses ne sont pas représentées sur ce type de carte. Les zones interdites sont représentées avec leur identification.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 5
Unités de mesures à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol
Cinquième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 17 entré en vigueur le 18 novembre 2010

RÉGLEMENTATION O.A.C.I.	RÉGLEMENTATION FRANÇAISE
NIL	

ANNEXE 6 - 1ère partie
Exploitation des aéronefs

12ème édition à jour de l'amendement 49

RÉGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
CHAPITRE 3		
§ 3.1.4	B	La responsabilité du contrôle opérationnel incombe uniquement au commandant de bord.
§ 3.3.1*	C	Requis uniquement pour les avions de plus de 27 000 kg.
§ 3.3.2	C	ORO.AOC.130 n'exige pas de programme d'analyse des données de vol pour les avions dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est égale ou inférieure à 27 000 kg. Par conséquent, l'annexe 6, partie I, 3.3.2b) n'est pas mise en œuvre.
§ 3.3.3	C	ORO.AOC.130 n'exige pas de programme d'analyse des données de vol pour les avions dont la MCTOM est égale ou inférieure à 27 000 kg. Par conséquent, l'annexe 6, partie I, 3.3.3 n'est pas mise en œuvre pour les avions dont la MCTOM est comprise entre 15 000 kg et 27 000 kg.
§ 3.3. 5	A	La règle européenne exige en outre que le programme FDM soit non punitif, quelle que soit la date.
§ 3.5.1	C	Le champ d'application de CAT.GEN.MPA.205 est limité à certaines catégories d'avions lourds.
§ 3.5.2*	C	CAT.GEN.MPA.205 est applicable uniquement aux avions qui sont équipés d'une capacité à fournir une position supplémentaire au transpondeur radar de surveillance secondaire ou qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 16 décembre 2018 ou après cette date.
§ 3.5.3	B	CAT.GEN.MPA.205 est applicable uniquement aux avions qui sont équipés d'une capacité à fournir une position supplémentaire au transpondeur radar de surveillance secondaire ou qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 16 décembre 2018 ou après cette date.
§ 3.5.4	B	Autres moyens de conformité. Les allègements et flexibilité sont fournis par AMC1 CAT.GEN.MPA.205, et peuvent être utilisés par tous les exploitants sans avoir à fournir une évaluation des risques.
CHAPITRE 4		
§ 4.1.2	C	Partiellement mise en œuvre. La règle de mise en oeuvre traite de l'évaluation des risques pour la sécurité sans être aussi spécifique.
§4.2.1.3.1	B	L'exploitant demeure responsable de la conformité des services contractuels aux exigences applicables et du fait que les risques pour la sécurité aérienne associés aux services ou produits sous-traités sont pris en compte par le système de gestion de l'exploitant. Toutefois, il n'est pas précisé que l'exploitant doit élaborer des politiques et des procédures pour les tiers.
§ 4.2.1.5	B	Le CTA n'a pas de date d'expiration. Le CTA est délivré pour une durée illimitée, mais sa validité est confirmée conformément à ORO.GEN.135. Plusieurs autres rubriques nécessitant une approbation préalable de l'autorité compétente ont été ajoutées.
§ 4.2.1.7	B	Plusieurs autres items nécessitant une approbation préalable de l'autorité compétente ont été ajoutées aux spécifications d'exploitation de l'UE. Le CTA n'a pas de date de validité.
§ 4.2.2.1	A	Le règlement de l'UE exige également le respect des annexes 1, 2, 8 et 18 de l'OACI. En outre il faut se conformer aux mesures d'atténuation acceptées par l'AESA conformément à l'article 200 d), aux exigences pertinentes du Part-TCO et aux règles de l'air applicables de l'Union.
§ 4.2.11.2	B	Autres moyens de conformité. Des mesures appropriées sont prises lorsque la dose reçue par l'équipage est susceptible d'être supérieure à 1 mSv/an.
§ 4.3.1	C	L'alinéa g) n'est pas pleinement appliqué.
§ 4.3.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. Un plan de vol opérationnel n'est pas requis pour les opérations en VFR d'avions motorisés autres que complexes qui décollent et atterrissent au même aérodrome ou site d'exploitation.
§ 4.3.4.1.2	C	Partiellement mise en œuvre. L'EDTO n'est pas encore mis en œuvre.
§ 4.3.4.1.3	A	CAT.OP.MPA.182 a) exige une période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure d'arrivée prévue à l'aérodrome.
§ 4.3.4.2, § 4.3.4.3.2 et § 4.4.7	C	Les nouvelles expressions « plan de vol déposé » et « plan de vol en vigueur » ne figurent pas dans le règlement (UE) n° 965/2012, qui fait uniquement référence au « plan de vol ATS ».
§ 4.3.4.3.1	C	Les règles européennes exigent une période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome.
§ 4.3.4.4	A	Les règles européennes exigent une collecte de données pertinentes pour une période de 2 ans d'opérations continues avant de demander un programme spécifique. En outre, il est obligatoire de mettre en place un système efficace de compte-rendu continu à l'autorité compétente sur la performance en matière de sécurité et la conformité réglementaire.
§ 4.3.6.3	C	Partiellement mise en œuvre. L'EDTO n'est pas encore transposé dans le règlement N° 965/2012 qui utilise toujours ETOPS.
§ 4.3.6,4*	A	La Part-CAT exige que le calcul du carburant utilisable soit effectué pour chaque vol, en prenant en compte la masse estimée de l'aéronef.
§ 4.3.9.2	A	Les règles européennes ont des exigences supplémentaires et plus spécifiques sur les quantités d'oxygène et les pourcentages de passagers, ainsi que des exigences sur les masques déployables automatiquement pour les avions certifiés pour voler au-dessus de 25 000 pieds.
§ 4.3.10.1*	C	Partiellement mise en œuvre. L'EDTO n'est pas encore mis en œuvre dans le règlement (UE) N° 965 qui utilise encore l'ETOPS.
§ 4.6.1	C	Partiellement mise en œuvre. Les tâches et responsabilités du contrôleur d'exploitation aérienne ou régulateur de vol ne sont pas spécifiquement décrites dans le règlement (UE) N° 965/2012.
§ 4.6.2	C	Non mise en œuvre. L'officier des opérations aériennes ou le régulateur de vol n'a pas de telles tâches décrites.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 4.7.1.1, § 4.7.2.1, § 4.7.2.2, § 4.7.2.3 et § 4.7.2.4	C	Non mise en œuvre. Les règles européennes n'utilisent pas l'EDTO. Au lieu de cela, le concept ETOPS est utilisé.
§ 4.7.2.6	B	Partiellement mise en oeuvre. Les règles de l'UE n'utilisent pas l'EDTO. Au lieu de cela, le concept ETOPS est utilisé.
§ 4.9.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les règles européennes ne contiennent pas de dispositions relatives à la masse maximale certifiée au décollage. Cependant, le nombre de passagers est limité à moins de 9.
CHAPITRE 5		
§ 5.1.1	B	Les responsabilités de l'État d'immatriculation sont assumées par l'État de l'exploitant.
§ 5.2.4	B	Les responsabilités de l'État d'immatriculation sont assumées par l'État de l'exploitant.
§ 5.2.10	A	Exigences plus strictes et plus détaillées.
§ 5.4.1	A	Les règles de l'UE exigent que les opérateurs veillent à ce que les itinéraires et les altitudes de croisière soient sélectionnés de manière à avoir un site d'atterrissage à portée de plané. Protection supplémentaire compte tenu des caractéristiques géographiques du territoire européen.
CHAPITRE 6		
← § 6.2.2.1	C	Mise en œuvre partielle : Uniquement pour les avions lourds : CdN initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable).
§ 6.3	C	Les enregistreurs d'images embarqués et les enregistreurs de vol légers ne sont pas nécessaires.
§ 6.3.1.1.1 et 6.3.1.1.2*	C	Mise en œuvre partielle : Pour les avions légers avec un CdN individuel délivré pour la première fois avant le 5 septembre 2022, seuls ceux qui sont multimoteurs à turbine et qui ont une MOPSC de plus de 9 sont tenus d'avoir un enregistreur de bord. De plus, les avions à moteur à turbine dont la MCTOM est inférieure à 2 250 kg et la MOPSC de 9 ou moins ne sont pas tenus d'être munis d'un enregistreur de bord, quelle que soit la date de délivrance du CdN.
§ 6.3.1.1. 3 et 6.3.1.1.4	B	CAT.IDE.A.190 (a) (3) s'applique aux avions avec un CdN individuel après le 1er juin 1990 et une MCTOM supérieure à 5700 kg. CAT. IDE. A.190 a) 2) s'applique aux avions équipés d'un moteur à turbine avec un CdN individuel avant le 1er juin 1990 et une MCTOM de plus de 5700 kg.
§ 6.3.1.1.5*	C	CAT.IDE.A.190 (a) (1) s'applique aux avions avec un CdN individuel après le 1er avril 1998.
§ 6.3.1.1.7*	A	L'AMC6 CAT.IDE.A.190 (a) (1) & (a) (2) & (a) (3) s'applique aux avions ayant reçu un CdN individuel avant le 1er juin 1990.
§ 6.3.1.1.8	A	Selon l'AMC6 CAT.IDE.A.190 (a) (4), le FDR doit enregistrer 32 paramètres s'il est installé dans des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg lorsque les conditions suivantes sont remplies : (i) une capacité suffisante est disponible sur un système d'enregistrement de vol ; (ii) le capteur est facilement disponible ; et (iii) il n'est pas nécessaire de modifier l'équipement qui génère les données. CAT.IDE.A.190 (a) (2) s'applique à tous les avions à turbomoteur dont la MCTOM est supérieure à 5700 kg et qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel avant le 1er juin 1990, quelle que soit la date de certification du prototype.
§ 6.3.1.1.9*	A	Selon l'AMC6 CAT.IDE.A.190 le FDR doit enregistrer 16 paramètres s'il est installé dans des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et qui sont d'un type de premier type certifié après le 30 septembre 1969, à l'exception de la position du déporteur sol et/ou de la sélection des aérofreins, de la température de l'air extérieur (OAT) ou de la température de l'air total et des modes de fonctionnement du pilote automatique, de l'automanette et de l'AFCS, de l'état d'engagement des systèmes et des modes d'exploitation lorsque l'une des conditions suivantes est remplie : (1) une capacité suffisante n'est pas disponible sur un système d'enregistrement de vol ; (2) le capteur n'est pas facilement disponible ; et (3) un changement est nécessaire dans l'équipement qui génère les données. Tous les autres paramètres dépassent ceux recommandés dans le SARP.
← § 6.3.1.1.10	C	Partiellement mise en œuvre. CAT. IDE.A.190 a) 1) s'applique à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg et qui ont un CofA individuel délivré pour la première fois le 1er juin 1990 ou après cette date. Toutefois, dans le cas où l'avion a reçu pour la première fois un CofA individuel entre le 1er janvier 2005 et le 1er janvier 2016, l'AMC2 CAT.IDE.A.190 est applicable et ne spécifie pas l'ensemble des 78 premiers paramètres énumérés dans le tableau A8-1.
§ 6.3.1.1.11	A	CAT.IDE.A.190 a) 1) s'applique à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg et qui ont un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er juin 1990 ou après cette date.
§ 6.3.1.2	C	Partiellement mise en œuvre. L'utilisation de bandes magnétiques pour le FDR n'est pas interdite.
§ 6.3.1.3	A	La durée minimale d'enregistrement pour le FDR est de 25 heures pour les avions autres que ceux mentionnés au 6.3.1.1.5. Pour les avions mentionnés au 6.3.1.1.5, la durée minimale d'enregistrement est de 10 heures.
← § 6.3.2.1.1 et § 6.3.2.1.2*	C	Partiellement mise en œuvre. CAT.IDE.A.185 a) 2) est limité aux avions multimoteurs à turbine dont la MCTOM est inférieure à 5 700 kg. CAT.IDE.A.191 couvre les aéronefs dont le CdN individuel a été délivré pour la première fois le 5 septembre 2022 ou après cette date; pas de rétrofit.
← § 6.3.2.1.3	A	CAT.IDE.A.185 pt. (a) (1) est applicable à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg, quelle que soit la date de première délivrance du CdN.
← § 6.3.2.1.4 et § 6.3.2.1.5*	A	CAT.IDE.A.185 a) 1) s'applique à tous les avions dont la MCTOM dépasse 5 700 kg, qu'ils soient équipés ou non d'un moteur à turbine. Le CAT.IDE.A.185 a) 1) s'applique quelle que soit la date de certification du prototype.
§ 6.3.2.4.2	C	Partiellement mise en œuvre. Une autre source d'énergie pour le CVR est requise pour les avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 5 septembre 2022 ou après cette date, quelle que soit la date de la demande de certification de type.
§ 6.3.2.4.3*	C	Partiellement mise en œuvre. Une autre source d'énergie pour le CVR est requise pour les avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 5 septembre 2022 ou après cette date. Le CAT.IDE.A.185, point i), contient la prescription relative aux sources d'énergie de remplacement.
§ 6.3.3.1.1	A	CAT .IDE.A.195 (a) exige l'enregistrement des communications par liaison de données pour les avions avec un CdN individuel délivré le 8 avril 2014 ou après cette date.

§ 6.3.3.1.2	C	Partiellement mise en œuvre. CAT.IDE.A.195 a) ne s'applique qu'aux avions qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 8 avril 2014 ou après cette date.
§ 6.3.3.1.3*, § 6.3.4.1.1, § 6.3.4.1.2*, § 6.3.4.2 et § 6.3.4.3	C	Non mise en œuvre.
§ 6.3.5.4*	C	Partiellement mise en œuvre. Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit en format électronique.
§ 6.3.5.5.1*	C	Non mise en œuvre.
§ 6.3.5.5.2	C	L'utilisation de deux enregistreurs combinés est une solution de rechange à l'utilisation d'un CVR et d'un FDR distincts pour les avions de MCTOM > 5 700 kg, quelle que soit la date de demande de leur certificat de type.
§ 6.3.6.1	B	Caractère différent. CAT.GEN.MPA.210 s'applique également aux avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et de moins de 19 passagers. CAT.GEN.MPA.210 s'applique à tous les avions dont le CdN a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2024 ou après cette date.
§ 6.3.6.2	B	Caractère différent. CAT. GEN. MPA.210 s'applique également aux avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et de moins de 19 passagers. CAT. GEN. MPA.210 s'applique à tous les avions dont le CdN a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2023 ou après cette date.
§ 6.4.1	A	La partie CAT est plus prescriptive.
§ 6.4.2	C	Partiellement mise en œuvre, le règlement (UE) 965/2012 impose le transport d'un appareil de mesure d'altitude barométrique et de DEUX appareils lorsque deux pilotes sont nécessaires.
§ 6.5.2.1	C	Moins protecteur. Transport de gilets de sauvetage lorsque le vol au-dessus de l'eau va au-delà de la distance de vol plané du rivage, non mis en œuvre dans le cas de tous les autres avions terrestres (non exploités conformément aux 5.2.9 ou 5.2.10).
§ 6.5.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. L'obligation de transporter un dispositif de localisation sous-marine (ULD) de 8,8 KHz s'applique aux avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et dont la MOPSC est supérieure à 19 et à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg. L'ULD peut ne pas être installé si l'avion est équipé de moyens fiables et automatiques permettant de déterminer avec précision, à la suite d'un accident où l'avion est gravement endommagé, l'emplacement du point de fin de vol.
§ 6.7.3	A	La Part-CAT l'exige pour tous les avions.
§ 6.7.6	C	Le règlement (UE) 965/2012 ne recommande pas de l'avoir pour les aéronefs pour lesquels le CdN a été délivré pour la première fois avant le 9 novembre 1998.
§ 6.10	A	CAT.IDE.A.115 exige des lumières portatives même pendant les vols de jour.
§ 6.11*	A	Requis également pour les avions non pressurisés.
§ 6.12	B	Autres moyens de conformité. Cette question est traitée par un instrument juridique différent, qui exige des États membres qu'ils prennent des mesures appropriées lorsque la dose reçue par l'équipage est susceptible d'être supérieure à 1 mSv/an.
§ 6.15.3*	C	CAT.IDE.A.150 c) ne s'applique qu'aux avions à turbomoteur pour lesquels le certificat de navigabilité a été délivré pour la première fois après le 1er janvier 2019 alors que l'OACI le recommande pour tous les avions à turbomoteur, quelle que soit la date de délivrance de leur certificat de navigabilité.
§ 6.18.1	C	Partiellement mise en œuvre. CAT.GEN.MPA.210 ne s'applique pas aux avions dont la MCTOM est inférieure à 45 500 kg et la MOPSC inférieure à 19.
§ 6.18.2*	C	Non mise en œuvre. CAT.GEN.MPA.210 ne s'applique pas aux avions dont la MCTOM est inférieure à 27 000 kg.
§ 6.18.3	B	Autres moyens de conformité. Dans le cas d'une solution basée sur une ELT (ELT déclenchée en vol ou enregistreur de vol déployable automatiquement), le signal ELT est détecté par les satellites COSPAS/SARSAT, puis directement transmis au sol et envoyé au centre de coordination de sauvetage compétent.
§ 6.19.2*	C	Partiellement mise en œuvre. Les réglementations européennes exigent l'utilisation obligatoire de la version 7.1 de l'ACAS II SW pour les avions avec une MCTOM de plus de 5 700 kg ou plus de 19 passagers. Pour les avions de cette catégorie, l'ACAS n'est pas obligatoire. S'ils installent volontairement des ACAS, l'équipement doit être ACAS II version 7.1.
§ 6.20.2 et § 6.20.3	C	Partiellement mise en œuvre. Résolution de 7,62 m pour le transpondeur pression-altitude non mise en œuvre.
§ 6.22.1*et § 6.22.2*	C	Non mise en œuvre.
§ 6.26.1	C	Le point 26.205 du règlement (EU) 2015/640, amendé par le règlement (EU) 2024/2954, est applicable aux avions lourds pour lesquels le premier certificat de navigabilité a été délivré le ou après le 1er juillet 2026, alors que l'OACI fixe cette date au 1er janvier 2026. De plus, le règlement (EU) 2015/640 définit 'avion lourd' comme ayant été certifié en application du CS-25 ou équivalent ; en conséquence, les avions certifiés selon le CS-23 ne sont pas concernés par le point 26.205, alors qu'ils sont dans le domaine d'application du § 6.26.1.

CHAPITRE 7		
§ 7.2.9	C	Partiellement mise en œuvre. Les règles européennes exigent de surveiller les performances de maintien de l'altitude de l'avion, mais pas dans un intervalle spécifique.
CHAPITRE 8		
§ 8.2.1	C	Partiellement mise en œuvre. Les exigences de l'UE ne traitent pas des principes relatifs aux facteurs humains énoncés dans la partie CAMO pour les organismes de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO).
§ 8.2.3	C	Partiellement mise en œuvre. Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 8.2.4	B	Caractère différent. L'obligation de fournir le manuel à l'État d'immatriculation s'il diffère de l'État de l'exploitant. Il doit actuellement être approuvé par l'État de l'exploitant. Au sein des États membres de l'UE, cette exigence est compensée par la reconnaissance mutuelle.
§ 8.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. La partie CAMO et la partie CAO ne respectent pas les principes des facteurs humains (FH) dans la conception du programme d'entretien (PE).
§ 8.3.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré.
§ 8.4.2	A	Les périodes de conservation dépassent les exigences.
§ 8.5.2	A	Les exigences Part-M s'appliquent au-dessus de 2 730 kg, tandis que Part-ML s'applique à 2 730 kg ou moins. Cela signifie pour des masses comprises entre 2 730 et 5 700 kg l'obligation de respecter une exigence plus élevée.
§ 8.7	C	Partiellement mise en œuvre. Les dispositions de l'annexe 19 ne sont pas appliquées.
§ 8.8.2 et 8.8.3	C	Non mise en œuvre.
CHAPITRE 9		
§ 9.2	A	L'ORO. FC.130 a) établit des dispositions pour chaque type et ses variantes. ORO. GEN.110 (h) exige également l'utilisation d'une checklist.
§ 9.4.1.1	A	Pour l'IFR monopilote, l'AESA exige également 5 vols IFR et 3 approches IFR selon ORO. FC.202. Toutefois, outre le délai de 90 jours, le règlement (UE) 965/2012 prolonge les mesures d'atténuation.
§ 9.4.2.1	A	La règle européenne du FCL.060 exige au moins 3 secteurs.
§ 9.4.3.3	B	Autres moyens de conformité. Les règles européennes ont mis en place une catégorisation des aérodromes (A, B, C et/ou exigeant/non exigeant).
§ 9.4.4.1	B	Autres moyens de conformité. Un programme alternatif de formation et de qualification (ATQP) est autorisé comme alternative aux exigences de formation.
§ 9.4.5.2	A	Pour les opérations IFR, le pilote doit avoir accumulé au moins 50 heures de vol IFR au lieu des 25 heures précisées à l'alinéa b).
CHAPITRE 10		
§10.2	C	Partiellement mise en œuvre parce que l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) ne couvre que les agents techniques d'exploitation qui participent à la veille de vol et à la surveillance du vol.
§ 10.3	C	Partiellement mise en œuvre. Le programme de formation pour les agents techniques d'exploitation est détaillé dans l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). Toutefois, les exigences de l'UE n'établissent pas les conditions minimales pour l'affectation d'un agent technique d'exploitation ; en outre, les tâches et responsabilités d'un agent technique d'exploitation conformément au § 4.2.1.3 des SARP ne sont pas encore transposées dans les règles de l'UE. Le point b) n'est pas non plus transposé dans le règlement (UE) n° 965/2012.
§10.4*	C	Partiellement mise en œuvre. La formation périodique est incluse dans l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e), et les FH pris en compte dans la formation initiale. Cependant, cet AMC ne s'applique qu'aux agents techniques d'exploitation qui ont des tâches liées à la veille de vol et à la surveillance du vol. Le programme de formation des agents techniques d'exploitation est détaillé dans l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). Toutefois, les exigences de l'UE n'établissent pas les conditions minimales pour l'affectation d'un agent technique d'exploitation ; en outre, les tâches et responsabilités d'un agent technique d'exploitation conformément au § 4.2.1.3 des SARP ne sont pas encore transposées dans les règles de l'UE. Le point b) n'est pas non plus transposé dans le règlement (UE) n° 965/2012.
§ 10.5*	C	Non mise en œuvre.
CHAPITRE 11		
§ 11.4.3*	C	Moins protecteur. Période de conservation de 3 mois requise en vertu du règlement (UE) 965/2012.
§ 11.6	C	Moins protecteur. En l'absence d'indication de la part de l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant n'est pas tenu de conserver les données pendant plus de 60 jours après l'accident ou l'incident grave.
CHAPITRE 12		
§ 12.4	A	La réussite de la formation initiale requise par le règlement (UE) N° 1178/2011 AIRCREW entraîne la délivrance d'une attestation de membre d'équipage de cabine (CCA) au demandeur. Le CCA est requise pour les opérations CAT. Si des opérateurs autres que CAT décident d'avoir un membre d'équipage de cabine, cette personne doit également se conformer au règlement (UE) N° 1178/2011 et au règlement (UE) N° 965/2012.
CHAPITRE 13		
§ 13.2.4*	C	Partiellement mise en œuvre. ORO.SEC.100 b) stipule que la réglementation de l'UE ne s'applique qu'aux avions de transport de passagers qui relèvent de l'une des catégories mentionnées aux points b) 1), b) 2) ou b) 3).
CHAPITRE 15		
§ 15.1, § 15.2.1 et § 15.2.2	C	Partiellement mise en œuvre. La règle d'application traite de l'évaluation des risques pour la sécurité sans être aussi spécifique.
* pratique recommandée		

ANNEXE 6 - 2ème partie
Exploitation des aéronefs

11ème édition à jour de l'amendement 41

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
CHAPITRE 2		
§ 2.1.1.5*	C	Partiellement mise en œuvre. Aucune exigence spécifique pour les opérations non commerciales avec des aéronefs motorisés autres que complexes (NCO).
§ 2.1.4	C	Partiellement mise en œuvre. Les EFB ne nécessitent pas d'approbation spécifique pour les opérations non commerciales.
§ 2.2.2.2.1	B	Caractère différent. Pour les opérations NCC, la règle s'adresse à l'exploitant, et non au Pilote Commandant de bord. Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente au sens de l'annexe V (Part-SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO.
§ 2.2.2.2.1.1, § 2.2.2.2.1.2 et § 2.2.2.2.1.3	B	Caractère différent. L'État de l'exploitant et non l'État d'immatriculation établit les critères et approuve les crédits opérationnels pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers.
§ 2.2.2.2.5 et § 2.2.2.2.6	B	Caractère différent. Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente au sens de l'annexe V (Part-SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO.
§ 2.2.3.4.3	B	Autres moyens de conformité. Pour les exploitants NCC relevant des règles de l'UE, l'État de l'exploitant est l'autorité compétente et non l'État d'immatriculation ; c'est l'État de l'exploitant et non l'État d'immatriculation qui doit établir ces critères.
§ 2.2.3.5	B	Autres moyens de conformité. Les règles européennes exigent une période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure estimée d'arrivée à l'aérodrome conformément au 2.2.3.4.3. Les règles européennes n'exigent pas un point de non-retour, mais exigent toujours d'avoir un aérodrome alternatif (à quelques exceptions près, par exemple un aérodrome isolé) et d'autres conditions (par exemple, les règles de l'UE exigent du carburant pendant 2 heures).
§ 2.2.3.7.1*	A	Les règles de l'UE n'autorisent pas l'embarquement, la montée à bord ou le débarquement de passagers pendant le ravitaillement en carburant AVGAS ou un carburant volatil ou un mélange de ces types de carburant.
§ 2.2.4.7	C	Partiellement mise en œuvre. Un allègement est possible pour les opérations non commerciales. Les règles de l'UE prévoient des allégements concernant la disponibilité et l'utilisation de l'oxygène à bord dans le cadre du NCO.OP 190 et AMC1.NCO.OP 190 a). Le commandant de bord peut décider de voler à n'importe quelle altitude sans utiliser d'oxygène et sans que l'oxygène soit disponible.
§ 2.2.4.9.2	B	Autres moyens de conformité. La réglementation européenne autorise des écarts acceptables dans les conditions de guidage radar par l'ATC ou lorsque le franchissement d'obstacles peut être assuré.
§ 2.3.1.1	B	Caractère différent. Dans le système de l'UE, l'État de l'exploitant est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et NCO exploitant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers.
§ 2.4.2.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les avions ELA1, c'est-à-dire les avions dont la masse maximale au décollage (MTOM) est inférieure ou égale à 1 200 kg et qui ne sont pas classés comme aéronefs motorisés complexes, sont exemptés de l'exigence relative à l'extincteur à main conformément à NCO.IDE.A.160.
§ 2.4.2.3	C	Partiellement mise en œuvre. Uniquement pour les avions lourds de certificat de navigabilité (CdN) initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable). Aucune référence pour la Part-NCO, car il est très peu probable qu'un aéronef exploité en NCO ait des toilettes.
§ 2.4.3.2*	B	Autres moyens de conformité. Les règles de l'UE ne font pas de distinction entre les vols VFR et les vols contrôlés VFR. Les autres moyens de conformité sont assurés par les dispositions du paragraphe NCC.IDE.A.120 (b) pour les instruments supplémentaires dans des conditions où l'avion ne peut pas être maintenu sur une trajectoire de vol souhaitée sans référence à un ou plusieurs instruments supplémentaires, ainsi que les limitations supplémentaires de la Partie SERA 5010 pour les vols contrôlés VFR.
§ 2.4.11.2* et § 2.4.11.3*	C	Non mise en œuvre. EASA SIB 2017-14 (bulletin d'information sur la sécurité) de l'AESA recommande l'installation du TAWS pour les avions légers non engagés dans le transport aérien commercial.
§ 2.4.12.3	C	Partiellement mise en œuvre. NCO.IDE. A.170 a) 3) : une ELT de survie (ELT(S)) ou une balise de repérage personnelle (PLB), transportée par un membre d'équipage ou un passager, est autorisée lorsqu'elle est certifiée pour une configuration maximale de six sièges passagers ou moins.
§ 2.4.15	B	Pour les opérateurs NCC et NCO, c'est l'État de l'opérateur qui a cette responsabilité, et non l'État d'immatriculation.
§ 2.4.16.1.1.1*	C	Partiellement mise en œuvre. Il n'y a pas d'exigence de transport d'enregistreur de bord dans la Part-NCO.
§ 2.4.16.1.1.2 et § 2.4.16.1.1.3*	A	NCC.IDE.A.165 s'applique aux avions dont le CdN a été délivré le 1er janvier 2016 ou après cette date.
§ 2.4.16.1.2	C	Non mise en œuvre. Le FDR est exigé par 2.4.16.1.1.2 pour les avions lourds pour lesquels la demande de certificat de type est postérieure à 2023. FDR, ADRS, AIR ou AIRS sont recommandés par le 2.4.16.1.1 pour les avions légers avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date.
§ 2.4.16.2.1*	C	Non mise en œuvre. Il n'y a pas d'exigence de transport d'enregistreur de bord dans la Part-NCO.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 2.4.16.2.2	C	Non mise en œuvre. 2.4.16.2.1 ne s'applique qu'aux avions avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date, et tous les modèles modernes de CVR sont à semi-conducteurs. Il n'est donc pas nécessaire d'interdire les anciennes technologies d'enregistrement.
§ 2.4.16.4.5*	C	Non mise en œuvre. Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique.
§ 2.4.17.2.2	C	Non mise en œuvre. Il n'est pas nécessaire d'obtenir une approbation spécifique pour les exploitants NCC et NCO qui utilisent des EFB.
§ 2.4.17.3	C	Partiellement mise en œuvre. Il n'est pas nécessaire d'obtenir une approbation spécifique pour les exploitants NCC et NCO qui utilisent des EFB. Pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères.
§ 2.5.1.7, § 2.5.1.8 et § 2.5.1.9	B	Caractère différent. Pour les exploitants utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères.
§ 2.5.2.3	B	Caractère différent. L'État d'exploitation établit ces critères pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers.
§ 2.5.2.4, § 2.5.2.5, § 2.5.2.6, § 2.5.2.7, § 2.5.2.8 et § 2.5.2.9	B	Caractère différent. L'État de l'exploitant au lieu de l'État d'immatriculation pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers.
§ 2.5.2.10	C	Partiellement mise en œuvre. Les règles de l'UE exigent de surveiller les performances de maintien de l'altitude de l'aéronef, mais pas dans un intervalle spécifique.
§ 2.5.3.3, § 2.5.3.4 et § 2.5.3.5	B	Caractère différent. L'État de l'exploitant établit ces critères pour les exploitants utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers.
§ 2.6.1.1	C	Partiellement mise en œuvre. L'évaluation des risques lors de l'approbation d'un programme d'entretien non fondée sur les recommandations d'entretien du titulaire du certificat de type n'a pas été prise en compte.
§ 2.6.2.2	A	Les périodes de conservation dépassent les exigences.
§ 2.6.4.2	C	Partiellement mise en œuvre. La maintenance et la remise en service par une personne peuvent être effectuées par un organisme Part-MF ou Part-CAO ou par un pilote / propriétaire après une maintenance limitée du pilote / propriétaire.
§ 2.7.2.1 et § 2.8.1	B	Caractère différent. L'État de l'exploitant au lieu de l'État d'immatriculation pour les exploitants NCC et les exploitants NCO d'aéronefs immatriculés dans des pays tiers.
§ 2.9.1	C	Le règlement (CE) N° 300/2008 ne contient pas de références aux responsabilités du commandant de bord liées à la sûreté des aéronefs.
CHAPITRE 3		
§ 3.1.2*	C	Moins protecteur. La définition d'avion à moteur complexe comprend les avions dont la MOPSC est supérieure à 19.
§ 3.4.2.1.1	B	Caractère différent. État de l'opérateur au lieu de l'État d'immatriculation comme autorité compétente.
§ 3.4.2.1.2	B	Autres moyens de conformité. Les règles de l'UE prévoient la surveillance coopérative des activités des opérateurs établis ou résidant dans un autre État membre de l'UE. Le règlement (CE) N° 300/2008 établit les exigences applicables aux inspections effectuées par la Commission en coopération avec les États membres.
§ 3.4.2.7	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC, c'est l'État de l'exploitant qui établit les critères au lieu de l'État d'immatriculation. Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente comme définie à l'annexe V (part-SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO.
§ 3.4.2.8	C	Partiellement mise en œuvre. Les exigences de haut niveau figurent à l'annexe V des exigences essentielles du règlement (UE) 2018/1139. Les dispositions détaillées en matière de FTL sont déterminées au niveau national. Les exigences en matière de fatigue pour le personnel de maintenance ne sont pas prises en compte.
§ 3.4.3.7 *	C	Non mise en œuvre.
§ 3.4.3.8.1	A	Les règles de l'UE n'autorisent pas l'embarquement, la présence à bord ou le débarquement de passagers pendant le ravitaillement en carburant AVGAS ou de carburant volatil ou un mélange de ces types de carburant.
§ 3.5.2.3	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC, c'est l'État de l'exploitant qui établit les critères au lieu de l'État d'immatriculation.
§ 3.6.1.1	B	Caractère différent. L'État de l'exploitant est responsable de l'approbation des MEL.
§ 3.6.3.1.1.1, § 3.6.3.1.1.2 et § 3.6.3.1.1.3*	C	Partiellement mise en œuvre. Le transport d'un enregistreur de données de vol n'est requis que pour les avions avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date.
§ 3.6.3.2.1.1	A	NCC.IDE.A.160 a) 2) est applicable aux avions pour lesquels le certificat de type est délivré après le 1er janvier 2016, tandis que pour 3.6.3.2.1 le critère est la date de présentation de la demande de certificat de type.
§ 3.6.3.2.1.2	C	Partiellement mise en œuvre. NCC.IDE.A.160 (a) (1) n'exige un CVR que pour les avions de plus de 27 000 kg de MCTOM qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 1er janvier 2016 ou après cette date.

§ 3.6.3.2.1.3*	C	Partiellement mise en œuvre. NCC.IDE.A.160 (a) (1) et (a) (2) n'exige un CVR que pour les avions avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date (voir (a) (1)) ou pour lesquels un certificat de type a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date (voir a) (2)).
← § 3.6.7 *	B	Des mesures appropriées sont prises lorsque la dose effective reçue par l'équipage est susceptible d'être supérieure à 1 mSv/an.
§ 3.6.8.2.1*	C	Partiellement mise en œuvre. Le système réglementaire européen ne l'exige que lorsque le CdN individuel a été délivré après le 31 décembre 1980.
§ 3.6.9.1*	A	Le système réglementaire européen exige l'ACAS II pour les avions à turbine avec une MCTOM de plus de 5 700 kg ou une MOPSC de plus de 19.
§ 3.8.1.2*	C	La recommandation n'est pas mise en œuvre ; la formation initiale et la formation continue ne sont pas spécifiquement abordées dans la MA.A.607 ou les facteurs humains.
§ 3.8.2*	C	Partiellement mise en œuvre. Les parties M, CAMO et CAO ne respectent pas les principes des facteurs humains dans la conception du manuel de contrôle de la maintenance.
§ 3.8.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. La sous-partie G de la partie M, les parties CAMO et CAO ne respectent pas les principes des facteurs humains dans la conception du programme de maintenance.
§ 3.8.3.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les exigences de l'UE ne décrivent pas explicitement que « des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été distribué ».
§ 3.8.4	A	Pour la transmission de l'information conformément à l'annexe 8, il n'y a pas d'allègement lié à la MTOW - exigé pour tous les propriétaires d'avions.
§ 3.8.5.2	C	Partiellement mise en œuvre. L'autorisation du pilote/propriétaire n'est pas conforme à l'exigence selon laquelle une personne doit être titulaire d'une licence appropriée conformément à l'annexe 1.
§ 3.9.4.2 et § 3.9.4.3	B	Autres moyens de conformité. Le règlement (UE) N° 965/2012 n'inclut pas cette exigence pour les pilotes effectuant des vols non commerciaux (NCC, NCO).
← § 3.10 *	C	Non mise en œuvre.
* pratique recommandée		

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 6 - 3ème partie
Exploitation des aéronefs

11ème édition à jour de l'amendement 25

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
SECTION 2		
CHAPITRE 1		
§ 1.1.4	B	Autres moyens de conformité. Les règles de l'UE exigent que la responsabilité du contrôle opérationnel incombe exclusivement au commandant de bord.
§ 1.3.1*	C	Partiellement mise en œuvre. Transposé uniquement pour les opérations offshore d'hélicoptères en CAT.
§ 1.3.2	A	La règle européenne exige en outre que le programme FDM soit non punitif, quelle que soit la date.
CHAPITRE 2		
§ 2.2.1.5, § 2.2.1.6 et § 2.2.1.7	B	Autres moyens de conformité. Aucune date d'expiration. Le CTA est délivré pour une durée illimitée, mais sa validité est confirmée conformément à l'ORO.GEN.135. Plusieurs autres rubriques nécessitant une approbation préalable de l'autorité compétente ont été ajoutées.
§ 2.2.2.1	A	Il est exigé également le respect des annexes 1, 2, 8 et 18 de l'OACI. En outre, il faut respecter les mesures d'atténuation acceptées par l'AESA conformément à l'article 200 d), les exigences pertinentes de la Part-TCO et les règles de l'air de l'UE.
§ 2.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. L'alinéa g) n'est pas pleinement appliqué.
§ 2.3.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. Un plan de vol opérationnel n'est pas requis pour les opérations en VFR d'aéronefs motorisés autres que complexes qui décollent et atterrissent du même aérodrome ou site d'exploitation.
§ 2.3.4.1.2	A	Il est exigé une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome.
§ 2.3.4.2.1	B	Autres moyens de conformité. Il n'est pas exigé d'héliport de dégagement lorsque la destination est un héliport côtier et que l'hélicoptère est en provenance depuis une plateforme en mer. Cependant, la règle européenne exige une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome.
§ 2.3.4.2.2	A	Il est exigé une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome et des minimums d'exploitation plus élevés (une catégorie au-dessus).
§ 2.3.4.3.15*	C	Pas de référence à 30 NM, la seule exigence est des minimums météorologiques généraux entre 1 heure avant et 1 heure après le vol et pour le brouillard (60 NM selon l'AMC2 SPA. HOFO.120 c) 3)).
§ 2.3.6.2	A	Si un aérodrome de dégagement est nécessaire, il doit également être transporté suffisamment de carburant pour l'atteindre. La réglementation de l'UE stipule que lors d'un vol VFR et d'une navigation autre que par référence à des repère visuels ou de nuit, 30 minutes de carburant à la vitesse de croisière économique sont requises.
§ 2.3.7.1	C	Partiellement mise en œuvre. En ce qui concerne le point (b) : le réapprovisionnement en oxygène est autorisé conformément aux règles de l'Air Ops et, à titre de mesure d'atténuation des risques, les parties prenantes de l'aviation sont formées à l'utilisation de l'oxygène.
§ 2.3.7.6	C	Mise en œuvre partielle. Le réapprovisionnement en oxygène est autorisé conformément aux règles de l'Air Ops et, à titre de mesure d'atténuation des risques, les parties prenantes de l'aviation sont formées à l'utilisation de l'oxygène.
§ 2.3.8.2 et § 2.4.6.1*	C	Non mise en œuvre.
§ 2.6.1	C	Partiellement mise en œuvre. Les tâches et responsabilités de l'officier des opérations aériennes/régulateur de vol ne sont pas spécifiquement décrites dans le règlement (UE) N° 965/2012.
§ 2.6.2	C	Non mise en œuvre. L'exploitant décide qui est chargé de ces responsabilités dans le cadre de sa planification et de sa gestion des interventions d'urgence.
CHAPITRE 3		
§ 3.1.4, § 3.4.1, § 3.4.2, § 3.4.3 et § 3.4.4*	C	De telles opérations ne sont pas autorisées.
CHAPITRE 4		
§ 4.2.2	C	Point e) non mis en œuvre. Les fusibles électriques de rechange ne sont pas nécessaires. L'exigence relative aux fusibles n'a pas été mise en œuvre parce qu'il n'est pas pratique de changer un fusible en vol avec un hélicoptère. Piloter un hélicoptère nécessite les deux mains et les deux pieds. Les fusibles ne sont pas accessibles pour être remplacés en vol.
§ 4.2.2.1	C	Partiellement mise en œuvre. Seulement pour les hélicoptères lourds : CdN initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable).
§ 4.3.1.1.2	A	Le seuil de capacité en passagers dans le CAT.IDE.H.190 (a) (1) est 9 et non 19.
§ 4.3.1.1.3*	C	Partiellement mise en œuvre. Obligatoire pour les hélicoptères avec un CdN individuel délivrés pour la première fois le 1er août 1999 ou après cette date.
§ 4.3.1.1.4	C	Partiellement mise en œuvre. Le CAT.IDE.H.191 couvre les hélicoptères avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 5 septembre 2022 ou après cette date.

§ 4.3.1.1.5*	C	Partiellement mise en œuvre. Le CAT.IDE.H.191 ne couvre que les hélicoptères ayant une MTOM de 2 250 kg ou plus et ayant un CdN individuel délivré pour la première fois le 5 septembre 2022 ou après cette date.
§ 4.3.1.2	C	Partiellement mise en œuvre. L'utilisation de bandes magnétiques pour le FDR n'est pas interdite.
§ 4.3.1.3	C	Partiellement mise en œuvre. Ce n'est que dans le cas des hélicoptères avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date (correspondant au type IVA) que le FDR est tenu d'enregistrer les données pendant au moins les 10 heures précédentes.
§ 4.3.2.1.2	B	Autres moyens de conformité. CAT.IDE.H.185 (d)(3) 'l'environnement sonore du compartiment de l'équipage de conduite' inclut les fréquences correspondant au rotor principal, à partir desquelles la vitesse du rotor principal peut être calculée.
§ 4.3.2.3	C	Partiellement mise en œuvre. Complètement mise en œuvre pour les hélicoptères avec CdN initial après le 1er janvier 2016. Les autres hélicoptères doivent être équipés d'un CVR capable de conserver les informations d'une durée de seulement 1 heure ou 0,5 heure.
§ 4.3.3.1.1	A	La capacité d'enregistrement par liaison de données est requise pour tous les hélicoptères avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 8 avril 2014 ou après cette date.
§ 4.3.3.1.2 et § 4.3.3.1.3*	C	Non mise en œuvre.
§ 4.3.4.4*	C	Partiellement mise en œuvre. Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique.
§ 4.4.4*	C	Mise en œuvre uniquement pour les opérations extracôtières par hélicoptère.
§ 4.5.2.3	C	Moins protecteur. Radeaux de sauvetage : si la distance de la terre est supérieure à 3 minutes.
§ 4.5.2.6*	A	L'AMC1 CAT.IDE.H.300 est applicable à tous les hélicoptères, quelle que soit la date de délivrance du CdN.
§ 4.5.2.7*	A	L'AMC1 CAT.IDE.H.300 veille à ce que tous les radeaux de sauvetage de plus de 40 kg soient équipés d'une télécommande de déploiement.
§ 4.5.2.8*	A	L'AMC1 CAT.IDE.H.300 s'applique à tous les hélicoptères, quelle que soit la date de délivrance du CdN.
§ 4.5.3.2*	C	Partiellement mise en œuvre. Considérations sur le soleil non incluses.
§ 4.8.2, § 4.8.3 et § 4.8.4*	C	Non mise en œuvre.
§ 4.10.1*	C	Partiellement mise en œuvre. Uniquement pour les hélicoptères de capacité de plus de 9 places assises.
§ 4.15.1*	C	Partiellement mise en œuvre. Uniquement requis au-dessus des mers hostiles. Non requis à terre.
CHAPITRE 5		
§ 5.1.3	C	Partiellement mise en œuvre. La communication basée sur la performance n'est pas autorisée pour les opérations avec des hélicoptères. L'équipement de communication doit être conforme aux exigences applicables en matière d'espace aérien.
§ 5.1.4, § 5.1.5, § 5.3.2, § 5.3.3 et § 5.3.4	C	Non mise en œuvre. Communication et surveillance basées sur la performance ne sont autorisées que pour les opérations avec des avions dans l'UE.
CHAPITRE 6		
§ 6.2.1	C	Partiellement mise en œuvre. Les exigences de l'UE ne traitent pas des principes relatifs aux facteurs humains énoncés dans la sous-partie G de la part-M et la part-CAMO.
§ 6.2.3	C	Partiellement mise en œuvre. Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré.
§ 6.2.4	B	Caractère différent. L'obligation de fournir le manuel à l'État d'immatriculation s'il diffère de l'État d'exploitation. Il doit actuellement être approuvé par l'État de l'exploitant. Au sein des États membres de l'UE, cette exigence est compensée par la reconnaissance mutuelle.
§ 6.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. La sous partie G de la Part-M, la Part-CAMO et la Part-CAO ne prennent pas en compte les facteurs humains dans la conception du programme d'entretien.
§ 6.3.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré.
§ 6.4.2	A	Les périodes de conservation dépassent les exigences.
§ 6.7.2	C	Partiellement mise en œuvre. L'autorisation du pilote/propriétaire ne satisfait pas à l'exigence selon laquelle une personne doit être titulaire d'une licence appropriée à l'annexe 1.
§ 6.8.2	A	Les périodes de conservation dépassent les exigences.
CHAPITRE 7		
§ 7.1.2	B	Caractère différent. L'État d'exploitation est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et NCO exploitant un aéronef immatriculé dans un pays tiers.
§ 7.2	A	Le point 7.2 établit des dispositions pour chaque type d'hélicoptère. L'ORO.FC.130 (a) l'exige pour chaque type et variante. L'ORO.GEN.110 (h) exige l'utilisation d'une checklist, le point 7.2 ne l'exige pas.
§ 7.4.1.1	A	Pour l'IFR en monopilote, les règles de l'UE exigent 5 vols IFR et 3 approches IFR dans le rôle de pilote unique selon l'ORO.FC.202. Outre le délai de 90 jours, le règlement (UE) n° 965/2012 prolonge les mesures d'atténuation. Cela n'est pas requis dans le standard.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 7.4.2.3	A	Plus exigeant.
CHAPITRE 8		
§ 8.2	C	Partiellement mise en œuvre. L'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) ne vise que les agents techniques d'exploitation qui participent à la veille de vol et à la surveillance du vol.
§ 8.3	C	Partiellement mise en œuvre. Le programme de formation pour les agents techniques d'exploitation est détaillé dans l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). Toutefois, les exigences de l'UE n'établissent pas les conditions minimales pour l'affectation d'un agent technique d'exploitation ; en outre, les tâches et responsabilités d'un agent technique d'exploitation conformément au § 4.2.1.3 des SARP ne sont pas encore transposées dans les règles de l'UE. Le point b) n'est pas non plus transposé dans le règlement (UE) n° 965/2012.
§ 8.4*	C	Non mise en œuvre.
§ 8.5*	C	Partiellement mise en œuvre.
CHAPITRE 9		
§ 9.4.3*	C	Moins protecteur. Période de stockage de 3 mois requise en vertu du règlement UE N° 965/2012.
§ 9.6	C	Moins protecteur. En l'absence d'indication de la part de l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant n'est pas tenu de conserver les données pendant plus de 60 jours après un accident ou un incident grave.
CHAPITRE 10		
§ 10.3	A	La réussite de la formation initiale requise par le règlement (UE) N° 1178/2011 ÉQUIPAGE entraîne la délivrance d'une attestation de membre d'équipage de cabine (CCA) au demandeur. Le CCA est requis pour les opérations CAT. Si des opérateurs autres que CAT décident d'avoir un membre d'équipage de cabine, cette personne doit également se conformer au règlement (UE) N° 1178/2011 et au règlement (UE) N° 965/2012.
SECTION 3		
CHAPITRE 1		
§ 1.1.1 et § 1.1.3	B	Caractère différent. L'État d'exploitation est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et NCO exploitant un aéronef immatriculé dans un pays tiers.
§ 1.15*	C	Partiellement mise en œuvre. Entièrement mis en œuvre pour NCC, mais pas pour NCO.
§ 1.4	B	Caractère différent. Agrément délivré par l'État dans lequel l'exploitant est établi ou réside.
CHAPITRE 2		
§ 2.2.1	B	Caractère différent. Dans NCC, la règle s'adresse à l'exploitant, pas au PIC. Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente établie à l'annexe V (partie SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO.
§ 2.6.2.1	C	Partiellement mise en œuvre. Les conditions météorologiques, à l'héliport d'atterrissage prévu OU au moins un héliport de dégagement seront, à l'heure d'arrivée estimée, égales ou supérieures aux minima d'exploitation de l'héliport.
§ 2.7.1	A	Pour les héliports isolés, les conditions météorologiques minimales définies au point 2.6.2.2 doivent prévaloir ET toutes les autres conditions doivent être remplies.
§ 2.7.2 et § 2.7.3*	C	Partiellement mise en œuvre. Complétement mise en œuvre en NCC. Non mise en œuvre en NCO.
§ 2.10.1	C	Partiellement mise en œuvre. Les règles de l'UE prévoient un allégement de la disponibilité et de l'utilisation de l'oxygène à bord dans le cadre du NCO.OP.190 et de l'AMC1.OP.190a). Le commandant de bord peut décider de voler à n'importe quelle altitude sans utiliser d'oxygène et sans que de l'oxygène soit disponible. L'AMC1.NCO.OP.190a) dispose en outre: « (...) le PIC devrait: (...) b) (2) si des symptômes précoces d'hypoxie sont détectés : (i) envisager de revenir à une altitude sûre, et (ii) s'assurer que de l'oxygène supplémentaire est utilisé si disponible.
§ 2.10.2	C	Non mise en œuvre.
§ 2.11	C	Partiellement mise en œuvre. Les règles de l'UE prévoient un aménagement lié à la disponibilité et de l'utilisation de l'oxygène à bord dans le cadre du NCO.OP.190 et de l'AMC1.OP.190 a). Le commandant de bord peut décider de voler à n'importe quelle altitude sans utiliser d'oxygène et sans que de l'oxygène soit disponible. L'AMC1.NCO.OP.190 a) dispose en outre: « (...) le PIC devrait : (...) b) (2) si des symptômes précoces d'hypoxie sont détectés : (i) envisager de revenir à une altitude sûre, et (ii) s'assurer que de l'oxygène supplémentaire est utilisé si disponible.
§ 2.20	C	Partiellement mise en œuvre. Non mis en œuvre pour les vols à 10 minutes de vol ou moins de la terre ferme (NCC). 50 Nm (NCO).
CHAPITRE 3		
§ 3.3	C	Mise en œuvre partielle grâce à la gestion de la sécurité pour NCC. Non mis en œuvre pour NCO.

© Service de l'Information Aéronautique, France

CHAPITRE 4		
§ 4.1.3.1	B	Caractère différent. L'État d'exploitation est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et les exploitants NCO exploitant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers.
§ 4.1.3.2	C	Partiellement mise en œuvre. Seulement pour les hélicoptères lourds : CdN initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable).
§ 4.1.3.3*	C	Mise en œuvre uniquement sur les vols où l'équipement de survie est requis pour les exploitants NCC.
§ 4.2.1	A	Les instruments supplémentaires suivants sont également prescrits : un moyen de mesurer le dérapage. Pour les opérations NCC au-dessus de l'eau, tous les instruments requis pour le VFR de nuit sont également requis.
§ 4.2.2	A	Les instruments supplémentaires suivants sont également prescrits pour les opérations NCC : un moyen de prévenir le mauvais fonctionnement de l'indicateur de vitesse et un moyen d'indiquer quand l'alimentation électrique des instruments gyroscopiques n'est pas suffisante.
§ 4.2.3	A	Les instruments supplémentaires suivants sont également prescrits : une autre source de pression statique. Chaque fois que 2 pilotes sont nécessaires, un moyen séparé supplémentaire d'indiquer l'altitude, l'IAS, la VS, le dérapage et le cap stabilisé.
§ 4.3.2.1	A	Dispositions supplémentaires pour les combinaisons de survie de l'équipage, l'équipement de sauvetage et l'équipement de survie. Exigences supplémentaires pour NCC au-dessus des eaux hostiles.
§ 4.3.2.4*	C	Non mise en œuvre pour les exploitants NCO. Mise en œuvre pour tous les exploitants NCC quelle que soit la date de délivrance du CdN. 50 % devraient pouvoir être déployés à partir de la position normale de l'équipage, si nécessaire par télécommande.
§ 4.3.2.5*	C	Mise en œuvre pour les exploitants NCC - télécommande ou masse inférieure à 40 kg. Non mise en œuvre pour les exploitants NCO.
§ 4.3.2.6*	C	Mise en œuvre pour les exploitants NCC. Non mise en œuvre pour les exploitants NCO.
§ 4.5.1	C	Partiellement mise en œuvre. NCO : allégement avec le NCO.OP.190.
§ 4.5.2*	C	Non mise en œuvre.
§ 4.6	C	Partiellement mise en œuvre. Aucune traduction en anglais n'est requise.
§ 4.7.1.1.2 et § 4.7.1.1.3*	C	Non mise en œuvre.
§ 4.7.2.1.1	C	Partiellement mise en œuvre. Mise en œuvre uniquement pour les hélicoptères pour lesquels le CdN individuel a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date.
§ 4.7.2.1.2*, § 4.7.3.1.2 et § 4.7.3.1.3*	C	Non mise en œuvre.
§ 4.7.4.4*	C	Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique.
§ 4.12.1	C	NCC.GEN.130 et NCO.GEN.125 traitent de l'effet potentiel sur la performance des systèmes de l'aéronef et non sur la capacité à exploiter l'hélicoptère.
§ 4.12.2.2	C	Non mise en œuvre.
§ 4.12.3	C	Partiellement mise en œuvre. Une approbation spécifique n'est pas requise pour les opérateurs en NCC ou NCO qui utilisent des applications EFB. Caractère différent. Pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères.
CHAPITRE 5		
§ 5.1.6	C	Non mise en œuvre.
§ 5.1.7	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères.
§ 5.1.8 et § 5.1.9	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente.
§ 5.2.3	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères.
§ 5.2.4	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente.
§ 5.2.5	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit l'agrément spécifique.
§ 5.3.3	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères.
§ 5.3.4 et § 5.3.5	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente.
CHAPITRE 6		
§ 6.2.2	A	Les périodes de conservation dépassent les exigences.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 6.5.2	C	Partiellement mise en œuvre. La maintenance et la remise en service par une personne peuvent être effectuées par le pilote/propriétaire après une maintenance limitée du pilote/propriétaire.
CHAPITRE 7		
§ 7.1	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente qui délivre ou valide les licences.
* pratique recommandée		

ANNEXE 7
Marques de nationalité et

d'immatriculation des aéronefs
6ème édition incluant l'amendement N° 6

RÉGLEMENTATION O.A.C.I.	RÉGLEMENTATION FRANÇAISE
Néant	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 8
Navigabilité des aéronefs

13ème édition à jour de l'amendement 110
Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).

REGLEMENTATION O.A.C.I.a	CAT	RÉGLEMENTATION FRANÇAISE
PARTIE II		
§ 1.3.2*	A	L'approche basée sur les risques de l'AESA ne concerne pas seulement le "produit", mais prend également en compte la performance du postulant.
§ 3.6.1	B	Evaluation possible également par le DOA dans le cadre d'une procédure convenue avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité de l'aviation (AESA).
§ 3.6.3	B	L'autorisation de vol de l'AESA (y compris les conditions de vol) peut être délivrée par un DOA approuvé.
§ 4.2.4.1	B	L'AESA élabore et adopte des exigences relatives au maintien de la navigabilité de la définition de type. L'Etat membre est responsable du maintien de la navigabilité de chaque aéronef.
§6.2.3.1*	B	Le certificat d'agrément de l'organisme de maintenance contient une référence générale au manuel approuvée (MOE ou CAE). Le manuel doit contenir un ou plusieurs chapitres spécifiques relatifs à la localisation des installations de maintenance.
§ 6.2.5	A	Les modifications importantes doivent être approuvées par l'autorité compétente avant que la modification puisse être mise en oeuvre.
§ 6.3.3	B	La partie 145 du règlement UE 1321/2014 ne prévoit pas d'obligation directe de distribuer le manuel aux utilisateurs finaux, mais les paragraphes 145.A.70 b) et AMC1 145.A.70 ont cet objectif. Idem pour CAO. A.025 et AMC2 CAO. A.025.
§ 6.4.1	A	La partie 145 est plus exigeante en ce qu'elle exige la mise en oeuvre d'une méthode de capture des erreurs pour les tâches de maintenance critiques et pour minimiser le risque d'erreurs pour des tâches identiques répétées.
§ 6.5.1	A	La réglementation de l'UE prévoit des exigences supplémentaires pour les ateliers, les hangars, les bureaux et les zones de stockage.
§ 6.5.2	A	La réglementation de l'UE ajoute que les données de maintenance doivent être à jour et que les outils et équipements doivent être contrôlés et calibrés.
§ 6.6.1	A	Le règlement de l'UE ajoute des détails sur ses responsabilités.
§ 6.6.2	A	La réglementation de l'UE exige que les personnes désignées aient des connaissances et une expérience suffisantes.
§ 6.6.3	A	La partie 145 est plus précise et exigeante, nécessitant un système de planification de la production, et nécessite une réévaluation des travaux de maintenance en cas de réduction imprévue du personnel. Partie CAO : aucune différence.
§ 6.6.4	A	Les compétences requises pour le personnel de maintenance conformément aux articles 145.A.30 et 145.A.35 dépassent les normes de l'annexe I. La qualification conformément à l'annexe 1 n'est pas requise pour le personnel de certification des composants, le personnel de certification des services spécialisés. Conformément à l'article 5 paragraphe 6 point ii) du règlement (UE) n° 1321/2014, les exigences nationales de l'État membre relatives au personnel de certification des composants s'appliquent.
§ 6.6.5	B	La performance humaine est explicitement mentionnée dans la partie 145, mais n'est pas directement mentionnée dans la partie CAO.
§ 6.7.1	A	La partie 145 exige également de conserver les documents du sous-traitant pour la remise en service
§ 6.7.2	A	Le règlement de l'UE exige 3 ans.
§ 6.7.3	A	La partie 145 exige également une traçabilité fiable des activités effectuées et un stockage adéquat pour une récupération facile.
§ 6.8.2	A	La réglementation de l'UE inclut les restrictions à la navigabilité ou les limites d'exploitation, le cas échéant. Pour les composants, un formulaire spécifique est requis (formulaire 1 de l'EASA). Pour la partie 145, les détails de la certification de la maintenance sont prescrits dans l'AMC 145.A.50(b). Dans le cas de l'utilisation d'un compte rendu matériel, il est acceptable d'utiliser un certificat abrégé de remise en service au lieu de la déclaration de certification complète.
PARTIE IIIA		
§ 2.2.3	C	Il n'est pas nécessaire de prévoir la distance d'atterrissage en fonction de la pente de la piste. Les performances ne sont pas prévues en fonction des variations de l'état de la surface de l'eau, de la densité de l'eau et de l'intensité du courant.
§ 3.4	C	CS 25 ne contient pas de spécifications pour les charges à flot
§ 4.1	C	La phrase « Ils doivent également respecter les principes relatifs aux facteurs humains » n'est pas pleinement respectée.
§ 4.1.6	C	Moins protecteur pour les alinéas b), g), h) et i). La protection contre les engins explosifs et incendiaires n'est pas exigée dans la version initiale de la CS-25, qui s'applique à la partie IIIA.
§ 8.1	C	La phrase « doit respecter les principes des facteurs humains » n'est pas pleinement respectée.
§ 9.3.5	C	Non mise en œuvre dans la version initiale de la CS-25, qui s'applique à la partie IIIA.
§ 11.1.1*	C	Non mise en œuvre dans la version initiale de la CS-25, qui s'applique à la partie IIIA (sauf pour les portes du compartiment des pilotes).
§ 11.2 et 11.4	C	Non mise en œuvre dans la version initiale de la CS-25, qui s'applique à la partie IIIA.
PARTIE IIIB		
§ 2.2.7.1	C	La prise en compte des freins usés est prévue par la CS 25, mais pas par la CS 23. Les modèles CS.23 et CS.25 n'ont pas de spécifications relatives aux données de performances au moment de l'atterrissage.
§ 2.2.7.2 et 2.2.7.3	C	Il n'est pas requis de prévoir la distance d'atterrissage en fonction de la pente de la piste. Les performances ne sont pas déterminées en fonction desvariations de l'état de la surface de l'eau, de la densité de l'eau et de la force du courant. Pour les avions CS 25, des renseignements supplémentaires sur les performances au décollage et à l'atterrissage pour l'exploitation sur des pistes contaminées par de l'eau stagnante, de la gadoue, de la neige ou de la glace peuvent être fournis, mais ce n'est pas obligatoire (voir CS et AMC 25.1591).
§ 3.1.1	C	La norme CS 25/23 n'exige pas la fourniture de manuels de réparation structurelle.
§ 3.1.2	C	Les CS-25, CS-23 et le règlement (UE) n° 748/2012 n'imposent pas la fourniture de manuels de réparation structurelle. Les défaillances dangereuses ne sont pas spécifiquement abordées en relation avec la fatigue.

§ 3.7	C	Le CS-23 exige une protection contre les impacts d'oiseaux sur le pare-brise seulement et uniquement pour les avions de niveau 4. La certification avec des dispositions d'amerrissage n'est pas exigée par les CS-23 et CS-25. Pour la certification CS-25, que la certification d'amerrissage soit demandée ou non, il faut démontrer qu'à la suite d'un amerrissage imprévu, le temps et l'assiette de flottaison de l'avion permettront aux occupants de quitter l'avion (CS-25.801a)). L'avion doit également être conforme à d'autres spécifications de conception d'amerrissage (CS-25.801(b)) (prévention des blessures des occupants, enquête sur le comportement de l'avion sur l'eau, utilisation de radeaux) si le postulant demande une certification avec dispositions relatives à l'amerrissage. La CS-23 ne comprend pas de dispositions équivalentes en matière d'amerrissage.
§ 4.1.1	C	La phrase « tenir compte des principes des facteurs humains » n'est pas pleinement respectée.
§ 4.2	C	CS-23 : moins protecteur pour les paragraphes 4.2 g) et h).
PARTIE IVA		
§ 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.3.1, 2.2.3.1.1, 2.2.3.1.2, 2.2.3.1.3 et 2.2.3.1.4	B	Les CS 27 et CS 29 s'adressent aux hélicoptères de catégorie A et de catégorie B et non aux hélicoptères de classe 1, 2 et 3.
§ 2.2.3.2	C	2.2.3.2(b) : Non mise en œuvre dans les CS-27 et CS-29.
§ 2.2.3.3.1	B	Les CS 27 et CS 29 s'adressent aux hélicoptères de catégorie A et de catégorie B et non aux hélicoptères de classe 1, 2 et 3.
§ 4.1.6	C	La disposition du f) relative à la dépressurisation n'est pas mise en oeuvre.
§ 4.1.8	B	Pas d'exigence de conception explicite. Les instructions pour assurer le maintien de la navigabilité couvre le sujet.
PARTIE IVB		
§ 4.7	C	Non mise en œuvre.
PARTIE VA		
§ 3.1	C	La CS-23 actuelle et le règlement (UE) n° 748/2012 n'imposent pas la fourniture de manuels de réparation structurelle.
PARTIE VB		
§ 6.1.5	C	Non spécifiquement abordé dans les CS 25 et CS 23. Cependant, le mémo de certification de l'EASA (CM SWCEH 001) est un guide pour l'assurance du développement de CEH et SW et appliqué dans le projet de certification dans des conditions spéciales. Le présent document fournit des indications pour se conformer aux alinéas 6.1.2 (a) et 6.1.2 (b).

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 9 Facilitation	
RÉGLEMENTATION O.A.C.I.	**RÉGLEMENTATION FRANÇAISE**
CHAPITRE 2 **Entrée et sortie des aéronefs**	
Description, objet et emploi des documents d'aéronefs	
Norme 2.4 - Déclaration générale	Appliquée, sauf dans les cas ou les services français estiment nécessaires, compte tenu notamment du type de la maladie ou de l'origine du vol, de maintenir une déclaration générale.
Pratique recommandée 2.7	Non appliquée.
Manifeste marchandises	Il est estimé que la présentation du manifeste de marchandises est d'une utilité primordiale pour les services douaniers.
Pratique recommandée 2.8.1	Non appliquée.
CHAPITRE 3 **Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages**	
Normes 3.8 Visa d'entrée	Lorsque le visa est exigé il est payant.
Pratique recommandée 3.8.1 - 3.8.4 Visa de retour	Appliquée.
Pratique recommandée 3.9	Non appliquée
Autre documents	Les passagers étrangers doivent, outre la présentation de leurs pièces d'identité remettre à l'arrivée une carte de débarquement. Les renseignements à fournir sur ce document sont uniquement ceux qui correspondent aux rubriques du modèle de l'appendice 4 de l'annexe. En règle générale, la remise d'une carte d'embarquement n'est pas exigée au départ.
Norme 3.10 - Autres documents	La carte d'embarquement comprend, outre l'appendice 3 de l'Annexe 9, un talon détachable demandant une information, à savoir, immigrant, transit, visiteur ou résident.
Norme 3.16 - Formalité de congé	Applicable aux passagers seulement. Un manifeste de pacotille est exigé des membres d'équipage.
Norme 3.20 - Formalité de congé	Appliquée, sous réserve qu'un mandat du propriétaire des bagages soit remis à l'exploitant.
CHAPITRE 4 **Entrée et sortie des marchandises et autres articles**	
Norme 4.7	Non appliquée
Techniques de traitement électronique des données	Le principe de la participation facultative des exploitants et autres parties intéressées à l'utilisation du système électronique suppose le maintien d'une procédure normale de dédouanement des marchandises qui présente des inconvénients majeurs.
Norme 4.9	
Congé de marchandises à l'exportation	La facture commerciale est exigée.
Pratique recommandée 4.18	Non appliquée
Congé de marchandises à l'importation	La facture commerciale et le certificat d'origine éventuel sont exigés sous forme distincte.
Pratique recommandée 4.22	Applicable uniquement aux envois non commerciaux de faible valeur.
Congé de marchandises à l'importation	
Norme 4.23	Applicable uniquement aux envois non commerciaux de faible valeur.
Pratique recommandée 4.44	Non applicable
Entrée et sortie de certains articles.	
Pratique recommandée 4.45	Les droits de douane sont dus, mais l'importation est exempte de taxe fiscale.
Entrées et sorties de certains articles	
CHAPITRE 5 **Trafic en transit dans le territoire d'un Etat contractant**	
Norme 5.4 Trafic repartant du même aéroport par un autre service	Non appliquée intégralement. Un document précisant notamment, d'une part l'identité des colis et de l'avion et, d'autre part la nature, le poids brut ainsi que le lieu de chargement des marchandises peut être exigé par la douane à titre de déclaration sommaire des marchandises.

© Service de l'Information Aéronautique, France

CHAPITRE 6 **Aéroport internationaux aménagements et services intéressant le trafic**	
Pratique recommandée 6.52	Les pouvoirs publics l'appliqueront dans toute la mesure du possible.
Services médicaux	
Pratique recommandée 6.55	Les pouvoirs publics l'appliqueront dans toute la mesure du possible.
Aménagement nécessaire à l'exécution des contrôles d'entrée et de sortie et fonctionnement des services de contrôle.	
Pratique recommandée 6.57	Non appliquée, en raison des problèmes juridiques et financiers que pose l'installation d'agents de contrôle étrangers sur le territoire français.
Aménagement nécessaire à l'exécution des contrôles d'entrées et de sortie et fonctionnement des services de contrôle.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 10
Télécommunications aéronautiques

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
VOLUME 1 : Septième édition à jour de l'amendement N° 91 en vigueur depuis le 8 novembre 2018		
CHAPITRE 2		
§ 2.2.1	C	Les NDB ne font pas l'objet d'essais périodiques en vol.
§ 2.3.1	C	En France, l'information sur le statut opérationnel du service de radionavigation GNSS n'est pas fournie aux organismes rendant les services du contrôle local d'aérodrome, de l'information de vol et d'alerte d'aérodrome ou du contrôle d'approche.
CHAPITRE 3		
§ 3.1.2.1.1*	B	La majorité des radiobornes (métropole et outre-mer) ne possèdent pas de commande à distance, leur fonctionnement est assuré de façon continue. Pour pallier l'indisponibilité temporaire d'une radioborne VHF ou d'un DME, le système mondial de navigation par satellite peut être utilisé pour fournir l'information de distance jusqu'au seuil de piste destinée à permettre des vérifications de l'alignement de descente. Cette possibilité sera mise en œuvre uniquement en cas de besoin et fera l'objet d'une information des usagers de l'espace aérien, notamment par la voie de l'information aéronautique.
§3.1.2.7.1*	C	Disposition non reprise par la France. Aux emplacements où deux installations ILS distinctes desservent les extrémités opposées d'une même piste et où une installation ILS de catégorie de performances I est utilisée pour les approches et atterrissages automatiques dans des conditions de vol à vue, il n'est pas exigé qu'un dispositif de verrouillage soit établit afin de garantir que seul le radiophare d'alignement de piste desservant la direction d'approche en service rayonne des signaux.
§3.1.3.3.3*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est pas exigé que, au-dessus d'une surface partant de l'antenne de l'alignement de piste et inclinée de 7° au-dessus de l'horizontale, l'intensité des signaux émis par les radiophares d'alignement de piste soit ramenée à une valeur aussi faible que possible.
§ 3.1.4.1, § 3.1.4.2	C	Dispositions non reprises par la France pour ce qui concerne les aéronefs évoluant en VFR.
§3.1.5.1.5*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est pas exigé que la hauteur du point de repère ILS soit de 15 m (50 ft) pour les installations ILS de catégorie de performances I.
§3.1.5.1.6*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est pas exigé que la hauteur du point de repère ILS soit de 12 m (40 ft) pour les installations ILS de catégorie de performances I utilisées sur les pistes courtes avec approche de précision identifiées par les chiffres de code 1 et 2.
§3.3.6.5.1*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est pas exigé que le signal d'identification des VOR soit transmis au moins trois fois toutes les 30 s, ni que ces signaux soient également espacés au cours de chacune de ces périodes de 30 s.
§ 3.3.8.1, § 3.3.8.2	C	Dispositions non reprises par la France pour ce qui concerne les aéronefs évoluant en VFR.
§3.4.5.2.1*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est ni exigé que le signal d'identification d'un NDB soit transmis au moins trois fois toutes les 30 s, ni que les signaux soient également espacés au cours de chacune de ces périodes de 30 s.
§3.4.7.1*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est pas exigé que les radiobalises LF/MF utilisées comme complément de l'ILS soient installées aux emplacements de la radioborne extérieure et de la radioborne intermédiaire.
§3.4.7.2*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est pas exigé que les radiobalises LF/MF installées aux emplacements de la radioborne intermédiaire et de la radioborne extérieure soient situées du même côté du prolongement de l'axe de la piste.
*Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques.		
VOLUME 2 : Septième édition à jour de l'amendement N° 93 en vigueur le 28 novembre 2024 **Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**		
CHAPITRE 1		
Message CPDLC	C	La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90.
Ensemble de messages CPDLC	C	La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90.
Élément de message en texte libre	C	La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90.
Adresse de connexion	C	La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90.
Élément de message normalisé	C	La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90.
CHAPITRE 3		
§ 3.9	C	Cette section n'est pas transposée.
VOLUME 3 - Partie I : deuxième édition à jour de l'amendement N° 90 devenu applicable le 10 novembre 2016		
CHAPITRE 3		
§ 3.2.1 c) et d)	C	Dispositions non reprises par la France. L'ATN ne fournit pas aux prestataires de services de la circulation aérienne et aux exploitants d'aéronefs les communications du contrôle d'exploitation aéronautique et les communications administratives aéronautiques.

§ 3.4.11*	C	Dispositions non reprises par la France. Il n'est pas requis que l'ATN permette de connecter un système intermédiaire (routeur) embarqué à un système intermédiaire (routeur) sol au moyen de sous-réseaux différents. Le Datalink en Europe ne met en œuvre que le seul sous-réseau VDLM2.
§ 3.5.1.2	C	Dispositions non reprises par la France. Les fonctions extraction et modification d'informations d'annuaire ne sont pas prises en charge par les systèmes d'extrémité de l'ATN/OSI.
3.5.2.1 a) et c)	C	Dispositions non reprises par la France. Les applications ADS-C et FIS ne sont pas prises en charge par l'ATN.
3.5.3.1 a)	C	Dispositions non reprises par la France. L'application communication de données entre installations ATS (AIDC) n'est pas prise en charge par l'ATN.
§ 3.8.3	C	Dispositions non reprises par la France. Les systèmes d'extrémité ATN ne sont pas capables de confirmer l'identité des systèmes d'extrémité homologues, d'authentifier la source des messages et d'assurer l'intégrité des données des messages.
CHAPITRE 8		
§ 8.2.3*, 8.2.3.1*, 8.2.4*,8.2.6*, 8.2.7*, 8.2.7.1*, 8.2.8*, 8.2.9*, 8.2.10*	C	Dispositions non reprises par la France. Dispositions techniques relatives aux équipements et circuits téléimprimeurs non utilisés dans le RSFTA.
§ 8.3	C	Dispositions relatives à l'équipement terminal des voies de radiotéléimprimeurs aéronautiques fonctionnant dans la bande 2,5 MHz-30 MHz non reprises par la France.
§ 8.5	C	Dispositions techniques relatives à la transmission des messages ATS non reprises par la France.
§ 8.6.3	C	Dispositions relatives aux procédures de commande de liaison sol-sol de données fondées sur les caractères ne sont pas applicables.
VOLUME 3 - Partie II : deuxième édition à jour de l'amendement N° 90 devenu applicable le 10 novembre 2016		
Chapitres 1, 2, 3 et 4 (normes et pratiques recommandées) transposés en droit français sans différence.		
VOLUME 4 : cinquième édition à jour de l'amendement N° 90 devenu applicable le 8 novembre 2018		
Chapitres 1, 2, 3 et 6 (normes et pratiques recommandées) ainsi que les normes de la section 5.2 du chapitre 5 transposés en droit français sans différence.		
*Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques.		
VOLUME 5 : Sixième édition à jour de l'amendement N° 85 en vigueur le 18 novembre 2010		
CHAPITRE 4		
§ 4.1.3.1.1	B	En plus des usages spécifiés dans ce paragraphe, la fréquence 121,5 MHz peut être aussi utilisée pour les besoins de la radiogoniométrie.
§ .4.1.3.1.2	B	La fréquence 121,5 MHz n'est mise en œuvre sur certains aérodromes internationaux que lorsqu'elle est jugée nécessaire.
§ 4.1.5.1	B	Pour la répartition géographique des fréquences VHF et la protection contre le brouillage nuisible, le critère de 14 dB est employé uniquement pour les services circulaires à espacement 25 kHz. L'horizon électrique est employé dans les autres cas (espacements 8,33 et 25 kHz). Absence d'accords régionaux sur ce point.
§ 4.1.8.1.3	B	Les fréquences OPC sont assignées en dehors de la bande dédiée.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 11
Service de la Circulation Aérienne

Quinzième édition à jour de l'amendement N° 53 applicable à partir du 28 novembre 2024.
Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
CHAPITRE 2		
§ 2.6.1	C	La disposition du règlement SERA prévoit une possibilité d'exemption. SERA.6001 autorise les aéronefs à dépasser la limite de vitesse de 250 nœuds après approbation de l'autorité compétente, pour les types d'aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de sécurité, ne peuvent respecter cette vitesse. La règle FRA.6001 précise les conditions d'octroi de cette exemption.
§ 2.6.3	C	La disposition du règlement SERA prévoit une possibilité d'exemption. SERA.6001 autorise les aéronefs à dépasser la limite de vitesse de 250 nœuds après approbation de l'autorité compétente, pour les types d'aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de sécurité, ne peuvent respecter cette vitesse. La règle FRA.6001 précise les conditions d'octroi de cette exemption.
§ 2.26.5	C	Les tops horaires doivent être données au moins à la minute près.
CHAPITRE 3		
§ 3.1	A	SERA.5010(c) introduit une description précise des exigences relatives aux vols VFR spécial.
§ 3.3.4	A	SERA.8005(b) exige l'accord du pilote de l'autre aéronef, le maintien de sa propre séparation, et autorise cette exemption uniquement en dessous de 3050 m (10 000 ft) lors de la montée ou de la descente, de jour.
§ 3.7.3.1	A	En complément de la norme OACI : 1) au point b), le point SERA.8015(e)(1)(ii) inclut également le termes « circuler en surface » ; 2) au point c), le point SERA.8015(e)(1)(iii) inclut également les « canaux de communication nouvellement attribués » ; 3) le point SERA.8015(e)(1)(iv) impose le collationnement des niveaux de transition.
§ 3.7.3.1.1	A	La disposition SERA.8015(e)(2) inclut les « les instructions de circulation » parmi les éléments à collationner, en plus des exigences de l'OACI.
CHAPITRE 6		
§ 6.1.2.1	C	Le règlement (UE) 2017/373 permet une certaine flexibilité concernant la couverture radio disponible, sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 12
Recherches et sauvetage

Huitième édition à jour de l'amendement N° 18 applicable à partir du 22 novembre 2007

RÉGLEMENTATION O.A.C.I.	RÉGLEMENTATION FRANÇAISE
§ 5.2.3. i)	Il incombe au centre de contrôle régional compétent et non au centre de coordination de sauvetage, d'aviser les services chargés des enquêtes sur les accidents de la phase de détresse.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 13 Enquêtes sur les accidents d'aviation	
RÉGLEMENTATION O.A.C.I.	**RÉGLEMENTATION FRANÇAISE**
NIL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 14
Aérodromes

VOLUME 1
CONCEPTION ET EXPLOITATION DES AERODROMES

8ème édition à jour de l'amendement N°14 devenu applicable le 8 Novembre 2018 (non compris amendement 13-B applicable au 5 Novembre 2020)
Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).
Note : Les aérodromes français relèvent soit de la réglementation européenne pour ceux disposant d'un certificat de sécurité aéroportuaire européen, dont la liste figure dans la section AD 1.5 des AIP métropole, CAR-SAM-NAM et RUN, soit de la réglementation nationale.

REGLEMENTATION O.A.C.I	CAT	REGLEMENTATION FRANÇAISE
DÉFINITIONS		
Pistes aux instruments Pistes avec approche de précision	B	Pour la réglementation européenne : - Le seuil minimal de visibilité de 1000 m n'est pas repris dans la définition d'une approche classique. Pour la réglementation nationale : - Une piste aux instruments est une piste dotée d'au-moins une procédure d'approche ou de départ aux instruments, - Une approche de précision est une approche en 3D basée sur une installation électronique au sol. - La différenciation Type A Type B ne fait pas partie des critères de classification. - Il n'y a pas de référence à la CAT IIIC dans les règles aérodromes nationales.
Pistes à vue	B	Les procédures d'approche aux instruments ne sont pas autorisées sur les pistes à vue.
Prolongement dégagé	C	Pour la réglementation européenne, le prolongement dégagé est sous la responsabilité de l'entité appropriée (exploitant d'aérodrome). La définition contenue dans la réglementation nationale est différente : il est précisé que le prolongement dégagé est nécessairement coaxial à la piste et adjacent à une de ses extrémités et inclut le prolongement d'arrêt lorsqu'il existe. De plus, le prolongement dégagé n'est pas attaché au contrôle de de l'autorité compétente.
CHAPITRE 1		
§ 1.4.1	B	La réglementation européenne s'applique aux aérodromes ouverts au public, sur lesquels sont offerts des services de transport aérien commercial, dotés d'une piste revêtue aux instruments de plus de 800 m. Ces aérodromes sont certifiés conformément à la réglementation EU, avec la possibilité d'être exemptés s'ils accueillent moins de 10 000 passagers commerciaux par an et moins de 850 mouvements de fret par an. Les aérodromes ne relevant pas de la réglementation européenne sont certifiés lorsqu'ils accueillent plus de 10 000 passagers commerciaux sur 3 années consécutives. Tous les aérodromes hors champ de l'Union Européenne sont sujets à homologation des pistes par l'Autorité Compétente.
§ 1.6.2 et 1.6.4	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la lettre de code reste basée sur l'envergure et la largeur du train hors-tout.
CHAPITRE 2		
§ 2.1.2*	C	Cette disposition n'est ni transposée dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale.
§ 2.5.3	C	Cette disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne. Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale.
§ 2.9.3	B	Pas de différences pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la fréquence des inspections est basée sur d'autres critères que le chiffre de code, notamment le trafic accueilli.
§ 2.11.2*	B	Voir différences relatives aux articles 9.2 relatifs au RFFS
CHAPITRE 3		
§ 3.1.8*	C	Cette disposition n'est ni transposée dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale.
§ 3.1.10*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le code lettre reste basé sur l'envergure et la largeur du train hors tout. De plus, la largeur des pistes code F est soumise à l'approbation de l'autorité compétente. Enfin, la largeur minimale des pistes non revêtues est de 50 m (80 m pour les pistes accueillant des planeurs).
§ 3.1.11*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les critères de séparation entre pistes parallèles sont basés sur la longueur de piste et la surface de la chaussée. Des valeurs d'entraxe différentes peuvent être définies sur un aérodrome où se déroulent uniquement des vols VFR.
§ 3.2.1* et 3.2.2*	C	Pour la réglementation européenne, la disposition n'est applicable que pour les aéronefs de largeur de train hors-tout supérieure ou égale à 9 m et inférieure à 15 m. Pour la réglementation nationale, les accotements ne sont requis que pour les pistes de code E.
§ 3.2.5* et 3.2.6*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, l'exigence d'accotements se limite aux pistes code E et est soumise à approbation de l'autorité compétente pour les pistes de code F.
§ 3.3.1 et 3.3.2*	C	La construction d'une aire de demi-tour n'est pas systématiquement requise.
§ 3.3.4*, 3.3.5* et 3.3.6	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Ces dispositions ne sont pas reprises dans la réglementation nationale.
§ 3.3.9	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette norme n'est pas reprise dans la réglementation nationale.
§ 3.4.3	A	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la demi-bande doit s'étendre à 150 m de l'axe pour les pistes avec approches de précision de code 3 et 4 et 75 m pour les pistes avec approches de précision de code 1 et 2.
§ 3.4.9*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la partie nivelée de la bande de piste à vue non-revêtue de code 1 s'étend sur une distance de 25 m au lieu de 30 m par rapport à l'axe de piste, sauf s'il est prévu qu'elle soit utilisée par des planeurs auquel cas elle est fixée à 40 m.
§ 3.4.12*	C	Cette disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne. Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 3.5.1 et 3.5.2*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, l'implantation d'une aire de sécurité d'extrémité de piste n'est exigée que dans le cas d'une création ou d'un allongement de piste.
§ 3.5.4* et 3.5.6*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Ces recommandations ne sont pas reprises dans la réglementation nationale.
§ 3.5.9*, 3.5.10* et 3.5.11*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Ces recommandations ne sont pas reprises dans la réglementation nationale.
§ 3.8.1*	C	Pour la réglementation européenne, l'aménagement d'une aire d'emploi du radioaltimètre n'est pas obligatoire pour les pistes avec approche de CAT I. Pour la réglementation nationale, il n'est pas requis dans ce cas.
§ 3.8.3*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la largeur de l'aire d'emploi du radioaltimètre pour les approches de précision de CAT III est de 60 m (30 m de part et d'autre de l'axe).
§ 3.8.4*	C	Cette disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les caractéristiques des aires d'emploi du radioaltimètre sont les suivantes : - pente longitudinale moyenne inférieure en valeur absolue à 2% ; - pas de pentes locales excédant en valeur absolue 5% ; - pas de dénivellations locales de plus d'un mètre. Lorsque le sol naturel ne répond pas à ces caractéristiques, une étude spécifique est effectuée et un plan de sol artificiel peut être employé.
§ 3.9.3	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les marges utilisées pour le dimensionnement des voies sont fonction de l'envergure et de la largeur du train hors-tout. De plus, la marge entre roues extérieures du train principal et bord de voie est de 4,5 m sur les sections droites et courbes des taxiways destinés aux avions d'empattement inférieur à 18 m et les exigences pour les voies code F font l'objet d'une autorisation spécifique de l'autorité compétente.
§ 3.9.4*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale : - le dimensionnement des voies est fonction de l'envergure et de la largeur du train hors-tout, - les voies de circulation code C destinées aux avions d'empattement supérieur à 18 m doivent avoir une largeur de 18 m minimum, - les voies de circulation existantes code E peuvent conserver une largeur de 22,5 m, - la largeur des voies de circulation code F font l'objet d'une autorisation spécifique de l'autorité compétente.
§ 3.9.9*	C	La réglementation européenne offre la possibilité de pentes différentes sous certaines conditions. Cette recommandation n'est pas reprise dans la réglementation nationale.
§ 3.9.12*	C	Pour la réglementation européenne, la résistance des voies de circulation doit être adaptée et non équivalente à celle de la piste. Cette recommandation n'est pas reprise par la réglementation nationale.
§ 3.13.6*	C	La réglementation européenne donne la possibilité de réduire le dégagement minimal dans le cas d'objets de hauteur limitée ou de poste restreint aux aéronefs de caractéristiques spécifiques. Cette recommandation n'est pas reprise dans la réglementation nationale.
CHAPITRE 4		
§ 4.1.8	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Disposition partiellement reprise dans la réglementation nationale : il n'existe pas de surfaces d'approche avec décalage latéral. Les trouées décalées ne sont pas prévues. La réglementation en vigueur prévoit que des trouées courbes peuvent être utilisées. De telles trouées sont retenues lorsque des procédures courbes sont inévitables (limitation de gêne sonore au-dessus d'habitations, présence d'obstacles inamovibles, etc.).
§ 4.2.3 ; § 4.2.10 ; § 4.2.19 ; § 4.2.25	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il est possible, dans les zones grevées de servitudes aéronautiques d'autoriser l'implantation d'installations et d'équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, sous réserve qu'une étude technique démontre que la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs ne sont pas affectées et avis favorable de l'autorité compétente.
§ 4.2.8	A	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la longueur du bord intérieur de la surface d'approche est de 150 m pour les pistes avec approches classiques code 1 et 2 et de 300 m pour les pistes avec approches classiques code 3 et 4.
§ 4.2.16	A	Pour la réglementation européenne : pour les codes F, la largeur du bord intérieur de la surface intérieure d'approche et de la surface d'approche interrompue sont augmentées à 140 m quel que soit le type d'avionique des avions accueillis (Table J-1). Pour la réglementation nationale, la largeur du bord intérieur de la surface intérieure d'approche et de la surface d'approche interrompue pour les codes F sont soumises à une approbation spécifique de l'autorité compétente. De plus, la longueur du bord intérieur de la surface d'approche est de 150 m pour les pistes de précision CAT I (code 1 et 2) et de 300 m pour les pistes de précision CAT I, II et III (code 3 et 4).
§ 4.2. 9 ; § 4.2.17	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il est spécifié que lorsqu'il y a plusieurs sections, la dernière est horizontale et sa cote altimétrique est la plus élevée des deux valeurs suivantes : - la cote altimétrique de l'origine de la trouée augmentée de 150 m ; - la cote altimétrique augmentée de 100 m du point le plus haut du terrain naturel et des obstacles qu'il supporte sous la trouée d'atterrissage.
§ 4.2.18	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation française permet à certains obstacles de faire saillie au-dessus des OFZ associées à des approches de CAT I dans certains cas très particuliers et sous réserve d'une étude de sécurité. Ces percements peuvent, en tant que de besoin, être accompagnés de restrictions opérationnelles.
CHAPITRE 5		
§ 5.1.3.1	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la fourniture d'un projecteur de signalisation n'est pas obligatoire. Néanmoins, des instructions opérationnelles sont fournies en cas de panne des moyens de radionavigation.
§ 5.2.1.8*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le marquage sur voies de circulation non revêtues n'est pas imposé.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 5.2.2.2*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le marquage d'identification de piste n'est pas imposé sur pistes non revêtues.
§ 5.2.3.3, 5.2.3.4, 5.2.4.5 et 5.2.5.4	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, une configuration de balisage simplifié (par marques) est autorisée pour les pistes en enrobé noir utilisées en conditions de vol à vue ou en condition de vol aux instruments (à l'exclusion des approches de précision), et celles en béton utilisés en conditions de vol à vue uniquement, l'administration française autorise l'utilisation d'un balisage simplifié (par marques).
§ 5.2.4.3*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les marques de seuil ne sont pas requises sur pistes non revêtues.
§ 5.2.4.9	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les marques de seuils décalés sont représentées par une à trois marques en "V".
§ 5.2.8.4* et 5.2.8.5	C	Pour la réglementation européenne, les marques axiales améliorées de voies de circulation ne sont pas obligatoires. Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.2.13.1*	C	Pour la réglementation européenne, les marques de poste de stationnement ne sont pas obligatoires. Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.2.13.2*	C	Cette disposition n'est transposée ni dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale.
§ 5.2.14.1* et 5.2.14.2	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la ligne de sécurité peut délimiter également la séparation entre l'aire de trafic et l'aire de manœuvre.
§ 5.2.16.2*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation nationale permet de remplacer une marque d'obligation pour des raisons d'exploitation par une marque RUNWAY AHEAD notamment dans le cadre des doublets de piste.
§ 5.3.3.3	C	La réglementation européenne limite l'obligation d'installer un phare d'aérodrome aux aérodromes accueillant du trafic VFR de nuit uniquement. La réglementation nationale ne présente pas de différence avec l'OACI.
§ 5.3.3.6	C	Pour la réglementation européenne, la couleur des éclats des phares d'aérodrome alternant avec les éclats blancs n'est pas imposée. Pas de différence pour la réglementation nationale.
§ 5.3.3.12	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, cette disposition est appliquée pour les nouvelles installations ; en France, certains phares d'identification déjà installés émettent des éclats lumineux blancs à la place des éclats verts.
§ 5.3.4.1 et 5.3.4.10	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le dispositif lumineux d'approche n'est pas imposé sur les pistes à vue et classique. De plus, sur les pistes de précision, la longueur du dispositif peut être réduite avec des minimums opérationnels adaptés. En l'absence de dispositif, des feux d'identification de seuil de piste sont installés.
§ 5.3.5.1	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI et APAPI) ne sont pas imposés sur les pistes accueillant des avions à turboréacteurs.
§ 5.3.5.2, 5.3.5.3 et 5.3.5.4*	A	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les dispositifs T-VASIS et AT-VASIS ne sont pas autorisés.
§ 5.3.12.2*	C	Les feux d'axe de piste ne sont pas imposés sur les pistes de précision CAT I.
§ 5.3.12.3 et 5.3.12.4*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les feux d'axe de piste sont obligatoires pour les décollages par faible visibilité quand la RVR est inférieure à 250 m pour les aéronefs de catégorie A, B, C ; et 300 m pour les aéronefs de catégorie D.
§ 5.3.14.1	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.15.1 et 5.3.15.2	C	L'installation de feux indicateurs de voie de sortie rapide n'est pas obligatoire dans la règlementation européenne. Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.17.1	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les feux axiaux de voie de circulation ne sont systématiquement requis que dans le cas d'une utilisation par RVR inférieure à 150 m.
§ 5.3.17.2*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.17.13*, 5.3.17.15*, 5.3.17.19 et 5.3.17.20*	B	Pour la réglementation européenne, les espacements de 60 m entre les feux axiaux de voie de circulation ne sont pas admis. Pour la réglementation nationale, l'espacement de ces feux répond à d'autres critères tels que la RVR et la proximité de la piste.
§ 5.3.19.2*	C	Pour la réglementation européenne, les feux d'aire de demi-tour sur piste peuvent être omis si un guidage suffisant est fourni par les feux de bords de voie de circulation et un marquage axial. La réglementation française n'exige pas systématiquement l'apposition de feux d'aire de demi-tour sur une piste utilisée de nuit.
§ 5.3.20.1 et 5.3.20.2	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, l'installation de barres d'arrêt n'est obligatoire que pour les voies desservant les pistes utilisées pour les approches de précision de CAT II et III et décollages par RVR inférieure à 150 m.
§ 5.3.22.1*	C	L'installation de feux de sortie pour poste de dégivrage/antigivrage n'est pas obligatoire dans la réglementation européenne. Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.24.1*	C	Pour la réglementation européenne, l'installation de feux d'éclairage des aires de trafic n'est pas obligatoire sur les aires de dégivrage/antigivrage. Pour la réglementation nationale, l'installation de feux d'éclairage des aires de trafic n'est pas requise.
§ 5.3.24.4*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.25.1	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation nationale ne décrit pas les cas dans lesquels l'installation d'un système de guidage visuel pour l'accostage est exigée.
§ 5.3.26.1*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation nationale ne décrit pas les cas dans lesquels l'installation d'un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est exigée.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 5.3.27.1*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.28.2*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale ; les feux de point d'attente sur voie de service ne sont requis que lorsque la piste est utilisée en dessous de 350 m de RVR.
§ 5.3.29.1*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale. Toutefois, la protection contre les incursions est assurée par RVR < 550 m ou en LVP par l'installation de barres d'arrêt permanentes qui interdisent l'accès à toutes les voies inutilisables.
§ 5.4.1.7	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, l'éclairage des panneaux de signalisation destinés à être utilisés de nuit, peut être omis si le panneau est rétro-réfléchissant sur les pistes de code 3 ou 4 avec approche exploitées à vue.
§ 5.4.2.8	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, un seul panneau d'obligation est requis côté gauche pour les pistes à vue.
§ 5.4.2.15	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le panneau CAT II/III n'est pas utilisé et le panneau CAT III est installé au point d'arrêt combiné CAT II/III.
§ 5.4.2.18	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. L'inscription CAT II ou CAT III est toujours placée le plus près de la voie de circulation, l'indicatif de la piste, figurant à l'extérieur. 20-02 CAT III — Panneau côté gauche CAT III 20-02 — Panneau côté droit
§ 5.4.3.4	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les panneaux indicateurs de dégagement de piste ne sont prévus que sur les pistes avec approche de précision de CAT II ou III, ou pour les décollages par faible visibilité pour indiquer à un pilote qu'il franchit la limite de bande ou de l'aire critique ILS/MLS.
§ 5.4.3.20	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les panneaux indicateurs de décollage depuis une intersection sont installés du côté du sens du décollage.
§ 5.4.3.29	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les inscriptions de ces panneaux indiqueront la valeur de la distance restant jusqu'à l'extrémité de piste (TORA) exprimée en mètres mais la lettre 'm' de l'unité n'est pas affichée. L'indicatif de la piste peut être mentionné également.
CHAPITRE 6 **Note : l'application de la réglementation européenne se limite à l'emprise des aérodromes.**		
§ 6.1.1.10* et § 6.1.2.3*	B	La réglementation européenne a transposé cette disposition en guide. Pour la réglementation nationale, seuls sont balisés les fils et les câbles qui dépassent une certaine hauteur (variable en fonction de leur emplacement). Les caractéristiques de balisage (marques, feux, balises) sont établies selon des critères plus détaillés que les prescriptions de la recommandation 6.1.1.10. Le balisage lumineux de jour n'est pas systématiquement requis.
§ 6.2.1.2	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le fonctionnement des feux BI de types A, B et E est étendu au crépuscule pour tous les obstacles et de jour également pour les éoliennes. Les feux MI A ne sont pas utilisés la nuit. Pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc, il est possible d'utiliser des feux rouges à éclats de 200 cd qui ne sont pas prévus par l'OACI. Seules les exigences minimales du tableau 6-3 ("répartition lumineuse des feux HI et MI") sont applicables. Les "recommandations" du tableau 6-3 ne sont pas requises.
§ 6.2.2.1	B	Pour la règlementation européenne, le balisage des véhicules ne concerne que ceux se déplaçant sur l'aire de manœuvre. Pour la règlementation nationale, les conditions de balisage des véhicules sur l'aire de manœuvre sont fixées par les autorités locales et incluent les dispositions communes aux véhicules incendies et de service.
§ 6.2.2.7	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, des feux de moindre intensité peuvent être utilisés sur les véhicules d'escorte "follow-me".
§ 6.2.2.8	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il n'y a pas d'exigences de balisage pour les objets à mobilité limitée, comme les passerelles télescopiques.
§ 6.2.3.4*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, lorsque le balisage par marques est constitué d'une couleur unique, cette couleur est le jaune pour le cas des obstacles situés à proximité d'une piste dont la projection orthogonale sur un plan vertical quelconque mesure moins de 1,5 m dans ses deux dimensions.
§ 6.2.3.7*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les fanions sont de couleur rouge ou comprennent deux sections triangulaires, l'une rouge et l'autre blanche.
§ 6.2.3.18*	B	La disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il est prévu de pouvoir adapter le balisage, notamment de le réduire en cas de risque de gêne visuelle pour les pilotes, toutefois le type de balisage à utiliser n'est pas spécifié (décision au cas par cas des autorités compétentes militaires et/ou civile).
§ 6.2.3.20*	B	Pas de différence avec la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, par défaut, le balisage par feux BI est prévu pour les obstacles de moins de 45 m. Il est prévu de pouvoir renforcer le balisage dans des situations particulières. Le besoin est évalué au cas par cas par les autorités militaires et civiles compétentes.
§ 6.2.3.26	C	Pas de différence avec la réglementation européenne. Disposition non reprise dans la règlementation nationale. Les feux MI de type C ne sont utilisés que pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 6.2.3.30*	B	La partie de la spécification concernant la couleur a été partiellement transposée en tant que guide dans la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il est prévu de pouvoir adapter le balisage, notamment de le réduire en cas de risque de gêne visuelle pour les pilotes, toutefois le type de balisage à utiliser n'est pas spécifié (décision au cas par cas des autorités compétentes militaire et/ou civile).
§ 6.2.3.33	C	Pas de différence avec la réglementation européenne. Disposition non reprise dans la règlementation nationale. Les feux MI de type C ne sont utilisés que pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc.
§ 6.2.4.2*	B	Pas de différence avec la réglementation européenne applicable sur les aérodromes ou dans les zones sous contrôle des exploitants d'aérodrome. Pour la réglementation nationale, les éoliennes peuvent, en plus du blanc, être peintes en gris avec un facteur minimal de luminance supérieur ou égal à 0,4. Cette couleur doit être apposée sur la totalité des aérogénérateurs. Des marques rouges ou oranges additionnelles sont requises pour les éoliennes en mer.
§ 6.2.4.3* et 6.2.4.5*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. La règlementation française est conforme aux dispositions de cette recommandation à l'exception des points e)-ii et e)-iii : le 2ème feu n'est pas requis et les feux intermédiaires sont des feux faible intensité de type B. Des feux rouges à éclats de 200 cd peuvent être utilisés pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc. 6.2.4.3.b) : Des espacements maximaux différents de 900 m entre les feux MI sont prescrits par la règlementation française, en fonction du type de balisage (nocturne/diurne), du type de parc éolien (terrestre, maritime), et de la hauteur des éoliennes (inférieure ou supérieure à 150 m). Ces espacements varient entre 500 m et 2 000 m.
§ 6.2.5.1*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, tous les pylônes ne sont pas nécessairement colorés.
§ 6.2.5.2*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le marquage des pylônes qui supportent les fils peut être omis dans le cas des pylônes éclairés de jour par des feux d'obstacle à moyenne intensité.
§ 6.2.5.11*	B	La disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne applicable dans l'emprise et dans les zones sous contrôle de l'exploitant d'aérodrome. Pour la réglementation nationale, il est prévu de pouvoir adapter le balisage, notamment de le réduire en cas de risque de gêne visuelle pour les pilotes, toutefois le type de balisage à utiliser n'est pas spécifié.
CHAPITRE 8		
§ 8.1.7	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, un temps de communication de l'alimentation électrique auxiliaire de 1 seconde est requis en dessous de 400 m de RVR de jour et 800 m de RVR de nuit.
§ 8.2.3	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, lorsqu'une piste qui fait partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface est dotée d'un balisage lumineux de piste et d'un balisage lumineux de voie de circulation, il n'est pas spécifié que les circuits électriques soient couplés de manière à supprimer le risque d'allumage simultané des deux formes de balisage.
CHAPITRE 9		
§ 9.2.2	C	La règlementation européenne ne prévoit pas la mise à disposition de services de sauvetage et de matériel d'incendie spécialisés appropriés au danger ou au risque. La règlementation nationale prévoit des exigences spécifiques uniquement pour les étendues d'eau ("lacs", "mers") et non pour les marécages et autres milieux difficiles.
§ 9.2.4*	C	Les règlementations européennes et françaises prévoient la réduction d'une catégorie du niveau de protection assurée sur un aérodrome lorsque le nombre de mouvements d'un avion de la classe la plus élevée qui utilise normalement l'aérodrome est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic.
§ 9.2.5	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, pour les aéronefs effectuant du transport exclusif de fret ou de courrier, la longueur hors tout divisée par trois sert de base au calcul. De plus, pour préciser la notion d'avions qui utilisent normalement l'aérodrome, un seuil de 24 mouvements d'aéronefs sur les trois mois consécutifs de plus fort trafic l'année antérieure est utilisé.
§ 9.2.8*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation française ne demande pas d'agent principal pour les aérodromes de niveaux 1 et 2.
§ 9.2.11	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les aérodromes de niveau de protection RFFS 1 disposent de 50 kg d'agent complémentaire, les aérodromes de niveau de protection RFFS 2 disposent de 250 kg d'agent complémentaire.
§ 9.2.13	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les quantités d'eau sont données en fonction de la catégorie RFFS, sans majoration.
§ 9.2.27 et 9.2.28*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, l'objectif opérationnel du service est un délai d'intervention de 3 minutes maximum à chaque extrémité de la piste.
§ 9.2.29*	C	Les règlementations européenne et française ne prévoient pas de temps de réponse inférieur à 3 minutes pour atteindre toute autre partie de l'aire de mouvement.
§ 9.2.41*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il n'est pas prévu la mise en œuvre d'un véhicule spécifique destiné au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs pour les aérodromes de niveau RFFS 1.
§ 9.2.44*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il n'est pas prévu la mise en œuvre de personnel RFFS pour les aérodromes de niveau RFFS 1.
§ 9.2.45*	C	En réglementation européenne, l'analyse des ressources nécessaires aux taches afin de déterminer l'effectif minimal est reprise en guide. Pour la réglementation nationale, l'effectif RFFS par catégorie est fixé réglementairement.
§ 9.2.46	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation nationale ne prévoit l'utilisation d'un équipement respiratoire que sur les aérodromes de catégorie 3 ou supérieure.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 9.3.1* et 9.3.2*	C	Pour la réglementation européenne, les spécifications relatives à l'enlèvement des aéronefs sont reprises en guide. La réglementation nationale prévoit que l'exploitant d'aéronef soit responsable de l'enlèvement de son aéronef.
§ 9.5.1 à 9.5.3	C	Cette disposition n'a été transposée ni dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale applicable aux aérodromes.
§ 9.5.7	C	Les réglementations européenne et française ne prévoient pas qu'une surveillance visuelle des postes de stationnement d'aéronefs soit effectuée pour s'assurer que les dégagements recommandés soient garantis.
§ 9.8.7* et 9.8.8*	C	Le radar de surface pour aire de manœuvre n'est pas requis systématiquement.
§ 9.9.4	C	Pour la réglementation européenne, la présence d'équipement d'aide à la navigation aérienne après l'extrémité de piste peut être acceptée après une étude de sécurité. Pour la réglementation nationale, cette spécification ne s'applique qu'aux créations et allongements de piste.
§ 9.10.1		Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les clôtures adaptées destinées à empêcher l'accès de l'aire de mouvement aux animaux sont exigées en fonction du risque.
§ 9.10.5		Cette recommandation a été transposée en guide dans la réglementation européenne. Cette recommandation n'a pas été transposée en règlementation nationale.
§ 9.11		Cette recommandation n'a été transposée ni dans la réglementation européenne , ni dans la réglementation nationale.
CHAPITRE 10		
§ 10.2.3 et 10.2.7	C	Pour la réglementation européenne, les minima de frottements sont définis en guide. Pas de différence pour la réglementation nationale.
§ 10.3.1 à 10.3.3*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le retrait des contaminants sur les pistes, voies de circulation et aires de trafic (neige, glace, eau stagnante, poussière…) pour éliminer le risque d'accumulation fait l'objet de recommandations.
§ 10.3.5*	C	Les spécifications relatives à l'utilisation des agents chimiques destinés à enlever la glace et la gelée n'ont pas été transposées dans les règlementations européenne et française.
§ 10.5.1	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les dispositions portant sur l'intensité moyenne du faisceau principal des feux de piste sont des recommandations inscrites en guide.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 14
Hélistation

VOLUME 2
CONCEPTION ET EXPLOITATION DES HELISTATIONS

2ème édition à jour de l'amendement N° 3 applicable à partir du 25 novembre 2004

REGLEMENTATION O.A.C.I	CAT	REGLEMENTATION FRANÇAISE
Aire de prise de contact et d'envol	B	Autre moyen de conformité: En France, l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF) a la définition suivante : "Aire portante sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou se mettre en stationnaire."
Hélistation	B	Autre moyen de conformité : En France, une hélistation est un aérodrome destiné à recevoir exclusivement les hélicoptères.
CHAPITRE 2		
§ 2.1.2 et § 2.1.3	C	Dispositions non reprises
§ 2.2.2	C	Dispositions non reprises
§ 2.4.3	C	Disposition non reprise : Les coordonnées géographiques des points axiaux des voies de circulation ne sont pas publiées pour le moment.
§ 2.4.5	C	Dispositions non reprises
CHAPITRE 3		
§ 3.1.2	C	Disposition partiellement reprise : Les spécifications relatives aux "hydro hélistations" ne sont pas traitées dans la réglementation française.
§ 3.1.21	C	Disposition non reprise
§ 3.1.27	C	Disposition partiellement reprise : cette disposition ne s'applique pas pour les accotements en France.
§ 3.1.29 § 3.1.37	B	Autre moyen de conformité : La réglementation française fait référence au diamètre du rotor pour la largeur hors tout de l'hélicoptère.
§ 3.2.2	B	Autre moyen de conformité : En France, le dimensionnement d'une FATO sur une hélistation en terrasse est également prévu pour les FATO destinées à être utilisées par des hélicoptères exploités en classe de performances 3.
§ 3.2.4	C	Disposition partiellement reprise : La seconde partie de la norme ne fait l'objet que d'une recommandation.
§ 3.2.10	C	disposition non reprise
§ 3.3 Héliplate-formes	D	Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.
§ 3.4 Hélistations sur navires	C	Disposition non reprise : La réglementation française ne traite pas des hélistations sur navire.
CHAPITRE 4		
§ 4.1.5	B	Autre moyen de conformité : La France utilise le terme surfaces latérales pour les surfaces de transition.
§ 4.1.48 § 4.1.19 § 4.1.20	C	Disposition partiellement reprise : Ces spécifications ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 4.1.21 à § 4.1.25	D	Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.
§ 4.2.2	B	Autre moyen de conformité : Lorsqu'une approche directe classique est prévue aux deux extrémités, la surface intérieure peut être supprimée après étude. Dans ce cas particulier, la surface conique est remplacée par la continuation de la surface latérale.
§ 4.2.6	B	Autre moyen de conformité : Il est possible, dans les zones grévées de servitudes aéronautiques d'autoriser l'implantation d'installations et d'équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, après avis préalable d'une commission spécifique et sous réserve qu'une étude technique démontre que la sécurité et la régularité de l'expoitation des hélicoptères ne sont pas affectées. La réalisation de l'étude est obligatoire, et les objets sont limités aux seuls installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public.
§ 4.2.8	C	Disposition partiellement reprise : La réglementation française prévoit la possibilité de trouée unique.
§ 4.2.10	C	Disposition partiellement mise en œuvre : Les hélistations d'hôpitaux font l'objet d'une étude particulière.
§ 4.2.11	C	Disposition partiellement reprise : La réglementation française prévoit la possibilité de trouée unique.
§ 4.2.12 à § 4.2.18	D	Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.
§ 4.2.19 à § 4.2.22	C	Dispositions non reprises : La réglementation française ne traite pas des hélistations sur navire.
CHAPITRE 5		
§ 5.1.1.1 § 5.1.1.2 § 5.1.1.4 § 5.1.1.7	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.1.2.1 à § 5.1.2.3	C	Dispositions non reprises : La réglementation française ne prévoit pas de dispositions concernant les marques d'hélitreuillage.
§ 5.2.2.1 à § 5.2.2.5	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.3.3	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française.
§ 5.2.4.1 à § 5.2.4.5	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.5.2 § 5.2.5.3	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.6.2 à § 5.2.6.3	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.7.1	D	Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 5.2.7.3 § 5.2.7.4	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.8.2	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française.
§ 5.2.8.3 § 5.2.8.4	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.8.5	D	Sans objet- Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.
§ 5.2.9.3 § 5.2.9.5	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française.
§ 5.2.10.1 à § 5.2.10.5	D	Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.
§ 5.2.12.2 à § 5.2.12.4	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.13.2 à § 5.2.13.4	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.2.2 à § 5.3.2.4	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.3.2 § 5.3.2.5 § 5.3.3.7	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.4.2 à § 5.3.4.16	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.4.17	C	Disposition non reprise
§ 5.3.4.18 § 5.3.4.19	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.2 § 5.3.5.3	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.5 à § 5.3.5.8	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.10 § 5.3.5.11	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.13 à § 5.3.5.20	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.22 § 5.3.5.26	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.23 à § 5.3.5.25	C	Dispositions non reprises
§ 5.3.6.1	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. Les feux peuvent être omis si la TLOF et la FATO sont en totale coïncidence.
§ 5.3.6.2	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. Dans le cas d'une trouée unique, l'administration française recommande d'utiliser des feux de couleur rouge sur le côté de la FATO opposé à cette trouée.
§ 5.3.6.3	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition ne n'est qu'une recommandation dans la réglementation française.
§ 5.3.7.2 § 5.3.7.3	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.8.1 à § 5.3.8.3	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.8.5 à § 5.3.8.7	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.8.8	D	Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.
§ 5.3.8.9 § 5.3.8.10	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.8.12 à § 5.3.8.14	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. La réglementation française recommande des panneaux de couleur jaune.
§ 5.3.8.16 § 5.3.8.17	C	Dispositions non reprises
§ 5.3.8.20	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française.
§ 5.3.8.23	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française.
§ 5.3.9.1 à § 5.3.9.4	C	Dispositions non reprises : Il n'y a pas de dispositions concernant les aires d'hélitreuillage dans la réglementation française.
§ 5.3.12.1 § 5.3.12.2	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
CHAPITRE 6		
§ 6.1.1 à § 6.1.10	B	Autre moyen de conformité : La réglementation française rend obligatoire un niveau minimal de protection incendie assuré sur les hélistations en surface par une dotation de 50 kg de poudre ou équivalent et sur les hélistations en terrasse par une dotation de 250 kg de poudre ou équivalent.

ANNEXE 15
Service d'information aéronautique

Seizième édition à jour de l'amendement n° 43 applicable depuis le 28 novembre 2024
Les pratiques recommandées sont identifiées par un astérisque *

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
CHAPITRE 5 – Produits et services d'information aéronautique		
§5.3.3.3.2 et 5.3.3.4.3	C	Les données numériques de terrain et d'obstacles sont requises pour la zone 1, sauf pour les collectivités de Saint-Martin, de Saint-Barthélemy, et de Wallis-et-Futuna.
§5.3.3.3.3, 5.3.3.3.4*, 5.3.3.4.4, 5.3.3.4.5 et 5.3.3.4.6*	C	Les données numériques de terrain et d'obstacles pour la zone 2 ne sont pas exigées pour tous les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale. Ces données sont exigées pour les aérodromes suivants : FMEE : La Réunion-Roland Garros, LFBD : Bordeaux-Mérignac, LFBO : Toulouse-Blagnac, LFBP : Pau-Pyrénées, LFBZ : Biarritz -Pays-Basque, LFKB : Bastia-Poretta, LFKJ : Ajaccio-Napoléon Bonaparte, LFLC : Clermont-Ferrand-Auvergne, LFLL : Lyon-Saint-Exupéry, LFML : Marseille-Provence, LFMN : Nice-Côte d'azur, LFMT : Montpellier-Méditerranée, LFOB : Beauvais-Tillé, LFPB : Paris-le-Bourget, LFPO : Paris-Orly, LFPG : Paris-Charles-de-Gaulle, LFQQ : Lille-Lesquin, LFRB : Brest-Bretagne, LFRS : Nantes-Atlantique, LFST : Strasbourg-Entzheim, LFSB : Bâle-Mulhouse, NTAA : Tahiti-Faa'a, NWWW : Nouméa-La Tontouta, TFFF : Martinique-Aimé Césaire, TFFR : Guadeloupe-Maryse Condé.
§5.3.3.3.7 et 5.3.3.4.9*	C	Les données numériques de terrain et d'obstacles pour la zone 3 ne sont pas exigées.
§5.3.3.4.10	C	Les données numériques d'obstacles ne sont pas fournies pour les 6 aérodromes suivants dotés de piste CAT II/III : LFBL 21, LFJL 22, LFOB 12, LFQQ 26, LFRB 25L et LFOK 10.
§5.3.4.2*	C	La fourniture d'ensembles de données cartographiques d'aérodrome n'est pas requise.
§5.3.5.2*	C	La fourniture d'ensembles de données de procédures de vol aux instruments n'est pas requise.
CHAPITRE 6 – Mise à jour de l'information aéronautique		
§6.2.6*	C	Il n'est pas exigé que le système régularisé (AIRAC) soit utilisé pour la fourniture de l'information relative aux circonstances énumérées au 6.2.6.
§6.3.2.3	C	La France ne publie pas de NOTAM pour diffuser les renseignements concernant des observations ou prévisions de phénomène de météorologie de l'espace.
§6.3.2.4	C	Un NOTAM doit également être préparé et émis en cas d'indisponibilité d'une piste en raison de travaux de marquage de la piste ou, si l'équipement utilisé pour ces travaux peut être enlevé, pour indiquer le délai nécessaire pour rendre la piste de nouveau disponible aux opérations aériennes.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 16 Protection de l'environnement	
REGLEMENTATION OACI	**REGLEMENTATION FRANÇAISE**
NIL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 17 Sureté	
RÉGLEMENTATION OACI	**RÉGLEMENTATION FRANÇAISE**
NIL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEXE 18 Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses 4ème édition à jour de l'amendement N° 12		
RÉGLEMENTATION O.A.C.I.	**CAT**	**RÉGLEMENTATION FRANÇAISE**
§ 2.1.1 et § 2.1.2	A	Plus exigeant. Le Règlement (UE) 965/2012 étend le champ d'application à toutes les opérations, y compris le transport intérieur.
§ 9.6.1 et § 9.6.2	A	Plus exigeant. Les informations à notifier sont précisées dans les AMC au règlement (UE) n° 965/2012.
§ 10.2.1	C	Partiellement mis en œuvre. Les opérateurs non commerciaux qui ne transportent pas de marchandises dangereuses ne sont pas tenus d'obtenir l'approbation de leur programme de formation sur les marchandises dangereuses.
§ 12.1	C	Partiellement mis en œuvre. Le règlement (UE) 2015/1018 du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements de l'aviation civile devant obligatoirement être déclarés (conformément au règlement (UE) n° 376/2014) n'est pas entièrement conforme à ce qui est indiqué dans les instructions techniques.

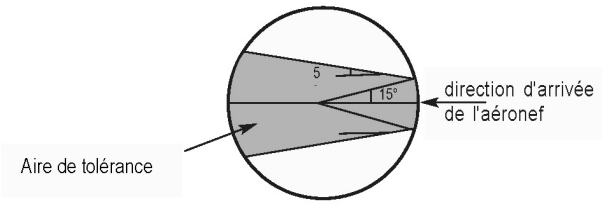
© Service de l'Information Aéronautique, France

DOC 4444 - PANS-ATM	
Procédures pour les services de navigation aérienne Gestion du trafic aérien Seizième édition à jour de l'amendement N° 12 en vigueur le 28 novembre 2024	
RÉGLEMENTATION OACI RÉF : PANS-ATM	**RÉGLEMENTATION FRANCAISE RÉF : RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AÉRIENNE**
	La réglementation de la circulation aérienne applicable en France procède des textes européens et nationaux suivants :
	• le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision ;
	• le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne ;
	• l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;
	• l'arrêté du 4 mars 2022 établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne.
Les différences significatives entre ces deux référentiels seront disponibles prochainement.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

DOC 8400 - PANS ABC
Procédures pour les services de navigation aérienne - Abréviations et codes **Neuvième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 34, entré en vigueur le 28 novembre 2024**
NIL

DOC 8168 Volume I – PANS OPS
Procédures pour les services de navigation aérienne – exploitation technique des aéronefs. Volume I : procédures de vol Sixième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 11, entré en vigueur le 28 novembre 2024
Aucune différence.

DOC 8168 Volume II – PANS OPS	
Procédures pour les services de navigation aérienne – exploitation technique des aéronefs Volume II : construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments Septième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 10, entré en vigueur le 28 novembre 2024	
RÉGLEMENTATION OACI RÉF : PANS OPS	**RÉGLEMENTATION FRANCAISE Réf : RECUEIL NATIONAL DE CRITÈRES**
Partie I - section 2 Chap 1 : Généralités	En France, les procédures de vol aux instruments peuvent être conçues en utilisant les critères issus : - soit du document OACI 8168 volume II – PANS-OPS - version à jour ; - soit du document OACI 9905 - manuel RNP AR - version à jour ; - soit d'un recueil national établi sur la base de la sixième édition du volume II du Doc OACI 8168, incluant tous les amendements jusqu'au N° 7, et qui n'est plus mis à jour depuis juin 2018. Les procédures établies selon l'un des deux documents de l'OACI suscités font l'objet d'une mention explicite sur les cartes aéronautiques les représentant. Ces critères sont rendus applicables par décision du ministre chargé de l'aviation civile publiée au bulletin officiel du ministère chargé des transports, en application de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments. Le recueil national présente certaines différences avec les dispositions de l'OACI correspondantes, notamment dans les critères généraux ainsi que dans les critères pour les procédures conventionnelles. Ces différences sont listées ci-après.
	Appendice B au chapitre 1 **Vitesse du vent** Les aires de protection sont établies en prenant en compte l'effet non corrigé d'un vent omnidirectionnel. Des statistiques météorologiques recueillies pour divers terrains de la France métropolitaine ont montré que l'on pouvait adopter pour la protection des procédures un vent maximal : - de 0 à 14 000 ft : w = 1,5 h + 36 - de 15 000 à 31 000 ft : w = 2,5 h + 22 (avec w en kt et h en milliers de pieds) - au-dessus de 31 000 ft : w = 100 Des valeurs différentes peuvent être adoptées si des statistiques météorologiques particulières le permettent. Lorsqu'aucune statistique n'est disponible ou lorsque l'échantillon des relevés météorologiques n'est pas jugé suffisant, un vent maximal de : w = 2 h + 47 est pris en compte. Remarque : Pour certaines phases de la procédure (ex : approche interrompue), une valeur forfaitaire est fixée pour la prise en compte du vent maximal dans la construction de l'aire de protection. **Température** Les aires de protection sont normalement établies en considérant une température supérieure de 15° à la température standard au niveau considéré. Toutefois, dans certains cas particuliers, l'existence de statistiques de température peut être utilisée pour la prise en considération d'une température maximale différente de celle qui résulterait de l'application de la règle énoncée plus haut.
Partie I - section 2 Chap 2 : REPERES DE REGION TERMINALE § 2.5.1.1 VOR	L'aire de tolérance de repère à la verticale d'un VOR est basée sur la coupe circulaire horizontale du cône inversé d'ambiguïté au-dessus de l'installation, ayant son sommet à l'installation et un demi-angle de cône (α) de 30°. La pénétration dans le cône est censée être réalisée avec une précision de ± 15° par rapport à la trajectoire de rapprochement prescrite. À partir des points de pénétration, la trajectoire à travers le cône est censée être réalisée avec une précision de ± 5°. Si l'installation définit le MAPT ou le point de virage dans l'approche interrompue, des valeurs fixes sont utilisées. 
Partie I - section 3 : PROCEDURES DE DEPART Chap 2 - §2.6 SURFACE D'IDENTIFICATION D'OBSTACLES (OIS)	**Non retenu**

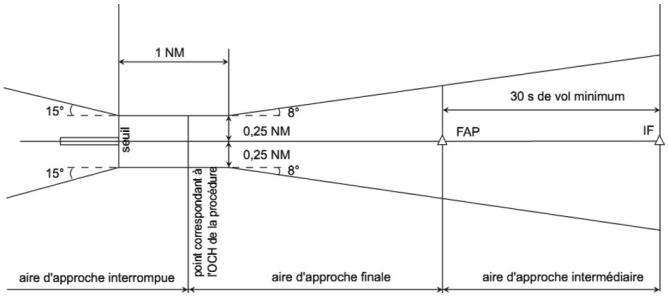
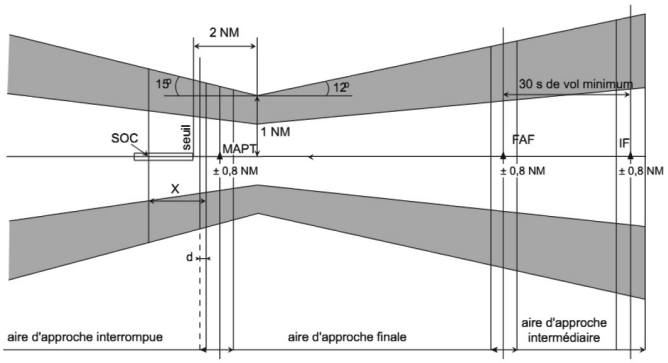
© Service de l'Information Aéronautique, France

Chap 2 - § 2.7.3 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)	Une PDG dépassant 3,3 % ainsi que l'altitude jusqu'à laquelle s'étend la pente augmentée sont publiées ainsi que l'obstacle déterminant cette pente. Deux cas peuvent se présenter : 1) la PDG résultant de la prise en compte d'obstacles très proches de la DER est très élevée (supérieure à 15%) : elle n'est pas publiée. Dans ce cas, une nouvelle PDG est calculée en faisant abstraction de ces obstacles. Cette nouvelle pente est publiée avec une mention décrivant les obstacles non pris en compte (position, cote au sommet) ainsi que l'obstacle le plus pénalisant qui la détermine. 2) la PDG est élevée (supérieure à 3,3%) : elle est publiée ainsi que l'obstacle déterminant cette pente. Dans le cas où cet obstacle est isolé et que cela représente un intérêt opérationnel, une deuxième pente faisant abstraction de cet obstacle peut être publiée ; l'obstacle le plus pénalisant imposant cette deuxième pente est également publié si cette dernière est supérieure à 3,3%.
Chap 2 - § 2.7 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)	**§ 2.7.4** Si la PDG est augmentée, elle est ramenée à 3,3 % au point situé au-delà de l'obstacle critique où peut être assurée la marge de franchissement d'obstacles de 0,8 % de la distance depuis la DER.
Chap 2 - § 2.7 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)	**§ 2.7.5 Non retenu**
Chap 3 - § 3.1.2 GUIDAGE SUR TRAJECTOIRE	**§ 3.1.2** Le guidage sur trajectoire est fourni au plus tard 10 NM : a) après l'extrémité départ de la piste (DER) dans le cas des départs en ligne droite, ou b) après exécution des virages dans le cas des départs avec virage
Chap 3 - § 3.3.1.2 DEPART AVEC VIRAGE	Le vol en ligne droite est présupposé jusqu'à ce que soit atteinte une hauteur d'au moins 120 m (394 ft) [CAT H : 90 m (295 ft)] au-dessus de l'altitude de la DER. Toutefois, pour les aéronefs de CAT A ou B, une hauteur inférieure peut être adoptée, en cas de nécessité, à condition qu'elle reste supérieure ou égale à 90 m (295 ft)
Chap 3 - § 3.3.1.	**Chap 3 - § 3.3.1.4 On distingue deux types de virage :** - le virage initial entrepris à une hauteur inférieure ou égale à 300 m (984 ft au-dessus du niveau de la DER, dans le cas d'un virage à une altitude/hauteur, ou à un TP désigné situé à une distance inférieure ou égale à 3,2 NM de la DER, - le virage après montée initiale, entrepris à une hauteur supérieure à 300 m (984 ft) au-dessus du niveau de la DER, dans le cas d'un virage à une altitude/hauteur ou à un TP désigné situé à une distance supérieure à 3,2 NM de la DER
Chap 3 - § 3.3.4 PARAMETRES DE VIRAGE	**§ 3.3.4 Paramètres de virage** **On distingue deux types de virages :** - le virage initial (H 300 m (984 ft) ou TP à moins de 3,2 NM de la DER) ; - le virage après montée initiale (dans le cas contraire). **Vitesses :** **Catégories d'aéronefs** / **Vitesses maximales indiquées (kt)** : **Virage initial** / **Virage après montée initiale** A : 120 / 120 B : 145 / 165 C : 175 / 265 D : 205 / 290 **angle d'inclinaison :** - virage initial : 15° - virage après départ initial : 25° ou vitesse angulaire de 3°/s si l'inclinaison qui en résulte est inférieure à 25°.
Chap 3 - § 3.3.5.3	a) .... 1) altitude/hauteur maximale d'obstacles = TNA/H – [50 m (165 ft) pour un virage initial ou 90 m (295 ft) pour un virage après montée initiale] dans le cas des avions. 2) altitude/hauteur maximale d'obstacles = TNA/H – [40 m (131 ft) pour un virage initial ou 80 m (265 ft) pour un virage après montée initiale] dans le cas des hélicoptères.
Chap 4 - § 4.2.1 AIRE 1	**Aires de mise en virage (Aire 1)** Les critères en ligne droite s'appliquent jusqu'au TP (aire de mise en virage).
Chap 4 - § 4.2.2 AIRE 2	**Aires de mise en virage (Aire 2)** L'aire 2 de départ omnidirectionnel s'étend depuis les limites de l'aire de mise en virage, jusqu'à un cercle de rayon 25 NM centré sur l'aérodrome (point milieu de la piste). Une zone tampon de 5 NM entourant ce cercle est considérée pour la détermination des obstacles à prendre en compte. En région montagneuse, le rayon de ce cercle peut être augmenté si nécessaire, la valeur considérée étant, dans tous les cas, publiée.
Chap 6 - § 6.2.1 DÉPARTS AUX INSTRUMENTS À PARTIR DE PISTES PARALLÈLES	Lorsqu'il est prévu d'utiliser simultanément deux procédures de départ aux instruments à partir de pistes parallèles, les trajectoires de départ nominales divergent d'au moins 15° immédiatement après le décollage. En fonction de la distance entre les pistes parallèles, une valeur inférieure peut être utilisée, après accord de l'autorité de surveillance
Chap 6 - § 6.2.1 SÉGRÉGATION DES MOUVEMENTS SUR PISTES PARALLÈLES	Lorsqu'il est prévu d'utiliser simultanément une procédure de départ aux instruments et une procédure d'approche aux instruments dans la même direction sur des pistes parallèles, les trajectoires nominales de la procédure de départ et de la procédure d'approche interrompue divergent aussitôt que possible d'au moins 30° (voir IIème Partie, Section 1, Chapitre 1 – ILS). En fonction de la distance entre les pistes parallèles, une valeur inférieure peut être utilisée, après accord de l'autorité de surveillance.

<table>
<tr><td>Partie I - section 4 : PROCEDURES D'ARRIVEE ET D'APPROCHE
Chap 1</td><td>La réglementation française retient les valeurs suivantes, exprimées en nœuds, pour la vitesse d'approche initiale
<table>
<tr><th rowspan="2">Catégories d'aéronefs</th><th colspan="2">Vitesses d'approche initiale</th></tr>
<tr><th>mini</th><th>maxi</th></tr>
<tr><td>A</td><td>90</td><td>150</td></tr>
<tr><td>B</td><td>120</td><td>180 (170 *)</td></tr>
<tr><td>C</td><td>160</td><td>240 (220 *)</td></tr>
<tr><td>D</td><td>185</td><td>250 (220 *)</td></tr>
</table>
De plus, les vitesses maximales pour les segments d'approche finale, indirecte, et le segment d'approche interrompue intermédiaire d'une procédure protégée pour la catégorie A sont égales à 110 kt</td></tr>
<tr><td>Chap 2 . § 2.1.1.5</td><td>Une STAR doit permettre la transition entre la phase en route et la phase d'approche en joignant un point significatif, normalement sur une route ATS, avec un point à partir duquel commence la procédure d'approche aux instruments. Le début de la route d'arivée est, suivant les cas : 1) s'il n'existe pas d'espace contrôlé associé à la procédure : - le dernier repère en route, s'il est situé à moins de 25 NM de l'IAF, sinon le point situé à 25 NM de l'IAF sur la route d'arrivée. 2) s'il existe un espace contrôlé associé à la procédure : - la limite de cet espace ou le repère le plus proche possible de cette limite.</td></tr>
<tr><td>Chap 3 . § 3.3.3 AIRES</td><td>Le segment d'approche initiale n'a pas une longueur normalisée. La longueur doit être suffisante pour permettre le changement d'altitude requis dans la procédure. La largeur de l'aire d'approche initiale au travers de l'IAF est de : - 10 NM (5 NM de part et d'autre de l'axe), lorsque l'IAF n'est pas défini par la verticale d'une installation radioélectrique ; - 4 NM (2 NM de part et d'autre de l'axe), lorsque l'IAF est défini par un VOR ; - 5 NM (2,5 NM de part et d'autre de l'axe), lorsque l'IAF est défini par un NDB. La largeur de l'aire ne peut pas excéder 10 NM (5 NM de part et d'autre de l'axe). Si elle est inférieure à cette valeur à l'IAF, l'aire s'évase à 7,8° (VOR) ou 10,3° (NDB), jusqu'à ce que cette largeur atteigne la valeur de 10 NM (5 NM de part et d'autre de l'axe).</td></tr>
<tr><td>Chap 3 . § 3.6 AIRES DE PROCEDURE EN HIPPODROME ET DE PROCEDURE D'INVERSION</td><td>e) vitesse du vent (w) : vent omnidirectionnel pour l'altitude h spécifiée ; OACI w = (2 h + 47) kt si h est en milliers de pieds ; France métropolitaine : w = 1,5 h + 36 kt si h est en milliers de pieds ou, si des données statistiques adéquates sont disponibles, le vent omnidirectionnel maximal avec probabilité de 95 % peut être utilisé</td></tr>
<tr><td>Chap 4 SEGMENT D'APPROCHE INTERMEDIAIRE
4.3.1 AIRE</td><td>4.3.1.1 Longueur
4.3.1.1.1 La longueur minimale du segment d'approche intermédiaire doit correspondre à un temps de vol de 30 s à la vitesse d'approche initiale.
4.3.1.1.2 Lorsque la trajectoire d'approche initiale et la trajectoire d'approche intermédiaire ne sont pas alignées, la longueur minimale du segment intermédiaire est déterminée par la construction de l'aire de protection de cette phase de la procédure.</td></tr>
<tr><td>Chap 4 . § 4.4.4 Virage non à l'installation</td><td>Non retenu</td></tr>
<tr><td>Chap 5 . § 5.2 SEGMENT D'APPROCHE FINALE</td><td>5.2.2 Conditions pour qu'une procédure d'approche finale soit considérée comme directe
5.2.2.1……
5.2.2.2 Approche finale avec trajectoire qui ne coupe pas le prolongement de l'axe de piste.
Une approche finale qui ne coupe pas le prolongement de l'axe de piste (égal ou inférieur à 5°) peut être établie, à condition que la trajectoire se trouve au maximum à 150 m latéralement du prolongement de l'axe de piste à une distance de 1 NM en amont du seuil de piste.
….
5.2.2.3.2 Position de l'axe d'approche :
L'axe d'approche finale (ou son prolongement) doit passer à moins de 150m de l'axe de piste à 1 NM en amont du seuil</td></tr>
<tr><td>Chap 5 . § 5.4.6 PROTECTION DU SEGMENT A VUE DE LA PROCEDURE D'APPROCHE</td><td>5.4.6.5 Moyens de conformité
1) Cas dans lesquels la vérification des VSS n'est pas nécessaire :
Pistes de code 3 ou 4 et procédure dans l'axe (finale dans le prolongement de l'axe de piste) :
- servitudes aéronautiques de dégagement, ou, à défaut, surfaces de dégagement (fond de trouée à 2% de pente) régulièrement vérifiées (dans le cadre du suivi de l'homologation) et non percées ou :
- piste (même QFU) équipée de PAPI et OCS PAPI (non percée par des obstacles) située en dessous de la VSS.
Pistes de code 1 ou 2 et procédure dans l'axe (finale dans le prolongement de l'axe de piste) :
- pente d'approche finale telle que la VSS soit au dessus du fond de trouée des servitudes aéronautiques de dégagement, ou à défaut, surfaces de dégagement régulièrement vérifiées (dans le cadre de l'homologation) ou
- piste (même QFU) équipée de PAPI et OCS PAPI (non percée par des obstacles) située en dessous de la VSS.
2) Cas dans lesquels la vérification des VSS est nécessaire :
- toute piste avec procédure dans l'axe ne répondant pas aux conditions ci-dessus.
- pistes avec procédures non dans l'axe.</td></tr>
<tr><td>Chap 5 . § 5.5 PUBLICATION</td><td>5.5.3 L'altitude/hauteur de procédure n'est pas inférieure à l'OCA/H du segment qui précède le segment d'approche final.</td></tr>
<tr><td>Chap 7 AIRE DE MANOEUVRES A VUE</td><td>7.2.4 OCA/H la plus basse
L'OCA/H la plus basse est celle qui est indiquée dans le Tableau 1.4.7.3.
La visibilité associée est conforme au règlement européen EU-OPS et n'est pas reprise dans le tableau 1.4.7.3.</td></tr>
</table>

© Service de l'Information Aéronautique, France

Chap 7 . § 7.4.1 Aire qui peut être négligée	**7.4.1 Aire qui peut être négligée** Un secteur de l'aire de manœuvre à vue où il y a un obstacle proéminent peut être négligé dans les calculs d'OCA/H s'il est situé hors des aires d'approche finale et d'approche interrompue et à l'extérieur d'un demi couloir de manœuvre à vue sur trajectoire prescrite (voir Fig. 1.4.7.3 et 1.4.7.4). La trajectoire nominale d'approche finale de la procédure d'approche directe ne doit pas traverser le secteur interdit (excepté le demi-couloir de manœuvre à vue sur trajectoire prescrite pour la catégorie d'aéronefs considérée).
Chap 7 **APPENDICE AU CHAPITRE 7** **Chap7 . § 7.4**	**2.4.1 Manœuvre à vue imposée de type "circuit de piste"** Cette branche constitue la trajectoire de raccordement entre l'axe de l'approche finale aux instruments et la branche vent arrière de la manœuvre à vue imposée. Il est recommandé que le point d'aboutissement de la branche de divergence sur la branche vent arrière se situe en amont du travers du seuil desservi par la manœuvre à vue imposée. L'angle entre la branche de divergence et la piste desservie par la manœuvre à vue imposée doit être inférieur ou égal à 45°, La longueur et l'orientation de cette branche sont publiées, **2.4.2 Cas particulier d'une manœuvre à vue imposée vers une piste parallèle, semi parallèle ou sécante** Dans certains cas (ex. : pistes parallèles, semi parallèles ou sécantes), la branche de divergence peut se raccorder directement au segment rectiligne d'alignement. La longueur et l'orientation de la branche de divergence ne seront alors publiées que si cette longueur est égale ou supérieure à 0,5 NM. Dans le cas où la longueur de la branche de divergence est inférieure à 0,5 NM, on considèrera une plage d'orientation de la branche de divergence correspondant à des angles d'intersection de l'axe de la piste desservie compris entre 30° et 45°. Le couloir de protection défini au § 1.8.2 sera élargi en conséquence. **2.4.3** réservé **2.4.4** réservé
Chap 8 ALTITUDES MINIMALE DE SECTEUR **Chap8 . § 8.5**	**8.5 SECTEURS CENTRÉS SUR UN VOR/DME OU UN NDB/DME** **8.5.1 …...** **8.5.2** Le rayon (R) de l'arc DME utilisé est compris de préférence entre 10 et 15 NM, ce qui permet d'éviter un sous-secteur trop petit. La largeur de la zone tampon est réduite à 1 NM au-delà des limites circulaires (limite de secteur et limite supplémentaire).
Chap 9. § 9.4.3 SEGMENT D'APPROCHE FINALE	**9.4.3.6 SDF.** Les repères de palier de descente ne doivent pas être nommés (les repères de palier de descente ne seront alors pas inclus dans la base de données de navigation ce qui assure au pilote d'avoir une information de distance par rapport au MAPt le long de la finale).
Partie II Procédures conventionnelles	**Partie II Procédures conventionnelles**
section 1 Chap 1 : SYSTEME D'ATTERRISSAGE AUX INSTRUMENTS (ILS)	**1.3.3 Longueur du segment d'approche intermédiaire** **1.3.3.3** . La longueur minimale du segment intermédiaire doit correspondre à un temps de vol de 30 s à la vitesse d'approche initiale. En cas de virage à l'IF, la longueur minimale résulte des contraintes de construction de l'aire d'approche intermédiaire. Le raccord de l'aire primaire associé au virage à l'IF doit rejoindre le prolongement des OAS en amont du point I (point le plus en aval de l'aire d'approche intermédiaire basé sur l'intersection entre la surface horizontale d'évaluation des obstacles associée à l'aire primaire du segment d'approche intermédiaire et de la bordure extérieure de la surface X des OAS). La longueur maximale du segment est régie par le fait qu'il doit être situé entièrement à l'intérieur du volume de service du signal d'alignement de piste, et normalement à une distance ne dépassant pas 25 NM de l'antenne du radiophare d'alignement de piste.
§ 1.5.3 APPROCHE INTERROMPUE AVEC VIRAGE	**1.5.3.2.4 Franchissement d'obstacles** b) Franchissement d'obstacles dans l'aire de virage. L'altitude/hauteur des obstacles dans l'aire de virage est inférieure ou égale à l'altitude/hauteur de virage + do tg Z – MFO où do est mesurée depuis l'obstacle jusqu'au point le plus proche sur la limite de l'aire de mise en virage, et la MFO est égale à : 1) 50 m (164 ft) [Cat H : 40 m (132 ft)] pour les virages de plus de 15°, diminuant linéairement jusqu'à zéro au bord extérieur des éventuelles aires secondaires. 2) valeur nulle pour les virages de 15° ou moins
	1.5.3.3.3 Franchissement d'obstacles. Le critère de franchissement d'obstacle à partir du TP amont est garanti par une altitude/hauteur d'obstacles inférieure à : (OCA/Hps – HL) + do tg Z – MFO où : do = dz + distance la plus courte depuis l'obstacle jusqu'à la ligne K-K dz = distance depuis le SOC jusqu'au TP amont et la MFO est égale à : - 30 m pour les virages de plus de 15° ; - valeur nulle pour les virages de 15° ou moins.
§ 1.6 APPROCHES ILS ET/OU MLS SIMULTANEES EN DIRECTION DE PISTES PARALLELES OU QUASI PARALLELES	**§ 1.6.1 Généralités** a), b), c), Note : des critères différents peuvent être admis, selon l'écartement des pistes et après approbation par l'autorité nationale de surveillance.

Chap 5 PAR	**5.2.7 Aire combinée d'approche intermédiaire et finale** Il s'agit d'une aire disposée symétriquement de part et d'autre du prolongement de l'axe, définie de la manière suivante : - la largeur de l'aire est de 0,5 NM en un point situé à 1 NM en amont du seuil ; - en aval de ce point, la largeur de l'aire demeure constante (0,5 NM) jusqu'au point correspondant à l'OCA/H de la procédure ; - en amont de ce point, l'aire s'évase de 8° par rapport à la trajectoire nominale jusqu'à la limite amont de l'IF; La tolérance de l'IF est de ± 0,8 NM.  **5.3.3 Marge de franchissement d'obstacles** A l'intérieur des limites de l'aire d'approche finale, il est défini une surface de franchissement d'obstacles (OCS) qui se compose d'un plan incliné sous un angle de 0,6 Θ par rapport à l'horizontale et passant par une droite perpendiculaire à l'axe de piste et située à une distance horizontale D du seuil donné par la formule : $D = \frac{30}{tg0.6\theta} - \frac{H}{tg\theta}$ D et H en mètres, θ en degrés θ = angle de site du plan de descente nominal ; 0,6 θ = angle de descente le plus faible admis ; H = hauteur de la trajectoire de descente nominale au dessus du seuil ; sa tolérance est égale à celle définie pour le point de repère ILS d'une installation exploitée en catégorie I. La marge de franchissement d'obstacles est déterminée par la HL de chaque catégorie.
section 2 Chap 6 SRE	**Chap 6 SRA** **6.1 GÉNÉRALITÉS** Une approche SRA est une approche classique qui peut être utilisée en secours d'une procédure PAR ou ILS. Ce type d'approche n'est défini que pour les aérodromes où le SRE est installé. 
Chap 6 . § 6.2.3 Procédures basées sur guidage tactique	**§ 6.2.3 Altitudes minimales de sécurité radar (devenues « altitudes minimales de guidage »)** Les critères relatifs au calcul des altitudes minimales de sécurité radar peuvent s'appliquer à différents types d'images radar. Pour la détermination des altitudes minimales de sécurité radar, la zone considérée est entourée d'une aire secondaire. La largeur de l'aire secondaire est égale à la norme d'espacement radar au point considéré.La MFO appliquée dans l'aire secondaire décroît de la valeur entière (minimum de 300 m ou 984 ft) à la valeur nulle.
Section 4, Chap 1 . § 1.5.1 Procédure spéciale d'entrée en attente VOR/DME	**1.5.1 Non retenu** Dans le cas d'une arrivée sur le radial VOR servant de support à la branche de rapprochement de l'attente, mais en sens inverse du rapprochement de l'attente, seule la procédure avec ouverture à 30° (type 2) est protégée.
Partie III Procédures RNAV et procédures basées sur satellites	
Section 1 . Chap 6 RNAV avec GBAS	**Chap 6 Non retenu**
Section 3 . Chap 6 PROCEDURES D'APPROCHE DE PRECISION – GBAS	**Chap 6 Non retenu**

© Service de l'Information Aéronautique, France

DOC 8168 Volume III – PANS OPS
Procédures pour les services de navigation aérienne – exploitation technique des aéronefs. Volume III : procédures d'exploitation technique des aéronefs Première édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 3, entré en vigueur le 28 novembre 2024
Aucune différence

DOC 9868
Procédures pour les services de navigation aérienne – Formation Troisième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 7, entré en vigueur le 5 novembre 2020
NIL

DOC 9981
Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodromes Troisième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 4, entré en vigueur le 4 novembre 2021
NIL

DOC 10066 – PANS AIM
Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique Première édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 3, entré en vigueur le 28 novembre 2024
NIL

DOC 10157 – PANS MET
Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie Première édition entrant en vigueur le 27 novembre 2025
NIL

DOC 10199 – PANS IM
Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information Première édition entrée en vigueur le 28 novembre 2024
Aucune différence

© Service de l'Information Aéronautique, France

DIFFERENCES BETWEEN FRENCH REGULATION AND ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

ANNEX 1
Personnel licensing

12th edition including amendment N° 175 applicable since the 8th of November 2018
Recommended practices are indicated by an asterisk (*).

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
CHAPTER 1 **Definitions and general rules concerning licences**		
§ 1.1 Aircraft avionics	C	It is not defined in EU rules.
§ 1.1 Aircraft required to be operated with a co-pilot.	B	Under Part-FCL it is limited to the aeroplane, while the ICAO definition is about aircraft.
§ 1.1 Airship	B	In Part-FCL the hot-air airships do not fall under this definition but under the definition of "balloon".
§ 1.1 Appropriate airworthiness requirements	B	Not defined.
§ 1.1 ATS surveillance service	C	Not defined in EU rules.
§ 1.1 ATS surveillance system	C	Not defined in EU rules.
§ 1.1 Certify as airworthy (to)	C	This term and meaning is not implemented in EASA rules.
§ 1.1 Command and control (C2) link	B	Not defined in regulations.
§ 1.1 Flight crew member	B	Not defined in EU rules.
§ 1.1 Flight time — remotely piloted	B	Not defined in regulation. Fly time is determined under the remote pilot's responsability and under the supervision of operator (arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent et arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir).
§ 1.1 Likely	B	Different phrases used such as : "likely to interfere with the safe exercise of the privileges of the applicable licence(s)".
§ 1.1 Quality system	C	No definition as such but we use the term "Management system" in Regulation (EU) No 1178/2011.
§ 1.1 Remote pilot	B	The national regulation allows automatic operations. Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent : "Article 2 ... 2° Remote pilot: person who controls the flight of a remotely piloted aircraft, whether manually or, when the aircraft flys autonomously, by watchning the trajectory and by staying in a position to intervene on the trajectory at all time to garantee safety".
§ 1.1 Remote pilot station (RPS)	B	Not applicable.
§ 1.1 Remotely piloted aircraft syst	B	Not defined in regulations.
§ 1.1 Rendering (a licence) valid	C	It is not precisely defined in EU rules, for AMLs it is not applicable.
§ 1.1 Significant	B	Term used throughout Reg.EU 1178/2011 but defined as: "incapacity to function as a member of the flight crew".
§ 1.2.2.1	B	The licenses issued by a Member State of the European Union are recognised as valid by all the other Member States without administrative issuance of an additional authorisation.
§ 1.2.2.3.2	B	The list of States is mentioned on an attached document.
§ 1.2.4.2	C	There are no risk maps regarding pilot's physical and mental health. The Eccairs database collects some flight incapacitations but not all of them.
§ 1.2.4.7.1	B	This regulation stipulates that AMEs make applicants aware of the consequences of making a false declaration but does not define what those consequences might be.
§ 1.2.4.11.2	C	Not specifically mentioned in EU regs.
§ 1.2.5.2.4	A	More exacting for ATCO.
§ 1.2.9.6*	C	Pilots who have demonstrated language proficiency at operational level are re-evaluated every 4 years.
CHAPTER 2 **Pilots licences and qualifications**		
§ 2.1.10	C	Balloon and sailplane pilot may act in commercial air transport up to age 70 with a Part-FCL license.
§ 2.3.3.1.1	A	Applicants for a PPL(A) shall have completed at least 45 hours of flight instruction in aeroplanes, 5 of which may have been completed in an FSTD.
§ 2.3.4.1.1	A	Applicants for a PPL(H) shall have completed at least 45 hours of flight instruction on helicopters, 5 of which may have been completed in an FNPT or FFS.
§ 2.3.4.2.1	A	The total dual flight instruction in ICAO is 20 hours and in Part-FCL 25 hours See general difference in 2.3.4.1.1.
§ 2.3.5.1.1*	A	Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL.
§ 2.3.5.1.2*	A	Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL.
§ 2.3.5.1.3*	A	Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL.
§ 2.3.5.2*	A	Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL.
§ 2.3.6.1	A	The total flight time in ICAO is 25 hours and in Part-FCL 35 hours.
§ 2.4.4.1.1	A	The total flight time in ICAO is 150 hours and in Part-FCL 185 hours.
§ 2.4.4.1.1.1	A	The total flight time in ICAO is 150 hours and in Part-FCL 185 hours.
§ 2.4.5.1.1*	B	Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL.
§ 2.4.5.1.2*	B	Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 2.4.6.1.1	A	The total flight time for experience in ICAO is 200 hours and in Part-FCL 250 hours.
§ 2.4.6.1.1.1	B	Different division of hours different, in Part-FCL it is 5 hours cross-country flight time and 5 hours of night flight.
§ 2.6.3.1.1.1	A	Part-FCL requires in addition 500 hours in multi-pilot operations on aeroplanes.
§ 2.6.4.1.1.1	A	Part-FCL requires in addition 350 hours in multi-pilot helicopters. This difference was already part of JAR-FCL in JAR-FCL 2.280(a). Next to that: In ICAO under a) gives the combination 70 hours PIC and rest of the 250 hours as PIC under supervision In Part-FCL the combination is 100 hours PIC and 150 hours PIC under supervision Under d) ICAO requires 50 hours of night flight and Part-FCL 100 hours of night flight.
CHAPTER 4		
← § 4.2.1.4*	C	For Basic training - Part 66.A.25 only requires that the level of knowledge is demonstrated by examinations. For aircraft type training - Approved type rating courses are only required for Group 1 aircraft. For other 2 groups it is optional .
§ 4.2.1.5	B	The skill assessment is not required in case of licence issue based on the Basic knowledge examination only. For Cat. A CS the assessment is performed in Part-145 Organisations. For type examination for Group 2 and 3 aircraft the skill assessment is not mandatory.
§ 4.2.2.2	C	No certifying staff licencing for the release of the components, the entire aircraft can be released by Cat. C CS after the base maintenance.
§ 4.4.1.3	B	The unit endorsement course duration is not established by the Regulation.
§ 4.5.1	B	The list of ratings is slightly different: a)aerodrome control visual; b) aerodrome control instrument; c) approach control procedural; d) approach control surveillance; e) area control procedural; f) area control surveillance.
§ 4.5.2.2.1	C	The supervision duration for initial training is not established by the Regulation.
§ 4.5.2.2.2	B	The validity period of unit endorsements for initial issue and renewal shall commence not later than 30 days from the date on which the assessment has been successfully completed.
§ 4.5.3.1	B	Some ratings are slightly different, although the Regulation covers all of them.
§ 4.5.3.3	A	Holders of an instructor endorsement shall be authorized to provide on-the-job training and supervision at a working position for areas covered by a valid unit endorsement.
§ 4.5.3.4	C	Although the concept of 'invalidation of a rating' as such does not exist, the holder of an air traffic controller licence is not allowed to exercise the privileges of a rating after a period of absence of more than 90 days or if the revalidation of the unit endorsement fails due to the non-availability of the minimum number of working hours.
CHAPTER 5		
§ 5.1.2	C	No corresponding provisions on the material 5.1.2 of the licence in Part-66.
§ 5.1.3	B	For maintenance staff the requirements are different but serve the same purpose, in particular when licence is issued by the MS in the national language and the bearer is working in that MS, the rule allows for such licence not to have any English translation
CHAPTER 6		
§ 6.2.3.2*	C	Not defined in EU regulations.
§ 6.2.4.2	A	For ATCO the requirements are more restrictive: applicants shall be normal trichromates.
§ 6.2.4.3	A	For aircrew regulations state that applicants shall pass the Ishihara test. For ATCO the requirements are more restrictive: pseudoisochromatic plate testing alone is not sufficient. Colour vision should be assessed using means to demonstrate normal trichromacy.
§ 6.2.4.4.1*	C	Not specified in EU regulations.
§ 6.2.5.5*	C	Performed only when an instrument rating is to be added to licence.
§ 6.3.2.9.1*	C	Only required on clinical or epidemiological indication.
§ 6.3.2.21.1*	C	Fit assessment permitted from start of pregnancy until end 26th week (restricted to multi crew operations).
§ 6.3.3.2.3	B	Ophthalmic reports requirement is dependent on refractive error limits rather that visual acuity limits.
§ 6.4.2.6.2*	C	Not implemented.
§ 6.4.3.2.3*	C	Not required under EU regulations.
§ 6.4.3.5	B	The Acceptable means of Compliance states that visual fields should be examined but does not define that the fields should be normal.
§ 6.4.3.6	B	The Acceptable means of Compliance states that binocular function should be examined but does not define that the binocular function should be normal.
§ 6.5.2.6.1	A	Annual ECGs required after age 40.
§ 6.5.2.20	A	Not permitted for initial issue of class 3 certificate.
§ 6.5.2.21.1*	C	Not implemented.
§ 6.5.3.2	A	Applicants with hypermetropia exceeding +5.0 dioptres, myopia exceeding -6 dioptres, an astigmatic component exceeding 3 dioptres or anisometropia exceeding 3 dioptres; shall have a corrected visual acuity of 6/6 or better in each eye.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 2
Rules of the Air

Eleventh edition including amendment N° 48 in force from 28th November 2024.
Recommended practices are indicated by an asterisk (*)

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
CHAPTER 3		
§ 3.1.2	A	French regulations add requirements not to fly below minimum heights, defined by arrêté, when overflying cities or other urban centers, open-air gatherings of people and animals, some facilities and premises, and by décret or arrêté when overflying national parks and other natural reserves.
§ 3.2.2	A	SERA requires priority also for aircraft with impaired manoeuvrability.
§ 3.2.2.4	C	SERA allows sailplanes to overtake each other from the right as well.
§ 3.2.2.7.3	A	SERA refers to the previous point, so it requires explicit clearance from the control tower in addition.
§ 3.2.3.2	C	SERA allows for point b) to act as far as practicable; in addition the definition of night is different.
§ 3.2.5	C	SERA differs from points 3.2.5(c) and 3.2.5(d) in that it specifies that subparagraphs (c) and (d) do not apply to balloons.
§ 3.3.1.2	A	SERA requires flight plan submission for flights planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.
§ 3.3.2	A	SERA.4005(a)(14) explicitly requires the inclusion of information regarding the existence of a ballistic parachute recovery system in the flight plan, if installed on the aircraft.
§ 3.3.5.3	A	SERA also considers operating sites, not just aerodromes.
§ 3.3.5.4	A	SERA also considers operating sites, not just aerodromes.
§ 3.3.5.5	A	SERA also considers operating sites, not just aerodromes.
§ 3.6.5.2.1	A	SERA.14083(c)(6) also requires IFR flights to set Mode A Code 7601 in order to inform the ATS unit about their intention to continue to fly in VMC and land at the nearest suitable aerodrome. Point b) is not implemented.
§ 3.6.5.2.2	B	SERA.14083 requires a common time parameter of 20 minutes to be observed for both procedural and surveillance environment before adapting the speed and vertical profile in accordance with the filed flight plan, as amended by the modification and delay messages.
§ 3.8.1	B	The words 'in distress' of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained Annex 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A, are not contained in Union law.
CHAPTER 4		
§ 4.6	B	SERA requires in addition to the ICAO obstacle clearance criteria in point (2) that the VFR flight shall be 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radious of 150 m (500 ft) from the aircraft. French regulations add requirements not to fly below minimum heights, defined by arrêté, when overflying cities or other urban centers, open air gatherings of people and animals, some facilities and premises, and by décret or arrêté when overflying national parks and other natural reserves. Additionaly, unmanned aircraft systems, hill soaring gliders, balloons and ultralight gliders may operate below the minimum heights in 4.6 b) provided they don't create any hazards to people or properties on the ground. For training flights, the minimum height in 4.6 b) is reduced to 50 m (150 ft) for forced landing training. Aforementioned manned aircraft keep at all times a minimum distance of 150 m from any person, vehicle, ship or artificial obstacle.
CHAPTER 5		
§ 5.3.3	A	Position reports are required by IFR flights in uncontrolled airspace even without having submitted a flight plan, when required to maintain air ground communication.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 3
Meteorological service for international air navigation

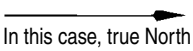
20th edition including amendment N° 81 applicable from the 28th November, 2024
Recommended practices are indicated by an asterisk (*)

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
PART I		
CHAPTER 4		
§ 4.5.1	C	At N1 service level aerodromes not serving international commercial air transport operations, “reduced” regular and special observation messages may be provided. The content of these “reduced” messages is specified in section GEN 3.5 of the AIP.
§ 4.6.1.1	B	For aerodromes in overseas territories, the wind direction is given with relation to the magnetic north in the regular and special local weather reports.
§ 4.6.4.1	C	The signaling of thunderstorm activity in French Polynesia and in Wallis Futuna Islands is not undertaken at automated sites in the environment of which there isn’t any lightning detection sensor.
§ 4.6.4.3*	B	Only thunderstorms (TS) are reported in METARs from automatic weather observation systems as current weather information representative of conditions in the vicinity of the aerodrome.
§ 4.6.8*	C	Additional information is included in METAR of aerodromes where these observations are performed by a human.
CHAPTER 6		
§ 6.2.1	B	This standard is applied except in French Polynesia aerodromes others than Tahiti Faa’a (NTAA) and Bora Bora Motu Mute (NTTB), for which a specific forecast service called « Aperçu de Zone » (Zone Overview) covering several aerodromes may be established
§ 6.5.3	B	In metropolitan France, the area forecast for low-altitude flights established for AIRMET information dissemination are provided in the form of charts every 3 hours from 0600 TU to midnight TU.
CHAPTER 7		
§ 7.4.1	C	To date, wind shear is considered a factor to be taken into account at the aerodromes of Nice and Tahiti. Only the Nice aerodrome has an operational sensor .
PART II		
APPENDIX 3		
§ 2.1.1	B	The regular and special local weather reports are produced in abbreviated plain language, in a format which is not strictly compliant with the format of table A3-1.
§ 4.2.4.2	C	In the regular and special local weather reports, visibility along the runways is not specified. Only the prevailing site visibility is given with an indication of the used units of measure.
§ 4.3.2.2*	B	When the minimum runway visual range published for landing is equal to or greater than 800 meters, the runway visual range can be obtained by conversion of the indicated meteorological visibility.
§ 4.3.5*	B	In the regular and special local weather reports, the light intensity of the lighting system used for the calculation of RVR is the maximum light intensity available for the concerned runway.
§ 4.3.6.2*	B	The maximum RVR that can be measured and transmitted is 5 000 m (and not only 2 000 m).
§ 4.3.6.3	B	In the regular and special local weather reports and in the aviation routine weather reports (METAR), the RVRs exceeding the maximum value which can be determined by the system are specified as “P” abbreviated followed by the maximum value. When the RVRs are less than minimum value which can be determined by the system, they are specified as “M” abbreviation followed by the minimum value.
§ 4.3.6.5*	B	In the aviation routine weather reports (METAR), when the runway visual range is measured at both runway ends, these two measurements are supplied without considering the service threshold. Thus, in some cases, an aviation routine weather report may include more than 4 values for the runway visual range.
§ 4.4.2.6*	C	The following characteristics of present weather phenomena are not indicated in the messages from fully automatic observation systems: shallow (MI), partial (PR), (drifting-) low (DR), (blowing-) high (BL).
§ 4.5.4.3* c)	C	Vertical visibility is not indicated.
§ 4.5.4.3* e)	A	In local routine reports, in local special reports and in METAR, in the presence of significant clouds, nebulosity and cloud base height information is provided for cloud layers above 1 500 m (5 000 ft) or above the highest minimum sector altitude.
§ 4.5.4.6* b)	A	In the messages from fully automatic observation systems, if no cloud is detected by the system: - The cloud layers are coded as NSC if the system hasn’t detected any convective cloud; - The cloud layers are coded as NCD if the system has no detection ability of convective clouds.
§ 4.5.4.6* d)	C	In local routine reports, in local special reports and in automated METAR when the sky is obscured the vertical visibility value is replaced by the symbol ///.
§ 4.8.1.4*	C	In the aviation routine weather reports (METAR) which are not from fully automatic observation systems, information about wind shear are added if the phenomenon was reported by a pilot to air traffic services, or if wind shear sensors were installed.
APPENDIX 5		
§ 1.2.4*	A	When significant clouds are foreseen, nebulosity and cloud base height information is provided for cloud layers above 1 500 m (5 000 ft) or above the highest minimum sector altitude .
APPENDIX 6		
§ 1.1.6*	C	The provision of SIGMET in a digital format is planned for the end of 2022 for meteorological watch offices of Tahiti flight information region (NTTT). Those provisions do not apply in New Caledonia and other overseas departments and territories.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 4
Aeronautical charts

Eleventh edition, including amendment N° 62 applicable since 28th of November 2024

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
CHAPTER 1 : Definitions, application and availability		
1.2.2	C	Charts comply with the standards of Annex 4, except those for which a « D » is depicted in the French order: « arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques."
1.2.2.1*	C	Charts comply with the recommended practices of Annex 4, except those for which a « D » is depicted in the French order: « arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques."
CHAPTER 2 : General specifications		
2.4.1	B	Some conventional symbols used by France do not conform to those prescribed by Annex 4. Those are identified with a « D » in appendix B of French order: « arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques."
2.4.4	B	Symbols used for aeronautical charts representing performance-based navigation procedures comply with appendix B to the annex to 6th of July 2018 order. For other charts, symbols will be updated during periodic reviews.
2.5.7	C	Conversion scales (kilometers/nautical miles, meters/feet) are only depicted on the charts when it deemed appropriate. Conversion tables are provided in the GEN 2.6 part of the AIP.
2.12.3.1	C	Spot elevations of doubtful accuracy are not depicted.
2.14.1	C	The airspace class may not be indicated on enroute charts.
2.14.2*	B	On charts used for visual flight, the parts of the ATS airspace class table (paragraph SERA.6001 of European Commission Implementing Regulation No. 923/2012, as last amended) that apply to the airspace shown on the chart may not appear on the front or back of each chart, as the table is published in the AIP.
2.15.1	C	True North is not systematically indicated. True North direction is represented by the left edge of aeronautical charts facing up, except when the following symbol is indicated:  In this case, true North true is indicated by the direction of the arrow.
2.15.3*	C	Magnetic variation changes are published within six AIRAC cycles in sections AD 1.3 and AD 2.2 of the Aeronautical Information Publication. Charts are updated within a period not exceeding three years.
CHAPTER 3 : AERODROME OBSTACLE CHART — ICAO TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)		
3.2.1	C	The Aerodrome Obstacle Chart - Type A is published only for aerodromes receiving commercial public traffic and for which an instrument approach or departure procedure is published.
3.8.2.1	C	Only a straight takeoff trajectory is taken into account for the establishment of the chart. In the case of a standard instrument departure path at an angle of 15 ° or less, an extended obstacle chart may be established on the side of the turn.
CHAPTER 4: AERODROME OBSTACLE CHART — ICAO TYPE B		
4.2.1	C	The publication of ICAO type B aerodrome obstacle charts is not required. When an aerodrome operator or ATS service providers decide to provide it, it is then established in conformity with the standards and recommended practices of Annex 4, Chapter IV .
CHAPTER 5. AERODROME TERRAIN AND OBSTACLE CHART — ICAO (ELECTRONIC)		
5.2.1	C	Not provided.
CHAPTER 7: EN ROUTE CHART - ICAO		
7.9.1	C	Not applied in France. All aerodromes used by international civil aviation and on which an instrument approach may be carried out are not necessarily indicated.
7.9.2	C	P, R and D areas with a ceiling less than 1000 feet ASFC or 3000 feet AMSL may not be depicted and the vertical limits of these areas may not be indicated.
7.9.3.1.1	C	1.The geographical coordinates of the radionavigation aids associated with the air traffic services system may not be indicated on the lower space enroute chart. In this case, they are published in a separate document attached to the chart. The plain language names of radionavigation aids may not be indicated on enroute charts. 2.The altitude of the DME antenna may not be indicated. The information is then available in the AIP. 3.The indication of all designated airspace; their lateral and vertical limits as well as airspace classes may not be indicated. 5.The geographical coordinates of significant points that define ATS routes and do not correspond to the position of a radionavigation aid may not be indicated on the chart, in which case they are then published in a separate document attached to the map. 6.b). For the waypoints that define VOR / DME area navigation routes, the bearing is rounded to the nearest degree. The distance to the reference VOR/DME, if the waypoint is not co-implanted with it, is rounded to the nearest nautical mile. 10.The minimum area altitudes are rounded to the next 50 m or 100 ft.
CHAPTER 8 : Regional chart - ICAO		
8.9.4.1.1	B	1.The geographical coordinates of radionavigation aids associated with the air traffic services system may not be indicated on the chart. 2. The altitude of the DME transmitter antenna is not indicated. 6. Holding patterns and terminal area routes, unless described on SID or STAR charts, with route designators and the direction of the route, rounded to the nearest degree, along each section of the prescribed terminal area airways and routes. 7.The geographical coordinates of significant points not corresponding to the position of a radionavigation aid may not be indicated on the map; they are then published in AIP France, en route 4.4. 8.b) For the waypoints defining VOR/DME area navigation routes, the bearing rounded to the nearest degree, and the distance, rounded to the nearest tenth of a nautical mile from the reference VOR/DME, if the waypoint is not co-implanted with it. 11.The transition points are not shown on the maps, and if necessary are defined in AIP ENR 3. 13.The minimum vectoring altitudes are published separately on a map entitled "minimum vectoring altitudes".

© Service de l'Information Aéronautique, France

CHAPTER 9. STANDARD DEPARTURE CHART — INSTRUMENT (SID) — ICAO		
← 9.9.4.1.1	B	b.1) i). The plain language name, unless the aid is not listed in GEN 2.5 of the AIP, in which case the plain language name may not be shown on the chart. b.1) v) Geographical coordinates of radio navigation aids are not shown. b.1) vi) The altitude of the DME antenna is not indicated. b.2) i) The plain language name, unless the aid is not listed in GEN 2.5 of the AIP, in which case the plain language name may not be shown on the chart. c.1) ii) Geographical coordinates may not be shown. c.1) iii) Bearing, rounded to the nearest degree, relative to the reference radionavigation aid. f. A note is included whenever there are close obstacles which are not taken into account for the published procedure calculated gradient; the position and summit rating of these obstacles are published. Information on close obstacles is provided by the procedure designer. j.3) The transponder code is not depicted.
CHAPTER 10. STANDARD ARRIVAL CHART — INSTRUMENT (STAR) — ICAO		
← 10.9.4.1.1	B	a.4) Distances between significant points are rounded to the nearest nautical mile or tenth of a nautical mile. b.1) i) and b.2) i) The plain language names of radio navigation aids not listed in GEN 2.5 may not be shown on this type of chart. b.1) v) The geographical coordinates of radionavigation aids may not be shown. They are available in the AIP. b.1) vi) The altitude of the DME antenna is not shown. c. 1) ii) Geographical coordinates may not be indicated. c. 1) iii) Bearing is rounded to the nearest degree. i. 3) Transponder code not shown.
← 10.9.4.2*	B	The relevant procedures to be used in case of communications loss are described whenever possible, on the chart or on the back of the chart. Where deemed necessary, a text describing the STAR is also presented.
CHAPTER 11. INSTRUMENT APPROACH CHART — ICAO		
11.2.3	B	ILS and LOC procedures can be represented on a single chart, even if the final or interrupted approach segments are not identical. The visual prescribed track (VPT) procedures are shown on separate charts. Circling elements (OCH base and operating minima) are published on the instrument approach chart used prior to the MVL.
← 11.10.1.4	C	Only the height of the threshold, rounded to the nearest foot, is indicated. The correspondence in hectopascals (rounded to the nearest whole hectopascal) is given for the altitude taken as reference for the map.
11.10.2.5	C	The reference level is the altitude of the aerodrome, except: - for precision approach charts (ILS - SBAS CAT I - PAR) and approaches with vertical guidance (APV SBAS, APV Baro); - for conventional approach charts, where the threshold of the runway on which the instrument approach is conducted is more than 2 m (7 ft) below the aerodrome elevation; in both cases, the reference level is the threshold altitude
11.10.4.1	B	All radio aids in the scope of the map are indicated with their codes and frequencies. Aids directly involved in the procedure are depicted in bold. For aerodromes not published on an ICAO area chart, radioelectric aids commonly used, but located outside the limits of the instrument approach chart, are indicated in their direction by mentioning their code, frequency, magnetic bearing and nautical mile distance from the IAF.
11.10.4.3	B	The final approach fix (or final approach point, in the case of an ILS approach procedure) is not identified by geographic coordinates. A table is published to communicate the geographical coordinates of the essential points/fixes of the approach procedures
11.10.6.1	C	f) The boundaries of the sectors in which visual maneuvers (circling) are prohibited are not shown on the plan view.
11.10.6.2	C	Not applied. The plan view does not indicate the distance between the aerodrome and the radionavigation aids involved in the final approach.
11.10.6.3	C	A profile view is given below the plan view and contains the following information: a) The aerodrome runway represented by a bold line at the reference level of the chart; [...] d) Not applied (the profile of additional segments, other than those specified in (b) and (c), are not represented by a dashed line with arrows).
11.10.8.4	C	For non-precision approaches, the distance, the flight time and the vertical speed between the FAF and a marker or the MAPT are indicated; this information is only provided when the procedure is protected considering that the MAPT is defined by its distance from the FAF or a marker.
CHAPTER 12. VISUAL APPROACH CHART — ICAO		
12.2	C	A visual approach chart is published for aerodromes with a control area or located in a complex aeronautical environment.
← 12.10.3	C	Prohibited, restricted and dangerous areas. Airspaces are indicated only from the surface to the highest of the following two levels: - 5000 ft / AMSL - 2000 ft / ASFC
12.10.4	C	Designated airspace. Airspaces are indicated only from the surface to the highest of the following two levels: - 5000 ft/AMSL - 2000 ft/ASFC
CHAPTER 13. AERODROME/HELIPORT CHART — ICAO		
← 13.5	C	The annual variation is not indicated. Magnetic North is not represented by an arrow. True North is not always represented by an arrow. True North direction is represented by the left edge of the aeronautical charts facing up, except when the following symbol is depicted on the chart: N In this case, True North is indicated by the direction of the arrow.
←		

CHAPTER 14. AERODROME GROUND MOVEMENT CHART — ICAO		
14.5.1	C	An arrow indicating true north is shown on the map unless the left edge of the map is facing true north.
CHAPTER 15. AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART — ICAO		
15.5.1	C	An arrow indicating true north is shown on the map unless the left edge of the map is facing true north.
CHAPTER 16. WORLD AERONAUTICAL CHART — ICAO 1:1 000 000		
16.8.1	B	The isogonic lines are represented in an inset and not plotted on the map.
16.9.2.1	B	Aerodromes with IFR activities outside controlled airspace are considered to be of aeronautical interest and are indicated by a symbol placed generally in the axis of the runway used for instrument approaches.
16.9.2.2	C	The information is limited to: - the altitude of the aerodrome; - frequency to be used in aerodrome traffic (TWR, AFIS, A/A) - the length of the longest runway.
16.9.3.1	B	Only obstacles higher than 500 ft are shown.
16.9.3.2	C	Not applied. Prominent transmission lines, permanent cable car installations and wind turbines that are obstacles are not necessarily represented.
CHAPTER 17. AERONAUTICAL CHART — ICAO 1:500 000		
17.7.1	B	Towns, cities and settlements are selected according to their importance for visual air navigation and represented according to their average width. Large settlements are represented by a simplified outline of the built-up areas.
17.8.1	B	The isogonic lines are represented in an inset and not plotted on the map.
17.9.3.1	B	Obstacles outside settlements that are 100 m (300 ft) or more above ground are shown.
CHAPTER 18. AERONAUTICAL NAVIGATION CHART — ICAO SMALL SCALE		
	C	Not provided.
CHAPTER 19. PLOTTING CHART — ICAO		
	C	Not provided.
CHAPTER 20. ELECTRONIC AERONAUTICAL CHART DISPLAY — ICAO		
	C	Not provided .
CHAPTER 21. ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART — ICAO		
	B	The ATC surveillance minimum altitude charts are called “minimum vectoring altitude charts”.
21.1.2	B	Notes of a general nature are placed in part GEN of the AIP .
21.9.2	C	For readability sake, the restricted and dangerous zones are not represented on this type of chart. Prohibited areas are represented with their identification

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 5 Units of measurement to be used in air and ground operations Fifth edition including amendment N° 17 applicable since the 18th of November 2010	
ICAO REGULATIONS	**FRENCH REGULATIONS**
NIL	

ANNEX 6 - Part 1
Operation of aircraft

12th edition including amendment 49

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
CHAPTER 3		
§ 3.1.4	B	The responsibility for operational control is solely with the commander/pilot in command.
§ 3.3.1*	C	Only required for aeroplanes above 27 000 kg.
§ 3.3.2	C	ORO.AOC.130 does not require a flight data monitoring program for aeroplanes with a maximum certificated take-off mass (MCTOM) equal to or less than 27 000 kg. Therefore, Annex 6 Part I 3.3.2b) is not implemented.
§ 3.3.3	C	ORO.AOC.130 does not require a flight data monitoring programme for aeroplanes with an MCTOM equal to or less than 27 000 kg. Therefore, Annex 6 Part I, 3.3.3 is not implemented for aeroplanes with MCTOM comprised between 15 000 kg and 27 000 kg.
§ 3.3.5	A	The European rule requires in addition that the FDM program is non punitive, regardless of the date.
§ 3.5.1	C	The scope of CAT.GEN.MPA.205 is restricted to some categories of large aeroplanes.
§ 3.5.2*	C	CAT.GEN.MPA.205 is only applicable to aeroplanes which are equipped with a capability to provide a position additional to the secondary surveillance radar transponder or which were first issued with an individual CofA on or after 16 December 2018.
§ 3.5.3	B	CAT.GEN.MPA.205 only applies to aeroplanes which are equipped with a capability to provide a position additional to the secondary surveillance radar transponder or which were first issued with an individual CofA on or after 16 December 2018.
§ 3.5.4	B	Other means of compliance. Cases for an alleviation and flexibility are provided in AMC1 CAT.GEN.MPA.205, which can be used by all operators without having to provide a risk assessment.
CHAPTER 4		
§ 4.1.2	C	Partially implemented. The implementing rule addresses the safety risk assessment without being so specific.
§ 4.2.1.3.1	B	The operator remains responsible that the contracted services comply with the applicable requirements and that the aviation safety hazards associated with contracted services or products are considered by the operator's management system. However, it is not specified that the operator shall develop policies and procedures for third parties.
§ 4.2.1.5	B	The AOC has no expiration date. The AOC is issued for an unlimited duration, but its validity is confirmed as per compliance with ORO.GEN.135. Several other entries requiring prior approval by the CA have been added to the EU Operations Specifications.
§ 4.2.1.7	B	Several other entries requiring prior approval by the Competent Authority have been added to the EU Operations Specifications. The AOC has no validity date.
§ 4.2.2.1	A	The EU regulation also requires compliance with ICAO Annexes 1, 2, 8, and 18. Additionally, compliance with the mitigating measures accepted by EASA in accordance with ART.200 (d) ; the relevant requirements of Part-TCO ; and the applicable Union rules of the air.
§ 4.2.11.2	B	Other means of compliance. Appropriate measures are taken where the effective dose to the crew is liable to be above 1 mSv/year.
§ 4.3.1	C	Paragraph (g) is not fully implemented.
§ 4.3.3.1	C	Partially implemented. An operational flight plan is not required for operations under VFR of other-than-complex motor-powered aeroplanes taking off and landing at the same aerodrome or operating site.
§ 4.3.4.1.2	C	Partially implemented. EDTO is not yet implemented.
§ 4.3.4.1.3	A	CAT.OP.MPA.182 (a) requires a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome.
§ 4.3.4.2, § 4.3.4.3.2 and § 4.4.7	C	The new terms 'filed flight plan' and 'current flight plan' are not included in Regulation (EU) No 965/2012, which currently refers to 'ATS flight plan'.
§ 4.3.4.3.1	C	European rules require a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome.
§ 4.3.4.4	A	EU rule establishes to collect relevant data for a period of 2 years of continuous operations before applying for an Individual Fuel Scheme. Moreover, it is mandatory to implement an effective continuous reporting system to the competent authority on the safety performance and regulatory compliance.
§ 4.3.6.3	C	Partially implemented. EDTO is not yet transposed in Reg. (EU) 965/2012, which still uses ETOPS.
§ 4.3.6.4*	A	Part-CAT requires that the calculation of the usable fuel is done for each flight, including the estimated mass of the aircraft.
§ 4.3.9.2	A	The EU rule has additional and more specific requirements on the quantities of oxygen and the percentages of passengers and also specific requirements on automatically deployable masks for aeroplanes certified to fly above 25 000 ft.
§ 4.3.10.1*	C	Partially implemented. EDTO is not yet transposedin Reg. (EU) 965/2012, which still uses ETOPS.
§ 4.6.1	C	Partially implemented. Flight operations officer/flight dispatcher tasks and responsibilities are not specifically described in Reg. (EU) 965/2012.
§ 4.6.2	C	Not implemented. The flight operations officer/flight dispatcher has no such tasks described in the Air Operations rules.
§ 4.7.1.1, § 4.7.2.1, § 4.7.2.2, § 4.7.2.3 and § 4.7.2.4	C	Not implemented. European rules do not use EDTO. Instead, the ETOPS concept is used.
§ 4.7.2.6	B	Partially implemented. EU rules do not use EDTO. Instead, the ETOPS concept is used.
§ 4.9.2	C	Partially implemented. European rules do not have provisions for maximum certificated take-off mass (MCTOM). However there is a limitation in the number of passenger to less than 9.
CHAPTER 5		

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 5.1.1	B	The responsibilities of the State of the Registry are assumed by the State of the Operator.
§ 5.2.4	B	The responsibilities of the State of the Registry are assumed by the State of the Operator.
§ 5.2.10	A	Stricter and more detailed requirements.
§ 5.4.1	A	EU Rules require the operators to ensure that the routes and cruising altitudes are selected so as to have a landing site within gliding range. Additional protection considering the geographic characteristics of the European territory.
CHAPTER 6		
§ 6.2.2.1	C	Partially implemented : Only for Large Aeroplanes : Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable).
§ 6.3	C	Airborne image recorders and lightweight flight recorder are not required.
§ 6.3.1.1.1 and § 6.3.1.1.2*	C	Partially implemented : For those light aeroplanes first issued with an individual CofA before 5 September 2022, only those that are multi engine turbine powered and have a MOPSC of more than 9 are required to carry a flight recorder. In addition, turbine- engined aeroplanes with a MCTOM of less than 2 250 kg and a MOPSC of 9 or less are not required to carry a flight recorder, whatever their date of issuance of the individual CofA.
§ 6.3.1.1.3 and § 6.3.1.1.4	B	CAT.IDE.A.190 a) (3) applies to aeroplanes with an individual CofA after 1 June 1990 and MCTOM of more than 5 700 kg. CAT.IDE.A.190 a) 2) applies to turbine-engined aeroplanes with an individual CofA before 1st June 1990 and MCTOM of more than 5 700 kg.
§ 6.3.1.1.5*	C	CAT.IDE.A.190 (1) a) 2) applies to aeroplanes with an individual CofA after 1st April 1998.
§ 6.3.1.1.7*	A	AMC6 CAT.IDE. A.190 (a) (1) & (a) (2) & (a) (3) applies to aeroplanes delivered an individual CofA before 1st June 1990.
§ 6.3.1.1.8	A	According to AMC6 CAT.IDE.A.190 the FDR shall record 32 parameters if installed in aeroplanes with an MCTOM exceeding 27 000 kg when the following conditions are met : (i) sufficient capacity is available on a flight recorder system ; (ii) the sensor is readily available ; and (iii) a change is not required in the equipment that generates the data. CAT.IDE.A.190 (a) (2) applies to all turbine-engined aeroplanes with a MCTOM of over 5 700 kg and first issued with an individual CofA before 1st June 1990 whatever the date of prototype certification.
§ 6.3.1.1.9*	A	According to AMC6 CAT.IDE.A.190 the FDR shall record 16 parameters if installed in aeroplanes with an MCTOM exceeding 27 000 kg that are of a type first type certified after 30 September 1969 except Ground spoiler position and/or speed brake selection, outside air temperature (OAT) or total air temperature and Autopilot operating modes, autothrottle and AFCS, systems engagement status and operating modes when any of the next conditions are met : (1) sufficient capacity is not available on a flight recorder system ; (2) the sensor is not readily available ; and (3) a change is required in the equipment that generates the data. All other parameters exceed those recommended in the SARP.
§ 6.3.1.1.10	C	Partially implemented. CAT.IDE.A.190 a) 1) applies to all aeroplanes with a MCTOM of over 5 700 kg and first issued with an individual CofA on or after 1st June 1990. However, in the case where the aeroplane was first issued an individual CofA between 1st January 2005 and 1st January 2016, AMC2 CAT.IDE.A.190 is applicable and it does not specify all of the first 78 parameters listed in table A8-1.
§ 6.3.1.1.11	A	CAT.IDE.A.190 (a) (1) applies to all aeroplanes with a MCTOM of over 5 700 kg and first issued with an individual CofA on or after 1st June 1990.
§ 6.3.1.2	C	Partially implemented. The use of magnetic tape for the FDR is not forbidden.
§ 6.3.1.3	A	The minimum recording duration for the FDR is 25 hours for other aeroplanes than those referenced in 6.3.1.1.5. For aeroplanes referenced in 6.3.1.1.5, the minimum recording duration is 10 hours.
§ 6.3.2.1.1 and § 6.3.2.1.2*	C	Partially implemented. The scope of CAT.IDE.A.185 a) 2) is limited to multi engine turbine powered aeroplanes with a MCTOM of less than 5 700 kg. The scope of CAT.IDE.A.191 covers aircrafts with an individual CofA first issued on or after 5/09/2022 ; no retrofit.
§ 6.3.2.1.3	A	CAT.IDE.A.185 pt. a) 1) is applicable to all aeroplanes with a MCTOM of more than 5 700 kg, irrespective of the date of first issuance of the CofA.
§ 6.3.2.1.4 and § 6.3.2.1.5*	A	CAT.IDE.A.185 a) 1) applies to all aeroplanes with a MCTOM exceeding 5 700 kg, be they turbine-engined or not. CAT.IDE.A.185 a) 1) applies whatever the date of certification of the prototype.
§ 6.3.2.4.2	C	Partially implemented. An alternate power source for the CVR is required for aeroplanes with an MCTOM of over 27 000 kg and first issued with an individual CofA on or after 5 September 2022, whatever the date of application for type certification.
§ 6.3.2.4.3*	C	Partially implemented. An alternate power source for the CVR is required for aeroplanes with an MCTOM of over 27 000 kg and first issued with an individual CofA on or after 5 September 2022. CAT.IDE.A.185 point contains the alternate power source requirement.
§ 6.3.3.1.1	A	CAT.IDE.A.195 (a) requires recording data link communications for aeroplanes issued with an individual CofA on or after 8 April 2014.
§ 6.3.3.1.2	C	Partially implemented. CAT.IDE.A.195 is only applicable to aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 8 April 2014.
§ 6.3.3.1.3*, § 6.3.4.1.1, § 6.3.4.1.2*, § 6.3.4.2 and § 6.3.4.3	C	Not implemented.
§ 6.3.5.4*	C	Partially implemented. It is not required that the FDR documentation is in electronic format.
§ 6.3.5.5.1*	C	Not implemented.
§ 6.3.5.5.2	C	The use of two combination recorders is an alternative to the use of a separate CVR and FDR for aeroplanes with a MCTOM > 5 700 kg regardless of the date of application for their type certificate.
§ 6.3.6.1	B	Different in character. CAT.GEN.MPA.210 is also applicable to aeroplanes with MCTOM of over 45 500 kg and less than 19 PAX. CAT.GEN.MPA.210 is applicable to every aeroplane with a CofA first issued on or after 1st January 2024.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 6.3.6.2	B	Different in character. CAT.GEN.MPA.210 is also applicable to aeroplanes with MCTOM of over 45 500 kg and less than 19 pax. CAT.GEN.MPA.210 is applicable to every aeroplane with a CofA first issued on or after 1st January 2023.
§ 6.4.1	A	CAT part prescribes additional equipment.
§ 6.4.2	C	Partially implemented, Reg (EU) 965/2012 mandates the carriage of one barometricaltitude measure device, and TWO devices when two pilots are required for the operation.
§ 6.5.2.1	C	Less protective. Carriage of life jackets when flying en route over water beyond gliding distance from the shore, in the case of all other landplanes (not operated in accordance with 5.2.9 or 5.2.10) not implemented.
§ 6.5.3.1	C	Partially implemented. The requirement to carry an 8.8 KHz underwater locating device (ULD) applies to aeroplanes with an MCTOM of more than 27 000 kg and with an MOPSC of more than 19 and all aeroplanes with an MCTOM of more than 45 500 kg. The ULD might not be fitted if the aeroplane is equipped with robust and automatic means to accurately determine, following an accident where the aeroplane is severely damaged, the location of the point of end of flight.
§ 6.7.3	A	Part-CAT requires it for all aircraft.
§ 6.7.6	C	Reg. (EU) 965/2012 does not recommend to have it for aircraft for which the CofA was first issued before 9 November 1998.
§ 6.10	A	CAT.IDE.A.115 requires portable lights also during daylight flights. This exceeds ICAO SARP which requires it only for night flights.
§ 6.11*	A	Required also for non-pressurised aeroplanes.
§ 6.12	B	Other means of compliance. This matter is addressed by a different legal instrument, which requires Member States to undertake appropriate measures where the effective dose to the crew is liable to be above 1 mSv/year.
§ 6.15.3*	C	CAT.IDE.A.150 para (c) it is only applicable to turbine-powered aeroplanes for which the CofA was first issued after 1 January 2019 and ICAO's SARP recommends it for all turbine-engined aeroplanes regardless the date of issuance of their CofA.
§ 6.18.1	C	Partially implemented. CAT.GEN.MPA.210 is not applicable to aeroplanes with MCTOM of less than 45 500 kg and MOPSC of less than 19.
§ 6.18.2*	C	Not implemented. CAT.GEN.MPA.210 is not applicable to aeroplanes with MCTOM of less than 27 000 kg.
§ 6.18.3	B	Other means of compliance. In the case of an ELT-based solution (in flight triggered ELT or automatic deployable flight recorder) the ELT signal is detected by COSPAS/SARSAT satellites and then it is directly transmitted to the ground and dispatched to the competent rescue coordination centre.
§ 6.19. 2*	C	Partially implemented EU regulations require mandatory use of ACAS II SW version 7.1 for aeroplanes with an MCTOM of more than 5 700 kg or more than 19 passengers. For aeroplanes out of this category ACAS is not mandatory. If they voluntarily install ACAS, the equipment shall be ACAS II version 7.1.
§ 6.20.2 and § 6.20.3	C	Partially implemented. Resolution of 7.62 m for the pressure altitude reporting transponder not implemented.
§ 6.22.1* and § 6.22.2*	C	Not implemented.
§ 6.26.1	C	Point 26.205 of Regulation (EU) 2015/640, as amended by Regulation (EU) 2024/2954, is applicable to large aeroplanes for which the first individual certificate of airworthiness is issued on or after 1 July 2026, which is after the ICAO date of 1 January 2026. Also, under Regulation (EU) 2015/640, 'Large aeroplane' means an aeroplane that has the Certification Specifications for Large Aeroplanes CS-25 or equivalent in its certification basis; this therefore does not include aeroplanes certified in the 'CS-23' category, which would also be included in the ICAO scope.
CHAPTER 7		
§ 7.2.9	C	Partially implemented. European rules require to monitor the aircraft height keeping performance, but not in a specific interval.
CHAPTER 8		
§ 8.2.1	C	Partially implemented. EU requirements do not address the human factors principles in Part-CAMO for Continuing Airworthiness Management Organisations (CAMO).
§ 8.2.3	C	Partially implemented. EU requirements do not explicitly describe that "copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued."
§ 8.2.4	B	Different in character. The requirement to provide the manual to the State of Registry if different from the State of the Operator. It is currently required to be approved by the State of Operator. Within the EU Member States this requirement is compensated by the mutual recognition.
§ 8.3.1	C	Partially implemented. Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors (HF) principles in the design of the Maintenance Programme (MP).
§ 8.3.2	C	Partially implemented. EU requirements do not explicitly describe that Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued.
§ 8.4.2	A	Retaining periods exceed requirements.
§ 8.5.2	A	Part-M requirements apply above 2 730 kg, while Part-ML applies to 2 730 kg or below. This means that the mass range between 2 730 and 5 700 kg is obliged to comply with a higher standard.
§ 8.7	C	Partially implemented. The provisions of Annex 19 are not implemented.
§ 8.8.2 and § 8.8.3	C	Not implemented.

© Service de l'Information Aéronautique, France

CHAPTER 9		
§ 9.2	A	ORO.FC.130 a) establishes provisions for each type and variant. ORO.GEN.110 (h) requires also the use of a checklist. ICAO Annex 6 9.2 does not require it.
§ 9.4.1.1	A	For single pilot IFR, EASA also requires 5 IFR flights and 3 IFR approaches in the single pilot role under ORO.FC.202. However, besides the 90 days, Reg. (EU) 965/2012 extends the mitigation measures. This is not required by the standard.
§ 9.4.2.1	A	European rule FCL.060 requires at least 3 sectors.
§ 9.4.3.3	B	Other means of compliance. European rules have implemented a categorisation of aerodromes (A, B, C and/or demanding/not demanding).
§ 9.4.4.1	B	Other means of compliance. The rule allows alternative training and qualification programme (ATQP) as an alternative to the prescriptive training requirements.
← § 9.4.5.2	A	For IFR operations, the pilot shall have accumulated at least 50 hours of IFR flight time instead of the 25 hours specified in paragraph (b) .
CHAPTER 10		
← § 10.2	C	Partially implemented because AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) covers only those flight dispatchers involved in flight monitoring and flight watch.
§ 10.3	C	Partially implemented. The training programme for FOO and FD is detailed in AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). However, the EU requirements do not establish the minimum conditions for assigning an FOO or FD to duty; moreover, the duties and responsibilities of an FOO or FD as per SARP 4.2.1.3 are not transposed in the EU rules yet. Point (b) is also not transposed into Reg. (EU) 965/2012.
§ 10.4*	C	Partially implemented. Recurrent training is included in the AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e), the HF is also captured in the initial training. However, that AMC applies only to FOO and FD who have tasks related to flight monitoring and flight watch. 'The training programme for FOO and FD is detailed in AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). However, the EU requirements do not establish the minimum conditions for assigning an FOO or FD to duty; moreover, the duties and responsibilities of an FOO or FD as per SARP 4.2.1.3 are not transposed in the EU rules yet. Point (b) is also not transposed into Reg. (EU) 965/2012.
§ 10.5*	C	Not implemented.
CHAPTER 11		
← § 11.4.3*	C	Less protective. 3-month storage period required under Reg. 965/2012.
§ 11.6	C	Less protective. In the absence of indication from the investigating authority, the operator is not required to preserve the data for more than 60 days after the accident or serious incident.
CHAPTER 12		
§ 12.4	A	The successful completion of the Initial training required by Reg. (EU) NR 1178/2011 AIRCREW results in the issuance of a Cabin Crew Attestation (CCA) to the applicant. CCA is required for CAT operations. If operators other than CAT decide to carry a cabin crew member, this person shall also comply with Reg. (EU) NR 1178/2011 and Reg. (EU) NR 965/2012.
CHAPTER 13		
§ 13.2.4*	C	Partilally implemented. ORO.SEC.100 b) stipulates that EU regulation only applies to passenger-carrying aeroplanes which fall within one of the categories stated on b) 1), b) 2) or b) 3).
CHAPTER 15		
§ 15.1, § 15.2.1 and § 15.2.2	C	Partially implemented. The implementing rule addresses the safety risk assessment without being so specific.
* recommended practice		

ANNEX 6 - Part 2
Operation of aircraft

11th edition including amendment 41

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
CHAPTER 2		
§ 2.1.1.5*	C	Partially implemented. No specific requirement for non-commercial operations with other-than complex motor-powered aircraft (NCO).
§ 2.1.4	C	Partially implemented. EFB do not require a specific approval for non-commercial operations.
§ 2.2.2.2.1	B	Different in character. In NCC, the rule addresses to the operator, not to the PIC. For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part-SPA): State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State; or State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval.
§ 2.2.2.2.1.1, § 2.2.2.2.1.2 and § 2.2.2.2.1.3	B	Different in character. The State of Operator instead of the State of Registry shall establish those criteria and shall approve the operational credits for NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft.
§ 2.2.2.2.5 and § 2.2.2.2.6	B	Different in character. For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part-SPA): State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State; or State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval.
§ 2.2.3.4.3	B	Other means of compliance. For NCC operators in the EU, the State of the Operator is the competent authority not the State of Registry; it is the State of Operator instead of the State of Registry that shall establish those criteria.
§ 2.2.3.5	B	Other means of compliance. European rules require a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome in accordance with 2.2.3.4.3. European rules do not require a point of no return but instead require always to have an alternate aerodrome (with very few exceptions e.g. isolated aerodrome) and other conditions (e.g. EU rules require fuel for 2 hours).
§ 2.2.3.7.1*	A	EU rules do not allow embarking, on board or disembarking of passengers while refuelling with AVGAS or wide-cut type fuel or a mixture of these fuel types.
§ 2.2.4.7 *	C	Partially implemented. An alleviation is available for NCO operations. The EU rules contain an alleviation to the availability and use of oxygen on board under NCO.OP.190 and AMC1 NCO.OP.190 (a). The PIC can decide to fly at any altitude without using oxygen, and without oxygen being available.
§ 2.2.4.9.2	B	Other means of compliance. European regulation allows acceptable deviations under the conditions of radar vectoring by ATC or when obstacle clearance can be observed.
§ 2.3.1.1	B	Different in character. In the EU system, the State of the Operator is the competent authority for NCC operators and NCO operators operating aircraft registered in a third-country.
§ 2.4.2.2	C	Partially implemented. ELA1 aeroplanes, i.e. aeroplanes with a Maximum Take off Mass (MTOM) of 1 200 kg or less that are not classified as complex motor- powered aircraft, are exempt from the hand fire extinguisher requirement in NCO.IDE.A.160.
§ 2.4.2.3	C	Partially implemented. Only for Large Aeroplanes Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable). No reference for Part-NCO, as it is very unlikely that an NCO aircraft has a lavatory.
§ 2.4.3.2*	B	Other means of compliance. The EU rules do not distinguish between VFR flights and VFR controlled flights. The other means of compliance are ensured through the provisions in NCC.IDE.A.120 (b) for additional instruments when in conditions where the aeroplane cannot be maintained in a desired flight path without reference to one or more additional instruments, as well as the additional limitations in Part-SERA 5010 for VFR controlled flights.
§ 2.4.11.2* and § 2.4.11.3*	C	Not implemented. EASA SIB 2017-14 (Safety Information Bulletin) recommends the installation of TAWS for light aeroplanes not engaged in Commercial Air Transport.
§ 2.4.12.3	C	Partially implemented. NCO.IDE.A.170 (a) (3) : a survival ELT (ELT(S)) or a personal locator beacon (PLB), carried by a crew member or a passenger, is authorized when certified for a maximum passenger seating configuration of six or less.
§ 2.4.15	B	Other means of compliance. In the EU system, for NCC and NCO operators, it is the State of the Operator that has this responsibility, not the State of Registry.
§ 2.4.16.1.1.1*	C	Partially implemented. There is no flight recorder carriage requirement in Part-NCO.
§ 2.4.16.1.1.2 and § 2.4.16.1.1.3*	A	NCC.IDE.A.165 is applicable to aeroplanes with Cof A issued on or after 1 January 2016.
§ 2.4.16.1.2	C	Not implemented. FDR is required by 2.4.16.1.1.2 for large aeroplanes for which application for TC is after 2023. FDR, ADRS, AIR or AIRS is recommended by 2.4.16.1.1 for light aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016.
§ 2.4.16.2.1*	C	Not implemented. There is no flight recorder carriage requirement in Part-NCO.
§ 2.4.16.2.2	C	Not implemented. 2.4.16.2.1 is only applicable to aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016, and all modern models of CVR are solid state. Therefore there is no need to forbid the old recording technologies.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 2.4.16.4.5*	C	Not implemented. It is not required that the FDR documentation is in electronic format.
§ 2.4.17.2.2	C	Not implemented. A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications.
§ 2.4.17.3	C	Partially implemented. A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
§ 2.5.1.7, § 2.5.1.8 and § 2.5.1.9	B	Different in character. For operators using third-country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
§ 2.5.2.3	B	Different in character. The State of Operator shall establish those criteria for NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft.
§ 2.5.2.4, § 2.5.2.5, § 2.5.2.6, § 2.5.2.7, § 2.5.2.8 and § 2.5.2.9	B	Different in character. The State of Operator instead of State of Registry for NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft.
§ 2.5.2.10	C	Partially implemented. EU rules require to monitor the aircraft height keeping performance, but not in a specific interval.
§ 2.5.3.3, § 2.5.3.4 and § 2.5.3.5	B	Different in character. The State of Operator shall establish those criteria for operators using third-country registered aircraft.
§ 2.6.1.1	C	Partially implemented. Risk assessment when approving a maintenance programme not based on the type certificate holder's maintenance recommendations not addressed.
§ 2.6.2.2	A	Retaining periods exceed requirements.
§ 2.6.4.2	C	Partially implemented. Maintenance and release to service by a person can be performed by Part-MF, or Part-CAO or by a pilot/owner after limited pilot/owner maintenance.
§ 2.7.2.1 and § 2.8.1	B	Different in character. State of Operator instead of State of Registry for the NCC operators and NCO operators of third-country registered aircraft.
§ 2.9.1	C	Reg. (EC) NR 300/2008 does not contain references to pilot-in-command responsibilities related to the security of aircraft.
CHAPTER 3		
§ 3.1.2*	C	Less protective. Definition of complex motor powered aeroplane includes aeroplanes only with a MOPSC of more than 19.
§ 3.4.2.1.1	B	Different in character. The EU system has the State of Operator instead of State of Registry as the Competent Authority.
§ 3.4.2.1.2	B	Other means of compliance. EU rules provide for the cooperative oversight of activities of operators established or residing in another EU member state. Reg. (EC) 300/2008 establishes requirements for inspections by the Commission in cooperation with Member States.
§ 3.4.2.7	B	Different in character. For NCC operators, the State of Operator establishes the criteria instead of the State of Registry. For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part SPA) : State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State ; or State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval.
§ 3.4.2.8	C	Partially implemented. High level requirements are included in the Essential Requirements, Annex V to Regulation (EU) 2018/1139. Detailed FTL provisions are determined at national level. Fatigue requirements for maintenance personnel not addressed.
§ 3.4.3.7 *	C	Not implemented.
§ 3.4.3.8.1	A	EU rules do not allow embarking, on board or disembarking of passengers while refuelling with AVGAS or wide cut type fuel or a mixture of these fuel types.
§ 3.5.2.3	B	Different in character. For NCC operators, the State of Operator establishes the criteria instead of the State of Registry.
§ 3.6.1.1	B	Different in character. In the EU system, the State of Operator is responsible for approving the MEL.
§ 3.6.3.1.1.1, § 3.6.3.1.1.2 and § 3.6.3.1.1.3*	C	Partially implemented. Carriage of a flight data recorder is required only for aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016.
§ 3.6.3.2.1.1	A	NCC.IDE.A.160 (a) (2) is applicable to aeroplanes for which the type certificate is issued after 1 January 2016, while 3.6.3.2.1 criterion is the date of submission of the application for a type certificate.
§ 3.6.3.2.1.2	C	Partially implemented. NCC.IDE.A.160 (a) (1) only requires a CVR for aeroplanes above 27 000 kg MCTOM which were first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016.
§ 3.6.3.2.1.3*	C	Partially implemented. NCC.IDE.A.160 (a) (1) and (a) (2) only requires a CVR for aeroplanes which were first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016 (see (a) (1)) or for which a type certificate was first issued on or after 1 January 2016 (see (a) (2)).
§ 3.6.7 *	B	Appropriate measures are taken where the effective dose to the crew is liable to be above 1 mSv/year.
§ 3.6.8.2.1*	C	Partially implemented. The European regulatory system only requires it when the individual CofA was issued after 31 December 1980.
§ 3.6.9.1*	A	European Regulatory system requires ACAS II for turbine engine aeroplanes with an MCTOM of more than 5 700 kg or MOPSC of more than 19.
§ 3.8.1.2*	C	Partially implemented. The recommendation is not implemented ; initial and continuation training are not specifically addressed in M.A.607 or Human Factors.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 3.8.2*	C	Partially implemented. Part-M, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors principles in the design of the Maintenance Control Manual.
§ 3.8.3.1	C	Partially implemented. Part-M Subpart G, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors principles in the design of the Maintenance Programme.
§ 3.8.3.2	C	Partially implemented. EU requirements do not explicitly describe that "Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued".
§ 3.8.4	A	For the transmission of the information as per Annex 8 there is no alleviation related to MTOW – required from all aeroplanes' owners.
§ 3.8.5.2	C	Partially implemented. Pilot owner authorisation does not comply with the requirement that a person shall be appropriately licenced in accordance with Annex 1.
§ 3.9.4.2 and § 3.9.4.3	B	Other means of compliance. R.(EU) 965/2012 does not include this requirement for pilots flying on non commercial flights (NCC, NCO).
← § 3.10 *	C	Not implemented.
* recommended practice		

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 6 - Part 3
Operation of aircraft

11th edition including amendment 25

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
SECTION 2		
CHAPTER 1		
§ 1.1.4	B	Other means of compliance. The EU rules require that the responsibility for operational control is solely with the commander/pilot in command.
§ 1.3.1*	C	Partially implemented. Transposed only for CAT Helicopter Offshore Operations.
§ 1.3.2	A	The European rule requires in addition that the FDM programme is non punitive, regardless of the date.
CHAPTER 2		
§ 2.2.1.5 § 2.2.1.6 and § 2.2.1.7	B	Other means of compliance. No expiration date.The AOC is issued for an unlimited duration, but its validity is confirmed as per compliance with ORO.GEN.135. Several other entries requiring prior approval by the competent authority have been added to the EU operations specifications.
§ 2.2.2.1	A	Additionally, the EU rule also requires compliance with ICAO Annexes 1, 2, 8, and 18. Additionally, compliance with the mitigating measures accepted by EASA in accordance with ART.200 (d) ; the relevant requirements of Part-TCO ; and the applicable Union rules of the air.
§ 2.3.1	C	Partially implemented. Paragraph (g) is not fully implemented.
§ 2.3.3.1	C	Partially implemented. An operational flight plan is not required for operations under VFR of other than complex motor powered aeroplane taking off and landing at the same aerodrome or operating site.
§ 2.3.4.1.2	A	The EU rule requires a period commencing 1 hour before and ending 1 hour after the estimated time of arrival at the aerodrome.
§ 2.3.4.2.1	B	Other means of compliance. The EU rules do not require an alternate when destination is a coastal aerodrome and the helicopter is routing from offshore. However, the European rule requires a period commencing 1 hour before and ending 1 hour after the estimated time of arrival at the aerodrome.
§ 2.3.4.2.2	A	The EU rule requires a period commencing 1 hour before and ending 1 hour after the estimated time of arrival at the aerodrome and higher operating minima (one category above).
§ 2.3.4.3.15*	C	No reference to 30NM, the only requirement is general weather minima between 1 hour before and 1 hour after the flight and for fog (60NM in AMC2 SPA.HOFO.120 c) 3)).
§ 2.3.6.2	A	If required an alternate aerodrome, it shall be also carried fuel enough for reaching it. EU regulation stipulates than when flying under VFR and navigating by means other than by reference to visual landmarks or at night, 30-minutes fuel at best range of speed are required.
§ 2.3.7.1	C	Partially implemented. On point (b) : oxygen replenishment is allowed as per the Air Ops rules and as a mitigation measure, aviation stakeholders are trained on use of oxygen.
§ 2.3.7.6	C	Partially implemented. Oxygen replenishment is allowed as per the Air Ops rules and as a mitigation measure, aviation stakeholders are trained on the use of oxygen.
§ 2.3.8.2 and § 2.4.6.1*	C	Not implemented.
§ 2.6.1	C	Partially implemented. Flight operations officer/flight dispatcher tasks and responsibilities are not specifically described in Reg. (EU) 965/2012.
§ 2.6.2	C	Not implemented. The operator decides who is charged with these responsibilities as part of its emergency response planning and management.
CHAPTER 3		
§ 3.1.4, § 3.4.1, § 3.4.2, § 3.4.3 and § 3.4.4*	C	Such operations are not allowed.
CHAPTER 4		
§ 4.2.2	C	Point (e) not implemented. Spare electrical fuses are not required. Fuses requirement not implemented because changing a fuse in flight with a helicopter is not practical. Flying a helicopter requires both hands and both feet at the controls. Fuses are not accessible for replacement in flight.
§ 4.2.2.1	C	Partially implemented. Only for Large Helicopters : Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable).
§ 4.3.1.1.2	A	The passenger capacity threshold in CAT.IDE.H.190 (a) (1) is 9 not 19.
§ 4.3.1.1.3*	C	Partially implemented. Required for helicopters first issued with an individual CofA on or after 1 August 1999.
§ 4.3.1.1.4	C	Partially implemented. The scope of CAT.IDE.H.191 covers those helicopters with an individual CofA first issued on or after 5 September 2022.
§ 4.3.1.1.5*	C	Partially implemented. The scope of CAT.IDE.H.191 covers only those helicopters having a MTOM of 2 250 kg or more and have an individual CofA first issued on or after 5 September 2022.
§ 4.3.1.2	C	Partially implemented. The use of magnetic tape for the FDR is not forbidden.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 4.3.1.3	C	Partially implemented. Only in the case of helicopters first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016 (corresponding to type IVA) is the FDR required to record data for at least the preceding 10 hours.
§ 4.3.2.1.2	B	Other means of compliance. CAT.IDE.H.185 point(d)(3) 'the aural environment of the flight crew compartment' includes the frequencies corresponding to the main rotor, from which the main rotor speed can be computed.
§ 4.3.2.3	C	Partially implemented. Fully implemented for helicopters with initial CofA after 1 January 2016. Other helicopters are required to be equipped with a CVR capable of retaining the information of a duration of only : 1 hour or 0.5 hour.
§ 4.3.3.1.1	A	The data link recording capability is required for all helicopters first issued with an individual CofA on or after 8 April 2014.
§ 4.3.3.1.2 and § 4.3.3.1.3*	C	Not implemented.
§ 4.3.4.4*	C	Partially implemented. It is not required that the FDR documentation is in electronic format.
§ 4.4.4*	C	Implemented only for Helicopter Offshore Operations.
§ 4.5.2.3	C	Less protective. Life rafts : if distance from land is more than 3 minutes.
§ 4.5.2.6*	A	The AMC1 CAT.IDE.H.300 is applicable to all helicopters regardless of the date of issuance of the CofA.
§ 4.5.2.7*	A	The AMC1 CAT.IDE.H.300 ensures that all life rafts of more than 40 kg should have remote control deployment.
§ 4.5.2.8*	A	The AMC1 CAT.IDE.H.300 is applicable to all helicopters regardless of the date of issuance of the CofA.
§ 4.5.3.2*	C	Partially implemented. Considerations on sun not included.
§ 4.8.2, § 4.8.3 and § 4.8.4*	C	Not implemented.
§ 4.10.1*	C	Partially implemented. Only for helicopters with pax seating capability of more than 9.
§ 4.15.1*	C	Partially implemented. Only required offshore in hostile seas. Not required onshore.
CHAPTER 5		
§ 5.1.3	C	Partially implemented. PBC is not allowed for operations with helicopters. The references state that the communication equipment shall be the required by the applicable airspace requirements.
§ 5.1.4, § 5.1.5, § 5.3.2, § 5.3.3 and § 5.3.4	C	Not implemented. PBCS operations only allowed for operations with aeroplanes in the EU.
CHAPTER 6		
§ 6.2.1	C	Partially implemented. EU requirements do not address the human factors principles in Part-M subpart G and Part-CAMO.
§ 6.2.3	C	Partially implemented. EU requirements do not explicitly describe that "Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued."
§ 6.2.4	B	Different in character. The requirement to provide the manual to the State of Registry if different from the State of Operator (SoO). It is currently required to be approved by the SoO. Within the EU MS, this requirement is compensated by the mutual recognition.
§ 6.3.1	C	Partially implemented. Part-M Subpart G, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors principles in the design of the Maintenance Programme.
§ 6.3.2	C	Partially implemented. EU requirements do not explicitly describe that Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued.
§ 6.4.2	A	Retaining periods exceed requirements.
§ 6.7.2	C	Partially implemented. Pilot-owner authorisation does not comply with the requirement that a person shall be appropriately licenced i.a.w. Annex 1.
§ 6.8.2	A	Retaining periods exceed requirements.
CHAPTER 7		
§ 7.1.2	B	Different in character. The State of Operator is the competent authority for NCC operators and NCO operators operating an aircraft registered in a third country.
§ 7.2	A	7.2 establishes provisions for each type of helicopter, ORO.FC.130 (a) requires it for each type and variant. ORO.GEN.110 (h) requires the use of a checklist, 7.2 does not require it.
§ 7.4.1.1	A	For single pilot IFR, EU rules also require 5 IFR flights and 3 IFR approaches in the single pilot role under ORO.FC.202. Besides the 90 days, Reg. (EU) 965/2012 extends the mitigation measures. This is not required in the standard.
§ 7.4.2.3	A	This standard is met by line flying under supervision or initial line check or aerodrome competency. The Air OPS regulation requires all three.
CHAPTER 8		
§ 8.2	C	Partially implemented. AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) covers only those flight dispatchers involved in flight monitoring and flight watch.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 8.3	C	Partially implemented. The training programme for FOO and FD is detailed in AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). However, the EU requirements do not establish the minimum conditions for assigning an FOO or FD to duty. Moreover, the duties and responsibilities of an FOO or FD as per SARP 4.2.1.3 are not transposed in the EU rules yet. Point (b) is also not transposed into Reg. (EU) 965/2012.
§ 8.4*	C	Not implemented.
§ 8.5*	C	Partially implemented.
CHAPTER 9		
§ 9.4.3*	C	Less protective. 3 months storage period required under Reg. 965/2012.
§ 9.6	C	Less protective. In the absence of indication from the investigating authority, the operator is not required to preserve the data for more than 60 days after the accident or serious incident.
CHAPTER 10		
§ 10.3	A	The successful completion of the Initial training required by Reg. (EU) NR 1178/2011 AIRCREW results in the issuance of a Cabin Crew Attestation (CCA) to the applicant. CCA is required for CAT operations. If operators other than CAT decide to carry a cabin crew member, this person shall also comply with Reg. (EU) NR 1178/2011 and Reg. (EU) NR 965/2012.
SECTION 3		
CHAPTER 1		
§ 1.1.1 and § 1.1.3	B	Different in character. The State of Operator is the competent authority for NCC operators and for NCO operators operating an aircraft registered in a third country.
§ 1.15*	C	Partially implemented. Fully implemented for NCC but not implemented for NCO.
§ 1.4	B	Different in character. Approval to be granted by the State in which the operator is established or residing.
CHAPTER 2		
§ 2.2.1	B	Different in character. In NCC, the rule addresses to the operator, not to the PIC. For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part SPA) : State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State ; or State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval.
§ 2.6.2.1	C	Partially implemented. Weather conditions, at the heliport of intended landing OR at least one alternate heliport will, at the estimated time of arrival, be at or above the heliport operating minima.
§ 2.7.1	A	For isolated heliports the minimum weather conditions defined in 2.6.2.2 have to prevail AND all the other conditions must be met.
§ 2.7.2 and § 2.7.3*	C	Partially implemented. Fully implemented for NCC. Not implemented for NCO.
§ 2.10.1	C	Partially implemented. NCO alleviation. See NCO.OP.190. The EU rules contain an alleviation to the availability and use of oxygen on board under NCO.OP.190 and AMC1 NCO.OP.190 (a). The pilot in command can decide to fly at any altitude without using oxygen, and without oxygen being available. AMC1 NCO.OP.190(a) additionally states: “(…) the PIC should: (…)(b)(2) if detecting early symptoms of hypoxia conditions: (i) consider to return to a safe altitude, and (ii) ensure that supplemental oxygen is used, if available.”
§ 2.10.2	C	Not implemented.
§ 2.11	C	Partially implemented. An alleviation is available for NCO operations. The EU rules contain an alleviation to the availability and use of oxygen on board under NCO.OP.190 and AMC1 NCO.OP.190 (a). The PIC can decide to fly at any altitude without using oxygen, and without oxygen being available. AMC1 NCO.OP.190 (a) additionally states : "(…) the PIC should : (…) (b) (2) if detecting early symptoms of hypoxia conditions : (i) consider to return to a safe altitude, and (ii) ensure that supplemental oxygen is used, if available."
§ 2.20	C	Partially implemented. Not implemented for flights at a distance from land corresponding to 10 minutes of flight or less (NCC), 50Nm (NCO).
CHAPTER 3		
§ 3.3	C	Partially implemented. Through safety management for NCC. Not implemented for NCO.
CHAPTER 4		
§ 4.1.3.1	B	Different in character. The State of Operator is the competent authority for NCC operators and for NCO operators operating aircraft registered in a third country.
§ 4.1.3.2	C	Partially implemented. Only for Large Helicopters : Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable).
§ 4.1.3.3*	C	Implemented only on flights where survival equipment is required for NCC operators.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 4.2.1	A	The following additional instruments are also prescribed : A means of measuring slip. For NCC operations over water, all instruments required for Night VFR are also required.
§ 4.2.2	A	The following additional instruments are also prescribed for NCC operations : a means of preventing malfunction of the airspeed indicator and a means of indicating when the supply of power to gyroscopic instruments is not adequate.
§ 4.2.3	A	The following additional instruments are also prescribed : an alternate source of static pressure. Whenever 2 pilots are required, an additional separate means of indicating pressure altitude, IAS, VS, slip, and stabilised heading.
§ 4.3.2.1	A	Additional provisions for crew survival suits, life saving equipment and survival equipment. Additional requirements for NCC offshore over hostile waters.
§ 4.3.2.4*	C	Not implemented for NCO operators. Implemented for all NCC operators regardless of the date of issue of the CofA. 50 % should be deployable from the flight crew's normal position, if necessary by remote control.
§ 4.3.2.5*	C	Implemented for NCC operators – either remote control or mass of less than 40 kg. Not implemented for NCO operators.
§ 4.3.2.6*	C	Implemented for NCC operators. Not implemented for NCO operators.
§ 4.5.1	C	Partially implemented. NCO : alleviation under NCO.OP.190.
§ 4.5.2*	C	Not implemented.
§ 4.6	C	Partially implemented. No English translation is required.
§ 4.7.1.1.2 and § 4.7.1.1.3*	C	Not implemented.
§ 4.7.2.1.1	C	Partially implemented. Implemented only to helicopters for which the individual CofA was first issued on or after 1 January 2016.
§ 4.7.2.1.2*, § 4.7.3.1.2 and § 4.7.3.1.3*	C	Not implemented.
§ 4.7.4.4*	C	It is not required that the FDR documentation is in electronic format.
§ 4.12.1	C	NCC.GEN.130 and NCO.GEN.125 only address the potential effect on the performance of the aircraft systems and not on the ability to operate the helicopter.
§ 4.12.2.2	C	Not implemented.
§ 4.12.3	C	Partially implemented. A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications. Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
CHAPTER 5		
§ 5.1.6	C	Not implemented.
§ 5.1.7	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
§ 5.1.8 and § 5.1.9	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority.
§ 5.2.3	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
§ 5.2.4	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority.
§ 5.2.5	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall issue the specific approval.
§ 5.3.3	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
§ 5.3.4 and § 5.3.5	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority.
CHAPTER 6		
§ 6.2.2	A	Retaining periods exceed requirements.
§ 6.5.2	C	Partially implemented. Maintenance and release to service by a person can be performed by Part-MF, or Part-CAO or by a pilot/owner after limited pilot/owner maintenance.
CHAPTER 7		
§ 7.1	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority issuing or validating the licences.
* recommended practice		

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 7
Aircraft nationality and registration marks
6th edition including amendment N° 6

ICAO REGULATIONS	FRENCH REGULATIONS
NIL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 8
Airworthiness of aircraft
13th edition including amendment N° 110
Recommended practices are identified by an asterisk *

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
PARTIE II		
§ 1.3.2*	A	EASA risk based approach is not only around the 'product' but also considers applicant performance.
§ 3.6.1	B	Assessment also allowed by DOA under procedure agreed with the Agency.
§ 3.6.3	B	EASA Permit to Fly (including flight conditions) may be issued by an approved DOA.
§ 4.2.4.1	B	EASA develops and adopts requirements for the continued airworthiness of the Type Design. The Member State is responsible for the continuing airworthiness of the individual aircraft.
§6.2.3.1*	B	The maintenance organisation approval certificate contains a general reference to the approved Exposition (MOE or CAE). The Exposition shall contain specific chapter(s) which contains the the locations of the maintenance facilities.
§ 6.2.5	A	Significant changes must be approved by the Competent Authority before the change may be implemented.
§ 6.3.3	B	Part-145 does not provide for a direct requirement for distribution of the manual to the end users, however the paragraphs 145.A.70 (b) and AMC1 145.A.70 have that objective. Same for CAO.A.025 and AMC2 CAO.A.025.
§ 6.4.1	A	Part-145 is more exacting in requiring to implement an error capturing method for critical maintenance tasks and to minimize the risk of errors for repeated identical tasks.
§ 6.5.1	A	EU Regulations has additional requirements for workshops, hangars, offices and storage areas.
§ 6.5.2	A	EU Regulation adds that the maintenance data has to be current and tools and equipment controlled and calibrated.
§ 6.6.1	A	EU Regulation adds details of his/her responsibilities.
§ 6.6.2	A	EU Regulation require that the nominated persons have sufficient knowledge and experience.
§ 6.6.3	A	Part-145 is more exacting and exceeding, requiring a production planning system, and requires reassessment of maintenance work in case of unforeseen staff reduction. Part-CAO is considered no difference.
§ 6.6.4	A	The required competence for maintenance personnel pursuant 145.A.30 and 145.A.35 is exceeding the standards of Annex I. The qualification in accordance with Annex 1 is not required for component certifying staff, specialized services certifying staff. In accordance with Art 5(6)(ii) of Regulation (EU) No1321/2014 the national requirements of the Member State for the component certifying staff apply.
§ 6.6.5	B	Human performance is explicitly mentioned in Part-145 but not directly mentioned in Part-CAO.
§ 6.7.1	A	Part-145 requires to keep also subcontractor's release documents.
§ 6.7.2	A	EU Regulation requires 3 years.
§ 6.7.3	A	Part-145 also requires reliable traceability of activities performed and adequate storage for easy retrievability.
§ 6.8.2	A	EU Regulation includes the limitations to airworthiness or operations, if any. For components a specific form is required (EASA Form 1). For Part-145, the details of the maintenance release is prescribed in AMC 145.A.50(b). In the case of the use of an Aircraft Technical Log, it is acceptable to use an alternate abbreviated certificate of release to service instead of the full certification statement.
PART IIIA		
§ 2.2.3	C	Scheduling of landing distance with runway slope is not required Performance is not scheduled for variations in water surface conditions, density of water and strength of current
§ 3.4	C	CS 25 does not contain specifications for water loads.
§ 4.1	C	The sentence "They shall also observe human factors principles" is not fully complied with.
§ 4.1.6	C	Less protective for paragraphs (b), (g), (h) and (i). Protection against explosive and incendiary devices is not required in CS-25 initial issue, which is applicable for Part IIIA.
§ 8.1	C	The sentence 'shall observe Human Factors principles' is not fully complied with.
§ 9.3.5	C	Not implemented in CS-25 initial issue, which is applicable for Part IIIA.
§ 11.1.1*	C	Not implemented in CS-25 initial issue, which is applicable for Part IIIA (except for pilots compartment doors).
§ 11.2 and 11.4	C	Not implemented in CS-25 initial issue, which is applicable for Part IIIA.
PART IIIB		
§ 2.2.7.1	C	Accountability for worn brakes is covered by CS 25 but not by CS 23. CS.23 and CS.25 have no specifications dedicated to 'at time of landing performance data'.
§ 2.2.7.2 and 2.2.7.3	C	Scheduling of landing distance with runway slope is not required. Performance is not scheduled for variations in water surface conditions, density of water and strength of current. For CS 25 aeroplanes, supplementary take off and landing performance information for operation on runways contaminated with standing water, slush, snow or ice may be provided, but this is not mandatory (see CS and AMC 25.1591).
§ 3.1.1	C	CS 25/23 does not mandate the provision of structural repair manuals.
§ 3.1.2	C	CS-25, CS-23, and Regulation (EU) No 748/2012 do not mandate the provision of structural repair manuals. Hazardous failure is not specifically addressed in relation to fatigue.
§ 3.7	C	CS-23 requires protection against bird impact on the windshield only and only for Level-4 aeroplanes. Certification with ditching provisions is not required by CS-23 and CS-25. For CS-25 certification, whether or not ditching certification is requested, it must be shown that, following an unplanned ditching, the flotation time and trim of the aeroplane will allow the occupants to leave the aeroplane (CS-25.801(a)). The aeroplane must also comply with other ditching design specifications (CS-25.801(b)) (prevention of occupants injuries, investigation of aeroplane behaviour on water, use of rafts) if certification with ditching provisions is requested by the applicant. CS-23 does not include equivalent ditching provisions.
§ 4.1.1	C	The sentence 'consider Human Factors principles' is not fully complied with.
§ 4.2	C	CS-23: less protective for paragraphs 4.2 g) and h).

© Service de l'Information Aéronautique, France

PART IVA		
§ 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.3.1, 2.2.3.1.1, 2.2.3.1.2, 2.2.3.1.3 and 2.2.3.1.4	B	CS 27 and CS 29 address Category A and Category B Helicopters and not class 1, 2 and 3.
§ 2.2.3.2	C	2.2.3.2(b): Not implemented in CS-27 and CS-29.
§ 2.2.3.3.1	B	CS 27 and CS 29 address Category A and Category B Helicopters and not class 1, 2 and 3.
§ 4.1.6	C	The provision in (f) related to depressurisation is not implemented.
§ 4.1.8	B	No explicit design requirement. Reliance is placed on the Instructions for continued airworthiness.
PART IVB		
§ 4.7	C	Not implemented.
PART VA		
§ 3.1	C	Current CS-23 and Regulation (EU) No 748/2012 do not mandate the provision of structural repair manuals.
PART VB		
§ 6.1.5	C	Not specifically addressed in CS 25 and CS 23. However, EASA Certification Memo (CM SWCEH 001) is guidance for the development assurance of CEH and SW and applied in certification project in Special Conditions. This provides guidance to comply with 6.1.2 (a) and 6.1.2 (b).

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 9 Facilitation	
ICAO REGULATIONS	**FRENCH REGULATIONS**
CHAPTER 2 **Arrival and departure of aircraft**	
Description, purpose and use of the aircraft documents	
Standard 2.4 - General declaration	Applicable, except for cases where the French authorities consider it necessary, notably due to the type of illness or to the origin of the flight, to retain a general declaration.
Recommended practice 2.7	Not applicable.
Cargo manifest	It is considered that the presentation of the cargo manifest is of the utmost usefulness for the customs authorities.
Recommended practice 2.8.1	Not applicable.
CHAPTER 3 **Arrival and departure of passengers and their luggage**	
Standards 3.8 Entry visa	When the visa is required, it is charged for.
Recommended practice 3.8.1 - 3.8.4 Exit visa	Applicable
Recommended practice 3.9	Not applicable.
Other documents	Foreign passengers must, on arrival, in addition to the presentation of their identity documents, produce a disembarkation card. The details which are to be supplied on this document are solely those which correspond to the headings on the example in appendix 4 of the annex. As a general rule, the production of an embarkation card is not required on departure.
Standard 3.10 - Other documents	Apart from appendix 3 of Annex 9, the embarkation card includes a detachable leaf requesting information, i.e. immigrant, transit, visitor or resident.
Standard 3.16 - Permit formality	Applicable to passengers only. A manifest of private acquisitions is required from the crew members.
Norme 3.20 - Permit formality	Applicable, provided that a warrant from the owner of the baggage is given to the operator.
CHAPTER 4 **Arrival and departure of cargo and other articles**	
Standard 4.7	Not applicable.
Electronic data processing techniques	The principle of the optional participation of the users and other parties involved in the use of the electronic system implies the retention of a normal procedure for the customs clearance of cargos, which presents major disadvantages.
Standard 4.9	
Cargo export permit.	The commercial invoice is required.
Recommended practice 4.18	Not applicable.
Cago import permit.	The commercial invoice and the certificate of origin, if any, are required in a distinctive form.
Recommended practice 4.22	Applicable solely to non-commercial consignments of little value.
Cargo import permit.	
Standard 4.23	Applicable solely to non-commercial consignments of little value.
Recommended practice 4.44	Not applicable.
Arrival and departure of certain articles.	
Recommended practice 4.45	The customs duties are payable, but the import is exempt from tax.
Arrival and departure of certain articles	
CHAPTER 5 **Trafic and transit within the territory of contracting state**	
Standard 5.4 Traffic departing from the same airport by another service	Not applicable in its entirety. A document specifying, in particular, one the one hand the identity of the packages and the aircraft and, on the other, the nature, the gross weight and the loading point of the cargo, may be demanded by the customs as a brief cargo declaration.
CHAPTER 6 **International airports equipment and services affecting the traffic**	
Recommended practice 6.52	The official authorities will apply it as far as is possible.
Medical services	
Recommended practice 6.55	The official authorities will apply it as far as is possible.
Equipment necessary for the execution of the arrival and departure controls and for the functioning of the control services.	
Recommended practice 6.57	The official authorities will apply it as far as is possible.
Equipment necessary for the execution of the arrival and departure controls and for the functioning of the control services.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 10
Aeronautical Telecommunications

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
VOLUME 1 : Seventh edition including all amendments up to n°91 in force since the 8th of November 2018		
CHAPTER 2		
§ 2.2.1	C	NDBs are not subject to periodic flight tests.
§ 2.3.1	C	In France, information about the operational status of the GNSS radionavigation service is not provided to the units providing aerodrome local air traffic control service, aerodrome flight information service or approach control service.
CHAPTER 3		
§ 3.1.2.1.1*	B	Most of VHF marker beacons (mainland and overseas) are not fitted with remote control and indicator equipment. They function continuously. To compensate for the temporary unavailability of a VHF marker beacon or a DME, the global navigation satellite system may be used to provide distance information to the runway threshold in order to enable glide path verification checks. This possibility will be implemented only when needed and will be the subject to specific information of airspace users, particularly through aeronautical information.
§3.1.2.7.1*	C	Provision not adopted by France. At those locations where two separate ILS facilities serve opposite ends of a single runway and where a facility performance category I — ILS is to be used for auto-coupled approaches and landings invisual conditions, it is not required that an interlock ensures that only the localizer serving the approach direction in use radiates.
§3.1.3.3.3*	C	Provision not adopted by France. Above 7 degrees, it is not required that the signals are reduced to as low a value as practicable
§ 3.1.4.1, § 3.1.4.2	C	Provisions not adopted by France for aircraft flying VFR.
§3.1.5.1.5*	C	Provision not adopted by France. It is not required that the height of the ILS reference datum for Facility Performance Category I — ILS is 15 m (50 ft).
§3.1.5.1.6*	C	Provision not adopted by France. It is not required that the height of the ILS reference datum for Facility Performance Category I — ILS used on short precision approach runway codes 1 and 2 is 12 m (40 ft).
§3.3.6.5.1*	C	Provision not adopted by France. It is neither required that a VOR identification signal is transmitted at least three times each 30 seconds nor that it is spaced equally within that time period.
§ 3.3.8.1, § 3.3.8.2	C	Provisions not adopted by France for aircraft flying VFR.
§3.4.5.2.1*	C	Provision not adopted by France. It is neither required that the NDB identification signal is transmitted at least three times each 30 seconds nor that this signal is spaced equally within that time period.
§3.4.7.1*	C	Provision not adopted by France. It is not required that locators used as a supplement to the ILS are located at the sites of the outer and middle marker beacons.
§3.4.7.2*	C	Provision not adopted by France. It is not required that locators installed at both the middle and outer marker position are located on the same side of the extended centre line of the runway.
* Recommended practices are identified by an asterisk.		
← **VOLUME 2 : Seventh edition including amendment N° 93 applicable from 28th November 2024.** **Recommended practices are indicated by an asterisk (*)**		
CHAPTER 1		
CPDLC message	C	CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90.
CPDLC message set	C	CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90.
Free message text element	C	CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90.
Logon address	C	CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90.
Standard message element	C	CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90.
CHAPTER 3		
§ 3.9	C	This section is not transposed.
← **VOLUME 3 - Part I: second edition including amendment N° 90 applicable from the 10th November, 2016**		
CHAPTER 3		
§ 3.2.1 c) and d)	C	Provisions not adopted in the regulations by France. ATN does not provide air traffic service providers and aircraft operators with aeronautical operational control communications and aeronautical administrative communications.
§ 3.4.11*	C	Provisions not adopted in the regulations by France. ATN is not required to connect an embedded intermediate (router) system to an intermediate (router) ground system using different subnets. Datalink in Europe implements only the VDLM2 subnet.
§ 3.5.1.2	C	Provisions not adopted in the regulations by France. The retrieval and modification of directory information functions are not supported by ATN / OSI endpoints.
3.5.2.1 a) et c)	C	Provisions not adopted in the regulations by France. ADS-C and FIS applications are not insured by ATN.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.5.3.1 a)	C	Provisions not adopted in the regulations by France. Data communication application between installations ATS (AIDC) is not insured by ATN.
§ 3.8.3	C	Provisions not adopted in the regulations by France. ATN endpoints are not able to confirm the identity of peer end-systems, authenticating the source of messages, and ensuring the integrity of message data.
CHAPTER 8		
§ 8.2.3*, 8.2.3.1*, 8.2.4*,8.2.6*, 8.2.7*, 8.2.7.1*, 8.2.8*, 8.2.9*, 8.2.10*	C	Provisions not adopted in the regulations by France. Technical provisions for teleprinter equipment and circuits not used in the RSFTA.
§ 8.3	C	Provisions relating to terminal equipment for aeronautical radioteleprinter channels operating in the 2.5 MHz-30 MHz band not adopted in the regulations by France.
§ 8.5	C	Technical provisions relating to the transmission of ATS messages not adopted in the regulations by France.
§ 8.6.3	C	Provisions relating to ground-to-ground link control procedures of character-based data are not apply.
VOLUME 3 - Part II: second edition including amendment NR 90 applicable from the 10th November, 2016		
Chapters 1, 2, 3 and 4 (standards and recommended practices) transposed into French regulations without difference.		
VOLUME 4: fifth edition including amendment NR 90 applicable from the 8th November, 2018		
Chapters 1, 2, 3 and 6 (standards and recommended practices) and standards of section 5.2 of chapter 5 transposed into French regulations without difference.		
(*) Recommended practices are indicated by an asterisk.		
VOLUME 5: Sixth edition updated to amendment NR 85 in force the 18th November 2010		
CHAPTER 4		
§ 4.1.3.1.1	B	In addition of the users specified in this paragraph, the 121.5 MHz frequency may also be used for the purposes of direction-finding.
§ .4.1.3.1.2	B	The 121.5 MHz frequency is implemented on some international aerodromes only when considered as necessary.
§ 4.1.5.1	B	As regards the geographic distribution of VHF frequencies and protection against interference, the 14 dB criterion is used only for the circular services with 25 kHz spacing. The electric horizon is used in the other cases (spacing of 8.33 and 25 kHz). No regional agreements as regards this issue.
§ 4.1.8.1.3	B	The OPC frequencies are assigned outside the dedicated band.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 11
Air Traffic Services
Fifteenth edition including amendment N° 53 applicable from 28th November 2024
Recommended practices are indicated by an asterisk (*)

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
CHAPTER 2		
§ 2.6.1	C	The SERA provision gives an exemption possibility. SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. FRA.6001 specifies the conditions of exemption.
§ 2.6.3	C	The SERA provision gives an exemption possibility. SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. FRA.6001 specifies the conditions of exemption.
§ 2.26.5	C	Time checks shall be given at least to the nearest minute.
CHAPTER 3		
§ 3.1	A	SERA.5010(c) introduces an accurate description of requirements for special VFR.
§ 3.3.4	A	SERA.8005(b) requires the agreement of the pilot of the other aircraft, the maintenance of own separation and allow this exemption below 3050 m (10000 ft) during climb or descent, during day.
§ 3.7.3.1	A	In addition to the ICAO standard: 1) in point b), point SERA.8015(e)(1)(ii) also includes ‘taxi’; 2) in point c), point SERA.8015(e)(1)(iii) also includes ‘the newly assigned communication channels’; 3) point SERA.8015(e)(1)(iv) requires the readback of transitions levels.
§ 3.7.3.1.1	A	The SERA 8015 (e) (2) provision includes 'taxi instructions' in addition to the ICAO requirements to be read back.
CHAPTER 6		
§ 6.1.2.1	C	Regulation (EU) 2017/373 allows flexibility in the available radio coverage subject to approval by the competent authority.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 12 Search and Rescue Eighth edition including amendment N° 18 applicable from November 22nd, 2007	
ICAO REGULATIONS	**FRENCH REGULATIONS**
§ 5.2.3. i)	The competent area control centre (ACC), not the rescue coordination centre (RCC), is responsible for notifying the appropriate accident investigation authorities about the distress phase.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 13 Aircraft accident investigation	
ICAO REGULATIONS	**FRENCH REGULATIONS**
NIL	

ANNEX 14
Aerodromes

VOLUME 1
AERODROME DESIGN AND OPERATIONS
8th Edition including amendment 14 as from 8 November 2018 (not including amendment 13-B applicable as from 5 November 2020)
Recommended practices are marked with an asterisk (*).
Note : French aerodromes are either subject to European regulation and in this case hold a European aerodrome safety certificate (a list of those aerodromes is given in section AD 1.5 of the AIP metropolitan France, CAR-SAM-NAM and RUN), or to national regulation.

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
DEFINITIONS		
Instrument Runway Precision Runway	B	Under European regulation : - The 1000 m visibility limit is not used in the non-precision runway definition. Under national regulation : - An instrument runway is a runway using at least one instrument approach or departure procedure. - A precision approach is a 3D approach based on electronic ground equipment. - Classification criteria does not include Type A and Type B concepts. - There is no reference to CAT III C runway in national aerodrome regulation.
Non-instrument Runway	B	Instrument approach procedures are not allowed on non-instrument runways.
Clearway	C	Under European regulation, the clearway is under the control of the appropriate entity (aerodrome operator). The definition contained in national regulation is different : it is precised that the clearway when it exists, is necessary coaxial to the runway, adjacent to one of its ends, including the stopway. In addition, the clearway is not attached to the control of the appropriate authority.
CHAPTER 1		
§ 1.4.1	B	European regulation applies only to aerodromes open to public use, which serve commercial air transport, having a paved instrument runway of 800 m or more. These aerodromes are certified under European regulation, with a possible exemption for aerodromes below 10 000 commercial passengers per year and 850 fret movements per year. Aerodromes not covered by European regulations are certified when they accommodate more than 10 000 commercial passengers over 3 consecutive years. All aerodromes out of the scope of European Union regulation are subject to runway homologation by the Competent Authority.
§ 1.6.2 et 1.6.4	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the code letter is still based on the span and the OMGWS.
CHAPTER 2		
§2.1.2*	C	This recommendation has not been transposed in either european regulation, or national regulation.
§2.5.3	C	Under European regulation, this provision has been transposed as guidance material. Under national regulation, this provision has not been transposed.
§ 2.9.3	B	No difference for European regulation. Under national regulation, frequency of inspections is based on different criteria, in particular the traffic received.
§ 2.11.2*	B	See differences regarding articles 9.2 pertaining RFFS.
CHAPTER 3		
§ 3.1.8*	C	This provision has not been transposed in either european regulation, or national regulation.
§ 3.1.10*	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the code letter is still based on the span and the OMGWS. Moreover, width of code F runway is submitted to the approbation of the competent authority. Finally, the minimal width of unpaved runways is 50 m (80 m for runways used by gliders).
§ 3.1.11*	B	No difference for European regulation. Under national regulation, separation criteria between parallel runways are based on runway length and nature of the pavement. The minimum distance between centre lines may be different at an arodrome where only VFR flights are accomodated.
§ 3.2.1* and 3.2.2*	C	Under European regulation, the relevant specification is applicable only if the Outer Main Gear Wheel Span (OMGWS) is between 9 m up to but not including 15 m. Under national regulation, shoulders are only required for code E runways and submitted to the competent authority approval for code F runways.
§ 3.2.5* and 3.2.6*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the requirement to prepare the runway shoulder is limited to code E runways.
§ 3.3.1 and 3.3.2*	C	The construction of a turning pad is not systematically required.
§ 3.3.4*, 3.3.5* and 3.3.6	B	No difference for European regulation. These provisions have not been transposed in national regulation.
§ 3.3.9	C	No difference for European regulation. This provision has not been transposed in national regulation.
§ 3.4.3	A	No difference for European regulation. Under national regulation, the strip extends laterally to a distance of 150 m where the code number is 3 and 4 and 75 m where the code number is 1 and 2.
§ 3.4.9*	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the graded portion of runway strip for a non-instrument unpaved code 1 runway is reduced to 25 m instead of 30 m, unless it is intended to be used by gliders and in that case is increased to 40 m.
§ 3.4.12*	C	Under European regulation, this provision has been transposed as guidance material. Under national regulation, this provision has not been transposed.
§ 3.5.1 and 3.5.2*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the implementation of a runway end safety area is required only in the event of runway creation or extension.
§ 3.5.4* and 3.5.6*	C	No difference for European regulation. These recommendations are not transposed in national regulation.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 3.5.9*, 3.5.10* and 3.5.11*	C	No difference for European regulation. These recommendations are not transposed in national regulation.
§ 3.8.1*	C	Under European regulation, the provision of radio altimeter operating area is not mandatory for CAT I runways. Under national regulation, it is not required in this case.
§ 3.8.3*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the width of the radio altimeter operating area for a precision approach Category III is 60 m (30 m on each side of the centre line).
§ 3.8.4*	C	This provision is transposed in guidance material in the european regulation. Under national regulation, the characteristics of radio altimeter operating areas are as follow : - average longitudinal slope less than 2 % in absolute value ; - no local slopes greater than 5 % in absolute value ; - no local surface height variations greater than 1 m. When the terrain does not meet these requirements, a specific study shall be conducted and an artificial terrain can be used.
§ 3.9.3	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the clearances used for the design of taxiways are based on both wingspan and OMGWS. If the taxiway is intended to be used by aeroplanes with a wheel base less than 18 m, the clearance is always 4.5 m even for straight portions. In addition, there is no provision for code F taxiway.The provisions for taxiways code F are subject to specific approval of the competent authority.
§ 3.9.4*	B	No difference for European regulation. Under national regulation : - code C taxiway intended to be used by aeroplanes with a wheel base equal to or greater than 18 m shall have a width of 18 m minimum, - there is no provision for code F taxiway, - existing code E taxiway under national regulation can keep a width of 22.5 m, - the width of taxiways code F is subject to specific approval of the competent authority.
§ 3.9.9*	C	The European regulation offers the possibility of different slopes under given conditions. This recommendation is not transposed in national regulation.
§ 3.9.12*	C	The European regulation requires a suitable strength for taxiways and not the strength of the runway they serve. This recommendation is not transposed in national regulation.
§ 3.13.6*	C	The European regulation offers the possibility to reduce the clearance distance for height limited objects or if the stand is restricted for aircraft with specific characteristics. This recommendation is not transposed in national regulation.
CHAPTER 4		
§ 4.1.8	B	No difference for European regulation. Provision partially reworked in national regulation : there are no approach surfaces with lateral offset. Offset approach surfaces are not provided for. The current regulation specifies that curved surfaces can be used. Curved surfaces are allowed when curved approaches are inevitable (noise abatement above tenements, presence of permanent obstacles, etc.).
§ 4.2.3 ; § 4.2.10 ; § 4.2.19 ; § 4.2.25	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the implementation of facilities and equipment involved in air navigation and public air transport safety can be authorized in areas under aeronautical regulations, upon prior notification from a specific commission and provided that a technical study has demonstrated that the safety and regularity of aircraft operations are not adversely affected.
§ 4.2.8	A	No difference for European regulation. Under national regulation, the lengh of inner edge of the approach surface is 150 m for non-precision approach runways code 1 and 2 and 300 m for non-precision approach runways code 3 and 4.
§ 4.2.16	A	Under European regulation : For code F aeroplanes, the width of the inner approach surface and the lengh of the inner edge of the balked landing surface are increased to 140 m irrespective of the type of avionics (Table J-1). In national regulation : the width of the inner approach surface and the lengh of the inner edge of the balked landing surface are subject to specific approval of the competent authority for code F aeroplanes. In addition, the lengh of the inner edge of the approach surface is increased to 150 m for precision approach CAT I (code 1 and 2) and 300 m fo precision approach CATI, II and III (code 3 and 4).
§ 4.2. 9 ; § 4.2.17	B	No difference for European regulation. Under national regulation, it is specified that, in the presence of many intersections, the last one is horizontal and its elevation is : - either 150 m above the elevation of the surface origin; - or 100 m above the highest point of the terrain and related obstacles under the landing surface, whichever is the highest.
§ 4.2.18	B	No difference for European regulation. Under national regulation, some obstacles are permitted above the OFZ associated with Category I approaches in some very special cases and subject to a safety study. Such extensions may, as required, be accompanied by operational restrictions.
CHAPTER 5		
§ 5.1.3.1	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the provision of signalling lamp is not required. However, operational instructions are indicated in case of failure of radio communication means.
§ 5.2.1.8*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, marking on unpaved taxiways is not required.
§ 5.2.2.2*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, runway designation marking is not required on unpaved runways.
§ 5.2.3.3, 5.2.3.4, 5.2.4.5 and 5.2.5.4	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the use of simplified marking is allowed for blacktop runways used in VFR conditions or in IFR conditions (excluding precision approaches), and for concrete runways used solely in VFR conditions.
§ 5.2.4.3*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, threshold marking is not required on unpaved runways.
§ 5.2.4.9	B	No difference for European regulation. Under national regulation, displaced threshold is represented by one to three "V" marks.
§ 5.2.8.4* and 5.2.8.5	C	In European regulation, enhanced taxiway centre line marking are not mandatory. These provisions have not been transposed in national regulation.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 5.2.13.1*	C	Under European regulation, Aircraft stand markings are not mandatory. This provision has not been transposed in national regulation.
§ 5.2.13.2*	C	This provision is neither transposed in European, nor in national regulation.
§ 5.2.14.1* and 5.2.14.2	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the apron safety line may also separate the apron and the manoeuvring area.
§ 5.2.16.2*	B	No difference for European regulation. National regulation allows to replace a mandatory instruction marking by a specific mandatory marking indicating RUNWAY AHEAD in particular in the case of parallel runways.
§ 5.3.3.3	C	European regulation limits the requirement to install an aerodrome beacon to aerodromes carrying VFR traffic at night only. There is no difference between national regulation and ICAO.
§ 5.3.3.6	C	Under European regulation, the colour of the flashes alternating with white flashes is not determined. No difference for national regulation.
§ 5.3.3.12	B	No difference for European regulation. Under national regulation, France applies this provision to new facilities ; in France, some existing identification beacons show flashing-white rather than flashing-green.
§ 5.3.4.1 and 5.3.4.10	C	No difference for European regulation. Under national regulation, approach lighting systems are not required on non-instrument and non-precision approach runways. On precision approach runways, the length of the approach lighting system may be reduced if operational minima are adapted accordingly. When the system is not provided, runway threshold identification lights are installed.
§ 5.3.5.1	C	No difference for European regulation. Under national regulation, visual approach slope indicator systems (PAPI, APAPI) are not required on runway used by turbojet airplanes.
§ 5.3.5.2, 5.3.5.3 and 5.3.5.4*	A	No difference for European regulation. Under national regulation, T-VASIS and AT-VASIS systems are not allowed.
§ 5.3.12.2*	C	Runway centre line lights are not required on precision runways CAT I.
§ 5.3.12.3 and 5.3.12.4*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, runway centre line lights are mandatory for take-off in low visibility when the RVR is lower than 250 m for aircrafts of category A, B, C; and 300 m for aircrafts of category D.
§ 5.3.14.1	C	No difference for european regulation. Under national regulation, the simple touchdown zone lights are not implemented.
§ 5.3.15.1 and 5.3.15.2	C	Under European regulation, the provision of rapid exit taxiway indicator lights is not mandatory. This provision has not been transposed in national regulation.
§ 5.3.17.1	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the taxiway centre line lights are systematically required only for taxiways used by RVR lower than 150 m.
§ 5.3.17.2*	C	No difference for European regulation. This recommendation has not been implemented in national regulation.
§ 5.3.17.13*, 5.3.17.15*, 5.3.17.19 and 5.3.17.20*	B	Under European regulation, 60 m intervals between taxiway centre line lights are not accepted. Under national regulation, intervals between these lights depend on others criterions such as RVR and proximity of the runway.
§ 5.3.19.2*	C	In European regulation, runway turn pad lights can be omitted when taxiway edge lights and runway turnpad marking provide adequate guidance. In national regulation, the provision of runway turn pad lights is not systematically required on runways intended for use at night.
§ 5.3.20.1 and 5.3.20.2	C	No difference for European regulation. Under national regulation, stop bars are only required on taxiways giving access to CATII/CATIII precision runways and take-off with RVR lower than 150 m.
§ 5.3.22.1*	C	Under European regulation, the provision of de-icing/anti-icing facility exit lights is not mandatory. This recommendation has not been implemented in national regulation.
§ 5.3.24.1*	C	Under European regulation, the provision of apron floodlighting is not mandatory on de-icing/anti-icing facilities. Under national regulation, the provision of apron floodlighting is not required.
§ 5.3.24.4*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, there is no requirement on the average illuminance of apron floodlighting.
§ 5.3.25.1	C	No difference for European regulation. The national regulation does not describe the cases in which the installation of a visual docking guidance system is required.
§ 5.3.26.1*	C	No difference for European regulation. The national regulation does not describe the cases in which the installation of an advanced visual docking guidance system is required.
§ 5.3.27.1*	C	No difference for European regulation. This recommendation has not been transposed in national regulation.
§ 5.3.28.2*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, road-holding position lights are required when the runway is to be used with RVR below 350 m.
§ 5.3.29.1*	C	No difference for European regulation. This provision has not been transposed in national regulation. However, protection against incursion is ensured when RVR <550 m or in LVP conditions by the installation of permanently lighted red bars to forbid the access to all unusable taxiways.
§ 5.4.1.7	C	No difference for European regulation. Under national regulation, signs intended for use at night in association with non-instrument runways where the code number is 3 or 4 are not required to be illuminated if they are reflective.
§ 5.4.2.8	C	No difference for European regulation. Under national regulation, only one runway designation sign is provided on the left-side for non-instrument runway.
§ 5.4.2.15	B	No difference, in the European regulation. Under national regulation, the CAT II/III panel is not used and the CAT III panel is provided at the combined CAT II/III runway-holding positions.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 5.4.2.18	B	No difference, in the European regulation. In the national regulation, the CAT II or CAT III inscription is always placed closest to the taxiway and the runway identifier is on the outside. 20-02 CAT III | CAT III 20-02 Left side sign Right side sign
§ 5.4.3.4	C	No difference for the European regulation. Under national regulation the provision partially reworked and implemented : Runway vacated signs are only provided for Category II and III precision approach runways or low-visibility take-offs to indicate to a pilot that he/she is crossing the limit of the strip or of the ILS/MLS critical area.
§ 5.4.3.20	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the intersection take-off signs are installed on the side of the take-off direction.
§ 5.4.3.29	B	No difference in the European regulation. Under the national regulation, the inscriptions on these signs will indicate the value of the distance remaining to the end of the runway (TORA) expressed in metres, but the letter “m” of the unit will not be displayed. The runway identifier may also be mentioned.
CHAPTER 6 *Note : the application of the european regulation is limited to the area under control of the aerodrome operator.*		
§ 6.1.1.10* and § 6.1.2.3*	B	The specification has been transposed as Guidance Material in the European regulation. Under national regulation : Only wires and cables that exceed a certain height are marked. (variable according to their location). The visual aids characteristics (markings, lights, markers) are established according to more detailed criteria than the requirements of recommendation 6.1.1.10. Daytime lighting is not systematically required.
§ 6.2.1.2	B	No difference for European regulation. In national regulation, the use of LI A, B and E lights is extended to twilight for all obstacles, and to daytime for wind turbines. MI A lights are not used at night. At nighttime, specific wind turbines among a wind farm may be fitted with red, 200 cd, flashing lights that are not described by ICAO. Only the minimum requirements of Table 6-3 ("Light distribution of HI and MI lamps") shall apply. The "recommendations" in Table 6-3 are not required.
§ 6.2.2.1	B	Under European regulation, the marking of vehicles applies to those operating on the manoeuvring area. Under national regulation, the marking specifications of vehicles on the manoeuvring area is defined by local authorities and include national provisions on emergency and service vehicles.
§ 6.2.2.7	C	No difference for European regulation. Under national regulation, lights with a lower intensity can be used on follow-me vehicles.
§ 6.2.2.8	C	No difference for European regulation. Under national regulation, lights are not required on objects with limited mobility such as aerobridges.
§ 6.2.3.4*	B	No difference for European regulation. Under national regulation, when marking is undertaken with a single colour, yellow is used for obstacles located in the vicinity of a runway which projection on any vertical plane is less than 1.5 m in both dimensions.
§ 6.2.3.7*	B	No difference for European regulation. Under national regulations, flags are red in colour or have two triangular sections, one red and the other white.
§ 6.2.3.18*	B	The specification has been transposed as Guidance Material in European regulation. Under national regulation, it is intended to be possible to adapt the beaconing, in particular to reduce it in the event of visual disturbance for pilots, however the type of beaconing to be used is not specified (decision on a case-by-case basis by the competent military and civil authorities).
§ 6.2.3.20*	B	No difference for European regulation. Under national regulation, by default, LI lighting is provided for obstacles less than 45 m high. It is planned to be able to enhance the markings in particular situations. The need is assessed on a case-by-case basis by the relevant military and civil authorities.
§ 6.2.3.26	C	No difference for European regulation. Not transposed in national regulation. Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm.
§ 6.2.3.30*	B	The part of the specification regarding the colour has been partially transposed as Guidance Material in European regulation. Under national regulation, it is intended to be possible to adapt the beaconing, in particular to reduce it in the event of visual disturbance for pilots, however the type of beaconing to be used is not specified (decision on a case-by-case basis by the competent military and civil authorities).
§ 6.2.3.33	C	No difference for European regulation. Not transposed in national regulation. Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm.
§ 6.2.4.2*	B	No difference from the European regulations applicable at aerodromes or in areas under the control of aerodrome operators. Under national regulations, wind turbines can, in addition to white, be painted in grey with a minimum luminance factor equal or greater than 0,4. Additional red or orange markings are required for offshore wind turbines.
§ 6.2.4.3* and 6.2.4.5*	C	No difference for European regulation. National regulation complies with the provisions of this recommendation with the exception of points e)-ii and e)-iii: the 2nd lamp is not required and the intermediate lamps are low intensity type B lamps. Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm. 6.2.4.3. b): Regarding wind turbines, maximal spacings between MI lights which are different than 900 m are prescribed by French regulation, depending on the type of lighting (night/day), on the type of wind farm (offshore, onshore), and on the height of the wind turbines (more or less than 150 m). Those spacings range from 500 m to 2 000 m.
§ 6.2.5.1*	C	No difference for European regulation. In national regulation, not all supporting towers are coloured.
§ 6.2.5.2*	C	No difference for European regulation. In national regulation, The marking of supporting towers can be omitted if daytime medium intensity lights are used.
§ 6.2.5.11*	B	The specification has been transposed as Guidance Material in European regulation. In national regulation, it is intended to be possible to adapt the beaconing, in particular to reduce it in the event of visual disturbance for pilots, however the type of beaconing to be used is not specified.

© Service de l'Information Aéronautique, France

CHAPTER 8		
§ 8.1.7	C	No difference for european regulation. Under national regulation, a one-second switch-off time for the secondary power supply is required under 400 m RVR by day and 800 m RVR by night.
§ 8.2.3	C	No difference for european regulation. Under national regulation, where a runway forming part of a standard taxi-route is provided with runway lighting and taxiway lighting, the lighting systems is not required to be interlocked to preclude the possibility of simultaneous operation of both forms of lighting.
CHAPTER 9		
§ 9.2.2	C	The European regulation does not foresee the provision of specialist fire-fighting equipment appropriate to the hazard and risk. The national regulation foresees specific requirements only for water areas (lakes, seas) and not for swampy areas and other difficult terrains.
§ 9.2.4*	C	Both European and national regulations foresee the reduction of the level of protection ensured on an aerodrome when the number of movements of the aircraft in the highest category normally using the aerodrome is less than 700 in the busiest consecutive three months.
§ 9.2.5	C	No difference for European regulation. Under national regulation, for aircraft employed for exclusive transportation of cargo or mail, the overall length divided by three is used for the calculation. In addition, to determine the type of aircraft normally using the aerodrome, a threshold of 24 aircraft movements over the busiest three consecutive months of the previous year is used.
§ 9.2.8*	C	No difference for European regulation. The national regulation does not request a main agent for aerodromes of RFFS level 1 and 2.
§ 9.2.11	C	No difference for European regulation. Under national regulation, aerodromes with a RFFS level equal to 1 are provided with 50 kg of complementary agents, and aerodromes with a RFFS level equal to 2 are provided with 250 kg of complementary agents.
§ 9.2.13	C	No difference for European regulation. Under national regulation, water quantity is given by the RFFS category, without extra quantities.
§ 9.2.27 and 9.2.28*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the operational objective is to achieve a maximum three-minute response time at the end of each runway.
§ 9.2.29*	C	European and national regulations do not foresee a response time not exceeding three minutes to any other part of the movement area.
§ 9.2.41*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, no vehicles specific to the aircraft rescue and fire-fighting services are provided at aerodromes with a RFFS level 1.
§ 9.2.44*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, no RFFS personnel are provided at aerodromes with a RFFS level 1.
§ 9.2.45*	C	Under European regulation, the task resource analysis due to determine the minimum number of RFFS personnel has been transposed as Guidance Material. In national regulation, the number of RFFS personnel is set out by the regulation.
§ 9.2.46	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the provision of respiratory equipment is only required for aerodromes with a RFFS level 3 or higher.
§ 9.3.1* and 9.3.2*	C	Under European regulation, specifications related to the removal of aircraft have been transposed as guidance material. The national regulation foresees that the aircraft operator is responsible for the aircraft removal.
§ 9.5.1 to 9.5.3	C	This specification has not been transposed in either European regulation or in national regulations applicable to aerodromes.
§ 9.5.7	C	The European and national regulations do not require that the aircraft stands shall be visually monitored to ensure that the recommended clearance distances are provided.
§ 9.8.7* and 9.8.8*	C	The provision of a surface movement radar for the manoeuvring area is not systematically required.
§ 9.9.4	C	Under European regulation, the relevant specification may allow the presence of equipment/installations after a safety assessment regarding safety and regularity. Under national regulation, this specification applies to new-built runways and runway extensions.
§ 9.10.1		No difference for European regulation. Under national regulation, adapted fences used to prevent animals from accessing to the movement area are required depending on the risk.
§ 9.10.5		This recommendation has been transposed as guidance material. This recommendation has not been transposed under national regulation.
§ 9.11		This recommendation has not been transposed in either European regulation or national regulations applicable to aerodromes.
CHAPTER 10		
§ 10.2.3 and 10.2.7	C	Under European regulation, minimum friction level is defined in guidance material. No difference in national regulation.
§ 10.3.1 to 10.3.3*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the removal of contaminants on runways, taxiways and aprons (snow, ice, standing water, dust…) to minimize the risk of accumulation is a recommendation.
§ 10.3.5*	C	The specifications regarding the use of chemicals to remove ice and frost have not been transposed in european and national regulations.
§ 10.5.1	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the provisions on main beam average intensity of runway lights are guidance material.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 14
Helistation

VOLUME 2
HELIPORT DESIGN AND OPERATION

2nd Edition with Amendment N° 3 applicable as from November 25th, 2004

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
Touchdown and liftoff area	B	Alternate means of Compliance : In France, the Touchdown and lift-off area (TLOF) definition is as follows: “A load bearing area on which a helicopter may touch down or hover.”
Heliport	B	Alternate means of Compliance : In France, a Heliport is an aerodrome intended to receive only helicopters.
CHAPTER 2		
§ 2.1.2 and § 2.1.3	C	Provision not reworked
§ 2.2.2	C	Provision not reworked
§ 2.4.3	C	Provision not reworked : The geographical coordinates of the taxiway centre-line points are not yet published.
§ 2.4.5	C	Provision not reworked
CHAPTER 3		
§ 3.1.2	C	Provision partially reworked : The specifications pertaining to “sea heliports” are not addressed in the French regulations.
§ 3.1.21	C	Provision not reworked
§ 3.1.27	C	Provision partially reworked : This provision does not apply to shoulders in France.
§ 3.1.29 § 3.1.37	B	Alternate means of Compliance : The French regulations refer to the rotor diametre for the helicopter overall width.
§ 3.2.2	B	Alternate means of Compliance : In France, the dimension of the FATO on an elevated heliport applies also to the FATOs intended to be used by performance class 3 helicopters.
§ 3.2.4	C	Provision partially reworked : The 2nd part of the standard is only a recommendation.
§ 3.2.10	C	Provision not reworked
§ 3.3 Helidecks	D	Not applicable : There are no helidecks in France.
§ 3.4 Shipboard heliports	C	Provision not reworked : The French regulations do not address shipboard heliports.
CHAPTER 4		
§ 4.1.5	B	Alternate means of Compliance : In France, the transitional surfaces are known as lateral surfaces.
§ 4.1.48 § 4.1.19 § 4.1.20	C	Provision partially reworked : These specifications are only recommendations in the French regulations.
§ 4.1.21 to § 4.1.25	D	Not applicable : There are no helidecks in France
§ 4.2.2	B	Alternate means of Compliance : When a non-precision direct approach is planned at both ends, the inner surface can be removed after studies have been performed. In this special case, the conical surface is replaced by the continuation of the lateral surface.
§ 4.2.6	B	Alternate means of Compliance : The implementation of facilities and equipment involved in air navigation and public air transport safety can be authorized in areas under aeronautical regulations, upon prior notification from a specific commission and provided that a technical study has demonstrated that the safety and regularity of helicopter operations are not adversely affected. This study is compulsory, and objects are limited only to facilities and equipment involved in air navigation and public air transport safety.
§ 4.2.8	C	Provision partially reworked : The French regulations include the possibility of a single approach surface.
§ 4.2.10	C	Provision partially implemented : Hospital heliports are subject to special studies.
§ 4.2.11	C	Provision partially reworked : The French regulations include the possibility of a single approach surface.
§ 4.2.12 to § 4.2.18	D	Not applicable : There are no helidecks in France.
§ 4.2.19 to § 4.2 22	C	Provision not reworked : The French regulations do not address shipboard heliports.
CHAPTER 5		
§ 5.1.1.1 § 5.1.1.2 § 5.1.1.4 § 5.1.1.7	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.1.2.1 to § 5.1.2.3	C	Provisions not reworked : French regulations do not require Provisions pertaining to helicopter hoisting marking.
§ 5.2.2.1 to § 5.2.2.5	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.3.3	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.
§ 5.2.4.1 to § 5.2.4.5	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.5.2 § 5.2.5.3	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.6.2 to § 5.2.6.3	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.7.1	D	Not applicable : There are no helidecks in France.
§ 5.2.7.3 § 5.2.7.4	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.8.2	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.

© Service de l'Information Aéronautique, France

§ 5.2.8.3 § 5.2.8.4	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.8.5	D	Not applicable : There are no helidecks in France.
§ 5.2.9.3 § 5.2.9.5	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.
§ 5.2.10.1 to § 5.2.10.5	D	Not applicable : There are no helidecks in France.
§ 5.2.12.2 to § 5.2.12.4	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.13.2 to § 5.2.13.4	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.2.2 to § 5.3.2.4	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.3.2 § 5.3.2.5 § 5.3.3.7	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.4.2 to § 5.3.4.16	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.4.17	C	Provision not reworked
§ 5.3.4.18 § 5.3.4.19	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.2 § 5.3.5.3	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.5 to § 5.3.5.8	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.10 § 5.3.5.11	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.13 to § 5.3.5.20	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.22 § 5.3.5.26	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.23 to § 5.3.5.25	C	Provision not reworked
§ 5.3.6.1	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. Lights may be omitted if TLOF and FATO are totally coincident.
§ 5.3.6.2	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. In the case of a single approach surface, the French administration recommends the use of red lights on the FATO side opposite to this surface.
§ 5.3.6.3	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.
§ 5.3.7.2 § 5.3.7.3	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.
§ 5.3.8.1 to § 5.3.8.3	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.8.5 to § 5.3.8.7	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.8.8	D	Not applicable : There are no helidecks in France.
§ 5.3.8.9 § 5.3.8.10	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.8.12 to § 5.3.8.14	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. The French regulations recommend the use of yellow panels.
§ 5.3.8.16 § 5.3.8.17	C	Provision not reworked
§ 5.3.8.20	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.8.23	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.
§ 5.3.9.1 to § 5.3.9.4	C	Provisions not reworked : French regulations do not require provisions pertaining to helicopter hoisting.
§ 5.3.12.1 § 5.3.12.2	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
CHAPTER 6		
§ 6.1.1 to § 6.1.10	B	Alternate Means of Compliance : The French regulations require a minimum level of fire protection in surface level heliports, with a supply of 50 kg powder or equivalent, and in elevated heliports, with a supply of 250 kg powder or equivalent.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 15
Aeronautical information services

Sixteenth edition including amendment N° 43 applicable from 28th of November, 2024
Recommended practices are identified by an asterix*

ICAO REGULATION	CAT	FRENCH REGULATION
CHAPTER 5 - Aeronotical information services and products		
§5.3.3.3.2 and 5.3.3.4.3	C	Digital terrain and obstacle data are required for area 1, except for the territories of Saint Martin, Saint-Barthelemy and Wallis-et-Futuna.
§5.3.3.3.3, 5.3.3.3.4*, 5.3.3.4.4, 5.3.3.4.5 et 5.3.3.4.6*	C	The provision of digital terrain and obstacle data sets for area 2 is not required for every aerodrome regularly used by international civil aviation. Such data is required for the following aerodromes: FMEE : La Réunion-Roland Garros, LFBD : Bordeaux-Mérignac, LFBO : Toulouse-Blagnac, LFBP : Pau-Pyrénées, LFBZ : Biarritz -Pays-Basque, LFKB : Bastia-Poretta, LFKJ : Ajaccio-Napoléon Bonaparte, LFLC : Clermont-Ferrand-Auvergne, LFLL : Lyon-Saint-Exupéry, LFML : Marseille-Provence, LFMN : Nice-Côte d'azur, LFMT : Montpellier-Méditerranée, LFOB : Beauvais-Tillé, LFPB : Paris-le-Bourget, LFPO : Paris-Orly, LFPG : Paris-Charles-de-Gaulle, LFQQ : Lille-Lesquin, LFRB : Brest-Bretagne, LFRS : Nantes-Atlantique, LFST : Strasbourg-Entzheim, LFSB : Bâle-Mulhouse, NTAA : Tahiti-Faa'a, NWWW : Nouméa-La Tontouta, TFFF : Martinique-Aimé Césaire, TFFR : Guadeloupe-Maryse Condé.
§5.3.3.3.7 and 5.3.3.4.9*	C	The provision of digital obstacle and terrain data sets for area 3 is not required.
§5.3.3.4.10	C	Digital obstacle data for area 4 is not provided for the 6 following aerodromes equipped with CAT II/III RWY: LFBL 21, LFJL 22, LFOB 12, LFQQ 26, LFRB 25L et LFOK 10.
§5.3.4.2*	C	The provision of aerodrome mapping digital data sets is not required.
§5.3.5.2*	C	The provision of instrument flight procedures digital data sets is not required.
CHAPTER 6 – Aeronautical information update		
§6.2.6*	C	Conformity to the AIRAC regulated system is not required to provide the information related to the circumstances listed in 6.2.6 of Annex 15.
§6.3.2.3	C	France does not publish NOTAM for providing information relating to observations or previsions of space weather phenomena.
§6.3.2.4	C	A NOTAM must also be prepared and issued in the event of a runway being unavailable due to runway marking work or, if the equipment used for this work can be removed, to provide a delay necessary to make the runway available again for flight operations.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 16 Environmental protection	
ICAO REGULATIONS	**FRENCH REGULATIONS**
NIL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 17 Security	
ICAO REGULATIONS	**FRENCH REGULATIONS**
NIL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANNEX 18 The safe transport of dangerous goods by air 4th edition including amendment N° 12		
ICAO REGULATION	**CAT**	**FRENCH REGULATIONS**
§ 2.1.1 and § 2.1.2	A	More exacting. Regulation (UE) 965/2012 extends the scope to all operations including domestic transport.
§ 9.6.1 and § 9.6.2	A	More exacting. Information to be notified is specified in the AMC to (UE) n°965/2012.
§ 10.2.1	C	Partially implemented. Non-commercial operators not carrying dangerous goods are not subject to obtain the approval of their dangerous goods training programme.
§ 12.1	C	Partially implemented. Regulation (EU) 2015/1018 of 29 June 2015 laying down a list classifying occurrences in civil aviation to be mandatorily reported according to (EU) No 376/2014 is not fully in line with what is stated in the Technical Instructions.

© Service de l'Information Aéronautique, France

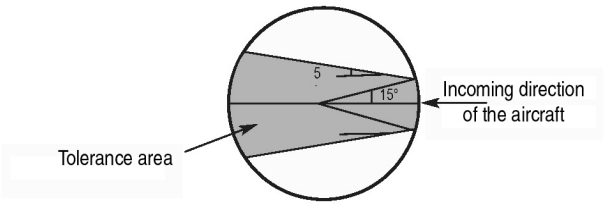
DOC 4444 - PANS-ATM Procedures for air navigation services Air traffic management. Sixteenth edition including amendment N° 12 applicable from November 28th, 2024	
ICAO REGULATIONS REF : PANS-ATM	**FRENCH REGULATIONS REF : AIR TRAFFIC REGULATION**
	The applicable air traffic regulation in France are based on the following Europeans and national texts :
	• Regulation (EU) 2017/373 of the Commission of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight;
	• Regulation (EU) NR 923/2012 of the Commission of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation ;
	• Order of 11 December 2014 related to the implementation of regulation (EU) NR 923/2012 ;
	• Order of 4 March 2022 laying down rules for air traffic services.
The significant differences between these the national regulations and the related ICAO procedures will be available soon.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

DOC 8400 - PANS ABC
Procedures for air navigation services - Abbreviations and codes **Ninth edition integrating all amendments up to n° 34, applicable since 28th of November 2024**
NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

DOC 8168 Volume I – PANS OPS
Procedures for air navigation services – Aircraft operations Volume I: flight procedures Sixth edition integrating all amendments up to N° 11, applicable since 28th of Novembre 2024
No difference.

DOC 8168 Volume II – PANS OPS	
Procedures for air navigation services – aircraft operation Volume II : construction of visual and instrument flight procedures Seventh edition including amendment N° 10 applicable since 28th of November 2024	
ICAO REGULATIONS RÉF : PANS OPS	**FRENCH REGULATIONS REF : NATIONAL DESIGN CRITERIA MANUAL**
Part I – section 2 Chap 1: General	In France, instrument flight procedures can be designed using criteria from either : - ICAO document 8168 Volume II – PANS-OPS – up to date version ; or - ICAO document 9905 - RNP AR manual – up to date version ; or - a national document based on the sixth edition of ICAO Doc 8168 Volume II including amendment NR 7, which is not updated anymore since June 2018. Procedures established in accordance with one of the two above-mentioned ICAO documents are explicitly identified as such on the aeronautical charts. These criteria are made applicable by decision of the Minister in charge of civil aviation published in the official bulletin of the Ministry of transports, pursuant to the 24 th of January 2022 order relating to the establishement and design of instrument flight procedures. This national document has some differences with corresponding ICAO provisions, particularly regarding general criteria as well as criteria for conventional procedures. These differences are listed here-below.
	Appendix B in chapter 1 **Wind speed** Protection areas are established by taking into account the uncorrected effect of an omni-directional wind. Weather statistics collected for various fields in metropolitan France have shown that the following maximum winds can be adopted to protect procedures : - between 0 and 14,000 ft : w = 1.5 h + 36 - between 15,000 and 31,000 ft : w = 2.5 h + 22 (with w in kt and h in thousands of feet) - above 31,000 ft : w = 100 Different values may be adopted if specific weather statistics allow it. If there are no available statistics or if the sample from the meteorological records is considered unsatisfactory, a maximum wind of : w = 2 h + 47 is taken into account. Remark : For some phases of the procedure (e.g. missed approach), a standard value is determined to take into account the maximum wind when building a protection area. **Temperature** Protection areas are normally established by considering a temperature which is 15° higher than the standard temperature at the considered level. Nevertheless, in some particular cases, existing temperature statistics may be used to consider a maximum temperature which differs from the one which would result from the rule mentioned above.
Part I – section 2 Chap 2: TERMINAL AREA FIXES Para. 2.5.1.1. VOR	The fix tolerance area vertical to a VOR is based on the horizontal circular cut of the reversed cone of ambiguity above the facility, with its apex at the facility and a half cone angle ( ) of 30°. You are supposed to penetrate the cone with a precision of ± 15° with respect to the prescribed inbound track. From the points of penetration, the track through the cone is supposed to be followed with a precision of ± 5°. If the facility defines the MAPt or the turning point at missed approach, fixed values will be used. 
Part I – section 3: DEPARTURE PROCEDURES Chap 2 – para. 2.6 OBSTACLE IDENTIFICATION SURFACE (OIS)	**Not retained**
Chap 2 – para. 2.7.3 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)	A PDG of over 3.3% and the maximum altitude of the increased gradient are published, together with the obstacle used to determine this gradient. There are two possible cases: 1) the PDG resulting from the consideration of obstacles very close to the DER is very high (higher than 15%): it is not published. In this case, a new PDG is computed ignoring these obstacles. The new gradient is published with an explanation about the obstacles ignored (position, elevation at the apex) and the most penalizing obstacle used to compute this gradient. 2) the PDG is high (higher than 3.3%): it is published together with the obstacle used to compute this gradient. If this obstacle is isolated and this is of operational interest, a second gradient ignoring this obstacle may be published; the most penalizing obstacle imposing the second gradient is also published if the latter is higher than 3.3%.

Chap 2 – para. 2.7 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)	**Para. 2.7.4** If the PDG is increased, it is brought back to 3.3% at the point situated beyond the critical obstacle from which an obstacle clearance of 0.8% of the distance from the DER can be guaranteed.
Chap 2 – para. 2.7 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)	**Para. 2.7.5 Not retained**
Chap 3 – para.3.1.2 PATH VECTORING	**§3.1.2** Path vectoring is provided not later than 10 NM : a) after DER, in case of straight-line departures, b) after turns completed, in case of departures with turns.
Chap 3 – para. 3.3.1.2 TURNING DEPARTURE	Straight flight is assumed until reaching a height of at least 120 m (394 ft) [Cat H: 90 m (295 ft)] above DER altitude. For category A or B aircraft, a lower altitude may nevertheless be adopted, if necessary, provided that it is never lower than 90 m (295 ft).
Chap 3 – para. 3.3.1.	**Chap 3 – para. 3.3.1.4 There are two types of turn :** - the initial turn made at a height no greater than 300 m (984 ft) above DER level, in the event of a turn at an altitude/height, or made at a designated TP situated at a distance of no more than 3.2 NM from the DER, - the turn after initial climb made at a height greater than 300 m (984 ft) above DER level, in the event of a turn at an altitude/height, or made at a designated TP situated at a distance of more than 3.2 NM from the DER.
Chap 3 – para. 3.3.4 TURNING DATA	**Para. 3.3.4 Turning data** **There are two types of turn :** - the initial turn (H 300 m (984 ft)) or TP at less than 3.2 NM from the DER) ; - the turn after initial climb (the other type). **Airspeeds :** **Category of aircraft** / **Maximum indicated airspeeds (kt)**: Initial turn / Turn after initial climb A: 120 / 120 B: 145 / 165 C: 175 / 265 D: 205 / 290 **bank angle :** - initial turn: 15° - turn after initial departure: 25° or angular speed of 3°/s if the resulting bank angle is less than 25°.
Chap 3 – para. 3.3.5.3	a) .... 1) maximum obstacle altitude/height = TNA/H – [50 m (165 ft) for an initial turn or 90 m (295 ft) for a turn after initial climb] for aircraft; 2) maximum obstacle altitude/height = TNA/H – [40 m (131 ft) for an initial turn or 80 m (265 ft) for a turn after initial climb] for helicopters.
Chap 4 – para. 4.2.1 AREA 1	**Turn initiation areas (Area 1)** Straight flight criteria apply until the TP (turn initiation area).
Chap 4 – para. 4.2.2 AREA 2	**Turn initiation areas (Area 2)** Area 2 for omnidirectional departure extends from the boundaries of the turn initiation area to a circle of 25NM radius centered on the aerodrome (runway mid-point). A buffer zone of 5 NM surrounding this circle is used to decide which obstacles to take into account. In mountainous regions, the radius of this circle may be increased if necessary, as the considered value will be published in all cases.
Chap 6 – para. 6.2.1 INSTRUMENT DEPARTURES FROM PARALLEL RUNWAYS	When two instrument departure procedures are to be used simultaneously from parallel runways, the nominal departure paths will diverge by at least 15° after take-off. Depending on the distance between the parallel runways, a lower value may be used after the supervisory authority has delivered its authorization.
Chap 6 – para. 6.2.1 SEGREGATION OF MOVEMENTS ON PARALLEL RUNWAYS	When an instrument departure procedure and an instrument approach procedure are to be used simultaneously in the same direction on parallel runways, the nominal paths for the departure procedure and the missed approach procedure will diverge as soon as possible by at least 30° (see Part II, Section 1, Chapter 1 – ILS). Depending on the distance between the parallel runways, a lower value may be used after the supervisory authority has delivered its authorization.
Part I – section 4: ARRIVAL AND APPROACH PROCEDURES **Chap. 1.**	**Table 1.4.1.2 Speeds (AS) to compute the procedures in knots (kt)** French regulations use the following values, expressed in knots, for the initial approach speed **Category of aircraft** / **Initial approach speeds**: mini / maxi A: 90 / 150 B: 120 / 180 (170 *) C: 160 / 240 (220 *) D: 185 / 250 (220 *) * Maximum speed for inversion procedures and in racetrack patterns. Furthermore, the maximum speeds for the indirect final approach segments and the intermediate missed approach segment of a protected procedure for category A aircraft equal 110 kt.

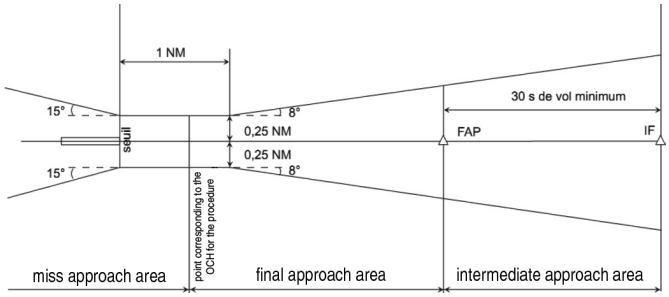
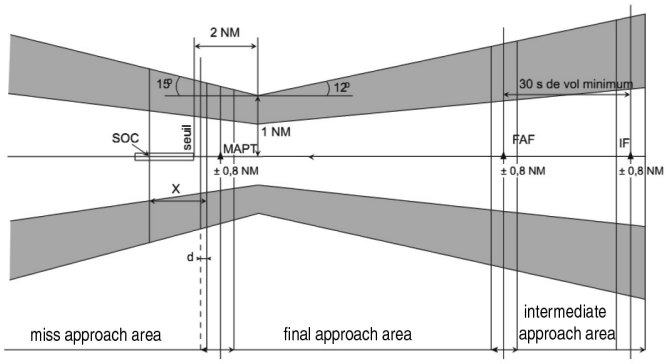
© Service de l'Information Aéronautique, France

Chap 2 – para. 2.1.1.5	A STAR should enable the transition between the en-route phase and the approach phase by joining a significant point, usually on an ATS route, to another point from which the instrument approach procedure will begin. The beginning of the arrival route varies depending on the situation: 1) if no controlled airspace is associated with the procedure: - the last en-route fix, if situated less than 25 NM from the IAF; otherwise, the point situated at 25 NM from the IAF on the arrival route. 2) if controlled airspace is associated with the procedure: - the boundary of this airspace or the closest possible fix to this boundary.
Chap. 3. Para. 3.3.3 AREAS	The initial approach segment is not of standard length. It must be long enough to allow the change in altitude required in the procedure. The width of the initial approach area through the IAF is: - 10 NM (5 NM on either side of the centerline), when the IAF is not defined by the vertical of a radio facility; - 4 NM (2 NM on either side of the centerline), when the IAF is defined by a VOR; - 5 NM (2.5 NM on either side of the centerline), when the IAF is defined by an NDB. The area cannot be more than 10 NM wide (5 NM on either side of the centerline). If it is less than this value at the IAF, the area opens out at 7.8° (VOR) or 10.3° (NDB) until it reaches the value of 10 NM (5 NM on either side of the centerline).
Chap. 3. Para. 3.6 RACETRACK PROCEDURE AND REVERSAL PROCEDURE AREAS	**data** e) wind speed (w): omnidirectional wind for the specified altitude h; ICAO w = (2 h + 47) kt if h is in thousands of feet; Metropolitan France: w = 1.5 h + 36 kt if h is in thousands of feet, or if there are enough statistical data available, the maximum omnidirectional wind with a probability of 95% may be used.
Chap. 4. INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT **4.3.1 AREA**	**4.3.1.1 Length** **4.3.1.1.1** The minimum length of the intermediate approach segment must correspond to a flight time of 30 seconds at initial approach speed. **4.3.1.1.2** When the initial approach paths and intermediate approach paths are not aligned, the minimum length of the intermediate segment is determined by building the protection area for this phase in the procedure.
Chap. 4. Para. 4.4.4 Turn not over mean	Not retained
Chap. 5. Para. 5.2 FINAL APPROACH SEGMENT	**5.2.2 Conditions under which a final approach procedure is considered to be direct** **5.2.2.1** …… **5.2.2.2 Final approach with a path which does not cross the extended runway centerline** A final approach which does not cross the extended runway centerline (equal to or less than 5°) may be established, provided that the path is 150 m maximum to the side of the extended runway centerline at a distance of 1 NM upstream of the threshold. …. **5.2.2.3.2 Position of the approach path :** The final approach path (or its extension) should run less than 150 m from the runway centerline at 1 NM upstream of the threshold.
Chap. 5. Para. 5.4.6 VISUAL SEGMENT PROTECTION FOR APPROACH PROCEDURES	**5.4.6.5 Means of compliance** 1) Situations in which it is unnecessary to check VSS: Runways with code 3 or 4 and procedure in the axis (final approach in the extended runway centerline): - navigation easements or, failing that, clearance surfaces (bottom of curved surface with 2% slope) regularly checked (as part of approval monitoring) and obstacle-free, or - runway (same QFU) equipped with PAPI and PAPI OCS (obstacle-free) situated below the VSS. Runways with code 1 or 2 and procedure in the axis (final approach in the extended runway centerline): - final approach slope such that the VSS is above the bottom of the curved surface of the navigation easements or, failing that, clearance surfaces regularly checked (as part of approval), or - runway (same QFU) equipped with PAPI and PAPI OCS (obstacle-free) situated below the VSS. 2) Situations in which it is necessary to check VSS: - any runway with procedure in the axis which does not meet the above conditions; - runways with procedures out of the axis
Chap. 5. Para. 5.5 PUBLICATION	**5.5.3** The procedure altitude/height is not lower than the OCA/H of the segment which precedes the final approach segment.
Chap. 7. VISUAL MANOEUVERING AREA	**7.2.4 Lowest OCA/H** The lowest OCA/H is the one indicated in Table 1.4.7.3. The associated visibility complies with the European regulation EU-OPS, and is not included in table 1.4.7.3.
Chap. 7. Para. 7.4.1 Area which can be ignored	**7.4.1 Area which can be ignored** A sector of the visual manoeuvering area where there is a prominent obstacle may be ignored in OCA/H calculations if it is situated outside final and missed approach areas and outside a half-corridor for visual manoeuvring using prescribed track (see Fig. 1.4.7.3 and 1.4.7.4). The nominal final approach path of the direct approach procedure must not cross the prohibited sector (except the half-corridor for visual manoeuvering using prescribed track for the category of aircraft in question).

© Service de l'Information Aéronautique, France

Chap 7 APPENDIX TO CHAPTER 7 **Chap7. Para. 7.4**	**2.4.1 'Circuit' type imposed visual manoeuvring** This segment is the feeder path between the final instrument approach path and the downwind leg of the imposed visual manoeuvering. It is recommended that the terminal of the divergence segment on the downwind leg is situated upstream abeam the threshold served by the imposed visual manoeuvering. The angle between the divergence segment and the runway served by the imposed visual manoeuvring must be less than or equal to 45°. The length and the direction of this segment are published. **2.4.2 Specific case of imposed visual manoeuvering toward a parallel, half-parallel or intersecting runway** In some cases (e.g.: parallel, half-parallel or intersecting runways), the divergence segment may be directly connected to the straight line segment. The length and direction of the divergence segment will only be published if the length is equal to or greater than 0.5 NM. If the length of the divergence segment is less than 0.5 NM, we will consider a divergence segment direction range corresponding to angles of intersection of the served runway centerline of between 30° and 45°. The protection corridor defined in paragraph 1.8.2 will be extended as a result. **2.4.3 reserved** **2.4.4 reserved**
Chap. 8. MINIMUM SECTOR ALTITUDES **Chap 8. Para. 8.5**	**8.5 SECTORS CENTERED ON A VOR/DME OR AN NDB/DME** **8.5.1 …...** **8.5.2** The DME arc radius (R) used should be between 10 and 15 NM, in order to avoid a sub-sector which is too small. The width of the buffer zone is reduced to 1 NM beyond the circular boundaries (sector and additional boundaries).
Chap 9. Para. 9.4.3 FINAL APPROACH SEGMENT	**9.4.3.6 FAS** Step down fixes must not be named (they will therefore not be included in the navigation database, which ensures that the pilot has distance data with regard to the MAPt throughout the final approach).
Part II Conventional procedures	**Part II Conventional procedures**
section 1 Chap 1: INSTRUMENT LANDING SYSTEM (ILS)	**1.3.3 Length of intermediate approach segment** 1.3.3.3. The minimum length of the intermediate approach segment must correspond to a flight time of 30 seconds at initial approach speed. If there is a turn at the IF, the minimum length depends on the intermediate approach area building constraints. The connection of the primary area associated with the turn at the IF must join the extension of the OAS upstream of point I (the most downstream point in relation to the intermediate approach area based on the intersection between the horizontal obstacle assessment surface associated with the intermediate approach segment primary area and the outer edge of surface X of the OAS). The maximum length of the segment is governed by the fact that it must be integrally inside the on-course signal service volume, and usually at a distance of no more than 25 NM from the on-course beacon antenna.
Para 1.5.3 TURNING MISSED APPROACH	**1.5.3.2.4 Obstacle clearance** b) Obstacle clearance in the turning area. The altitude/height of the obstacles in the turning area is lower than or equal to the turning altitude/height + do tg Z – obstacle clearance, where do is measured from the obstacle to the closest point on the turning area boundary, and obstacle clearance equals: 1) 50 m (164 ft) [Cat H: 40 m (132 ft)] for turns of more than 15°, decreasing linearly to zero at the outer edge of possible secondary areas. 2) zero for turns of 15° or less
	1.5.3.3.3 Obstacle clearance The obstacle clearance criterion from the upstream TP is guaranteed by an obstacle altitude/height lower than: (OCA/Hps – HL) + do tg Z – obstacle clearance where: do = dz + shortest distance from the obstacle to line K-K dz = distance from the SOC to the upstream TP and obstacle clearance equals: - 30 m for turns of more than 15°; - zero for turns of 15° or less.
Para. 1.6 SIMULTANEOUS ILS AND/OR MLS APPROACHES IN THE DIRECTION OF PARALLEL OR NEAR PARALLEL RUNWAYS	**Para. 1.6.1. General** a), b), c), Note: different criteria may be allowed, depending on the distance between the runways and after approval from the national supervisory authority.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Chap. 5. PAR	**5.2.7 Combined intermediate and final approach area** This is an area which lies symmetrically either side of the extended centerline, defined as follows: - the area is 0.5 NM wide at a point situated 1 NM upstream of the threshold; - downstream of this point, the width of the area remains constant (0.5 NM) until the point corresponding to the OCA/H for the procedure; - upstream of this point, the area opens out by 8° with regard to the nominal path until the upstream boundary of the IF. IF tolerance is ± 0.8 NM.  **5.3.3 Obstacle clearance** An OCS (obstacle clearance surface) is defined inside the final approach area boundaries; this surface has a gradient at an angle of 0.6 Θ relative to the horizontal, intersecting a straight line perpendicular to the runway centerline and situated at a horizontal distance D from the threshold given by the following equation: $D = \frac{30}{tg0.6\theta} - \frac{H}{tg\theta}$ D and H in meters, θ in degrees θ = angle of elevation of the nominal glide path plane; 0.6 θ = lowest acceptable glideslope angle; H = height of the nominal glide path above the threshold; its tolerance is the same as that defined for the ILS fix of a facility operated in category I. Obstacle clearance is determined by the HL of each category.
section 2 Chap 6 SRE	**Chap 6 SRA** **6.1 GENERAL** An SRA is a traditional approach which may be used as backup to a PAR or ILS procedure. This type of approach is only defined for aerodromes where an SRE is installed. 
Chap. 6. Para. 6.2.3 Procedures based on tactical vectoring	**Para. 6.2.3 Minimum safe radar altitudes** **(Presently known as « minimum vectoring altitudes »)** The criteria used to compute the minimum safe radar altitudes may apply to different types of radar image. The zone used to determine minimum safe radar altitudes is surrounded by a secondary area. The width of the secondary area equals the radar separation standard at the considered point. The obstacle clearance applied in the secondary area decreases from the integer value (minimum of 300 m or 948 ft) to the null value.
section 4 Chap 1 Para. 1.5.1 Special holding entry procedure VOR/DME	**1.5.1 Not retained** In the event of arrival on the VOR radial acting as support to the holding inbound leg, but in the opposite direction to this, only the procedure with opening at 30° (type 2) is protected.
Part III RNAV and satellite-based procedures	
Section 1. Chap. 6. RNAV using GBAS	**Chap 6 Not retained**
Section 3. Chap. 6. PRECISION APPROACH PROCEDURES - GBAS	**Chap 6 Not retained**

© Service de l'Information Aéronautique, France

DOC 8168 Volume III – PANS OPS
Procedures for air navigation services – Aircraft operations Volume III: aircraft operating procedures First edition integrating all amendments up to N° 3, applicable since 28th of Novembre 2024
No difference

DOC 9868
Procedures for air navigation services – Training Third edition integrating all amendments up to N° 7, applicable since 5th of Novembre 2020
NIL

DOC 9981
Procedures for air navigation services – Aerodromes Third edition integrating all amendments up to N° 4, applicable since 4th of Novembre 2021
NIL

DOC 10066 – PANS AIM
Procedures for air navigation services – Aeronautical information management First edition integrating all amendments up to N° 3, applicable since 28th of Novembre 2024
NIL

DOC 10157 – PANS MET
Procedures for air navigation services – Meteorology First edition applicable the 27th of Novembre 2025
NIL

DOC 10199 – PANS IM
Procedures for air navigation services – Information management First edition applicable since 28th of Novembre 2024
No difference

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 2 TABLEAUX ET CODES

TABLES AND CODES

GEN 2.1 SYSTEME DE MESURE, MARQUES D'AERONEF, JOURS FERIES

MEASURING SYSTEM, AIRCRAFT MARKINGS, HOLIDAYS

2.1.1 UNITES DE MESURE

La table d'unités (Table OACI) utilisée dans les publications d'information aéronautique, dans les NOTAM et les circulaires d'information aéronautique est donnée ci-après :

DIMENSIONS	UNITES
Distances	Milles marins et dixièmes
Altitudes, hauteurs, dimensions sur les aérodromes, petites distances.	Mètres (1)
Vitesse horizontale	Noeuds
Vitesse verticale	Mètres par seconde
Vitesse du vent	Noeuds
Direction du vent pour l'atterrissage et le décollage	Degrés magnétiques
Direction du vent pour tout autre usage	Degrés vrais
Altitude et hauteur des nuages	Mètres
Visibilité	Kilomètres ou mètres
Calage altimétrique	Hectopascal
Température	Degrés Celsius
Masse	Tonnes (métriques) ou Kilogrammes
Temps	Heures et minutes

(1) Sauf pour les altitudes et hauteurs figurant sur les cartes IAC, VAC, et TMA où ces valeurs sont exprimées en pieds

a) Expression des altitudes ou hauteurs :

L'instruction 20754 DNA du 12 octobre 1982 modifiée fixe, dans son annexe 4, les règles à appliquer pour le calcul et l'expression des altitudes ou hauteurs pour l'établissement des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments.

b) Les altitudes ou hauteurs mentionnées sur les diverses cartes aéronautiques pour indiquer des informations relatives à la topographie ou aux obstacles sont calculées :

- soit en utilisant la formule : 1 mètre = 3,2808 pieds ;

-soit par lecture de la table de conversion ci après.

Le résultat obtenu est publié en arrondissant au pied le plus proche.

c) Les altitudes ou hauteurs des limites verticales des espaces aériens ou d'activités aériennes (circuit d'aérodrome, voltige, parachutisme,...) sont exprimées, lorsqu'elles doivent être publiées en pieds, en adoptant les correspondances prévues dans le tableau des niveaux de croisière publié dans le règlement de la circulation aérienne (RCA 1.51 - Appendice C) complétées, si nécessaire, par les valeurs intermédiaires usuelles suivantes :

Mètres (m)	Pieds (ft)
50	170
100	330
150	500
200	700
250	800
300	1 000
450	1 500

Mètres (m)	Pieds (ft)
500	1 700
600	2 000
750	2 500
800	2 700
900	3 000
1 000	3 300
1 050	3 500

Mètres (m)	Pieds (ft)
1 200	4 000
1 350	4 500
1 500	5 000
1 700	5 500
1 850	6000
2 000	6500

d) En cas de valeur multiple publiée pour une même information (FL / ASFC / AMSL), il convient de considérer la plus élevée des deux.

Ex :	FL 195	4000 ft AMSL
	FL 115	2000 ft AMSL
	3000 ft ASFC	1000 ft ASFC

2.1.1 UNITS

Units used aeronautical publications, NOTAM and aeronautical information circulars are given tabular form (ICAO table) below:

ITEMS	*UNITS*
Distances	*Nautical miles and tenths*
Altitudes, elevations, heights, dimensions on aérodrome,short distances.	*Meters (1)*
Horizontal speed	*Knots*
Vertical speed	*Meters per second*
Wind speed	*Knots*
Wind direction for landing and take-off	*Magnetic degrees*
Wind direction for all other use	*True degrees*
Clouds altitude and height	*Meters*
Visibility	*Kilometers or meters*
Altimeter setting	*Hectopascal*
Temperature	*Degree Celsius*
Weight	*(Metric) tons or kilograms*
Time	*Hours and minutes.*

(1) Except for altitudes and heights shown on IAC, VAC and TMA charts, which are given in feet.

a) Expression of altitudes or heights:

Instruction 20754 DNA of 12 October 1982, as amended, defines, in its annex 4, the rules to be applied for the calculation and expression of altitudes or heights for the establishment of departure, holding and approach procedures on instruments.

b) The altitudes or heights indicated on the various aeronautical charts to provide information concerning the topography or obstacles are to be calculated using:

- either the formula: 1 metre = 3,2808 feet;

- or by reading from the conversion table which follows.

The obtained result is to be approximated to the nearest foot for publication.

c) The altitudes or heights of the vertical limits of airspace or of aerial activities (aerodrome circuits, aerobatics, parachuting, etc), when they have to be published in feet, are to be expressed using the equivalents given in the table of cruising levels published in the air traffic regulation (RCA 1.51 - Appendix C), with the addition, if necessary of the following usual intermediate values:

d) In the event of a multiple value published for the same information (FL / ASFC / AMSL), the higher of the two should be considered.

Ex :	*FL 195*	*4000 ft AMSL*
	FL 115	*2000 ft AMSL*
	3000 ft ASFC	*1000 ft ASFC*

2.1.2 SYSTEME DE REFERENCE TEMPOREL

Conformément aux textes réglementaires en vigueur, l'organisme de l'aviation civile de St-Pierre et Miquelon adoptera l'heure légale du fuseau horaire HNA (Heure Normale Atlantique) et HAA (Heure Avancée Atlantique) - Fuseaux horaires et l'heure avancée - Conseil national de recherches Canada : Cliquez ici .

2.1.3 SYSTEME DE REFERENCE HORIZONTAL

WGS-84 sauf mention contraire.

2.1.4 SYSTEME DE REFERENCE VERTICAL

2.1. 5 MARQUES DE NATIONALITE ET D'IMMATRICULATION DES AERONEFS

La marque de nationalité des aéronefs civils français est la lettre F.

La marque de nationalité est suivie de la marque d'immatriculation composée de 4 lettres :

Ex : F-OHZR.

2.1. 6 CONGES ANNUELS ET JOURS FERIES

Cliquez ici

2.1.2 TEMPORAL REFERENCE SYSTEM

In accordance with the regulations in force, the St-Pierre and Miquelon civil aviation organisms will comply with the official time of the time zone AST (Atlantique Standard Time) and ADT (Atlantic Daylight Time) - Time zones and daylight saving time - National Research Council Canada : Click here .

2.1.3 HORIZONTAL REFERENCE SYSTEM

WGS-84 unless otherwise stated.

2.1. 4 VERTICAL REFERENCE SYSTEM

2.1. 5 AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS

The nationality mark of French civil aircraft is letter F.

The nationality mark is followed by the registration mark composed of 4 letters.

E. G: F-OHZR.

2.1. 6 OFFICIAL PUBLIC HOLIDAYS AND PERIODS OF SCHOOL HOLIDAYS

Click here

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 2.2 ABREVIATIONS UTILISEES DANS LES PUBLICATIONS AIS

ABBREVIATIONS USED IN AIS PUBLICATIONS

La présente liste groupe l'ensemble des abréviations utilisées dans les publications françaises d'information aéronautique, avec leurs définitions et leurs traductions en anglais.

This list contains all the abbreviations used in the French aeronautical information publication, with their meaning and English translation.

A	Ambre	Amber
A/A	Radiocommunications Air/Air	Air to air communications
AAL	Au-dessus du niveau de l'aérodrome	Above aerodrome level
ABM	Par le travers de	Abeam
ABN	Phare d'aérodrome	Aerodrome beacon
ABV	Au-dessus (de) ou supérieur (à)	Above or upper
ACARS	Système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu	Aircraft communication addressing and reporting system
ACAS	Système embarqué d'anti-abordage	Airborne collision avoidance system
ACB	Aéro-club	Flying club
ACC	Centre de contrôle régional	Area control center
ACFT	Aéronef	Aircraft
ACL	Emplacement destiné à la vérification des altimètres	Altimeter check location
ACN	Numéro de classification d'avion	Aircraft classification number
ACP	Message d'acceptation	Acceptance message
ACPT	Accepte ou accepté	Accept or accepted
ACS	Service de contrôle régional	Area control service
ACT	En service ou en activité ou activité	Active or activated or activity
AD	Aérodrome	Aerodrome
ADAC	Avion à décollage et atterrissage court	Short take off and landing aircraft
ADAV	Avion à décollage et atterrissage vertical	Vertical take off and landing aircraft
ADC	Carte d'aérodrome	Aerodrome chart
ADDN	Addition ou supplémentaire	Addition or additional
ADF	Radio compas automatique	Automatic direction finder
ADJ	Adjacent	Adjacent
ADP	Aéroports de Paris	Aéroports de Paris
ADS	Adresse	Address
Aé	Faisceau de phare marin relevé de 10° au dessus de l'horizon en vue de son utilisation par les navigateurs aériens	Marine light beacon with beam angle 10° above the horizon for use by airmen
AEM	Aéromodélisme	Model aircraft flight
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne	European aviation safety agency
AFI	Région Afrique - Océan indien	Africa, indian Ocean region
AFIL	Plan de vol déposé en vol	Flight plan filled in the air
AFIS	Service d'information de vol d'aérodrome	Aerodrome flight information service
AFS	Service fixe aéronautique	Aeronautical fixed service
AFTN	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques	Aeronautical fixed telecommunication network
A/G	Radio communications air/sol	Air to ground radio communications
AGL	Au dessus du niveau du sol	Above ground level
AIA	Atelier industriel de l'aéronautique	Aeronautics industrial workshop
AIC	Circulaire d'information aéronautique	Aeronautical information circular
AIM	Gestion de l'information aéronautique	Aeronautical information management
AIP	Publication d'information aéronautique	Aeronautical information publication
AIRAC	Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques	Aeronautical information regulation and control
AIREP	Compte rendu en vol	Air report
AIS	Service(s) d'information aéronautique	Aeronautical information service(s)
ALAT	Aviation légère de l'armée de terre	Field army light aviation
ALERFA	Phase d'alerte	Alert Phase
ALT	Altitude	Altitude
ALTN	Alternatif (feux à couleurs alternées)	Alternate or alternating (light alternates in colour)
ALTN	Dégagement (aérodrome de)	Alternate (aerodrome)
AMC	Moyen acceptable de conformité	Acceptable means of compliance
AMD	Amender ou amendé	Amend or amended
AMG	Altitude minimale de guidage	Minimum vectoring altitude
AMSL	Au dessus du niveau moyen de la mer	Above mean sea level
AMSR	Altitude minimum de sécurité radar	Radar minimum safe altitude
ANP	Qualité de navigation réellement atteinte	Actual navigation performance
AO	Exploitant d'aéronefs	Aircraft operator

© Service de l'Information Aéronautique, France

AOB	Angle d'inclinaison latérale	Angle of bank
AOC	Carte d'obstacles d'aérodrome	Aerodrome obstruction chart
AP	Aéroport	Airport
APCH	Approche	Approach
APDC	Carte d'aire de stationnement	Aircraft parking and docking chart
API	Approche interrompue	Missed approach
APP	Centre de contrôle d'approche ou contrôle d'approche ou service	Approach control office or approach control
APP	Carte d'approche à vue	Visual approach chart
APR	Avril	April
APPR	Approche de précision	Precision approach
APRX	Approximativement	Approximately
APU	Groupe auxiliaire de puissance	Auxiliary power unit
APV	Procédure d'approche avec guidage vertical	Approach with vertical guidance
ARP	Point de référence d'aérodrome	Aerodrome reference point
ARR	Arriver ou arrivé ou message d'arrivé	Arrive or arrival or arrival message
ASAP	Dès que possible	As soon as possible
ASC	Monter ou je monte jusqu'à	Ascent or ascending to
ASDA	Longueur utilisable pour l'accélération arrêt	Accelerate stop distance available
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar	Agency for the security of air navigation in Africa and Madagascar
ASFC	Au dessus de la surface	Above surface
ASI	Aire à signaux	Signal area
ASPH	Asphalte	Asphalt
ATC	Contrôle de la circulation aérienne (en général)	Air traffic control (in general)
ATI	Atmosphère type internationale	International standard atmosphere
ATIS	Service automatique d'information de région terminale	Automatic terminal information
ATIS/V	ATIS VFR (portée réduite)	VFR ATIS (reduced range)
ATIS/S	ATIS surface	Surface ATIS
ATS	Services de la circulation aérienne	Air traffic services
ATT	Carte d'atterrissage à vue	Visual landing chart
ATT	Tolérance d'écart latéral	Along-track tolerance
ATTN	Attention	Attention
ATZ	Zone de circulation d'aérodrome	Aerodrome traffic zone
AUG	Août	August
AUTO	Automatique	Automatic
AUX	Auxiliaire	Auxiliary
AVA	Administration de l'aviation civile	Civil aviation authority
AVASIS	Indicateur visuel de pente d'approche simplifié	Abbreviated visual approach slope indicator system
AVGAS	Carburant d'aviation	Aviation gasoline
AVOR	Radiophare omnidirectionnel VHF de faible puissance	Low power VHF omnirange
AVT	Avitaillement	Refuelling
AWOS	Système automatisé d'observation météorologique	Automated weather observation system
AWY	Voie aérienne	Airway
AZM	Azimut	Azimuth
B	Bleu	Blue
BA	Freinage (coefficient)	Braking action
BATR	Bande d'atterrissage train rentré	Belly landing strip
BCST	Diffusion	Broadcast
BDP	Bureau de piste	ATS reporting office
BI	Basse intensité lumineuse	Low light intensity
BIA	Bureau d'information aéronautique	AIS office
BLW	Au-dessous de ou inférieur (à)	Below or lower
BMJ	Bulletin de mise à jour	Updating bulletin
BNIA	Bureau national d'information et d'assistance au vol	AIS National office
BRA	Brins d'arrêt	Arresting cable
BRIA	Bureau régional d'information et d'assistance au vol	Information and flight support Regional office
BRKG	Freinage	Braking
BRNAV	Navigation de surface de base	Basic area navigation
BS	Station de radiodiffusion commerciale	Commercial broadcasting station
BTIV	Bureau de transmission des informations en vol	Flight information emission office
BTN	Entre	Between
BV	Valeur tampon	Buffer value

© Service de l'Information Aéronautique, France

C	Degrés Celsius	Degrees Celsius
CAA	Autorité de l'aviation civile ou Administration de l'aviation civile	Civil aviation authority or Civil aviation administration
CAG	Circulation aérienne générale	General air traffic
CAM	Circulation aérienne militaire	Military air traffic
CAP	Circulation aérienne publique	Public air traffic
CAR	Région Caraïbes	Caribbean region
CAT	Catégorie	Category
CAUTRA	Coordinateur automatique de trafic aérien	Automatic air traffic coordinator
CAVOK	Visibilité, nuages et temps présent meilleurs que valeurs ou conditions prescrites	Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions
CBA	Zone transfontalière	Cross Border Area
CCER	Centre de contrôle essais réception	Test and acceptance control center
CCI	Chambre de commerce et d'industrie	Chamber of commerce and industry
CCM	Centre de contrôle militaire	Military control centre
CCO	Montée continue (opération à / de / en)	Continuous climb operations
cd	Candela	Candela
CDA	Approche en descente continue	Continuous descent approach
CDN	Certificat de navigabilité	Certificate of airworthiness
CDO	Descente continue (opération à / de / en)	Continuous descent operations
CDR	Route conditionnelle	Conditional route
CDT	Commandant	Officer in charge
CEA	Commissariat à l'énergie atomique	Nuclear power administration
CER	Circulation essai réception	Acceptance and test traffic
CEV	Centre d'essai en vol	Flight test centre
CF	Direction jusqu'à un repère	Course to fix
Ch	Canal (Télécommunications	Channel (telecommunications)
CHG	Modification, changement	Change
CIV	Civil	Civil
CLBR	Etalonnage	Calibration
CLSD	Fermé	Closed
cm	Centimètre	Centimetre
CMPL	Achèvement ou achevé ou complet	Completion or completed or complete
CNL	Annuler ou annulé	Cancel or cancelled
COM	Circulation opérationnelle militaire	Operational military traffic
COM	Télécommunications	Telecommunications
CONC	Béton	Concrete
COND	Condition(s)	Condition(s)
CONST	Construction ou construit	Construction or constructed
CRNA	Centre régional de la navigation aérienne	Air navigation regional centre
CRP	Point de compte rendu obligatoire	Compulsory reporting point
CTA	Région de contrôle	Control area
CTL	Contrôle	Control
CTR	Zone de contrôle	Control zone
CUST	Douane	Customs
CWY	Prolongement dégagé	Clearway
D...	Zone dangereuse (suivie de son identification)	Danger area (followed by identification)
DA	Altitude de décision	Decision altitude
DCAé	Direction technique des constructions aéronautiques	Technical directory of aircraft production
DCC	Détachement civil de coordination	Civil unit of coordination
DCL	Clairance départ par liaison de données	Data-link departure clearance
DCP	Point de franchissement de référence	Datum crossing point
DCT	Direct	Direct
DEA	Délégation à l'espace aérien	Delegation for air space
DEC	Décembre	December
DEC	Déclinaison	Magnetic variation
DEG	Degrés	Degrees
DENEB	Opération de dissipation du brouillard	Fog dispersal operation
DEP	Partez ou départ ou message de départ	Depart or departure or departure message
DER	Extrémité départ de la piste	Departure end of the runway
DES	Descendez ou je descends jusqu'à	Descend to or descending to
DEST	Destination	Destination
DETRESFA	Phase de détresse	Distress phase
DF	Direct jusqu'à un repère	Direct to fix
DGAC	Direction générale de l'aviation civile	General directorate of civil aviation

© Service de l'Information Aéronautique, France

DH	Hauteur de décision	Decision height
DIRCAM	Direction de la circulation aérienne militaire	Military air traffic directorate
DIST	Distance	Distance
DLA	Retard ou retardé	Delay
DME	Dispositif de mesure de distance	Distance measuring equipment
DME/ATT	Dispositif de mesure de distance d'atterrissage	Landing distance measuring equipment
DMN	Direction de la météorologie	National meteorology directorate
DNG	Danger ou dangereux	Danger or dangerous
DO	Direction des opérations	Operation managing
DOC	Document	Document
DOF	Date du vol	Date of flight
DOM/TOM	Département/territoire d'outre-mer	(French) overseas department/territory
DP	Point de rosée	Dew point
DP	Point de descente	Descent point
DPAC	Direction des programmes aéronautiques et de la coopération	Cooperation and aeronautical programmes directorate
DRE	Direction de la régulation économique	Economic control directorate
DSAC	Direction de la sécurité de l'aviation civile	Directorate of civil aviation safety
DSNA	Direction des services de la navigation aérienne	Air navigation services directorate
DTA	Direction du transport aérien	Air transport directorate
DTHR	Seuil décalé	Displaced threshold
DTI	Direction de la technique et de l'innovation	Technique and innovation directorate
DTK	Cheminement désiré (GNSS	Desired track (GNSS)
DUR	Durée	Duration
DVOR	VOR Doppler	Doppler VOR
DW	Roues jumelées	Dual wheels
E	Est ou longitude est	East or eastern longitude
E	Eclat	Flash
EASA	Agence européenne de la sécurité aérienne	European aviation safety agency
EAT	Heure d'approche prévue	Expected approach time
EDF	Electricité de France	National electricity authority
EHF	Fréquence extrêmement haute (30 000 à 300 000 MHz)	Extremely high frequency (30 000 to 300 000 MHz)
ELR	Extra-long rayon d'action	Extra long range
EM	Emission	Emission
E-M	Etat major	Headquarters
EN	Anglais	English
ENE	Est - nord - est	East - north - east
ENR	En route	En route
EQPT	Equipement	Equipment
ES	Espagnol	Spanish
ESE	Est - sud -est	East - south - east
EST	Estimé ou estimer	Estimate or estimated
ETA	Heure d'arrivée prévue ou arrivée prévue	Estimated time of arrival or estimating arrival
ETD	Heure de départ prévue ou départ prévu	Estimated time of departure or estimating departure
EUM	Région Europe-Méditerranée	Europe-Mediterranean region
EXC	Excepté	Except
EXER	Exercice(s) ou exerçant ou exercer	Exercise(s) or exercising or to exercise
F	Feu fixe	Fixed light
FAC	Installations et services	Facilities
FAF	Repère d'approche finale	Final approach fix
FAF	Forces aériennes françaises	French air force
FAL	Facilitation du transport aérien international	Facilitation of international air transport
FAP	Point d'approche finale	Final approach point
FAS	Segment d'approche finale	Final approach segment
FATO	Aire d'approche finale et de décollage	Final approach and take off area
FBZ	Zone tampon pour plan de vol	FPL buffer zone
FEB	Février	February
FIC	Centre d'information de vol	Flight information centre
FIR	Région d'information de vol	Flight information region
FIS	Service ou secteur d'information de vol	Flight information service or sector
FL	Niveau de vol	Flight level
FLT	Vol	Flight
FM	De, à partir de, depuis	From

© Service de l'Information Aéronautique, France

FMC	Ordinateur de gestion de vol	Flight management computer
FMS	Système de gestion de vol	Flight management system
FNA	Approche finale	Final approach
FNF	Force aero Navales françaises	French naval air-forces
FPAP	Point d'alignement de trajectoire de vol	Flight path alignment point
FPL	Plan de vol	Flight plan
FPM	Pieds par minute	Feet per minute
FR	Français	French language
FRA	Espace aérien en cheminement libre	Free Route Airspace
FREQ	Fréquence	Frequency
FRI	Vendredi	Friday
FRNG	Tirs	Firing
ft	Pieds	Feet
FTE	Erreur technique de vol	Flight technical error
FTP	Point de seuil fictif	Fictitious threshold point
G	Vert	Green
g	Gramme	Gram
G/A	Radiocommunications sol-air	Ground-to-air
G/A/G	Radiocommunications sol-air et air-sol	Ground-to-air and air-to-ground
GA	Aviation générale	General aviation
GAP	Groupe auxiliaire de puissance	Auxiliary power unit
GAT	Circulation aérienne générale	General air traffic
GBAS	Système de renforcement au sol	Ground based augmentation system
GCA	Système d'approche contrôlé du sol ou approche contrôlée du sol	Ground controlled approach system or ground controlled approach
GEN	Général ou généralités	General
GEO	Géographique ou vrai	Geographic or true
GES	Groupe électrogène au sol	Ground power unit
GMC	Carte des mouvements à la surface	Ground movement chart
GNSS	Système de navigation global par satellite	Global navigation system by satellite
GOV	Gouvernement	Government
GP	Alignement de descente	Glide path
GPU	Groupe électrogène au sol	Ground power unit
GRF	Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste	Global Reporting Format
GRP	Groupe (d'avions)	Group (aircraft)
GS	Vitesse sol	Ground speed
GUND	Ondulation du Géoïde	Geoid Undulation
H «...	Indique le nombre de minutes après l'heure	Give the minutes after the hour
H24	Service permanent de jour et de nuit	Continuous day and night service
HAP	Heure d'approche prévue	Expected approach time
HBN	Phare de danger	Hazard beacon
HCH	Hauteur de franchissement d'hélistation	Helicopter crossing height
HEL	Hélicoptère	Helicopter
HF	Haute fréquence (3 000 à 30 000 kHz)	High frequency (3 000 to 30 000 kHz)
HGT	Hauteur	Height
HI	Haute intensité lumineuse	High Light intensity
HIV	Hiver	Winter
HJ	Horaire de jour	Daytime
Hl	Hectolitre	Hectolitre
HL	Marge de perte de hauteur / erreur altimétrique	Height loss / altimeter margin
HLDG	Attente	Holding
HLP	Hélistation	Heliport
HLS	Site d'atterrisage d'hélicoptère	Helicopter landing site
HN	Horaire de nuit	During night
HO	Service disponible selon les besoins de l'exploitation	Service available to meet operational requirements
HOL	Vacances	Holidays
HOR	Horaire ou à heure fixe	Fixed schedule or time
HPa	Hectopascal	Hectopascal
HPOX	Service oxygène haute pression	High pressure oxygen servicing
HR	Heures	Hours
HRP	Point de référence d'hélistation	Helicopter reference point
HS	Service disponible aux heures des vols réguliers	Service available during hours of scheduled operations.
HX	Pas d'heures précises de fonctionnement	No specific working hours
Hz	Hertz	Hertz

© Service de l'Information Aéronautique, France

IAC	Carte d'approche et d'atterrissage aux instruments	Instrument approach chart
IAF	Repère d'approche initiale	Initial approach fix
IAP	Procédure d'approche aux instruments	Instrument approach procedure
IAS	Vitesse indiquée	Indicated air-speed
IBN	Phare d'identification	Identification beacon
ICAO	Organisation de l'Aviation Civile Internationale	International Civil Aviation Organization
IDENT	Identification	Identification
IF	Repère d'approche intermédiaire	Intermediate approach fix
IF	Repère initial	Initial fix
IFR	Règles de vol aux instruments	Instrument flight rules
IGN	Institut National de l'Information Géographique et Forestière	National Institute of Geographic and Forest Information
ILS	Système d'atterrissage aux instruments	Instrument landing system
IM	Radioborne intérieure	Inner marker
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments	Instrument meteorological conditions
INA	Approche initiale	Initial approach
INCERFA	Phase d'incertitude	Incertainty phase
INFO	Information	Information
INOP	Hors de fonctionnement	Inoperative
INS	Système de navigation par inertie	Inertial navigation system
INT	Intersection	Intersection
INTL	International	International
IRS	Système inertiel de référence	Inertial reference system
ISA	Atmosphère type internationale	International standard atmosphere
ITAC	Instruction technique sur les aérodromes civils	Technical instruction on civil aerodrome
ITU	Union Internationale des Télécommunications	International Telecommunications Union
JAA	Autorités conjointes de l'aviation	Joint Aviation Authorities
JAN	Janvier	January
JF	Jour férié	Public holiday
JORF	Journal officiel de la république française	French republic official journal
JUL	Juillet	July
JUN	Juin	June
kg	Kilogramme	Kilogram
KHz	Kilohertz	Kilohertz
km	Kilomètre	Kilometre
km/h	Kilomètre à l'heure	Kilometre per hour
kt	Noeud	Knot
kW	Kilowatt	Kilowatt
L	Gauche (identification de piste)	Left (runway identifacation)
L	Radiobalise	Locator
l	Litre	Litre
LAT	Latitude	Latitude
LDA	Longueur utilisable à l'atterrissage	Landing distance available
LDAH	Distance utilisable à l'atterrissage (hélicoptère)	Landing distance available (helicopter)
LDG	Atterrissage	Landing
LDI	Té	Landing direction indicator
LF	Basse fréquence (30 à 300 kHz)	Low frequency (30 to 300 kHz)
LGT	Feu, balisage lumineux ou éclairage	Light or lighting
LGTD	Avec balisage lumineux éclairé	Lighted
LHOX	Service oxygène basse et haute pression	Low and high pressure oxygen servicing
LIH	Haute intensité lumineuse	Light intensity high
LIL	Basse intensité lumineuse	Light intensity low
LMT	Temps moyen local	Local Mean Time
LOA	Lettre d'accord	Letter of agreement
LOC	Radiophare d'alignement de piste	Localizer
LONG	Longitude	Longitude
LOX	Service oxygène liquide	Liquid oxygen servicing
LPOX	Service oxygène basse pression	Low pressure oxygen servicing
LRG	Grand rayon d'action	Long range
LTA	Région inférieure de contrôle	Lower control area
LTP	Point de seuil d'atterrissage	Landing threshold point
LTT (1)	Téléimprimeur par fil	Landline teletypewriter
LVO	Opérations par faible visibilité	Low visibility operations

© Service de l'Information Aéronautique, France

LVTO	Procédures de décollage par faible visibilité	Low visibility take-off
m	Mètre	Meter
Ma	Nombre de Mach	Mach number
MAG	Magnétique	Magnetic
MAHF	Repère d'attente en approche interrompue	Missed approach holding fix
MAHP	Point de cheminement d'attente en approche interrompue	Missed approach holding point
MAINT	Entretien	Maintenance
MAP	Cartes aéronautiques	Aeronautical maps and charts
MAPT	Point d'approche interrompue	Missed appproach point
MAR	Mars	March
MATF	Repère de virage en approche interrompue	Missed approach turning fix
MAX	Maximum ou maximal	Maximum or maximal
MAY	Mai	May
MCTR	Zone de contrôle militaire	Military control zone
MDA	Altitude minimale de descente	Minimum descent altitude
MDH	Hauteur minimale de descente	Minimum descent height
MEA	Altitude minimale de croisière	Minimum enroute altitude
MEDEVAC	Vol d'évacuation sanitaire	Medical evacuation flight
MEHT	Hauteur minimale de l'oeil du pilote au-dessus du seuil.	Minimum eye height over threshold
MET	Météorologie ou météorologique	Meteorological or meteorology
METAR	Message d'observation météorologique régulière pour l'aviation	Aviation routine weather report
MF	Moyenne fréquence (300 à 3000 kHz)	Medium fréquency (300 to 3 000 kHz)
MFO	Marge minimale de franchissement d'obstacle	Obstacle clearance limit
MHA	Altitude minimale d'attente	Minimum holding altitude
MHz	Mégahertz	Megahertz
MIL	Militaire	Military
MIN	Minutes	Minutes
MKR	Radioborne	Marker radio beacon
MLS	Systeme d'atterrissage hyper-fréquences	Microwave landing system
MM	Radioborne intermédiaire	Middle marker
MNM	Minimal ou minimum	Minimum
MNM AD	Minimums opérationnels d'aérodrome	Aerodrome operating minima
MNPS	Spécifications de performances minimales de navigation	Minimum navigation performance specifications
MNTN	Maintenir	Maintain
MOCA	Altitude minimale de franchissement d'obstacle	Minimum obstacle clearance altitude
MON	Lundi	Monday
MPBA	Minimums opérationnels les plus bas admissibles	Lowest permissible operationnal minima
MPS	Mètres par seconde	Metres per second
MRG	Moyen rayon d'action	Medium range
MRP	Point de compte rendu ATS-MET	AIS MET reporting point
MS	Moins	Minus
MSA	Altitude minimale de secteur	Minimum sector altitude
MSG	Message	Message
MSL	Niveau moyen de la mer	Mean sea level
MTOM/ MTOW	Masse maximale au décollage	Maximum take-off mass / weight
MVA	Altitude minimale de guidage	Minimum vectoring altitude
MVI (2)	Manoeuvre à vue imposée	Visual manoeuvring with prescribed track
MVL	Manoeuvre à vue libre	Visual manoeuvring whithout prescribed track
MWO	Centre de veille météorologique	Meteorological watch office
N	Latitude nord ou nord	North or northern latitude
NAT	Région atlantique nord	North atlantic region
NATO	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord	North Atlantic Treaty Organization
NAV	Navigation	Navigation
NDB	Radiophare non directionnel	Non-directional radio beacon
NE	Nord-est	North-east
NGF	Nivellement géographique de la France	France geographical levelling
NGT	Nuit	Night
NIL	Néant ou je n'ai rien à vous transmettre	None or I have nothing to send to you
NL	Aérodrome agréé aux vols en régime VFR de nuit avec limitations	Aerodrome agreed for night VFR with restrictions
NM	Milles marins	Nautical miles
NML	Normal	Normal

© Service de l'Information Aéronautique, France

NNE	Nord-nord-est	North north east
NNW	Nord-nord-ouest	North north west
NOF	Bureau NOTAM international	International NOTAM office
NOSIG	Sans changement significatif	No significant change
NOTAM	Avis aux navigateurs aériens	Notice to airmen
NOV	Novembre	November
NPA	Approche classique	Non precision approach
NR	Numéro, nombre	Number
NS	Hors normes	Non Standard
NS	Trafic non régulier	Non-scheduled traffic
NW	Nord-ouest	North-west
NXT	Prochain ou suivant	Next
OAC	Centre de contrôle océanique	Oceanic area control centre
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale	International civil aviation organization
OAS	Surface d'évaluation d'obstacles	Obstacle assessment surface
OAT	Circulation aérienne militaire	Operationnal air traffic
OBS	Observation ou observé ou observer	Observe or observed or observation
OBST	Obstacle	Obstacle
OCA	Région de contrôle océanique	Oceanic control area
OCA	Altitude de franchissement d'obstacles	Obstacle clearance altitude
OCC	Feux à occultation	Occulting light
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles	Obstacle clearance height
OCS	Surface de franchissement d'obstacles	Obstacle clearance surface
OCT	Octobre	October
OFZ	Zone dégagée d'obstacles	Obstacle free zone
OIS	Surface d'identification d'obstacles	Obstacle identification surface
OLS	Surface de limitation d'obstacles	Obstacle limitation surface
OM	Radioborne extérieure	Outer marker
OMM	Organisation mondiale de la météorologie	World meteorological organization
OMS	Organisation mondiale de la santé	World health organization
OMGWS	Largeur hors tout du train principal	Outer main gear wheel span
OPS	Exploitation ou vols ou opérations	Operations
O/R	Sur demande	On request
OR	Orange	Orange
OSV	Navire-station océanique	Ocean station vessel
OTAN	Organisation du traité de l'atlantique nord	North atlantic treaty organization
OXRB	Remplacement bouteille oxygène	Oxygen replacement bottles
P	Trafic privé	Private traffic
P...	Zone interdite (suivie de son identification)	Prohibited area (followed by identification)
PA	Approche de précision	Precision approach
PAC	Région pacifique	Pacific region
PANS	Procédures pour les services de la navigation aérienne	Procedures for air navigation services
PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision	Precision approach path indicator
PAR	Radar d'approche de précision	Precision approach radar
PARL	Parallèle	Parallel
PAX	Passagers	Passengers
PB	Phares et balises	Lighthouses and beacons
PBN	Navigation fondée sur les performances	Performance-based navigation
PC	Poste de coordination	Coordination post
PCL	Télécommande de balisage	Pilot controlled lighting
PCN	Numéro de classification de chaussée	Pavement classification number
PDG	Pente de calcul de procédure	Procedure design gradient
PDR	Itinéraire prédéterminé	Predetermined route
PERM	Permanent	Permanent
Ph	Phare marin	Sea beacon
PIB	Bulletin d'information prévol	Preflight information bulletin
PJE	Exercices de saut en parachute (ou secteur)	Parachute jumping exercise (or sector)
PLN (3)	Plan de vol	Flight plan
PN	Préavis exigé	Prior notice required
PNR	Point de non retour	Point of no return
PPR	Autorisation préalable nécessaire	Prior permission required
PRKG	Aire de stationnement	Parking area
P.RNAV	Navigation de surface de base de precision	Precision area navigation

© Service de l'Information Aéronautique, France

PROC	Procédure	Procedure
PROP	Hélice	Propeller
PROV	Provisoire ou provisoirement	Provisional
PS	Plus	Plus
PSGR	Passagers	Passengers
PSN	Position	Position
PTN	Virage conventionnel	Procedure turn
PTT	Postes et télécommunications	Postal and telegraph service
PUL	Planeur ultra-léger	Ultra light glider
QDM	Route magnétique	Magnetic heading
QDR	Rélèvement magnétique	Magnetic bearing
QFE	Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome	Atmospheric pressure at aerodrome elevation
QFU	Direction magnétique de la piste	Magnetic orientation of runway
QNH	Calage altimétrique requis pour lire une fois au sol l'altitude de l'aérodrome	Altimeter setting to obtain aerodrome elevation when on the ground
r	Rayon de virage	Radius of turn
R	Droite (identification de piste)	Right (runway identification)
R	Rouge	Red
R	Taux de virage	Rate of turn
R...	Zone réglementée (suivie de son identification)	Restricted area (followed by identification)
RAD	Document de disponibilité des routes	Route availability document
RAG	Dispositif d'arrêt	Runway arresting gear
RAI	Répondeur automatique d'information	Automatic information transmitter
RAIM	Contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur	Receiver autonomous integrity monitoring
RAP	Rapprochement	Inbound track
RB	Embarcation de sauvetage	Rescue boat
RBDA	Radiobalise de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact	Emergency location beacon aircraft
RCA	Règlement de la circulation aérienne	Air traffic regulations
RCC	Centre de coordination de sauvetage	Rescue coordination centre
RCR	Rapport sur l'état de la piste	*Runway Condition Report*
RDA	Règles de l'air	Air rules
RDH	Hauteur de point de repère (pour ILS/PAR)	Reference datum height (for ILS/PAR)
RDL	Radial	Radial
REF	Référence à ou référez vous à	Reference to or refer to
REG	Immatriculation	Registration
REP	Point de compte rendu	Reporting point
REQ	Demande ou demandé ou requis	Request or requested
RESA	Aire de sécurité d'extrémité de piste	Runway end safety area
RFFS	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie	Rescue and fire fighting services
RFL	Niveau demandé	Requested FL
RFO	Radio France-outre mer	Overseas Radio-France
RM	Route magnétique	Magnetic track
RMK	Remarques	Remarks
RMZ	Zone à utilisation obligatoire de radio	Radio mandatory zone
RMZ-TMZ	Zone à utilisation obligatoire de radio et de transpondeur	Radio and transponder mandatory zone
RNAV	Navigation de surface	Area navigation
RNP	Qualité de navigation requise	Required navigation performance
RPL	Plan de vol répétitif	Repetitive flight plan
RSC	Centre secondaire de sauvetage	Rescue sub-centre
RSFTA	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques	Aeronautical fixed telecommunication network
RSR	Radar de surveillance de route	En-route surveillance radar
RTA	Réglement des transports aériens	Air transport regulation
RTBA	Réseau très basse altitude	Very low altitude restricted areas
RTF	Radiotéléphone	Radiotelephone
RTG	Radiotélégraphe	Radiotelegraph
RTT	Radiotéléimprimeur	Radioteletypewriter
RV	Navire de sauvetage	Rescue vessel
RVA	Zone de guidage radar	Radar vectoring area
RVR	Portée visuelle de piste	Runway visual range
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit	Reduced Vertical Separation Minimum
RWY	Piste	Runway
S	Latitude sud ou Sud	South or southern latitude
S	Supplétive	Supplementary

© Service de l'Information Aéronautique, France

S	Trafic régulier	Scheduled traffic
SAC	Service de l'aviation civile	Civil aviation service
SAM	Région Amérique du Sud	South America region
SAN	Sanitaire	Sanitary
SAR	Recherches et sauvetage	Search and rescue
SARP	Normes et pratiques recommandées (OACI)	Standards and recommended practices (OACI)
SAT	Région Atlantique Sud	South atlantic region
SAT	Samedi	Saturday
SBA	Services des bases aériennes	Air bases services
SBAS	Système de renforcement satellitaire	Satellite based augmentation system
Sc	Scintillant	Flashing light
SCA	Services de la circulation aérienne	Air traffic services
SDF	Repère de descente	Step down fix
SE	Sud-est	South-east
SEC	Secondes	Seconds
SEFA	Service d'exploitation de la formation aéronautique	Operation service of aeronautical training
SEP	Septembre	September
SER	Entretien ou service(s)	Service or servicing or served
SFA	Service Fixe Aéronautique	Aeronautical fixed service.
SFC	Surface (sol ou mer)	Surface (ground or sea)
SGL	Signal	Signal
SGEU	Système géodésique européen unifié	United geodesical europeen system
SHF	Fréquence supérieure (3 000 à 30 000 MHz)	Super high frequency (3 000 to 30 000 MHz)
SIA	Service de l'Information Aéronautique	Aeronautical information service
SID	Départ normalisé aux instruments	Standard instrument departure
SIMUL	Simultané ou simultanément	Simultaneous or simultaneously
SIV	Secteur d'information de vol	Flight information sector
SKED	Horaire ou à heure fixe	Fixed schedule or time
SMR	Radar de surface	Surface radar
SNA	Service de la Navigation aérienne	Air navigation service
SNOWTAM	NOTAM d'une série spéciale	A special series NOTAM
SOC	Début de la montée	Start of climb
SPAR	Radar léger d'approche de précision	Slight precision approche radar
SPPA	Service de prévention du péril animalier	Wildlife control service
SR	Lever du soleil	Sunrise
SRE	Elément radar de surveillance du système radar d'approche de précision	Surveillance radar element of precision approach radar system
SRG	Faible rayon d'action	Short range
SRR	Région de recherches et sauvetage	Search and rescue region
SS	Coucher de soleil	Sunset
SSB	Bande latérale unique	Single side band
SSE	Sud-sud-est	South south-east
SSLIA (4)	Service de Sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes	Rescue and aircraft fire fighting service on the aerodromes
SSR	Radar secondaire de surveillance	Secondary surveillance radar
SST	Avion de transport supersonique	Super-sonic transport
SSW	Sud-sud-ouest	South-south-west
STAC	Service technique de l'aviation civile	Technical service of civil aviation
STAP	Système de transmission automatique de paramètres	Parameter automatic transmission system
STAR	Arrivée normalisée (aux instruments)	Standard (instrument) arrival
STN	Station	Station
STNA	Service technique de la navigation aérienne	Technical service for air navigation
STOL	Avion à décollage et atterrissage court	Short take off and landing aircraft
SUM	Eté	Summer
SUN	Dimanche	Sunday
SUP	Au-dessus de ou supérieur	Above or upper
SUPPS	Procédures complémentaires régionales	Regional supplementary procedures
SWY	Prolongement d'arrêt	Stopway
t	Tonne	Ton
T	Température	Temperature
T	Orientation vraie	True bearing
TA	Altitude de transition	Transition altitude
TAA	Altitude d'arrivée en région terminale	Terminal arrival altitude
TACAN	Système de navigation aérienne tactique (UHF)	Tactical air navigation aid (UHF)
TAS	Vitesse propre	True airspeed

© Service de l'Information Aéronautique, France

TCH	Hauteur de franchissement du seuil	Threshold crossing height
Tcl	Temps civil local	Local civil time
TDZ	Zone de toucher des roues	Touch down zone
TEL	Téléphone	Telephone
TEMPO	Temporaire ou temporairement	Temporary or temporarily
TF	Route jusqu'à un repère	Track to fix
TFC	Trafic	Traffic
TGL	Notice indicative provisoire	Temporary Guidance Leaflet
THR	Seuil	Threshold
THU	Jeudi	Thursday
TIL	Jusqu'à	Until
TJ	Tonne par roues jumelées	Tons per twin wheels
TKOF	Décollage	Take-off
TLOF	Aire de prise de contact et d'envoi	Touch down and lift off area
TMA	Région terminale de contrôle	Terminal control area
TMZ	Zone à utilisation obligatoire de transpondeur	Transponder mandatory zone
TNA	Altitude de Virage	Turn altitude
TNH	Hauteur de Virage	Turn height
TODA	Longueur utilisable au décollage	Take-off distance available
TODAH	Distance utilisable au décollage (hélicoptère)	Take off distance available (helicopter)
TORA	Longueur de roulement utilisable au décollage	Take-off run available
TP	Point de virage	Turning point
TRA	Zone réservée temporaire	Temporary reserved area
TRG	Formation	Training
TRL	Niveau de transition	Transition level
TRSI	Tonne par roue simple isolée	Single isolated wheel load
TSA	Zone de ségrégation temporaire	Temporary segregated area
TUE	Mardi	Tuesday
TURB	Turbulence	Turbulence
TWR	Tour de contrôle d'aérodrome ou contrôle d'aérodrome	Aerodrome control tower or aerodrome control
TWY	Voie de circulation	Taxiway
TXL	Voie d'accès	Taxilane
TXT	Texte	Text
TYP	Type d'aéronef	Type of aircraft
UAC	Centre de contrôle d'espace supérieur	Upper area control centre
UDF	Station radiogoniométrique UHF	UHF direction finding station
UHF	Ultra haute fréquence (300 à 3 000 MHz)	Ultra high frequency (300 to 3 000 MHz)
UIC	Centre de région supérieure d'information de vol	Upper flight information centre
UIR	Région supérieure d'information de vol	Upper flight information region
UIT	Union internationale des télécommunications	International telecommunication union
ULM	Ultra léger motorisé	Ultra light motorized
ULR	Rayon d'action ultra-long	Ultra long range
UNL	Illimité	Unlimited
U/S	Hors service	Unserviceable
UTA	Région supérieure de contrôle	Upper control area
UTC	Temps universel coordonné	Coordinated universal time
VAC	Carte d'approche et d'atterrissage à vue	Visual approach and landing chart
VAR	Déclinaison magnétique	Magnetic variation
VASIS	Indicateur visuel de pente d'approche	Visual approach slope indicator system
VAV	Vol à voile	Gliding
VDF	Station radiogoniométrique VHF	VHF direction finding station
VER	Vertical	Vertical
VFR	Règles de vol à vue	Visual flight rules
VH	Visibilité horizontale	Horizontal visibility
VHF	Très haute fréquence (30 à 300 MHz)	Very high frequency (30 to 300 MHz)
VIBAL	Visibilité balise	Runway-marker visibility
VIC	Véhicule d'intervention courante (RFFS)	Common intervention vehicle (RFFS)
← VIM	Véhicule d'intervention mousse (RFFS)	Foam intervention vehicle (RFFS)
VIP	Véhicule d'intervention poudre	Powder intervention vehicle
VPT	Manoeuvre a vue imposée	Visual manoeuvring with prescribed track
VIS	Visibilité	Visibility
VLF	Très basse fréquence (3 à 30 kHz)	Very low frequency (3 to 30 kHz)
VMA	Véhicule mousse aéroportuaire (RFFS)	Airport foam vehicule (RFFS)

© Service de l'Information Aéronautique, France

VMC	Conditions météorologiques de vol à vue	Visual meteorological conditions
VOLMET	Renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol	Meteorological information for aircraft in flight
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF	VHF omnidirectionnel radio range
VORTAC	Combinaison VOR et TACAN	VOR and TACAN combination
VPT	Manoeuvre à vue imposée	Visual manoeuvring with prescribed track
VRB	Variable	Variable
VREF	Vitesse d'atterrissage de référence	Reference landing speed
VRSI	Vedette rapide de secours - incendie	Fast fire emergency boat
VS	Vitesse sol	Ground speed
VS	Segment à vue	Visual segment
VSDA	Angle de descente du segment à vue	Visual segment descent angle
VSP	Vitesse verticale	Vertical speed
VSS	Surface de segment à vue	Visual segment surface
VTOL	Avion à décollage et atterrissage vertical	Vertical take-off and landing aircraft
VV	Visibilité verticale	Vertical visibility
VV	Vitesse vraie (ou vitesse propre)	True air speed
W	Blanc	White
W	Longitude ouest ou ouest	West or western longitude
W	Watt	Watt
WBAR	Barres lumineuses de flancs	Wing bar lights
WDI	Indicateur de direction du vent	Wind direction indicator
WED	Mercredi	Wednesday
WEF	Prend effet à partir de…	With effect from or Effective from…
WGS	Système géodésique mondial de référence (associé à 84 : année de référence)	World geodetic system
WHO	Organisation mondiale de la santé	World health organization
WIE	Avec effet immédiat	With immediate effect or Effective immediatly
WIP	Travaux en cours	Works in progress
WIN	Hiver	Winter
WMO	Organisation mondiale de la météorologie	World meteorological organization
WNW	Ouest-nord-ouest	West-north-west
WP	Point de cheminement	Way-point
WRNG	Avertissement	Warning
WSW	Ouest-sud-ouest	West-south-west
XBAR	Barre transversale (dispositif lumineux d'approche)	Cross bar (of approach lighting system)
XTE	Ecart de route	Cross track error
XTT	Tolérance d'écart latéral	Cross track error tolerance
Y	Jaune	Yellow
ZDT	Zone dangereuse temporaire	Temporary danger area
ZIT	Zone interdite temporaire	Temporary prohibited area
ZP	Altitude pression	Pressure altitude
ZRT	Zone réglementée temporaire	Temporary restricted area
ZSM	Zone de sensibilité majeure	Major sensibility area

(1) En cours de suppression / Progressively being removed
(2) Progressivement remplacé par VPT / Progressively replaced by VPT
(3) Progressivement remplacé par FPL / Progressively replaced by FPL

(4) Progressivement remplacé par RFFS / Progressively replaced by RFFS

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 2.3 SIGNES CONVENTIONNELS DES CARTES

CHART SYMBOLS

GEN 2.3 - SIGNES CONVENTIONNELS CARTOGRAPHIQUES / CHARTS SYMBOLS

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 2.4 INDICATEURS D'EMPLACEMENT

LOCATION INDICATORS

INDICATEURS D'EMPLACEMENT / CODAGE

LOCATION INDICATORS / CODING

EMPLACEMENT *LOCATION*	INDICATEUR *INDICATOR*	EMPLACEMENT *LOCATION*	INDICATEUR *INDICATOR*	EMPLACEMENT *LOCATION*	INDICATEUR *INDICATOR*
BASSE TERRE BAILLIF	TFFB				
DESIRADE GRANDE ANSE	TFFA				
GUADELOUPE MARYSE CONDE	TFFR				
LES SAINTES TERRE DE HAUT	TFFS				
MARIE GALANTE	TFFM				
MARTINIQUE AIME CESAIRE	TFFF				
SAINT BARTHELEMY	TFFJ				
SAINT FRANCOIS	TFFC				
SAINT MARTIN GRAND'CASE	TFFG				
CAMOPI	SOOC				
CAYENNE ANDREE ROSEMON CENTRE HOSPITALIER	SOCH				
CAYENNE FELIX EBOUE	SOCA				
GRAND SANTI	SOGS				
MARIPASOULA	SOOA				
REGINA	SOOR				
SAINT GEORGES DE L'OYAPOCK	SOOG				
SAINT LAURENT DU MARONI	SOOM				
SAUL	SOOS				
MIQUELON	LFVM				
SAINT PIERRE	LFVP				

Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA / ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***

© Service de l'Information Aéronautique, France

INDICATEURS D'EMPLACEMENT / DECODAGE

LOCATION INDICATORS / DECODING

INDICATEUR *INDICATOR*	EMPLACEMENT *LOCATION*	INDICATEUR *INDICATOR*	EMPLACEMENT *LOCATION*	INDICATEUR *INDICATOR*	EMPLACEMENT *LOCATION*
LFVM	MIQUELON				
LFVP	SAINT PIERRE				
SOCA	CAYENNE FELIX EBOUE				
SOCH	CAYENNE ANDREE ROSEMON CENTRE HOSPITALIER				
SOGS	GRAND SANTI				
SOOA	MARIPASOULA				
SOOC	CAMOPI				
SOOG	SAINT GEORGES DE L'OYAPOCK				
SOOM	SAINT LAURENT DU MARONI				
SOOR	REGINA				
SOOS	SAUL				
TFFA	DESIRADE GRANDE ANSE				
TFFB	BASSE TERRE BAILLIF				
TFFC	SAINT FRANCOIS				
TFFF	MARTINIQUE AIME CESAIRE				
TFFG	SAINT MARTIN GRAND'CASE				
TFFJ	SAINT BARTHELEMY				
TFFM	MARIE GALANTE				
TFFR	GUADELOUPE MARYSE CONDE				
TFFS	LES SAINTES TERRE DE HAUT				

Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA / ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 2.5 LISTE DES AIDES DE RADIONAVIGATION

LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS

ID	Nom *Station*	Nom en language clair *Plain language name*	Moyen *Facility*	Fréquence *Frequency*	Portée	ALT	Utilisation *Purpose*
BNE		NIL	VOR-DME	112.4 Mhz CH 71X	NIL	NIL	
CA	CAYENNE FELIX EBOUE	NIL	ILS-DME	110.3 Mhz CH 40X	25NM	34 ft	A
CYR	CAYENNE FELIX EBOUE	NIL	VOR-DME	115.95 Mhz CH 106Y	NIL	55 ft	AE
DOM		DOUGLAS CHARLES	NDB	273 Mhz	NIL	NIL	
FF	MARTINIQUE AIME CESAIRE	NIL	ILS-DME	109.9 Mhz CH 36X	25NM	NIL	A
FOF	MARTINIQUE AIME CESAIRE	NIL	VOR-DME	113.3 Mhz CH 80X	40NM	38 ft	AE
FXC	CAYENNE FELIX EBOUE	NIL	NDB	327 Khz	50NM	NIL	AE
MQ	MIQUELON	NIL	NDB	402 Khz	50NM	NIL	AE
OIA		OIAPOQUE	NDB	340 Mhz	NIL	NIL	
PP	GUADELOUPE MARYSE CONDE	NIL	ILS-DME	110.3 Mhz CH 40X	18NM	NIL	A
PPR	GUADELOUPE MARYSE CONDE	NIL	VOR-DME	112.9 Mhz CH 76X	80/60 sauf secteur SW 200NM FL500	44 ft	AE
PTP	GUADELOUPE MARYSE CONDE	NIL	NDB	385 Khz	NIL	NIL	AE
SP	SAINT PIERRE	NIL	NDB	386 Khz	50NM	NIL	AE
SP	SAINT PIERRE	NIL	ILS-DME	108.9 Mhz CH 26X	60NM	NIL	A

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 2.6 CONVERSION DES UNITES DE MESURE

CONVERSION OF UNITS AND MEASUREMENT

METRES/PIEDS
METERS/FEET

M	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	3,28	6,56	9,84	13,12	16,40	19,68	22,97	26,25	29,53
10	32,81	36,09	39,37	42,65	45,93	49,21	52,49	55,77	59,05	62,34
20	65,62	68,90	72,18	75,46	78,74	82,02	85,30	88,58	91,86	95,14
30	98,42	101,70	104,99	108,27	111,55	114,83	118,11	121,39	124,67	127,95
40	131,23	134,51	137,79	141,07	144,36	147,64	150,92	154,20	157,48	160,76
50	164,04	167,32	170,60	173,88	177,16	180,44	183,72	187,01	190,29	193,57
60	196,85	200,13	203,41	206,69	209,97	213,25	216,53	219,81	223,09	226,38
70	229,66	232,94	236,22	239,50	242,78	246,06	249,34	252,62	255,90	259,18
80	262,46	265,74	269,03	272,31	275,59	278,87	282,15	285,43	288,71	291,99
90	295,27	298,55	301,83	305,11	308,40	311,68	314,96	318,24	321,52	324,80
M	**0**	**10**	**20**	**30**	**40**	**50**	**60**	**70**	**80**	**90**
100	328,08	360,89	393,70	426,50	459,31	492,12	524,93	557,74	590,54	623,35
200	656,16	688,97	721,78	754,58	787,39	820,20	853,01	885,82	918,62	951,43
300	984,24	1017,0	1049,9	1082,7	1115,5	1148,3	1181,1	1213,9	1246,7	1279,5
400	1312,3	1345,1	1377,9	1410,7	1443,6	1476,4	1509,2	1542,0	1574,8	1607,6
500	1640,4	1673,2	1706,0	1738,8	1771,6	1804,4	1837,2	1870,1	1902,9	1935,7
600	1968,5	2001,3	2034,1	2066,9	2099,7	2132,5	2165,3	2198,1	2230,9	2263,8
700	2296,6	2329,4	2362,2	2395,0	2427,8	2460,6	2493,4	2526,2	2559,0	2591,8
800	2624,6	2657,4	2690,3	2723,1	2755,9	2788,7	2821,5	2854,3	2887,1	2919,9
900	2952,7	2985,5	3018,3	3051,1	3084,0	3116,8	3149,6	3182,4	3215,2	3248,0
M	**0**	**100**	**200**	**300**	**400**	**500**	**600**	**700**	**800**	**900**
1000	3280,8	3608,9	3937,0	4265,0	4593,1	4921,2	5249,3	5577,4	5905,4	6233,5
2000	6561,6	6889,7	7217,8	7545,8	7873,9	8202,0	8530,1	8858,2	9186,2	9514,3
3000	9842,4	10170	10499	10827	11155	11483	11811	12139	12467	12795
4000	13123	13451	13779	14107	14436	14764	15092	15420	15748	16076
5000	16404	16732	17060	17388	17716	18044	18373	18701	19029	19357
6000	19685	20013	20341	20669	20997	21325	21653	21981	22309	22638
7000	22966	23294	23622	23950	24278	24606	24934	25262	25590	25918
8000	26246	26574	26903	27231	27559	27887	28215	28543	28871	29199
9000	29527	29865	30183	30511	30840	31168	31496	31824	32152	32480

© Service de l'Information Aéronautique, France

PIEDS/METRES
FEET/METERS

FT	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	0,30	0,61	0,91	1,22	1,52	1,83	2,13	2,44	2,74
10	3,05	3,35	3,66	3,96	4,27	4,57	4,88	5,18	5,49	5,79
20	6,10	6,40	6,71	7,01	7,32	7,62	7,92	8,23	8,53	8,84
30	9,14	9,45	9,75	10,06	10,36	10,67	10,97	11,28	11,58	11,89
40	12,19	12,50	12,80	13,11	13,41	13,72	14,02	14,33	14,63	14,94
50	15,24	15,54	15,85	16,15	16,46	16,76	17,07	17,37	17,68	17,98
60	18,29	18,59	18,90	19,20	19,51	19,81	20,12	20,42	20,73	21,03
70	21,34	21,64	21,95	22,25	22,56	22,86	23,16	23,47	23,77	24,08
80	24,38	24,69	24,99	25,30	25,60	25,91	26,21	26,52	26,82	27,13
90	27,43	27,74	28,04	28,35	28,65	28,96	29,26	29,57	29,87	30,18
FT	**0**	**10**	**20**	**30**	**40**	**50**	**60**	**70**	**80**	**90**
100	30,48	33,53	36,58	39,62	42,67	45,72	48,77	51,82	54,86	57,91
200	60,96	64,01	67,06	70,10	73,15	76,20	79,25	82,30	85,34	88,39
300	91,44	94,49	97,54	100,53	103,63	106,68	109,73	112,78	115,82	118,87
400	121,92	124,97	128,02	131,06	134,11	137,16	140,21	143,26	146,30	149,35
500	152,40	155,45	158,50	161,54	164,59	167,64	170,69	173,74	176,78	179,83
600	182,88	185,93	188,98	192,02	195,07	198,12	201,17	204,22	207,26	210,31
700	213,36	216,41	219,46	222,50	225,55	228,60	231,65	234,70	237,74	240,79
800	243,84	246,89	249,94	252,98	256,03	259,08	262,13	265,18	268,22	271,27
900	274,32	277,37	280,42	283,46	286,51	289,56	292,61	295,66	298,70	301,75
FT	**0**	**100**	**200**	**300**	**400**	**500**	**600**	**700**	**800**	**900**
1000	304,80	335,28	365,76	396,24	426,72	457,20	487,68	518,16	548,64	579,12
2000	609,60	640,08	670,56	701,04	731,52	762,00	792,48	822,96	853,44	883,92
3000	914,40	944,88	975,36	1005,8	1036,3	1066,8	1097,3	1127,8	1158,2	1188,7
4000	1219,2	1249,7	1280,2	1310,6	1341,1	1371,6	1402,1	1432,6	1463,0	1493,5
5000	1524,0	1554,5	1585,0	1615,4	1645,9	1676,4	1706,9	1737,4	1767,8	1798,3
6000	1828,8	1859,3	1889,8	1920,2	1950,7	1981,2	2011,7	2042,2	2072,6	2103,1
7000	2133,6	2164,1	2194,6	2225,0	2255,5	2286,0	2316,5	2347,0	2377,4	2407,9
8000	2438,4	2468,9	2499,4	2529,8	2560,3	2590,8	2621,3	2651,8	2682,2	2712,7
9000	2743,2	2773,7	2804,2	2834,6	2865,1	2895,6	2926,1	2956,6	2987,0	3017,5
FT	**0**	**1000**	**2000**	**3000**	**4000**	**5000**	**6000**	**7000**	**8000**	**9000**
10000	3048,0	3352,8	3657,6	3962,4	4267,2	4572,0	4876,8	5181,6	5486,4	5791,2
20000	6096,0	6400,8	6705,6	7010,4	7315,2	7620,0	7924,8	8229,6	8534,4	8839,2
30000	9144,0	9448,8	9753,6	10058	10363	10668	10973	11278	11582	11887
40000	12192	12497	12802	13106	13411	13716	14021	14326	14630	14935
50000	15240	15545	15850	16154	16459	16764	17069	17374	17678	17983

© Service de l'Information Aéronautique, France

MILLES MARINS/METRES
NAUTICAL MILES/METRES

NM	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	185,2	370,4	555,6	740,8	926,0	1111,2	1296,4	1481,6	1666,8
1	1852,0	2037,2	2222,4	2407,6	2592,8	2778,0	2963,2	3148,4	3333,6	3518,8
2	3704,0	3889,2	4074,4	4259,6	4444,8	4630,0	4815,2	5000,4	5185,6	5370,8
3	5556,0	5741,2	5926,4	6111,6	6296,8	6482,0	6667,2	6852,4	7037,6	7222,8
4	7408,0	7593,2	7778,4	7963,6	8148,8	8334,0	8519,2	8704,4	8889,6	9074,8
5	9260,0	9445,2	9630,4	9815,6	10008	10186	10371	10556	10742	10927
6	11112	11297	11482	11668	11853	12038	12223	12408	12594	12779
7	12964	13149	13334	13520	13705	13890	14075	14260	14446	14631
8	14816	15001	15186	15372	15557	15742	15927	16112	16298	16483
9	16668	16853	17038	17224	17409	17594	17779	17964	18150	18335

METRES/MILLES MARINS
METRES/NAUTICAL MILES

M	0	100	200	300	400	500	600	700	800	900
0	0	0,054	0,108	0,162	0,216	0,270	0,324	0,378	0,432	0,486
1000	0,540	0,594	0,648	0,702	0,756	0,810	0,864	0,918	0,972	1,026
2000	1,080	1,134	1,188	1,242	1,296	1,350	1,404	1,458	1,512	1,566
3000	1,620	1,674	1,728	1,782	1,836	1,890	1,944	1,998	2,052	2,106
4000	2,160	2,214	2,268	2,322	2,376	2,430	2,484	2,538	2,592	2,646
5000	2,700	2,754	2,808	2,862	2,916	2,970	3,024	3,078	3,132	3,186
6000	3,240	3,294	3,348	3,402	3,456	3,510	3,564	3,618	3,672	3,726
7000	3,780	3,834	3,888	3,942	3,996	4,050	4,104	4,158	4,212	4,266
8000	4,320	4,374	4,428	4,482	4,536	4,590	4,644	4,698	4,752	4,805
9000	4,860	4,913	4,967	5,021	5,075	5,129	5,183	5,237	5,291	5,345

© Service de l'Information Aéronautique, France

KILOMETRES/MILLES MARINS
KILOMETERS/NAUTICAL MILES

NM	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	0,540	1,080	1,620	2,160	2,700	3,240	3,780	4,320	4,860
10	5,40	5,939	6,479	7,019	7,559	8,099	8,639	9,179	9,719	10,26
20	10,80	11,34	11,88	12,42	12,96	13,50	14,04	14,58	15,12	15,66
30	16,20	16,74	17,28	17,82	18,36	18,90	19,44	19,98	20,52	21,06
40	21,60	22,14	22,68	23,22	23,76	24,30	24,84	25,38	25,92	26,46
50	27,00	27,54	28,08	28,62	29,16	29,70	30,24	30,78	31,32	31,86
60	32,40	32,94	33,48	34,02	34,56	35,10	35,64	36,18	36,72	37,26
70	37,80	38,34	38,88	39,42	39,96	40,50	41,04	41,58	42,12	42,66
80	43,20	43,74	44,28	44,82	45,36	45,90	46,44	46,98	47,52	48,05
90	48,59	49,13	49,67	50,21	50,75	51,29	51,83	52,37	52,91	53,45
NM	**0**	**10**	**20**	**30**	**40**	**50**	**60**	**70**	**80**	**90**
100	54,00	59,40	64,80	70,20	75,60	80,99	86,39	91,79	97,19	102,6
200	108,0	113,4	118,8	124,2	129,6	135,0	140,4	145,8	151,2	156,6
300	162,0	167,4	172,8	178,2	183,6	189,0	194,4	199,8	205,2	210,6
400	216,0	221,4	226,8	232,2	237,6	243,0	248,4	253,8	259,2	264,6
500	270,0	275,4	280,8	286,2	291,6	297,0	302,4	307,8	313,2	318,6
600	324,0	329,4	334,8	340,2	345,6	351,0	356,4	361,8	367,2	372,6
700	378,0	383,0	388,8	394,2	399,6	405,0	410,4	415,8	421,2	426,6
800	432,0	437,4	442,8	448,2	453,6	459,0	464,0	469,8	475,2	480,5
900	485,9	491,3	496,7	502,1	507,5	512,9	518,3	523,7	529,1	534,5

MILLES MARINS/KILOMETRES
NAUTICAL MILES/KILOMETERS

NM	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	1,852	3,704	5,556	7,408	9,260	11,11	12,96	14,82	16,67
10	18,52	20,37	22,22	24,08	25,93	27,78	29,63	31,48	33,34	35,19
20	37,04	38,89	40,74	42,60	44,45	46,30	48,15	50,00	51,86	53,71
30	55,56	57,41	59,26	61,12	62,97	64,82	66,67	68,52	70,38	72,23
40	74,80	75,93	77,78	79,64	81,49	83,34	85,19	87,04	88,90	90,75
50	92,60	94,45	96,30	98,16	100,0	101,9	103,7	105,6	107,4	109,3
60	111,1	113,0	114,8	116,7	118,5	120,4	122,2	124,1	125,9	127,8
70	129,6	131,5	133,3	135,2	137,0	138,9	140,7	142,6	144,4	146,3
80	148,2	150,0	151,9	153,7	155,6	157,4	159,3	161,1	163,0	164,8
90	166,7	168,5	170,4	172,2	174,1	175,9	177,8	179,6	181,5	183,4
NM	**0**	**10**	**20**	**30**	**40**	**50**	**60**	**70**	**80**	**90**
100	185,2	203,7	222,2	240,8	259,3	277,8	296,3	314,8	333,4	351,9
200	370,4	388,9	407,4	426,0	444,5	463,0	481,5	500,0	518,6	537,1
300	555,6	574,1	592,6	611,2	629,7	648,2	666,7	685,2	703,8	722,3
400	748,8	759,3	777,8	796,4	814,9	833,4	851,9	870,4	889,0	907,5
500	926,0	944,5	963,0	981,6	1000	1019	1037	1056	1074	1093
600	1111	1130	1148	1167	1185	1204	1222	1241	1259	1278
700	1296	1315	1333	1352	1370	1389	1407	1426	1444	1463
800	1482	1500	1519	1537	1556	1574	1593	1611	1630	1648
900	1667	1685	1704	1722	1741	1759	1778	1796	1815	1834

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 2.7 HEURES DE LEVER ET DE COUCHER DU SOLEIL

SUNRISE / SUNSET

ANTILLES

Les tableaux suivants indiquent, pour la période 2021 – 2031, les heures UTC de lever (SR) et de coucher (SS) du soleil sur le méridien de Fort de France (061° Ouest).

Pour obtenir les heures UTC pour d'autres longitudes, ajouter 4 minutes par degré de longitude vers l'Ouest, retrancher 4 minutes par degré de longitude vers l'Est. (Heure locale à Fort de France = heure UTC - 4 h 04 min).

The following tables give, for the period 2021 – 2031, the UTC hours of sunrise (SR) and sunset (SS) on the meridian of Fort de France (061° West).

To calculate UTC hours on other meridians, add 4 minutes by degree of longitude towards West, subtract 4 minutes by degree of longitude towards East. (Local time at Fort de France = UTC hour - 4 h 04 min).

Month / LAT	Jours du mois - Day of the month - SR / SS										
JAN	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
17°N	10:34/21:40	10:35/21:42	10:36/21:44	10:37/21:46	10:37/21:48	10:37/21:50	10:37/21:51	10:37/21:53	10:37/21:55	10:37/21:56	10:36/21:58
15°N	10:30/21:44	10:31/21:46	10:32/21:48	10:33/21:49	10:34/21:51	10:34/21:53	10:34/21:55	10:34/21:56	10:34/21:58	10:34/21:59	10:33/22:01
13°N	10:27/21:48	10:28/21:49	10:29/21:51	10:30/21:53	10:30/21:54	10:31/21:56	10:31/21:58	10:31/21:59	10:31/22:01	10:31/22:02	10:31/22:03

FEB	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**
17°N	10:36/21:59	10:35/22:00	10:34/22:01	10:33/22:03	10:32/22:04	10:30/22:05	10:28/22:06	10:27/22:07	10:25/22:08	10:23/22:09
15°N	10:33/22:01	10:33/22:03	10:32/22:04	10:31/22:05	10:30/22:06	10:28/22:07	10:27/22:08	10:25/22:09	10:24/22:10	10:22/22:10
13°N	10:31/22:04	10:30/22:05	10:29/22:06	10:29/22:07	10:28/22:08	10:26/22:09	10:25/22:10	10:24/22:10	10:22/22:11	10:21/22:11

MAR	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
17°N	10:22/22:09	10:20/22:10	10:18/22:11	10:16/22:12	10:14/22:12	10:11/22:13	10:09/22:13	10:07/22:14	10:04/22:14	10:02/22:15	10:00/22:16
15°N	10:21/22:10	10:19/22:11	10:17/22:12	10:15/22:12	10:13/22:13	10:11/22:13	10:09/22:13	10:07/22:14	10:05/22:14	10:03/22:14	10:00/22:15
13°N	10:20/22:11	10:18/22:12	10:17/22:12	10:15/22:13	10:13/22:13	10:11/22:13	10:09/22:13	10:07/22:14	10:05/22:14	10:03/22:14	10:01/22:14

APR	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**
17°N	09:59/22:16	09:57/22:16	09:54/22:17	09:52/22:17	09:50/22:18	09:48/22:19	09:46/22:19	09:44/22:20	09:42/22:21	09:40/22:22
15°N	10:00/22:15	09:58/22:15	09:56/22:16	09:53/22:16	09:52/22:17	09:50/22:17	09:48/22:18	09:46/22:18	09:44/22:19	09:43/22:19
13°N	10:00/22:14	09:59/22:14	09:57/22:15	09:55/22:15	09:53/22:15	09:51/22:15	09:49/22:16	09:48/22:16	09:46/22:17	09:45/22:17

MAY	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
17°N	09:39/22:22	09:37/22:23	09:36/22:24	09:35/22:25	09:34/22:26	09:33/22:27	09:32/22:28	09:31/22:29	09:31/22:30	09:30/22:31	09:30/22:32
15°N	09:41/22:20	09:40/22:21	09:39/22:22	09:38/22:22	09:37/22:23	09:36/22:24	09:35/22:25	09:35/22:26	09:34/22:27	09:34/22:28	09:34/22:29
13°N	09:44/22:18	09:42/22:18	09:41/22:19	09:40/22:20	09:40/22:20	09:39/22:21	09:38/22:22	09:38/22:23	09:37/22:24	09:37/22:25	09:37/22:25

JUN	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**
17°N	09:30/22:33	09:30/22:34	09:30/22:35	09:30/22:36	09:31/22:37	09:31/22:38	09:32/22:38	09:32/22:39	09:33/22:39	09:34/22:40
15°N	09:34/22:29	09:34/22:30	09:34/22:31	09:34/22:32	09:34/22:33	09:35/22:34	09:35/22:34	09:36/22:35	09:37/22:36	09:38/22:36
13°N	09:37/22:26	09:37/22:27	09:37/22:28	09:38/22:28	09:38/22:29	09:39/22:30	09:39/22:31	09:40/22:31	09:41/22:32	09:41/22:32

JUL	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
17°N	09:35/22:40	09:36/22:40	09:37/22:40	09:38/22:40	09:38/22:40	09:39/22:40	09:40/22:39	09:41/22:38	09:42/22:38	09:43/22:37	09:44/22:35
15°N	09:38/22:36	09:39/22:37	09:40/22:37	09:41/22:37	09:42/22:37	09:43/22:36	09:44/22:36	09:45/22:35	09:46/22:34	09:46/22:34	09:47/22:33
13°N	09:42/22:33	09:43/22:33	09:44/22:33	09:45/22:33	09:45/22:33	09:46/22:33	09:47/22:33	09:48/22:32	09:49/22:31	09:49/22:31	09:50/22:30

AUG	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
17°N	09:44/22:35	09:45/22:34	09:46/22:32	09:47/22:31	09:48/22:29	09:48/22:27	09:49/22:25	09:49/22:23	09:50/22:21	09:50/22:19	09:51/22:16
15°N	09:47/22:32	09:48/22:31	09:49/22:30	09:49/22:28	09:50/22:27	09:50/22:25	09:51/22:23	09:51/22:21	09:51/22:19	09:52/22:17	09:52/22:15
13°N	09:50/22:29	09:51/22:28	09:51/22:27	09:52/22:26	09:52/22:24	09:52/22:23	09:53/22:21	09:53/22:19	09:53/22:18	09:53/22:16	09:53/22:14

SEP	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**
17°N	09:51/22:16	09:51/22:13	09:52/22:11	09:52/22:08	09:52/22:06	09:53/22:03	09:53/22:01	09:53/21:58	09:54/21:56	09:54/21:54
15°N	09:52/22:14	09:52/22:12	09:53/22:10	09:53/22:08	09:53/22:05	09:53/22:03	09:53/22:01	09:53/21:58	09:54/21:56	09:54/21:54
13°N	09:53/22:13	09:53/22:11	09:53/22:09	09:54/22:07	09:54/22:05	09:54/22:03	09:54/22:01	09:54/21:58	09:54/21:56	09:54/21:54

OCT	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
17°N	09:55/21:51	09:55/21:49	09:56/21:47	09:56/21:44	09:57/21:42	09:58/21:40	09:58/21:38	09:59/21:36	10:00/21:35	10:01/21:33	10:02/21:32
15°N	09:54/21:52	09:54/21:49	09:55/21:47	09:55/21:45	09:56/21:43	09:56/21:42	09:57/21:40	09:58/21:38	09:58/21:37	09:59/21:35	10:00/21:34
13°N	09:54/21:52	09:54/21:50	09:54/21:48	09:54/21:46	09:55/21:45	09:55/21:43	09:55/21:41	09:56/21:40	09:56/21:38	09:57/21:37	09:58/21:36

NOV	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**
17°N	10:03/21:31	10:04/21:30	10:05/21:29	10:07/21:28	10:08/21:27	10:10/21:27	10:11/21:27	10:13/21:26	10:14/21:27	10:16/21:27
15°N	10:00/21:34	10:01/21:32	10:03/21:32	10:04/21:31	10:05/21:30	10:07/21:30	10:08/21:30	10:10/21:30	10:11/21:30	10:13/21:30
13°N	09:58/21:36	09:59/21:35	10:00/21:34	10:01/21:34	10:02/21:33	10:04/21:33	10:05/21:33	10:06/21:33	10:08/21:33	10:10/21:34

DEC	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
17°N	10:18/21:27	10:20/21:28	10:22/21:29	10:23/21:30	10:25/21:31	10:27/21:32	10:28/21:33	10:30/21:35	10:31/21:36	10:32/21:38	10:34/21:40
15°N	10:15/21:31	10:16/21:31	10:18/21:32	10:20/21:33	10:21/21:34	10:23/21:36	10:25/21:37	10:26/21:38	10:27/21:40	10:29/21:42	10:30/21:43
13°N	10:11/21:34	10:13/21:35	10:14/21:36	10:16/21:37	10:18/21:38	10:19/21:39	10:21/21:41	10:22/21:42	10:24/21:44	10:25/21:45	10:26/21:47

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUYANE

Les tableaux suivants indiquent, pour la période 2021 – 2031, les heures UTC de lever (SR) et de coucher (SS) du soleil sur le méridien de Cayenne (052° 22' Ouest).

Pour obtenir les heures UTC pour d'autres longitudes, ajouter 4 minutes par degré de longitude vers l'Ouest, retrancher 4 minutes par degré de longitude vers l'Est. (Heure locale à Cayenne = heure UTC - 3 h 29 min).

The following tables give, for the period 2021 – 2031, the UTC hours of sunrise (SR) and sunset (SS) on the meridian of Cayenne (052° 22'West).

To calculate UTC hours on other meridians, add 4 minutes by degree of longitude towards West, substract 4 minutes by degree of longitude towards East. (Local time at Cayenne = UTC hour - 3 h 29 min).

Month / LAT	Jours du mois - Day of the month - SR / SS										
JAN	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
6°N	09:40/21:25	09:41/21:27	09:43/21:28	09:44/21:30	09:45/21:31	09:45/21:32	09:46/21:34	09:47/21:35	09:47/21:36	09:47/21:37	09:47/21:38
4°N	09:37/21:29	09:38/21:30	09:39/21:32	09:40/21:33	09:41/21:34	09:42/21:35	09:43/21:37	09:44/21:38	09:44/21:39	09:45/21:39	09:45/21:40
2°N	09:33/21:32	09:35/21:33	09:36/21:35	09:37/21:36	09:38/21:37	09:39/21:39	09:40/21:40	09:41/21:40	09:41/21:41	09:42/21:42	09:42/21:43

FEB	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28
6°N	09:47/21:38	09:47/21:39	09:47/21:39	09:47/21:40	09:46/21:40	09:46/21:40	09:45/21:41	09:44/21:41	09:43/21:41	09:42/21:41
4°N	09:45/21:40	09:45/21:41	09:45/21:41	09:45/21:42	09:44/21:42	09:44/21:42	09:43/21:42	09:43/21:42	09:42/21:42	09:41/21:42
2°N	09:42/21:43	09:43/21:43	09:43/21:43	09:43/21:44	09:43/21:44	09:42/21:44	09:42/21:44	09:41/21:43	09:41/21:43	09:40/21:43

MAR	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
6°N	09:42/21:41	09:41/21:40	09:40/21:40	09:38/21:40	09:37/21:40	09:36/21:39	09:34/21:39	09:33/21:39	09:32/21:38	09:30/21:38	09:29/21:37
4°N	09:41/21:42	09:40/21:41	09:39/21:41	09:38/21:40	09:37/21:40	09:36/21:39	09:34/21:39	09:33/21:38	09:32/21:38	09:31/21:37	09:29/21:37
2°N	09:40/21:43	09:39/21:42	09:38/21:42	09:37/21:41	09:36/21:40	09:35/21:40	09:34/21:39	09:33/21:38	09:32/21:37	09:31/21:37	09:30/21:36

APR	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28
6°N	09:28/21:37	09:27/21:37	09:26/21:36	09:24/21:36	09:23/21:36	09:22/21:36	09:21/21:35	09:20/21:35	09:19/21:35	09:18/21:35
4°N	09:29/21:36	09:28/21:36	09:27/21:35	09:26/21:35	09:24/21:34	09:23/21:34	09:22/21:34	09:21/21:33	09:21/21:33	09:20/21:33
2°N	09:30/21:36	09:29/21:35	09:28/21:34	09:27/21:34	09:26/21:33	09:25/21:33	09:24/21:32	09:23/21:32	09:23/21:31	09:22/21:31

MAY	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
6°N	09:17/21:35	09:16/21:35	09:16/21:35	09:15/21:36	09:15/21:36	09:14/21:36	09:14/21:37	09:14/21:37	09:14/21:38	09:14/21:38	09:14/21:39
4°N	09:19/21:33	09:19/21:33	09:18/21:33	09:18/21:33	09:17/21:33	09:17/21:34	09:17/21:34	09:17/21:34	09:17/21:35	09:17/21:35	09:18/21:36
2°N	09:21/21:31	09:21/21:31	09:21/21:30	09:20/21:30	09:20/21:31	09:20/21:31	09:20/21:31	09:20/21:31	09:20/21:32	09:20/21:32	09:21/21:33

JUN	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28
6°N	09:14/21:39	09:15/21:40	09:15/21:41	09:16/21:41	09:16/21:42	09:17/21:43	09:17/21:44	09:18/21:44	09:19/21:45	09:19/21:45
4°N	09:18/21:36	09:18/21:37	09:18/21:37	09:19/21:38	09:20/21:39	09:20/21:39	09:21/21:40	09:21/21:41	09:22/21:41	09:23/21:42
2°N	09:21/21:33	09:21/21:33	09:22/21:34	09:22/21:35	09:23/21:35	09:24/21:36	09:24/21:37	09:25/21:37	09:26/21:38	09:26/21:38

JUL	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
6°N	09:20/21:46	09:21/21:46	09:21/21:47	09:22/21:47	09:23/21:47	09:23/21:47	09:24/21:47	09:24/21:47	09:24/21:47	09:25/21:46	09:25/21:46
4°N	09:23/21:42	09:24/21:43	09:25/21:43	09:25/21:44	09:26/21:44	09:26/21:44	09:27/21:44	09:27/21:44	09:27/21:44	09:27/21:43	09:28/21:43
2°N	09:27/21:39	09:27/21:40	09:28/21:40	09:28/21:40	09:29/21:41	09:29/21:41	09:30/21:41	09:30/21:41	09:30/21:41	09:30/21:41	09:30/21:40

AUG	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
6°N	09:25/21:46	09:25/21:45	09:25/21:44	09:25/21:43	09:25/21:42	09:25/21:41	09:25/21:40	09:24/21:39	09:24/21:38	09:24/21:36	09:23/21:35
4°N	09:28/21:43	09:28/21:42	09:28/21:42	09:27/21:41	09:27/21:40	09:27/21:39	09:26/21:38	09:26/21:37	09:26/21:36	09:25/21:35	09:24/21:34
2°N	09:30/21:40	09:30/21:40	09:30/21:40	09:30/21:39	09:29/21:38	09:29/21:38	09:28/21:37	09:28/21:36	09:27/21:35	09:26/21:34	09:26/21:33

SEP	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28
6°N	09:23/21:35	09:23/21:33	09:22/21:32	09:21/21:30	09:21/21:29	09:20/21:27	09:20/21:25	09:19/21:24	09:19/21:22	09:18/21:21
4°N	09:24/21:33	09:24/21:32	09:23/21:31	09:22/21:29	09:21/21:28	09:21/21:27	09:20/21:25	09:19/21:24	09:18/21:23	09:18/21:21
2°N	09:25/21:32	09:25/21:31	09:24/21:30	09:23/21:29	09:22/21:28	09:21/21:26	09:20/21:25	09:19/21:24	09:18/21:23	09:17/21:21

OCT	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
6°N	09:18/21:19	09:17/21:18	09:17/21:17	09:16/21:15	09:16/21:14	09:16/21:13	09:16/21:12	09:16/21:11	09:16/21:10	09:16/21:09	09:16/21:09
4°N	09:17/21:20	09:16/21:19	09:16/21:17	09:15/21:16	09:15/21:15	09:15/21:14	09:14/21:13	09:14/21:13	09:14/21:12	09:14/21:11	09:14/21:11
2°N	09:17/21:20	09:16/21:19	09:15/21:18	09:14/21:17	09:14/21:16	09:13/21:16	09:13/21:15	09:13/21:14	09:12/21:14	09:12/21:13	09:12/21:13

NOV	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28
6°N	09:16/21:09	09:17/21:08	09:17/21:08	09:18/21:08	09:19/21:08	09:19/21:08	09:20/21:08	09:21/21:09	09:23/21:10	09:24/21:10
4°N	09:14/21:11	09:14/21:11	09:15/21:10	09:15/21:10	09:16/21:11	09:17/21:11	09:17/21:11	09:18/21:12	09:19/21:13	09:21/21:13
2°N	09:12/21:13	09:12/21:13	09:12/21:13	09:13/21:13	09:13/21:13	09:14/21:14	09:15/21:14	09:15/21:15	09:16/21:16	09:17/21:17

DEC	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31
6°N	09:25/21:11	09:26/21:12	09:28/21:13	09:29/21:14	09:31/21:16	09:32/21:17	09:34/21:19	09:35/21:20	09:37/21:22	09:38/21:23	09:40/21:25
4°N	09:22/21:14	09:23/21:15	09:24/21:17	09:26/21:18	09:27/21:19	09:29/21:21	09:30/21:22	09:32/21:24	09:33/21:25	09:35/21:27	09:36/21:28
2°N	09:19/21:18	09:20/21:19	09:21/21:20	09:23/21:21	09:24/21:23	09:25/21:24	09:27/21:26	09:28/21:27	09:30/21:28	09:31/21:30	09:33/21:31

© Service de l'Information Aéronautique, France

SAINT PIERRE ET MIQUELON

Les tableaux suivants indiquent, pour la période 2021 – 2031, les heures UTC de lever (SR) et de coucher (SS) du soleil sur le méridien de Saint Pierre (056° 10' Ouest).

Pour obtenir les heures UTC pour d'autres longitudes, ajouter 4 minutes par degré de longitude vers l'Ouest, retrancher 4 minutes par degré de longitude vers l'Est. (Heure locale à Saint Pierre = heure UTC - 3 h 45 min).

The following tables give, for the period 2021 – 2031, the UTC hours of sunrise (SR) and sunset (SS) on the meridian of Saint Pierre (056° 10' West).

To calculate UTC hours on other meridians, add 4 minutes by degree of longitude towards West, substract 4 minutes by degree of longitude towards East. (Local time at Saint Pierre = UTC hour - 3 h 45 min).

Month / LAT	Jours du mois - Day of the month - SR / SS										
JAN	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
47°N	11:32/20:04	11:31/20:07	11:31/20:11	11:30/20:14	11:28/20:18	11:26/20:22	11:24/20:26	11:21/20:31	11:18/20:35	11:15/20:40	11:11/20:44
46°N	11:28/20:08	11:28/20:11	11:27/20:15	11:26/20:18	11:25/20:22	11:23/20:26	11:21/20:30	11:18/20:34	11:15/20:38	11:12/20:43	11:09/20:47
45°N	11:24/20:12	11:24/20:15	11:23/20:18	11:22/20:22	11:21/20:25	11:20/20:29	11:18/20:33	11:15/20:37	11:12/20:41	11:09/20:45	11:06/20:50

FEB	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**
47°N	11:10/20:46	11:06/20:51	11:02/20:55	10:58/21:00	10:53/21:04	10:48/21:09	10:43/21:14	10:38/21:18	10:32/21:23	10:27/21:27
46°N	11:08/20:49	11:04/20:53	11:00/20:57	10:55/21:02	10:51/21:06	10:46/21:11	10:41/21:15	10:36/21:20	10:31/21:24	10:26/21:28
45°N	11:05/20:51	11:01/20:55	10:57/21:00	10:53/21:04	10:49/21:08	10:44/21:13	10:40/21:17	10:35/21:21	10:30/21:25	10:25/21:29

MAR	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
47°N	10:25/21:29	10:19/21:33	10:14/21:37	10:08/21:42	10:02/21:46	09:56/21:50	09:50/21:54	09:44/21:59	09:38/22:03	09:32/22:07	09:26/22:11
46°N	10:24/21:30	10:18/21:34	10:13/21:38	10:07/21:42	10:02/21:46	09:56/21:50	09:50/21:54	09:44/21:58	09:38/22:02	09:33/22:06	09:27/22:10
45°N	10:23/21:31	10:18/21:35	10:12/21:39	10:07/21:43	10:01/21:47	09:56/21:51	09:50/21:54	09:44/21:58	09:39/22:02	09:33/22:06	09:28/22:10

APR	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**
47°N	09:24/22:13	09:18/22:17	09:12/22:21	09:07/22:25	09:01/22:29	08:55/22:33	08:50/22:37	08:45/22:41	08:40/22:46	08:35/22:50
46°N	09:25/22:12	09:19/22:16	09:14/22:20	09:08/22:24	09:03/22:28	08:57/22:32	08:52/22:35	08:47/22:39	08:42/22:43	08:37/22:47
45°N	09:26/22:11	09:20/22:15	09:15/22:19	09:09/22:22	09:04/22:26	08:59/22:30	08:54/22:34	08:49/22:37	08:44/22:41	08:39/22:45

MAY	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
47°N	08:30/22:54	08:25/22:58	08:21/23:02	08:16/23:05	08:13/23:09	08:09/23:13	08:05/23:17	08:02/23:20	08:00/23:23	07:57/23:26	07:55/23:29
46°N	08:32/22:51	08:28/22:55	08:23/22:59	08:19/23:02	08:16/23:06	08:12/23:10	08:09/23:13	08:06/23:16	08:03/23:20	08:01/23:23	07:59/23:25
45°N	08:35/22:49	08:30/22:52	08:26/22:56	08:22/23:00	08:19/23:03	08:15/23:07	08:12/23:10	08:09/23:13	08:07/23:16	08:05/23:19	08:03/23:22

JUN	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**
47°N	07:54/23:30	07:53/23:33	07:52/23:35	07:51/23:37	07:50/23:39	07:50/23:40	07:50/23:41	07:51/23:41	07:52/23:42	07:53/23:42
46°N	07:58/23:26	07:57/23:29	07:56/23:31	07:55/23:33	07:54/23:34	07:54/23:36	07:55/23:37	07:55/23:37	07:56/23:38	07:57/23:37
45°N	08:02/23:22	08:01/23:25	08:00/23:27	07:59/23:29	07:58/23:30	07:58/23:32	07:59/23:33	07:59/23:33	08:00/23:33	08:01/23:33

JUL	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
47°N	07:55/23:41	07:57/23:40	07:59/23:39	08:02/23:37	08:04/23:35	08:07/23:33	08:10/23:30	08:14/23:27	08:17/23:24	08:20/23:20	08:24/23:16
46°N	07:59/23:37	08:01/23:36	08:03/23:35	08:05/23:33	08:08/23:31	08:11/23:29	08:14/23:27	08:17/23:24	08:20/23:20	08:24/23:17	08:27/23:13
45°N	08:03/23:33	08:05/23:32	08:07/23:31	08:09/23:30	08:12/23:28	08:14/23:26	08:17/23:23	08:20/23:20	08:23/23:17	08:27/23:14	08:30/23:10

AUG	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
47°N	08:25/23:15	08:29/23:11	08:33/23:06	08:37/23:01	08:41/22:57	08:44/22:51	08:48/22:46	08:52/22:41	08:56/22:35	09:00/22:30	09:04/22:24
46°N	08:28/23:12	08:32/23:08	08:36/23:03	08:39/22:59	08:43/22:54	08:47/22:49	08:50/22:44	08:54/22:39	08:58/22:34	09:02/22:28	09:05/22:23
45°N	08:31/23:09	08:35/23:05	08:38/23:01	08:42/22:57	08:45/22:52	08:49/22:47	08:52/22:42	08:56/22:37	08:59/22:32	09:03/22:27	09:07/22:21

SEP	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**
47°N	09:05/22:22	09:09/22:16	09:13/22:10	09:17/22:04	09:21/21:58	09:25/21:52	09:29/21:46	09:33/21:40	09:37/21:34	09:41/21:28
46°N	09:06/22:21	09:10/22:15	09:14/22:09	09:18/22:03	09:21/21:58	09:25/21:52	09:29/21:46	09:33/21:40	09:36/21:34	09:40/21:28
45°N	09:08/22:20	09:11/22:14	09:15/22:08	09:18/22:03	09:22/21:57	09:26/21:51	09:29/21:46	09:33/21:40	09:36/21:34	09:40/21:29

OCT	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
47°N	09:45/21:22	09:49/21:16	09:53/21:10	09:57/21:04	10:01/20:59	10:05/20:53	10:10/20:48	10:14/20:43	10:18/20:37	10:23/20:32	10:27/20:28
46°N	09:44/21:22	09:48/21:17	09:52/21:11	09:56/21:05	10:00/21:00	10:04/20:55	10:08/20:49	10:12/20:44	10:16/20:39	10:21/20:34	10:25/20:30
45°N	09:44/21:23	09:47/21:17	09:51/21:12	09:55/21:06	09:59/21:01	10:03/20:56	10:07/20:51	10:11/20:46	10:15/20:41	10:19/20:36	10:23/20:32

NOV	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**
47°N	10:29/20:26	10:33/20:22	10:38/20:18	10:42/20:14	10:46/20:10	10:51/20:07	10:55/20:04	10:59/20:01	11:03/19:59	11:07/19:57
46°N	10:26/20:28	10:31/20:24	10:35/20:20	10:39/20:16	10:44/20:13	10:48/20:10	10:52/20:07	10:56/20:04	11:00/20:02	11:04/20:00
45°N	10:24/20:31	10:28/20:26	10:33/20:23	10:37/20:19	10:41/20:16	10:45/20:13	10:49/20:10	10:53/20:07	10:57/20:05	11:00/20:04

DEC	**1**	**4**	**7**	**10**	**13**	**16**	**19**	**22**	**25**	**28**	**31**
47°N	11:11/19:55	11:14/19:54	11:18/19:54	11:21/19:53	11:23/19:53	11:26/19:54	11:28/19:55	11:29/19:57	11:30/19:58	11:31/20:01	11:32/20:03
46°N	11:07/19:59	11:11/19:58	11:14/19:57	11:17/19:57	11:19/19:57	11:22/19:58	11:24/19:59	11:25/20:01	11:26/20:02	11:27/20:05	11:28/20:07
45°N	11:04/20:02	11:07/20:02	11:10/20:01	11:13/20:01	11:16/20:01	11:18/20:02	11:20/20:03	11:21/20:04	11:23/20:06	11:23/20:08	11:24/20:11

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 3 SERVICES

SERVICES

GEN 3.1 SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE

AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

3.1.1 SERVICE RESPONSABLE

L'administration chargée de l'aviation civile dans les départements de la GUYANE, de la GUADELOUPE, de la MARTINIQUE et SAINT PIERRE et MIQUELON est la DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE. Cette direction générale relève du Ministère chargé des transports.

3.1.1 RESPONSIBLE SERVICE

The administration in charge of civil aviation in the departments of FRENCH GUIANA, GUADELOUPE, MARTINIQUE, and SAINT PIERRE and MIQUELON is the DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE, which belongs to the Ministry in charge of transports.

Adresse postale / *Postal address* : **Direction Générale de l'Aviation Civile**
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
TEL : **01 58 09 43 21**
Adresse SFA *(AFS)* : **LFPSYAYN**
TELEX : **AVIACIVIL 200142**
FAX : **01 58 09 35 35**

Cette direction générale comprend plusieurs directions dont la DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE, chargée plus particulièrement d'assurer la sécurité et la régularité de la navigation aérienne :

This "direction générale" includes several directions, among which the "DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE" whose special responsability relates to air navigation safety and efficiency :

Adresse postale / *Postal address* : **MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ENERGIE ET DE LA MER**
Direction Générale de l'Aviation Civile
Direction des Services de la Navigation Aérienne
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
TEL : **01 58 09 43 21**
Adresse SFA *(AFS)* : **LFPSYAYN**
TELEX : **AVIACIVIL 200142**
FAX : **01 58 09 35 35**

3.1.1.1 ORGANISME CENTRAL

Relevant de la Direction des Services de la navigation aérienne, le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE est l'organisme central chargé de l'information aéronautique française.

Dans les départements précités, l'information aéronautique est assurée par l'organisme central :

3.1.1.1 CENTRAL ORGANIZATION

Within the "Direction des Services de la navigation aérienne", the "SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE" is the central organization in charge of French aeronautical information.

Within the cited departments, aeronautical information is assumed by the central organization :

Adresse postale / *Postal address* : **SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE**
6, rue des Avions Antoinette
CS 90048
33693 MERIGNAC CEDEX
TEL : **05 57 92 55 22**
FAX : **05 57 92 57 99 (BNI-NOF).**
E-mail : **sia-direction@aviation-civile.gouv.fr**
Internet : **www.sia.aviation-civile.gouv.fr**

- les organismes locaux de l'aviation civile,
- certains bureaux NOTAM internationaux étrangers

- the local civil aviation organization,
- some foreign international NOTAM offices.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.1.1.2 ORGANISMES LOCAUX ET REGIONAUX

a) SNA / AG

Dans les départements de la GUYANE, de la GUADELOUPE et de la MARTINIQUE, l'information aéronautique est assurée par la section d'information aéronautique du SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE ANTILLES-GUYANE (SNA / AG).

Adresse postale / *Postal address* : **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE ANTILLES-GUYANE (SNA / AG).**
Aéroport MARTINIQUE AIME CESAIRE
97232 LE LAMENTIN
TEL : **+596 596 42 25 12**
E-mail : sna-ag-soca_ais-ld.sna-ag.ld@aviation-civile.gouv.fr

b) Département de la Guyane

L'information aéronautique intéressant la Guyane (FIR CAYENNE) est assurée par le Service de l'Information Aéronautique :

Adresse postale / *Postal address :* **SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE**
6, rue des avions Antoinette
CS 90048
33693 Mérignac Cedex
TEL : **05 57 92 55 22**
E-mail : **sia-direction@aviation-civile.gouv.fr**
Internet : **www.sia.aviation-civile.gouv.fr**

Les NOTAM sont émis par le Bureau NOTAM International (BNI) de France métropole en série "G" et concernent les aérodromes et les hélistations de Guyane ainsi que les FIR et UIR de Cayenne. Ils sont émis à la fois en français et en anglais.

c) Département de la Guadeloupe

Le BNI de TRINIDAD et TOBAGO (PIARCO) diffuse, uniquement en langue anglaise, la série de NOTAM suivante, demandée par l'organisme de contrôle de Guadeloupe :

La série A, concernant GUADELOUPE MARYSE CONDE, SAINT BARTHELEMY, SAINT MARTIN Grand Case, LA DESIRADE Grande Anse, BASSE TERRE Baillif, LES SAINTES Terre de Haut, SAINT FRANCOIS et MARIE GALANTE.

Les NOTAM de GUADELOUPE, SAINT BARTHELEMY et SAINT MARTIN sont également consultables sur le site de Piarco (www.caa.gov.tt).

Le SIA BORDEAUX publie les SUPPLEMENTS d'AIP (SUP AIP) et les circulaires d'information aéronautique (AIC) de la seule série A.

d) Département de la Martinique

Le BNI de TRINIDAD et TOBAGO (PIARCO) diffuse, uniquement en langue anglaise, la série de NOTAM suivante, demandée par l'organisme de contrôle de Martinique :

- La série A, concernant MARTINIQUE AIME CESAIRE.

Les NOTAM de MARTINIQUE sont également consultables sur le site de Piarco (www.caa.gov.tt).

Le SIA BORDEAUX publie les SUPPLEMENTS d'AIP (SUP AIP) et les circulaires d'information aéronautique (AIC) de la seule série A.

e) Collectivité Territoriale de Saint-Pierre et Miquelon

Dans la Collectivité Territoriale de Saint-Pierre et Miquelon, l'Information Aéronautique est assurée par :

- la section Navigation Aérienne du Service de l'Aviation Civile de Saint-Pierre et Miquelon.

- le BNI d'OTTAWA, qui diffuse, uniquement en langue anglaise, sur le plan régional canadien les NOTAM intéressant Saint-Pierre et Miquelon demandés par le Service de l'Aviation Civile de Saint-Pierre et Miquelon.

Le SIA BORDEAUX publie les SUPPLEMENTS d'AIP (SUP AIP) et les circulaires d'information aéronautique (AIC) de la seule série A concernant cette Collectivité Territoriale.

3.1.1.2 LOCAL AND REGIONAL ORGANIZATIONS

a) SNA / AG

In FRENCH GUIANA, GUADELOUPE and MARTINIQUE departments, aeronautical information is assumed by the aeronautical information section of the SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE ANTILLES-GUYANE (SNA / AG).

b) French Guiana Department

Aeronautical information concerning French Guiana (FIR CAYENNE) is assumed by the Service de l'Information Aéronautique :

NOTAM are issued by the French mainland NOTAM Office in series "G" and concern aerodromes and heliports of French Guiana and Cayenne FIR / UIR. They are distributed in both french and english versions.

c) Guadeloupe department

TRINIDAD and TOBAGO NOF (PIARCO) distributes, only in English, the following series of NOTAM, requested by the control service of Guadeloupe :

A series, concerning GUADELOUPE MARYSE CONDE, SAINT BARTHELEMY, SAINT MARTIN Grand Case, LA DESIRADE Grande Anse, BASSE TERRE Baillif, LES SAINTES Terre de Haut, SAINT FRANCOIS and MARIE GALANTE.

NOTAM from GUADELOUPE, SAINT BARTHELEMY and SAINT MARTIN can also be consulted on Piarco website (www.caa.gov.tt).

AIS BORDEAUX publishes AIP SUPPLEMENTS (SUP AIP) and A series aeronautical information circulars (AIC).

d) Martinique department

TRINIDAD and TOBAGO NOF (PIARCO) distributes, only in English, the following series of NOTAM, requested by the control service of Martinique :

- A series, concerning MARTINIQUE AIME CESAIRE.

MARTINIQUE NOTAM are available on web.site of Piarco (www.caa.gov.tt).

AIS BORDEAUX publishes AIP SUPPLEMENTS (SUP AIP) and A series aéronautical information circulars (AIC).

e) Region with a measure of autonomy of Saint-Pierre et Miquelon

In the region with a measure of autonomy of Saint-Pierre et Miquelon, aeronautical information is assumed by :

- Air Navigation section of the "Service de l'Aviation Civile" of Saint-Pierre and Miquelon.

- OTTAWA NOF, which distributes, only in English, at a regional Canadian level, the NOTAM concerning Saint-Pierre et Miquelon requested by the "Service de l'Aviation Civile" of Saint-Pierre and Miquelon.

AIS BORDEAUX publishes AIP SUPPLEMENTS (SUP AIP) and A series aeronautical information circulars (AIC) concerning this region with a measure of autonomy.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Adresse postale / *Postal address :* **SERVICE DE L'AVIATION CIVILE**
B.P. 4265 Saint Pierre
97500 SAINT PIERRE ET MIQUELON
Adresse SFA *(AFS)* : **LFVPYAYX**
TEL : **+508 41 18 00**
FAX : **+508 41 18 18**
E-mail : **sacspm@aviation-civile.gouv.fr**

3.1.2 ZONE DE RESPONSABILITE

En matière d'information aéronautique, la zone de responsabilité est définie comme suit :

- GUYANE : FIR / UIR CAYENNE.

- GUADELOUPE, MARTINIQUE et SAINT PIERRE ET MIQUELON : limites géographiques, ainsi que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles la France a accepté d'assurer les services de la circulation aérienne.

3.1.2 AREA OF RESPONSIBILITY

In matter of aeronautical information the area of responsability is defined as follow :

- FRENCH GUIANA : FIR / UIR CAYENNE.

- GUADELOUPE, MARTINIQUE and SAINT PIERRE AND MIQUELON territorial geographical limits, and also the high seas airspace in which France has accepted to assume air traffic services.

3.1.3 LES PUBLICATIONS D'INFORMATION AERONAUTIQUE

3.1.3.1 LA PUBLICATION D'INFORMATION AERONAUTIQUE - AIP

La publication d'information aéronautique AIP CAR / SAM / NAM est éditée par le SERVICE DE L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE FRANCE, dans le cadre des dispositions prévues aux Annexes 4 et 15 à la convention relative à l'Aviation Civile Internationale et au DOC 8126 - AN872 - Manuel des Services d'Information Aéronautique.

a) L'AIP CAR / SAM / NAM comprend trois parties

- GENERALITES (GEN) constituée de 5 sections contenant des informations de nature administrative et explicative.

- EN ROUTE (ENR) constituée de 7 sections comprenant des informations relatives aux espaces aériens et à leur utilisation.

- AERODROME (AD) constituée de 4 sections comprenant des informations relatives aux aérodromes, héliports et à leur utilisation.

b) Amendements aux documents précités

La mise à jour de l'AIP CAR / SAM / NAM s'effectue au moyen d'amendements à l'AIP (AMDT) publiés conformément au calendrier AIRAC.

Ces AMDT sont numérotés de 1 à 13 chaque année.

Ils sont accompagnés de la publication d'un NOTAM "TRIGGER" donnant une brève description du contenu, la date et l'heure d'entrée en vigueur et le numéro de référence de l'AMDT. Ce NOTAM restera valide dans les bulletins d'information prévol pendant une période de 14 jours.

Chaque AMDT peut contenir une partie AIRAC et une partie NON AIRAC qui sont dans la mesure du possible, diffusées ensemble.

Une page indiquant les pages à insérer ou à détruire, est jointe à l'AMDT.

Lorsqu'aucun AMDT n'est publié à l'expiration de l'intervalle régulier fixé, une notification "néant" sera émise et diffusée par NOTAM

Malgré tous les efforts déployés pour éviter les répétitions, il se peut qu'un même amendement intéresse plusieurs pages d'une publication et que le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE FRANCE n'ait pas la possibilité matérielle de les réimprimer simultanément.

Dans ce cas, c'est toujours la feuille qui porte la date la plus récente qui doit être prise en considération.

En cas d'erreur ou d'omission et pour tous renseignements, il convient de s'adresser au :

3.1.3 AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATIONS

3.1.3.1 THE AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION - AIP

The AIP CAR / SAM / NAM is published by the SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE FRANCE, in compliance with the provisions of Annexes 4 and 15 to the Convention regarding International Civil Aviation and of DOC 8126 - AN872 - Aeronautical Information Service Manual.

a) The AIP CAR / SAM / NAM is divided into three parts :

GENERAL (GEN) contains information of administrative and explanatory nature (5 sections).

- EN ROUTE (ENR) contains information concerning the airspace and its use (7 sections).

- AERODROME (AD) contains information concerning aerodromes, heliports and their use (4 sections).

b) Amendments to the above documents

The AIP CAR / SAM / NAM is updated by means of amendments to AIP published in accordance with the AIRAC schedule.

These AMDT are numbered from 1 to 13 each year.

They are completed with the publication of a "TRIGGER NOTAM" giving a short description of the content, the implementation date and the effective hour, as the reference number of the AMDT. This NOTAM will remain valid whiting preflight information bulletins during a fourteen days period.

Each AMDT can contain an AIRAC and a NON AIRAC parts which are, if possible, distributed together.

An amendment cover-page indicating pages to be removed or to be inserted, is attached to the AMDT.

If no AMDT has been issued at the end of the scheduled regular time interval, a "NIL" notice will be issued and distributed by the means of NOTAM.

In spite of all the efforts to prevent redundancy, one amendment may concern several pages of publications, although it will be pratically impossible for the SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE FRANCE to reprint all these pages at the same time.

In such a case, the sheet with the latest date of issue must be taken into account.

In case of error or omission and for further information, please contact :

SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE
6, rue des Avions Antoinette
CS 90048 - 33693 MERIGNAC CEDEX
TEL : 05 57 92 55 22
SFA : LFFAYNYX
E-mail : sia-qualite@aviation-civile.gouv.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

Des NOTAM ou des SUPPLEMENTS d'AIP (SUP AIP) sont émis chaque fois que les informations à diffuser sont d'un caractère urgent ne pouvant faire l'objet d'une publication par BMJ à l'AIP.

L'attention des usagers est donc attirée sur le fait que des amendements à l'AIP peuvent être apportés au moyen de NOTAM ou de SUPPLEMENTS en attendant la réédition des pages ou cartes concernées.

NOTAM or AIP SUPPLEMENTS (AIP SUP) are issued whenever the information to be transmitted is of an urgent nature that cannot be published by amendment to the AIP.

Therefore, user's attention is drawn to the fact that amendments to AIP may be carried out by NOTAM, pending the reissue of pages or charts concerned.

3.1.3.2 LES NOTAM

a) Les séries de NOTAM

Selon leur objet et / ou les spécificités locales, les NOTAM sont classés dans différentes séries.

Des informations détaillées sont fournies aux paragraphes 3.1.1.2 b) c) d) e).

b) Numérotation des NOTAM

- les NOTAM sont numérotés de 0001 à 9999.
- la numérotation débute le 1er janvier de l'année en cours.

c) Récapitulation des NOTAM en vigueur

Une liste récapitulative des numéros des NOTAM en vigueur est publiée mensuellement par la voie du RSFTA.

d) Échange international des NOTAM

L'échange international des NOTAM est effectué selon un plan figurant au DOC 7383 AIS / 503 de l'OACI (Services d'information aéronautique assurés par les états).

Le BNI de TRINIDAD et TOBAGO assure la diffusion des NOTAM intéressant la GUADELOUPE et la MARTINIQUE.

Adresse postale / *Postal address* : INTERNATIONAL NOTAM OFFICE - CIVIL AVIATION DIVISION
PIARCO INTERNATIONAL AIRPORT PORT OF SPAIN
TRINIDAD AND TOBAGO, WI
Adresse SFA *(AFS)* : TTPPYNYX
TELEX : NOF PORT OF SPAIN

Le BNI d'OTTAWA assure la diffusion des NOTAM intéressant SAINT PIERRE et MIQUELON.

Adresse postale / *Postal address* : TRANSPORT CANADA
INTERNATIONAL NOTAM OFFICE
ONTARIO CANADA
Adresse SFA *(AFS)* : CYHQYNYX
TELEX : NOF OTTAWA

3.1.3.3 LES SUPPLEMENTS A L'AIP (SUP AIP)

Les suppléments à l'AIP sont publiés si besoin le jeudi et sont disponibles sur le site Internet du SIA : www.sia.aviation-civile.gouv.fr ainsi que sur SOFIA-Briefing.

Ils concernent des informations à caractère temporaire contenant des textes longs et/ou des éléments cartographiques. Tous les SUP AIP qu'ils soient AIRAC ou non sont accompagnés de la publication d'un « NOTAM TRIGGER » ayant la même durée de validité que celle du supplément et donnant une brève description du contenu, les principales restrictions opérationnelles et le numéro de référence du supplément. Les 4ème et 5ème lettres du code NOTAM sont toujours « TT ».

En complément du « NOTAM TRIGGER », un ou des « NOTAM réplique » peuvent être publiés sur un ou des aérodrome(s) et/ou hélistation(s) impacté(s) par les restrictions opérationnelles contenues dans le SUP AIP. Ces « NOTAM REPLIQUE » suivent scrupuleusement les mêmes règles que les « NOTAM TRIGGER ».

Les SUP AIP sont numérotés chronologiquement à partir du 1er janvier de l'année en cours.

3.1.3.2 NOTAM

a) NOTAM series

Depending their object and / or local specificities, NOTAM are classified in different series.

Detailed informations are provided in paragraphs 3.1.1.2 b) c) d) e).

b) NOTAM numbering

- NOTAM are numbered from 0001 to 9999.
- numbering starts on january the 1st of the current year.

c) In force NOTAM summary

A summary list of NOTAM numbers in force is monthly published by AFTN.

d) NOTAM international exchange

The NOTAM international exchange is carried out in accordance with the rules contained in DOC 7383 AIS / 503 of ICAO (aeronautical information services assumed by states).

TRINIDAD and TOBAGO NOF ensures the dissemination of NOTAM concerning GUADELOUPE and MARTINIQUE.

OTTAWA NOF ensures the dissemination of NOTAM concerning SAINT PIERRE and MIQUELON.

3.1.3.3 THE AIP SUPPLEMENTS (AIP SUP)

AIP Supplements are published , if necessary, on Thursday and are available on SOFIA-Briefing tool and SIA website : www.sia.aviationcivile.gouv.fr

They contain temporary information with cartographic annexes and/or long texts associated with NOTAM. All AIP SUP whether AIRAC or not go together with the publication of a « TRIGGER NOTAM » with the same validity as the supplement giving a short description of the content, the main operational restrictions and the supplement reference number. The 4th and 5th letters of the NOTAM code are always « TT ».

In addition to the « NOTAM TRIGGER », one or more « NOTAM REPLICA » may be published on one or more aerodromes and/or heliport(s) affected by the operational restrictions contained in the SUP AIP. These « NOTAM REPLICA » strictly follow the same rules as « NOTAM TRIGGER ».

These supplements are numbered chronologically from the first of January of the current year.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Une liste de contrôle des suppléments est publiée tous les jeudis ; elle remplace la page GEN 0.3.1 de l'AIP.

A check-list of supplements is published every Thursday ; it takes place of page GEN 0.3.1 of the AIP.

3.1.3.4 CIRCULAIRES D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIC)

Elles traitent des informations d'ordre aéronautique général qui n'entrent pas dans le cadre des informations publiées dans les AIP ou dans les NOTAM.

Ces informations sont le plus souvent d'ordre explicatif ou consultatif. Elles peuvent annoncer des changements importants à longue échéance dans une législation, un règlement, des procédures, des installations ou des services et rappeler des dispositions réglementaires en vigueur.

Ces circulaires sont publiées en français et en anglais.

a) Les séries d'AIC

Les circulaires concernant les Antilles françaises, la Guyane et Saint Pierre et Miquelon sont classées uniquement en série A.

b) La numérotation

Les circulaires sont numérotées de 1 à suivre à partir du 1er janvier de l'année en cours.

3.1.3.4 AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULARS (AIC)

These cover general aeronautical information not forming part of AIP or NOTAM information.

The information provided is mainly of an explanatory or advisory nature. They can announced long term important changes to laws, regulations procedure, facilities or services or recall regulation in force.

AIC are published in French and English.

a) AIC series

Circulars concerning French Antilles, French Guiana and Saint Pierre and Miquelon are only classified in A serie.

b) Numbering

Circulars are numbered from 1 to be continued from january 1st of the current year.

3.1.4 SYSTEME AIRAC

Les publications relatives aux circonstances énumérées en 3.1.4.2 sont diffusées selon le système AIRAC, c'est à dire en adoptant, pour la création, la suppression ou toute modification importante des éléments, une série de dates communes de mise en vigueur à intervalles de 28 jours et comprenant la date 7 janvier 1993. Les informations sont diffusées au moins 42 jours avant la date d'application de façon qu'elles parviennent à leurs destinataires 28 jours au moins avant la date d'application. Ces informations ne sont pas modifiées de nouveau avant 28 jours au moins après la date d'application, à moins que les circonstances faisant l'objet de cette notification ne soient de nature temporaire et ne subsistent pas pendant toute cette période.

Note : la mise en vigueur des changements notifiés par le Système AIRAC est fixée à 0001 UTC à la date d'effet.

Pour tout changement majeur en projet et lorsqu'un plus long préavis est souhaitable et réalisable, une date de publication précédant d'au moins 70 jours la date d'application est utilisée (double cycle AIRAC).

Lorsqu'aucune information n'a été communiquée pour être publiée à la date AIRAC, une notification «NEANT» est émise et diffusée par NOTAM.

Il convient d'éviter d'employer la date du cycle AIRAC qui se situe entre le 21 décembre et le 17 janvier compris en tant que date d'entrée en vigueur pour l'introduction de tout changement important dans le cadre du système AIRAC.

Lorsque, exceptionnellement, la date de mise en vigueur prévue ne coïncide pas avec la date AIRAC, la date de publication des informations doit précéder au moins de 28 jours le début de la période AIRAC dans laquelle se situe la date de mise en vigueur prévue.

Les amendements AIRAC à l'AIP font l'objet d'un NOTAM TRIGGER diffusé avec le même préavis de 42 jours (cf. 3.1.3.1 b)).

3.1.4 AIRAC PROCEDURE

Publications concerning circumstances listed in 3.1.4.2 will be issued in accordance with AIRAC procedures using for creation, suppression or any significant change of the data a schedule of a predetermined internationally agreed effective dates on an interval of 28 days including 7th January 1993. Information is distributed at least 42 days in advance of the effective date with the objective of reaching recipients at least 28 days in advance of the same date. Information so notified shall not be changed further for at least another 28 days after the indicated effective date unless the circumstances notified is of a temporary nature and would not persist for full period.

Remark : *Implementation of changes notified by AIRAC procedures is stated at 0001 UTC as effective date.*

For any planned major change and when a longest prior notice is needed a further publication date of at least 70 days in advance of effective date is used (double AIRAC cycle).

When information has not been submitted for publication at the AIRAC date, a NIL notification must be originated and distributed by NOTAM.

It is recommended the AIRAC cycle date occurring in the 28 days period from 21 December to 17 January (both dates included) no longer be used as an AIRAC effective date for the introduction of significant operational changes.

When, for exceptional reason the planned effective date does not coincide with one of the predetermined AIRAC effective dates, the AIP amendment or AIP supplement should, whenever possible, be published at least 28 days before the beginning of the AIRAC cycle within which the planned effective date falls.

Under the AIRAC system AIP amendments will be issued by TRIGGER NOTAM and disseminated with the same prior notice of 42 days (cf. 3.1.3.1 b)).

3.1.4.1 CALENDRIER AIRAC

Cliquez ici .

3.1.4.1 THE AIRAC SCHEDULE

Click here .

3.1.4.2 RENSEIGNEMENTS A DIFFUSER PAR SYSTEME AIRAC

Création suppression et modification importantes décidées d'avance (y compris les mises en exploitation pour essais) des éléments suivants :

Limites horizontales et verticales, règlements et procédures applicables :

- aux régions d'information de vol,
- aux régions de contrôle,
- aux zones de contrôle,
- aux régions à service consultatif,

3.1.4.2 INFORMATIONS TO BE DISSEMINATED THROUGH AIRAC PROCEDURE

Planned creation, suppression and significant changes (including implementation for testing purposes) of the following elements :

Horizontal and vertical limits, regulation and procedures to apply to :

- *FIR,*
- *control region,*
- *control area,*
- *AIS traffic advisory service,*

- aux routes ATS,

- aux zones dangereuses, interdites et réglementées à caractère permanent (y compris, lorsque ces données sont connues, le type et les périodes d'activité),

- tout ou partie des zones ou routes à caractère permanent où il y a possibilité de télécommunication.

Positions, fréquences, indicatifs d'appel, irrégularités et périodes d'entretien connues des aides radio à la navigation et des installations de télécommunication.

Procédures d'attente et d'approche, d'arrivée et de départ, procédures d'atténuation du bruit et toute autre procédure ATS applicable.

Installations, services et procédures météorologiques (y compris les émissions).

Pistes et prolongements d'arrêt.

- ATS routes,

- dangerous, prohibited and restricted areas of a permanent nature (including, when this data is known, the type and period of activity),

- part or the whole zones or routes of a permanent nature where a telecommunication is possible.

Positions, frequencies, call-signs, roughness and maintenance periods known for navigation radio aids and telecommunications installations.

Holding and approach procedures, departures and arrivals, noise abatement procedures or any other applicable ATS procedures.

Installations, services and MET procedures (emissions included).

RWYs and Stopways.

3.1.5 SERVICE D'INFORMATION AVANT LE VOL SUR LES AERODROMES ET HELISTATIONS

3.1.5.1 L'ensemble des publications d'information aéronautique françaises est disponible sur le site Internet du SIA (AIP CAR-SAM-NAM, SUP AIP, AIC, NOTAM) : www.sia.aviation-civile.gouv.fr

Un service en ligne (SOFIA-Briefing) permet de consulter les NOTAM nécessaires à la préparation du vol. Les informations disponibles apparaissent essentiellement sous la forme de Bulletins d'Informations Prévol (PIB).

A défaut de pouvoir accéder au serveur SOFIA-Briefing, ou pour obtenir des explications ou des précisions complémentaires, un service d'information avant le vol est assuré par les organismes suivants, conformément aux prescriptions internationales.

3.1.5.2 LISTE DES BUREAUX REGIONAUX D'INFORMATION ET D'ASSISTANCE AU VOL

Le BRIA Antilles-Guyane (GUADELOUPE - MARTINIQUE & GUYANE) est le regroupement des bureaux de piste de Guadeloupe Maryse Condé et de Martinique Aimé Césaire.

En cas de fermeture de l'un de ces deux bureaux, la totalité des fonctions est reprise par le bureau ouvert, avec un réacheminement automatique des communications téléphoniques et des télécopies.

La Guyane est rattachée à un des bureaux selon un calendrier prédéfini.

3.1.5 PREFLIGHT INFORMATION SERVICE AT AERODROMES AND HELIPORTS

3.1.5.1 All French aeronautical information publications are available on SIA Website (AIP CAR SAM NAM, SUP AIP, AIC, NOTAM): www.sia.aviation-civile.gouv.fr

An online service (SOFIA-Briefing) makes it possible to consult the NOTAMs required for flight preparation. The information available is mainly in the form of Pre-Flight Information Bulletins (PIB).

If it is not possible to access the SOFIA-Briefing server, or to obtain explanations or further details, a pre-flight information service is provided by the following organisations, in accordance with international regulations.

3.1.5.2 INFORMATION AND FLIGHTS AID REGIONAL OFFICE

« BRIA Antilles-Guyane » (GUADELOUPE - MARTINIQUE & FRENCH GUIANA) is the grouping of the Guadeloupe Maryse Condé and Martinique Aimé Césaire AROs.

In one of these two offices is closed, all functions are taken over by the open office, with automatic re-routing of telephone and fax communications.

French Guiana is attached to one of the offices according to a predefined schedule.

BRIA GUADELOUPE Maryse Condé (GUADELOUPE)

Téléphone / *Phone number :* +590 590 48 21 43

Téléphone (Pour les usagers de Guyane) / Phone number (For French Guiana users) : +596 596 42 25 31

FAX : +590 590 68 44 25

E-mail : sna-ag-bria-antilles-guyane-bf@aviation-civile.gouv.fr

BRIA MARTINIQUE Aimé Césaire (MARTINIQUE)

Téléphone / *Phone number :* +596 596 42 25 24

Téléphone (Pour les usagers de Guyane) / Phone number (For French Guiana users) : +596 596 42 25 31

FAX : +596 596 51 10 63

E-mail : sna-ag-bria-antilles-guyane-bf@aviation-civile.gouv.fr

BRIA SAINT-PIERRE (SAINT-PIERRE & MIQUELON)

Téléphone / *Phone number :* +508 41 18 00

FAX : +508 41 18 18

E-mail : sacspm@aviation-civile.gouv.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

← Les NOTAM des Antilles françaises, de la Guyane et de Saint-Pierre et Miquelon sont aussi disponibles sur les services en ligne :

- De Trinidad & Tobago pour les Antilles françaises : https://caa.gov.tt/notices-to-operators-notification/#elf_l1_Lw
- Du Brésil pour la Guyane française : https://aisweb.decea.mil.br/?i=notam
- Du Canada pour Saint-Pierre & Miquelon : https://plan.navcanada.ca/wxrecall/

NOTAMs for the French Antilles, French Guiana and Saint-Pierre and Miquelon are also available via:

- Trinidad & Tobago online service (for the French Antilles): https://caa.gov.tt/notices-to-operators-notification/#elf_l1_Lw
- Brazil online service for French Guiana : https://aisweb.decea.mil.br/?i=notam
- Canada online service for Saint-Pierre & Miquelon : https://plan.navcanada.ca/wxrecall/

3.1.5.3 CONSULTATION DE LA DOCUMENTATION ETRANGERE

Un outil en ligne accessible depuis le site internet du SIA (Menu « Liens utiles >> Liste des AIS étrangers ») ou depuis l'URL https://www.eurocontrol.int/articles/ais-online fournit les coordonnées et les sites web des services d'information aéronautique du monde entier.

3.1.5.3 CONSULTATION OF FOREIGN DOCUMENTATION

An online tool accessible from the French AIS website (Menu 'Interesting links >> Foreign AIS') or from the URL https://www.eurocontrol.int/articles/ais-online provides the contact details and websites of aeronautical information services around the world.

3.1.6 DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES (TOD)

3.1.6 ELECTRONIC TERRAIN AND OBSTACLE DATA (TOD)

3.1.6.1 UTILISATION DES DONNEES

Les données numériques de terrain et d'obstacles utilisées le cas échéant en complément des données aéronautiques visent à satisfaire les besoins de différentes applications de navigation aérienne, à bord des aéronefs ou au sol :

- système d'avertissement de proximité du sol à fonction d'évitement du relief et système d'avertissement d'altitude minimale de sécurité (MSAW) ;
- analyse des limites d'emploi des aéronefs ;
- système perfectionné de guidage et de contrôle de la circulation de surface (A-SMGCS) ;
- visionique tout temps (EVS) ;
- conception des procédures de vol aux instruments ;
- détermination des procédures à utiliser en cas d'urgence pendant une approche interrompue ou au moment du décollage ;
- production des cartes aéronautiques et bases de données embarquées ;
- simulateur de vol ;
- limitation et suppression des obstacles au voisinage des aérodromes / hélistations.

3.1.6.1 USE OF DATA

Electronic terrain and obstacle data is intended to be used in the following air navigation applications :

- ground proximity warning system with forward looking terrain avoidance function and minimum safe altitude warning (MSAW) system ;
- aircraft operating limitations analysis ;
- advanced surface movement guidance and control system (A-SMGCS) ;
- enhanced visual system (EVS) ;
- instrument flight procedure design ;
- determination of contingency procedures for use in the event of an emergency during a missed approach or take-off ;
- aeronautical chart production and on-board databases ;
- flight simulator ;
- Obstacle limitation / cancellation around aerodromes.

3.1.6.2 DESCRIPTION DES ZONES DE COUVERTURES ET SPECIFICATIONS GENERALES

Les données numériques de terrain et d'obstacles s'organisent en 4 zones de couverture.

- Zone 1 - ensemble du territoire national
- Zone 2 - région de contrôle terminale (limitée à la TMA publiée ou à la région limitée par un cercle de rayon de 45 km du point de référence de l'aérodrome ou de l'hélistation - si cette limite est moindre ou en l'absence de TMA publiée)
- Zone 3 - zone d'aérodrome ou d'hélistation : zone comprise entre les bords de la piste et une distance de 90 m de l'axe de cette piste et, dans toutes les autres parties des aires de mouvement de l'aérodrome ou de l'hélistation, une zone de 50 m longeant les bords des aires définies.
- Zone 4 - zone d'opérations de catégorie II ou III (uniquement pour les pistes destinées aux approches de précision de catégorie II ou III) : zone de largeur de 60 m de part et d'autre du prolongement de l'axe de piste et d'une longueur de 900 m à partir du seuil de piste, mesurée le long du prolongement de l'axe de piste.

Les critères de sélection et les surfaces de collecte de données de terrain et obstacles sont explicités au chapitre 10 de l'Annexe 15 de l'OACI.

Les données doivent répondre à des normes précises en matière de contenu, de structure et de modélisation. L'ensemble de ces éléments est disponible dans l'Annexe 15 de l'OACI (cf. Chapitre 10 et Appendice 8).

3.1.6.2 COVERAGES AREAS DESCIPTION AND GENERALS SPECIFICATIONS

The sets of electronic terrain and obstacle data shall be collected and recorded in four coverages areas.

- Area 1 - entire territory of a state
- Area 2 - terminal control area (shall be the TMA as published or limited to a 45-km radius from the aerodrome / heliport reference point (whichever is smaller or if a TMA has not been published).
- Area 3 - aerodrome / heliport area : area that extends from the edges of the runway to 90 m from the runway center line and for all others parts of aerodrome / heliport movement areas, 50 m from the edges of the defined areas.
- Area 4 - Category II or III operations area (restricted to those intended for Category II or III precision, approaches) : the width of the area shall be 60m on either side of extended runway center line while the length shall be 900 m from the runway threshold measured along the extended runway center line.

The selection criteria for terrain and obstacle data collection surfaces for these areas are explained in chapter 10 of Annex 15 (ICAO).

The electronic terrain and obstacle data shall meet a level of quality which depends on the coverage area, according to numerical requirements (accuracy, resolution integrity level) established by the ICAO. The data shall also comply with precise standards regarding content, structure and modelling. This information is available in Annex 15 (see chapter 10 and Appendix 8).

3.1.6.3 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 1

Les données numériques de terrain sont disponibles auprès de l'IGN.
Le produit RGE Alti ® est disponible sur le site :
https://geoservices.ign.fr/rgealti#telechargement5m

3.1.6.3 FORMS PROVIDING NUMERICALS TERRAIN AND OBSTACLE DATA FOR AREA 1

The electronic terrain data can be obtained from IGN.
RGE Alti ®product is available on the website :
https://geoservices.ign.fr/rgealti#telechargement5m

Les données numériques d'obstacle de la zone 1 sont publiées à l'ENR 5.4.

3.1.6.4 SPECIFICATION DES DONNEES FRANCAISE POUR LA ZONE 1

Les données numériques de terrain sont celles de l'IGN : données RGE Alti ® au pas de 5 mètres dont la qualité répond aux spécifications de la zone 1.

Les données numériques d'obstacles sont celles des Obstacles à la navigation aérienne dont la hauteur au-dessus du sol est supérieure à 100 mètres. Un tableau des Obstacles à la navigation aérienne dont la hauteur au-dessus du sol est supérieure à 50 mètres est publiée en partie ENR 5.4 des Publications d'Information Aéronautique. Il faut noter que ces données ne répondent pas à toutes les spécifications de l'OACI, notamment en matière de contenu, structure et modélisation. Comme prescrit par l'OACI, les utilisateurs de ces données devront donc soigneusement évaluer les données disponibles afin de déterminer si elles conviennent à l'emploi prévu.

3.1.6.5 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 2

Les données sont détenues par le SIA pour les aérodromes de TFFF et TFFR. Ces données sont disponibles dans la boutique du site internet du SIA (1).

3.1.6.6 SPECIFICATIONS FRANCAISES DES DONNEES POUR LA ZONE 2

Pour chaque aérodrome les données sont disponibles dans un fichier zip contenant les données obstacles et modèle numérique de terrain (MNT) sous deux formats :

- SHAPE (3 fichiers obstacles : ponctuels, linéaires et surfaciques),
- ASC (Fichiers terrains MNT).

3.1.6.7 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 3

Les données sont détenues par le SIA pour les aérodromes de TFFF et TFFR. Ces données sont disponibles dans la boutique du site internet du SIA (1).

3.1.6.8 SPECIFICATIONS FRANCAISES DES DONNEES POUR LA ZONE 3

Pour chaque aérodrome les données sont disponibles dans un fichier zip contenant les données obstacles et modèle numérique de terrain (MNT) sous deux formats :

- SHAPE (3 fichiers obstacles : ponctuels, linéaires et surfaciques),
- ASC (Fichiers terrains MNT).

3.1.6.9 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 4

Les données sont détenues par le SIA pour l'aérodromes de TFFF. Ces données sont disponibles dans la boutique du site internet du SIA (1).

3.1.6.10 SPECIFICATIONS FRANCAISES DES DONNEES POUR LA ZONE 4

Pour chaque aérodrome les données sont disponibles dans un fichier zip contenant les données obstacles et modèle numérique de terrain (MNT) sous deux formats :

- SHAPE (3 fichiers obstacles : ponctuels, linéaires et surfaciques),
- ASC (Fichiers terrains MNT).

(1) Sur le site internet du SIA, dans le menu « Produits numériques en libre disposition », choisir « Données TOD ». (Il est possible de télécharger les terrains unitairement ou l'ensemble.) https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/produits-numeriques-en-libre-disposition/donnees-tod.html

E-mail : sia-direction@aviation-civile.gouv.fr

The digital obstacle data of area 1 are published in section ENR 5.4.

3.1.6.4 SPECIFICATIONS OF FRENCH DATA FOR AREA 1

The electronic terrain data can be obtained by IGN : RGE Alti datas with 5 m post-spacing whose quality meets area 1 requirements.

The electronic obstacle data sets are the same that aerian navigation obstacles whose height above ground is greater than 100 metres. These datas sets are provided in section 5.4 of the aeronautical information publication obtained by a tableau of aerian navigation obstructions whose the height is greater than 50 metres. Note that these data sets do not meet all ICAO requirements in particular as regards content, structure and modeling. Consequently, as specified by ICAO, careful evaluation of available data sets by data users is necessary in order to determine if the products are fit for their intended use.

3.1.6.5 FORMS TO PROVIDE ELECTRONIC OBSTACLE AND TERRAIN DATA SETS FOR AREA 2

The data are held by the SIA for TFFF and TFFR aerodromes. These data are available in the SIA website e-Shop (1).

3.1.6.6 FRENCH DATA SET SPECIFICATIONS FOR AREA 2

For each aerodrome, the data are available in a zip file containing the obstacle data and the digital terrain model (DTM) in two formats :

- *SHAPE (3 obstacle files : point, linear and surface),*
- *ASC (DTM terrain files).*

3.1.6.7 FORMS TO PROVIDE ELECTRONIC OBSTACLE AND TERRAIN DATA SETS FOR AREA 3

The data are held by the SIA for TFFF and TFFR aerodromes. These data are available in the SIA website e-Shop (1).

3.1.6.8 FRENCH SPECIFICATION DATA SETS FOR AREA 3

For each aerodrome, the data are available in a zip file containing the obstacle data and the digital terrain model (DTM) in two formats :

- *SHAPE (3 obstacle files : point, linear and surface),*
- *ASC (DTM terrain files).*

3.1.6.9 FORMS TO PROVIDE ELECTRONIC TERRAIN AND OBSTACLE FOR AREA 4

The data are held by the SIA for TFFF aerodrome. These data are available in the SIA website e-Shop (1).

3.1.6.10 FRENCH DATA SETS SPECIFICATIONS FOR AREA 4.

For each aerodrome, the data are available in a zip file containing the obstacle data and the digital terrain model (DTM) in two formats :

- *SHAPE (3 obstacle files : point, linear and surface),*
- *ASC (DTM terrain files).*

(1) On the SIA website, in the menu "Products to be downloaded", choose "TOD data". (It is possible to download individual plots of land or the whole set). https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/products-to-be-downloaded/donnees-tod.html

E-mail : sia-direction@aviation-civile.gouv.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 3.2 CARTES AERONAUTIQUES

AERONAUTICAL CHARTS

3.2.1 SERVICES RESPONSABLES

Afin de satisfaire les besoins des usagers de l'air en matière de cartes aéronautiques, les documents dont la liste est donnée en 3.2.5 sont publiés par le Service de l'Information Aéronautique (SIA).

Des documents cartographiques sont établis dans le cadre des dispositions de l'Annexe 4 de l'OACI pour répondre à des besoins internationaux. Des documents cartographiques sont établis selon d'autres critères, pour répondre à des besoins essentiellement nationaux.

3.2.2 TENUE A JOUR DES CARTES

Les cartes aéronautiques incluses dans l'AIP sont régulièrement mises à jour.

Cette mise à jour s'effectue dans un premier stade à partir des NOTAM, sous forme de corrections manuscrites. Elle s'effectue dans un deuxième stade sous forme de bulletins de modifications manuscrites et enfin par réédition des cartes intéressées par la voie des amendements (BMJ) à l'AIP.

Pour de plus amples renseignements, se reporter à la section GEN 3.1.2

En ce qui concerne les cartes aéronautiques à petites et moyennes échelles publiées par le Service de l'Information Aéronautique (SIA) non insérées dans l'AIP, leur réédition seule est portée à la connaissance des abonnés par la voie normale des amendements à la présente publication.

3.2.3 ACHATS DES CARTES

Le Service de l'Information Aéronautique met à la disposition des utilisateurs une boutique en ligne de publications à l'adresse suivante : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/boutique

Pour tout renseignement, vous pouvez nous contacter :

SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE
6, rue des avions ANTOINETTE CS 90048

33693 MERIGNAC cedex

TEL : 05 57 92 56 68

E-mail : sia-commercial@aviation-civile.gouv.fr

3.2.1 RESPONSIBLE SERVICE

In order to satisfy the needs of aeronautical users as regards aeronautical charts, the documents which are given in 3.2.5 are published by the Aeronautical Information Service (AIS).

Cartographic documents are established within the context of ICAO Annex 4 provisions, to serve the international requirements. Some cartographic documents are established according to other criterias, to serve essentially national requirements.

3.2.2 MAINTENANCE OF CHARTS

Aeonautical charts included in the AIP are regularly kept up to date.

This updating is made first, from NOTAM, by hand amendments. A second step is done by hand amendment bulletins and in a final step by publishing the affected charts by means of AIP amendment (BMJ).

For further informations, refer to section GEN 3.1.2

Concerning the small and medium scale, aeronautical charts published by the Aeronautical Information Service (AIS) not inserted in the AIP, their new edition only is brought to the attention of the suscribers by normal way of amendments to the present publication.

3.2.3 PURCHASE OF CHARTS

The Aeronautical Information Service offers users an online shop of publications at the following address:
https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/boutique

For any information you can contact us by:

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.2.4 TYPE DE CARTES DISPONIBLES / **3.2.4 TYPE OF CHARTS AVAILABLE**

Carte	Chart	Editeur / *Publisher*
CARTES DE NAVIGATION	NAVIGATION CHART	NIL
CARTES DE TRACE DE NAVIGATION	PLOTTING CHART	NIL
CARTE DE CROISIÈRE Espace inférieur (ENR 6.1) ANTILLES CARTE DE CROISIERE Espace inférieur (ENR 6.2) GUYANE	LOWER AIRSPACE CHART (ENR 6.1) - FRENCH WEST INDIES LOWER AIRSPACE CHART (ENR 6.2) - FRENCH GUIANA	SIA
CARTE DE CROISIERE Espace supérieur (ENR 6.3) GUYANE	UPPER AIRSPACE CHART (ENR 6.3) - FRENCH GUIANA	
CARTE DE MESURES D'EXCEPTION (ENR 6.3) GUYANE	CONTIGENCY CHART (ENR 6.3) - FRENCH GUIANA	
CARTE DE DEPARTS NORMALISES AUX INSTRUMENTS (SID) - OACI	STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE CHART - ICAO (SID)	SIA
Echelles diverses	Miscellaneous scales	
CARTE D'ARRIVEES NORMALISEES AUX INSTRUMENTS (STAR) - OACI	STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL CHART - ICAO (STAR)	SIA
Echelles diverses	Miscellaneous scales	
		SIA
CARTE D'APPROCHE A VUE (VAC APP) Echelles entre 1/500 000 et 1/200 000	VISUAL APPROACH CHART (VAC) Scales between 1/500 000 and 1/200 000	
CARTE D'ATTERRISSAGE A VUE (VAC ATT) Echelles diverses	VISUAL LANDING CHART Miscellaneous scales	SIA
CARTE D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS OACI (IAC) Echelles diverses	INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (IAC) Miscellaneous scales	SIA
CARTE D'AERODROME - OACI (ADC) Echelles diverses	AERODROME CHART - ICAO (ADC) Miscellaneous scales	SIA
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME TYPE A - OACI (AOC) Echelle horizontale entre 1/10 000 et 1/30 000	AERODROME OBSTRUCTION CHART TYPE A - ICAO (AOC) Horizontal scale between 1/10 000 and 1/30 000	SIA
Echelle verticale entre 1/1 000 et 1/3 000	Vertical scale between 1/1 000 and 1/3 000	
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME TYPE B – OACI (AOC) Echelle horizontale entre 1/10 000 et 1/20 000	AERODROME OBSTRUCTION CHART TYPE B - ICAO (AOC) Horizontal scale between 1/10 000 and 1/20 000	SIA
CARTE DES MOYENS RADIO ANTILLES/GUYANE	RADIO FACILITY INDEX CHART FRENCH ANTILLES/FRENCH GUIANA	SIA
CARTE VFR GUYANE 1/740 000	FRENCH GUIANA VFR CHART 1/740 000	SIA

3.2.5 LISTE DES CARTES AERONAUTIQUES DISPONIBLES

Voir liste de contrôle.

3.2.5 LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE

See check list.

3.2.6 CARTES DU MONDE OACI

NIL

3.2.6 INDEX TO THE WORLD AERONAUTICAL CHARTS ICAO

NIL

3.2.7 CARTES TOPOGRAPHIQUES DISPONIBLES

Contacter l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN).

3.2.7 TOPOGRAPHICAL CHARTS AVAILABLE

Contact the "National institute of geographic and forest information" (IGN).

3.2.8 CORRECTIONS AUX CARTES NON INCLUSES DANS L'AIP

NIL

3.2.8 CORRECTIONS TO CHARTS NOT INCLUDED IN THE AIP

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 3.3 SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

AIR TRAFFIC SERVICES

3.3.1 SERVICE RESPONSABLE

a) PROCEDURES

En général la réglementation et les procédures françaises de circulation aérienne sont conformes aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI. Les différences entre les règles et procédures nationales et internationales sont mentionnées dans la partie GEN 1.7.

b) SERVICE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Autorité compétente :

Le Service de la Navigation Aérienne aux Antilles Guyane (SNA/AG) est l'autorité chargé de l'application de la Réglementation française de la circulation aérienne générale et de la mise en oeuvre des services de la circulation aérienne au bénéfice de l'Aviation Civile nationale et internationale.

Adresse postale / *Postal address* : **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE AUX ANTILLES GUYANE**
Boîte postale 372
97228 LE LAMENTIN CEDEX

TEL : **05 96 30 05 06**

FAX : **05 96 30 05 19**

3.3.2 ZONE DE RESPONSABILITE

Les services de la circulation aérienne tels qu'indiqués dans le paragraphe suivant sont assurés sur les aérodromes français de la Région Antilles/Guyane ainsi qu'à l'intérieur des espaces aériens des régions CAR et SAM rattachés aux aérodromes français. Ces services sont assurés sur les aérodromes de Saint-Pierre et de Miquelon et dans l'espace aérien associé.

3.3.3 TYPES DE SERVICES

SERVICE DE LA CIRCULATION AERIENNE

1) GUYANE FRANÇAISE

Le service de contrôle d'aérodrome dans la circulation d'aérodrome et sur la plate-forme et le service du contrôle d'approche dans la CTR, sont assurés par la TWR de CAYENNE. Le service du contrôle régional, le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés par l'APP de CAYENNE dans la TMA de CAYENNE. Le service de contrôle régional, le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés par le CCR de Cayenne dans l'UTA, les voies aériennes et la totalité de l'espace aérien hors CTR et TMA.

2) ANTILLES FRANÇAISES : MARTINIQUE, GUADELOUPE et dépendances

Les services de contrôle d'aérodrome de contrôle d'approche d'information de vol et d'alerte sont assurés :

- pour la Guadeloupe : par RAIZET TWR et RAIZET APP à l'intérieur des CTR et TMA POINTE A PITRE,

- pour la Martinique : par MARTINIQUE TWR et MARTINIQUE APP à l'intérieur des CTR et TMA MARTINIQUE et à l'intérieur de la région de recherches et sauvetage associée.

- Un service AFIS est également assuré sur les aérodromes de SAINT BARTHELEMY et SAINT MARTIN GRAND'CASE. Les organismes AFIS rendent leurs services à la circulation d'aérodrome.

3) SAINT-PIERRE ET MIQUELON :

Les services du contrôle d'aérodrome, du contrôle d'approche, de l'information et de l'alerte sont assurés par la TWR et l'APP de Saint-Pierre dans la CTR et la TMA de Saint-Pierre.

Le service AFIS est assuré sur l'aérodrome de Miquelon à la circulation d'aérodrome.

4) Le service d'alerte à l'intérieur de l'espace aérien français est assuré au bénéfice des aéronefs ayant déposé un plan de vol.

5) En général, la réglementation et les procédures françaises de circulation aérienne sont conformes aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI. Les différences entre les règles et procédures nationales et internationales sont mentionnées dans la partie GEN 1.7.

Les restrictions de l'espace aérien : zones interdites, réglementées, dangereuses et zones de parachutages sont mentionnées dans la partie ENR 5. Les obstacles artificiels isolés sont également mentionnés dans la partie ENR 5.

Les conditions particulières de survol sont indiquées dans la partie ENR 1.2

3.3.1 RESPONSIBLE SERVICE

a) PROCEDURES

In general, the French air traffic regulations and procedures conform to the Standards, recommended practices and procedures of ICAO. The differences between the national and international rules and procedures are indicated in the part GEN 1.7.

b) AIR TRAFFIC SERVICE

Competent authority:

The Air Navigation Service in French West Indies and Guyane (SNA/AG) is the authority responsible for application of French regulations pertaining to General Air traffic and for the organization of the Air Traffic Services provided for French and International Civil Aviation.

3.3.2 AREA OF RESPONSIBILITY

The air traffic services described in the paragraph below are provided in French aerodromes of the French West Indies and Guyana areas and within the airspaces of the Caribbean and South American regions attached to French aerodromes.These services are provided on Saint-Pierre and Miquelon aerodromes and in the joined airspace.

3.3.3 TYPES OF SERVICES

AIR TRAFFIC SERVICE

1) FRENCH GUIANA

Aerodrome control service to the aerodrome air traffic and apron and approach control service within the CTR are provided by CAYENNE TWR. Regional control service, flight information service and alerting service are provided by CAYENNE APP within the CAYENNE TMA. Regional control service, flight information service and alert service are provided by CAYENNE ACC within the UTA, AWY and the whole airspace outside CTR and TMA.

2) FRENCH ANTILLES: MARTINIQUE, GUADELOUPE and dependencies

Aerodrome control, approach control, flight information and alerting services are provided:

- for Guadeloupe: by RAIZET TWR and RAIZET APP within POINTE A PITRE CTR and TMA,

- for Martinique: by MARTINIQUE TWR and MARTINIQUE APP within MARTINIQUE CTR and TMA and within the associated search and rescue region.

- An AFIS Service is also provided on SAINT BARTELEMY and SAINT MARTIN GRAND'CASE aerodromes. AFIS organizations provide services to aerodrome traffic.

3) SAINT-PIERRE AND MIQUELON:

Aerodrome control, approach control, flight information and alerting services are provided by Saint-Pierre TWR and APP within Saint-Pierre CTR and TMA.

The AFIS service is provided on Miquelon aerodrome to aerodrome traffic.

4) An alerting service within French airspace is provided for aircraft that have filed flight plans.

5) French air traffic procedures and regulations generally comply with ICAO standards, recommended practices and procedures. Sections GEN 1.7 detail the differences between the national and international regulations and procedures.

Section ENR 5 details restrictions on airspace such as prohibited, regulated and danger zones, and parachuting activities. Section ENR 5 also details isolated artificial obstacles.

Section ENR 1.2 details particular overlfight conditions.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.3.4 COORDINATION ENTRE L'EXPLOITANT ET LES SERVICES ATS

Lorsque l'exploitant intéressé le demande, les messages d'urgence et de mouvements qui doivent être transmis simultanément aux organes intéressés des services de la circulation aérienne, seront également adressés :

a) à un correspondant désigné à l'aérodrome de destination ou à l'aérodrome de départ ; et

b) à deux organes de contrôle d'exploitation au plus ;

ces correspondants étant précisés par l'exploitant ou son représentant.

Si l'exploitant intéressé en fait la demande, tous les messages de mouvements transmis entre organismes de la circulation aérienne et ceux ayant trait à l'exploitation des aéronefs de l'exploitant seront, autant que possible, mis immédiatement à la disposition de cet exploitant ou de son représentant accrédité conformément aux procédures locales en vigueur.

3.3.5 ALTITUDE MINIMALE DE VOL

Les données nécessaires pour déterminer le niveau de vol le plus bas qui assure une marge suffisante de franchissement des obstacles peuvent être obtenues du centre météorologique de l'aérodrome de départ qui tient à la disposition des exploitants un ou plusieurs des renseignements suivants :

- derniers QNH des stations désignées ;

- prévisions de pression minimum au niveau moyen de la mer pour chaque tronçon de route, prévision de température au sol et en altitude ;

- QNH déduits des cartes synoptiques.

Lorsque le plancher d'une région de contrôle est défini par un niveau de vol, ce plancher se trouve au minimum à 300 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 kilomètres (4,3 NM) tant que le QNH n'est pas inférieur à 960 HPA.

3.3.6 ADRESSES DES ORGANISMES ATS

En cours de rédaction

3.3.4 COORDINATION BETWEEN THE OPERATOR AND ATS

If the operator concerned requests, urgency and movement messages which have to be transmitted simultaneously to the air traffic bodies concerned should also be addressed to:

a) a designated contact at the destination aerodrome or at the departure aerodrome; and

b) not more than two operating control bodies;

these contacts being nominated by the operator or his representative.

If the operator concerned requests, all movement messages transmitted between air traffic bodies and those concerned with the operation of the operator's aircraft should, as far as possible, be immediately made available to that operator or his accredited representative, in accordance with the local procedures in force.

3.3.5 MINIMUM FLIGHT ALTITUDE

The data needed to determine the lowest flight level ensuring a sufficient safety margin for obstacles clearance may be obtained from the meteorological center of the departure aerodrome which can provide operators with one or more of the following data:

- the last QNH of the designated stations,

- forecasts of minimum pressure at the average sea level for each section of the route, and forecasts of temperature on he ground and at altitude;

- QNH calculated from synoptic charts.

When the lower limit of a control region is defined by a flight level, it lies at least 300 meters above the highest obstacle within a radius of 8 kilometers (4,3 NM), provided that the QNH is not less than 960 HPA.

3.3.6 ATS UNITS ADDRESS LIST

Drafting underway

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 3.4-0 SERVICES DE TELECOMMUNICATION ET DE RADIONAVIGATION

COMMUNICATION SERVICES

3.4.1 SERVICES RESPONSABLES

En France métropolitaine ainsi que dans les départements et territoires d'outre-mer de la république française, la Direction Générale de l'Aviation Civile (Ministère des Transports) installe et exploite directement toutes les stations émettrices et réceptrices qui lui sont nécessaires pour assurer la sécurité, la rapidité, la régularité et la précision des vols. (cf Code des postes et télécommunications Article D 474-2 et décret 64-349 du 18.04.64 relatif aux radiocommunications intéressant les services aéronautiques dans les territoires d'Outre-mer - article 4).

Elle gère également les assignations de fréquences comprises dans les bandes attribuées en exclusivité aux services aéronautiques dans le règlement des radiocommunications de l'UIT (service mobile aéronautique "R" et radionavigation aéronautique).

Par contre, les notifications de fréquences radio à l'UIT sont assurées par la Direction Générale des Télécommunications (Ministère des PTT).

Les services régionaux métropolitains et les directions et services de l'Aviation Civile d'Outre-mer sont responsables du fonctionnement des services de télécommunications.

Les adresses postales et télégraphiques de ces différents services figurent dans le Document OACI n° 8585/7.

3.4.2 ZONE DE RESPONSABILITE

Les services de radiocommunication et de radionavigation sont assurés sur un certain nombre d'aérodromes, dans l'espace aérien au-dessus du Territoire National et au-dessus de la haute mer dans laquelle la France a accepté d'assurer les services de la circulation aérienne.

Ces espaces aériens sont décrits en ENR 2.

3.4.3 TYPES DE SERVICES

3.4.3.1 Service de radionavigation

a) <u>Radiophares non directionnels MF (NDB ou L)</u>

Couverture : l'indication chiffrée figurant dans les tableaux ENR 4.1 et AD 2.19 rubrique observations représente le rayon de la couverture nominale. Le rayon moyen de la couverture nominale d'une radiobalise utilisée comme dispositif d'approche (L) est généralement compris entre 10 et 25 NM (annexe 10 de l'OACI, 1ère partie). Cette distance n'est donc pas reportée dans la rubrique observations.

b) <u>Radiophares omnidirectionnels VHF (VOR) et dispositifs mesureurs de distance (DME).</u>

Notions sur les couvertures :
Les couvertures des aides à la navigation sont obtenues par des signaux d'une intensité suffisante pour que des installations types d'aéronefs puissent fonctionner de façon satisfaisante jusqu'aux distances et niveaux de vol qui sont nécessaires sur le plan opérationel.

D'une façon générale, les couvertures opérationnelles spécifiées sont des volumes à l'intérieur desquels les critères de protection contre les brouillages vis-à-vis des services aéronautiques sont satisfaits.

Sont indiquées dans le tableau ENR 4, rubrique observations, les couvertures opérationnelles spécifiées des installations de radionavigation. Les informations fournies par les moyens de radionavigation ne doivent pas être utilisées au-delà des distances ou hauteurs de protection publiées ni au-delà de l'horizon radio de ces aides.

La distance et l'altitude jusqu'auxquelles les signaux VOR ou VOR/DME doivent être protégés, sont respectivement indiquées en mile marins (NM) et en milliers de pieds. La couverture nominale recommandée du NDB est donnée en miles marins (NM).

3.4.1 RESPONSIBLE SERVICES

In metropolitan France and in overseas departments and territories of the French republic, all transmitting and receiving stations required to ensure safe, fast and regular flights are installed and managed directly by the « Direction Générale de l'Aviation Civile (Ministère des transports) (cf Code des postes et télécommunications - Article D 474-2 et décret 64-349 du 18.04.64 » concerning radio communications for aeronautical services in overseas territories - article 4).

Frequency allocations within the bandwidths allocated exclusively to aeronautical services by the UIT radiocommunications regulations (aeronautical mobile "R" service and aeronautical radionavigation service) are also managed by this administration.

On the other hand, radio frequency allocations are notified to UIT by the "Direction Générale des Telecommunications (Ministère des PTT)".

The responsibility for telecommunications services operation is vested in the metropolitan area services and overseas directions and Civil Aviation Services.

The postal and telegraph addresses of these services are given in ICAO Document 8585/7.

3.4.2 AREA OF RESPONSIBILITY

The radiocommunication and radionavigation services are to be provided on a certain number of aerodromes, in the airspace above National Territory and above the high seas where France has undertaken to provide the air traffic services.

These airspaces are described in part ENR 2

3.4.3 TYPES OF SERVICES

3.4.3.1 Radionavigation services

a) <u>MF non directional radio beacon (NDB or L)</u>

Coverage area data given in tables ENR 4.1 and AD 2.19, remarks part, show the nominal coverage radius of a radio beacon.
The mean nominal coverage radius of a radio beacon used as an approach facility aid (L) is usually between 10 and 25 NM (ICAO annex 10 part 1). The distance will not appear in remarks part.

b) <u>VHF omnirange radio beacon (VOR) and distance measuring equipment (DME).</u>

Notions about coverage:
Coverages of navigation aids are obtained by signals sufficient to allow satisfactory operation of typical aircraft installations up to the distances and flight levels required for operational reasons.

Generally, the specified operational coverages are volumes within which the criteria for protection against interference vis-à-vis aeronautical services are met.

Given in table ENR 4, under the heading "observations", are the specified operational coverages of radio navigation installations. Information provided by radio navigation facilities must not be used beyond the published distances or protection heights nor beyond the radio horizon of those aids.

The distance and the altitude, to which signal protection of the VOR or VOR/DME are required, are indicated respectively in nautical miles (NM) and in thousands of feet. The recommended rated coverage of NDB is expressed in Nautical Miles (NM).

© Service de l'Information Aéronautique, France

Indications au cours de réglages de VOR

Les manoeuvres de mesures et de réglages de VOR sont susceptibles d'occasionner le rayonnement de signaux incorrects :

- la modulation 9960 périodes est susceptible d'être coupée occasionnant un retour de l'indicateur "to from" à sa position centrale, une apparition périodique du «flag alarm» d'importance variable. Cette dernière manifestation dépendant de la qualité des réglages du récepteur de bord, n'est pas toujours perceptible en cas de réglage douteux de ce dernier.

- l'indicatif est supprimé pendant toute la durée de l'intervention.

En conséquence l'attention des usagers est attirée sur le fait que tout VOR en réglagle ne doit pas être utilisés. (Cf également paragraphe f).

Indications during VOR setting adjustmments

VOR measuring and adjustment operations may cause incorrect signals to be radiated:

- the 9960 cycle modulation may be cut off, which causes: "to from" indicator to return to centre position "flag alarm" to appear periodically at a variable rate. The latter condition depends on the aircraft receiver setting accuracy and will not always be visible in case of poor receiver setting.

- the identity code is not transmitted throughout the maintenance operation.

Consequently, the attention of users is drawn to the fact that any VOR under adjustements musn't be used (see also paragraphe f).

© Service de l'Information Aéronautique, France

Equipement de mesure de distance (DME)

Bien que les mesureurs de distance (DME ou TACAN) fonctionnent dans la bande des fréquences radioélectriques 960-1215 Mhz, leur fréquence est appariée avec celle du VOR correspondant, et le pilote règle en une seule fois ses équipements de bord VOR et DME.

Comme tous les VOR ne comportent pas de DME, le canal disponible est utilisé pour le fonctionnement d'un équipement TACAN séparé.

Il est donc possible de recevoir à bord, des informations azimut-distance qui ne soient pas concordantes.

Toutefois, losqu'il s'agit d'une station jumelée VOR/DME ou VORTAC l'identification est identique.

Dans le cas contraire, deux identifications distinctes sont reçues à bord, l'une sur le récepteur VOR, l'autre sur l'équipement DME.

Les navigateurs aériens doivent ainsi vérifier en vol les indicatifs des aides radio.

Equipement de mesure de distance d'atterrissage (DME/ATT)

Les équipements de mesures de distance d'atterrissage sont mentionnés en partie AD, avec l'abréviation "DME/ATT". La fréquence des mesureurs de distance d'atterrissage (DME/ATT) est appariée à celle des radiophares d'alignement de piste (LLZ) auxquels ils sont associés. Leur identification est identique.

Les DME/ATT peuvent être directifs ou omnidirectionnels. La couverture opérationnelle spécifiée des DME/ATT doit être mentionnée dans l'AIP partie AD :

- pour un DME/ATT directionnel, la couverture opérationnelle est indiquée par la mention "Directionnel" ; cette mention correspond à la couverture en azimut du LLZ définie au 1.3.1.3.2 ; la couverture en site est de 10 degrés.

- pour un DME/ATT omnidirectionnel, la couverture opérationnelle est indiquée avec la mention "Omnidirectionnel" suivie de la distance jusqu'à laquelle l'information de distance est utilisable et de l'altitude de l'antenne.

Lorsque le DME/ATT est coimplanté avec un élément de l'ILS, mention en est faite dans la colonne "Observations".

c) <u>Système d'atterrissage aux instruments : ILS</u>

Classification des installations

L'annexe 10 de l'OACI, première partie, définit la notion d'installation ILS de catégorie de performance I, II et III. En rubrique observations sont indiquées toutes les catégories de performance I, II et III suivant le cas. Toutefois, le supplément C à la partie de l'annexe 10 de l'OACI (§ 2.14.) contient une méthode supplémentaire de description de l'ILS destinée à faciliter son utilisation opérationnelle.

L'arrêté du 25 août 1997 relatif aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes a retenu cette dernière méthode pour définir la classe des ILS.

Ces mentions portées en rubrique observations ne se rapportent en principe qu'aux seules caractéristiques de l'installation ILS. On doit souligner le fait que la possibilité d'autorisation d'exploitation avec des minimums de catégories II ou III exige la considération de nombreux facteurs autres que les performances du système ILS : dégagement d'obstacles, caractéristiques de la piste, balisage lumineux, informations météorologiques, etc.

Néanmoins, pour éviter des confusions et pour ne pas imposer des tolérances au niveau des alarmes, plus strictes que nécessaire, il a été décidé que la valeur du premier digit devait correspondre à la catégorie d'exploitation. Dans le cas des ILS non dans l'axe, la mention NC (non classifiée) est portée car ces ILS ne peuvent pas servir à l'exécution d'approches automatiques. Les installations LLZ seules (pas d'alignement de descente) ne sont pas mentionnées, car il ne s'agit pas d'ILS.

Distance measuring equipment (DME)

Although the distance measuring equipment (DME or TACAN) operate in the radio frequency band of 960 - 1215 MHz, their frequencies are paired with the corresponding VOR frequencies and the pilot can adjust the setting of his aircraft VOR and DME devices in one operation (same procedure for ILS).

Since all VOR do not include a DME, the available channel is used to operate a separate TACAN.

It is therefore possible that discrepant azimuth information and distance information are received by an aircraft.

However, with a paired VOR/DME or VORTAC station, the idenfication is identical.

In the other case, two distinct identifications are received by the aircraft one on the VOR receiver, the other on the DME equipment.

Therefore, air navigators must check radio aid call signs in flight.

Landing distance measuring equipment (DME/ATT)

The landing distance measuring equipment is mentioned in part AD, with the abbreviation "DME/ATT". The frequency of landing distance equipment (DME/ATT) is matched with that of the localizer beacon (LLZ) to which it is associated. Their identification signals is identical.

The DME/ATT can be directional or omnidirectional. The specified DME/ATT operational coverage is to be mentioned in the AIP part AD :

- for a directional DME/ATT, the operational coverage is mentioned as "Directional" ; this corresponds to the LLZ azimuth coverage defined in para 1.3.1.3.2 ; the elevation coverage is 10 degrees.

- for an omnidirectional DME/ATT, the operational coverage is mentioned as "Omnidirectional" followed with the distance up to which the distance information is available and with the antenna altitude.

When the DME/ATT is installed together with an ILS component, this is mentioned in the "Remarks" column.

c) <u>Instrument landing system: (ILS)</u>

Facilities performances category

Part 1 of ICAO annex 10 defines the notion of performance categories I, II and III for ILS facilities. Under "Remarks" performance categories I, II and III, are indicated for each case. However, suppement C to part 1 of ICAO Annex 10 (§ 2.14) contains an additional ILS description method, designed to facilitate operational use.

This latter method for defining ILS classes was made official in a ministerial order about confirmation conditions and aerodromes operation conditions dated 25 August 1997.

The indications given under "Remarks" are, in principle, relative only to the ILS installation characteristics. It must be stressed that possibilities of authorizing operation with category II or III minimums requires consideration of many other factors in addition to ILS system performance: obstacle clearance, runway characteristics, lighted beacons, weather information, etc.

However, in order to avoid confusions and not to impose alarm tolerances more stringent than necessary, it was decided that the value of the first digit was to correspond to the operating category. Mention "NC" (not classified) is indicated for off centered ILS's since these ILS systems cannot be used for execution of automatic approaches. Installations comprising a LLZ only (no glideslope) are not mentioned since these are not ILS's.

© Service de l'Information Aéronautique, France

d) **Radiophare d'alignement de piste (LLZ)**

Le signal de guidage rayonné par un radiophare d'alignement de piste LLZ est un signal codé dont les indications sont proportionnelles à l'écart angulaire par rapport à l'axe nominal dans une zone étroite (de 3 à 6 degrés). En dehors de cette zone étroite, une autre zone limitée à ± 35 degrés est caractérisée par la présence de signaux indiquant au pilote de manière binaire sa position par rapport à l'axe (à gauche ou à droite).

L'attention des pilotes est attirée sur la plage d'utilisation normale du radiophare d'alignement de piste (cf schémas ci-dessous) :

- ± 35 degrés sur 17 NM ;

- ± 10 degrés sur 25 NM.

Dans certains cas le premier secteur peut même être plus étroit du fait de perturbations dues à l'environnement. Les limites du secteur utilisable sont alors publiées par la voie de l'information aéronautique.

Il est rappelé à tous les pilotes, qu'en France, le rayonnement arrière d'un ILS ne peut en aucun cas être utilisé comme un moyen de guidage ou de confirmation de position. En effet, quel que soit le type de matériel, **ce rayonnement, lorsqu'il existe, n'est jamais surveillé et peut fournir des informations aberrantes.** En effet, si dans d'autres pays, des procédures basées sur le rayonnement arrière de l'ILS peuvent exister, elles correspondent toujours à une installation spécifique au sol qui permet de garantir l'intégrité et la continuité de service du rayonnement arrière. **Ce n'est jamais le cas pour les ILS sur le territoire français.**

d) **Localizers (LLZ)**

The guidance signal radiated by a LLZ (localizer) is a coded signal the indications of which are proportional to the angle deviation with respect to the nominal centerline of a narrow band (3-6 degrees). Outside this band, another zone limited to ± 35 degrees is characterized by the presence of signals indicating to the pilot in a binary way, his position with respect to the centerline (on the left hand side or on the right hand side).

Pilot's attention is drawn to the normal operating range of the localizer beacon (report to the diagram below) :

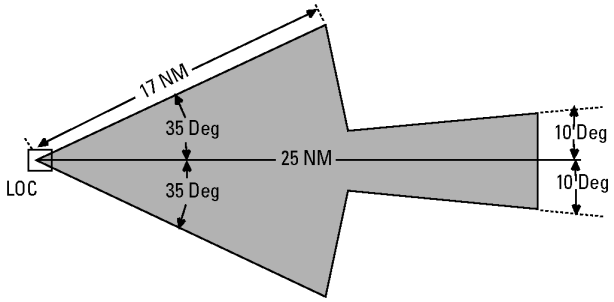
- ± 35 degrees on 17 NM ;

- ± 10 degrees on 25 NM.

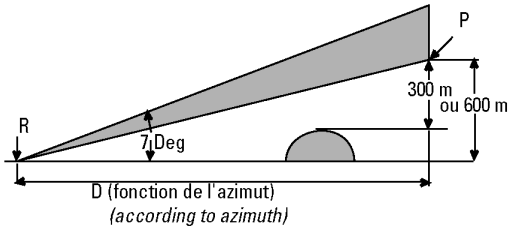
In some cases the first sector can even be narrower due to the environment disturbances. The limits of the available sector are then published via aeronautical information.

Every pilot should be reminded that in France, the back radiations of an ILS can in no way be used as a mean of guidance or to confirm a position. Whichever the type of material, **this radiation, when it exists is never monitored and can therefore provide erroneous information.** Although in other countries, there exist procedures based on the ILS back radiation, they always correspond to a specific ground facility which guarantees the integrity and continuity of back radiation service. **This can never be the case for ILS on the French territory.**

COUVERTURE EN AZIMUT ALIGNEMENT DE PISTE
COURSE LIGNE AZIMUTH COVERAGE



COUVERTURE EN SITE ALIGNEMENT DE PISTE
COURSE LINE ELEVATION COVERAGE



Le point P est le plus élevé des deux points suivants : 600 m au-dessus du niveau du seuil ou 300 m au-dessus du point le plus élevé situé dans les aires d'approche intermédiaire et finale.
Point P is the highest of the two following points: 600 m above the threshold level or 300 m above the highest point located in the intermediate and final approach areas .

e) **Radiophare d'alignement de descente (GP).**

Le même découpage de l'espace est utilisé dans le plan vertical pour assurer le guidage en site : un secteur où les indications sont proportionnelles à l'écart angulaire par rapport à l'axe de descente complété par une zone de couverture où les signaux indiquent au pilote sa position par rapport à l'axe de descente (au-dessus ou au-dessous). On prendra garde à la couverture en azimut de l'alignement de descente qui est limité à + 8 degrés, ce qui est bien inférieur à la couverture de l'alignement de piste (+ 35 degrés) "cf schéma ci-dessus". **Il est donc illusoire et dangereux de vouloir intercepter l'alignement de descente avant d'être sur l'axe de l'alignement de piste.**

Dans certains cas cette couverture en azimut de l'alignement de descente peut être plus étroite du fait du masquage du signal par les obstacles dans l'environnement du radioalignement de descente ; les limites de la couverture utilisable sont publiées par la voie de l'information aéronautique.

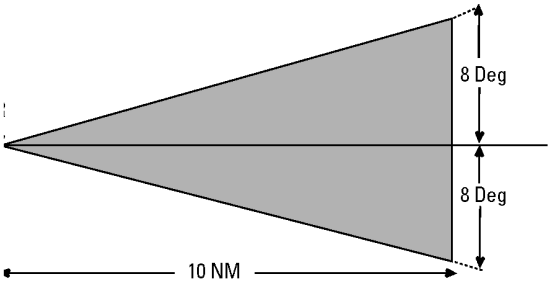
e) **Glide parth transmitters (GP).**

The same airspace breakdown is used vertically to ensure elevation guidance i.e: a sector where the indications are proportional to the angle deviation with respect to the glide path angle completed by a area of coverage where the signals indicate to the pilot his position with respect to the glide path line (over or below this line). The pilot's attention is drawn to the azimuth coverage of the glide path which is limited to ± 8 degrees, which is far less than the course line coverage ± 35 degrees) "see diagram below". **It is therefore dangerous and illusive to try and intercept the glide path before the course line has been reached.**

In certain cases, this coverage in azimuth of the glide path can be narrower owing to the fact that the obstacles of the environment of the glide path conceal the signal. The limits of the usable coverage are published through aeronautical information.

© Service de l'Information Aéronautique, France

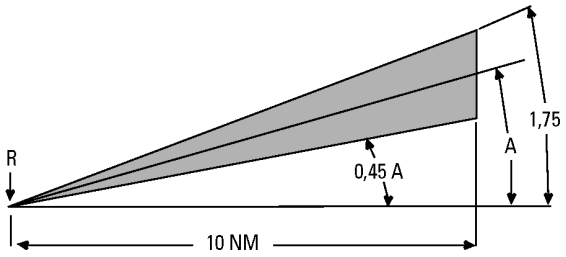
COUVERTURE EN AZIMUT DE L'ALIGNEMENT DE DESCENTE
GLIDE PATH AZIMUTH COVERAGE



R est le point où le prolongement en ligne droite de l'alignement de descente ILS coupe l'axe de piste.
A est l'angle de site d'alignement de descente ILS (généralement 3 degrés).

En dehors de ces zones, que ce soit pour le radiophare d'alignement de piste ou le radiophare d'alignement de descente, **aucune information de position ne peut être utilisée, même si certaines de ces informations peuvent paraître crédibles.**

COUVERTURE EN SITE DE L'ALIGNEMENT DE DESCENTE
GLIDE PATH ELEVATION COVERAGE



R is the point where the straight line extension of ILS glide path cuts the runway centreline.
A is the ILS glide path elevation angle (generally 3degrees).

Outside these areas, **no position information can be used, even if some may sound credible,** either for localizers or for glide path transmitters.

f) **Installations «en réglage»**

Pendant la mise en réglage d'une installation de radionavigation ou d'atterrissage, des indications erronées peuvent être fournies. Durant cette période on ne doit pas utiliser ces aides pour la navigation ou l'atterrissage et ceci, jusqu'à la date de mise en service annoncée par publication AIRAC. L'identification est supprimée pendant toute la période de réglage.

f) **Facilities "being adjusted"`**

While radionavigation and landing ground equipment are being adjusted, erroneous indications may be given. During this period, such nav aids should not be used for navigation or landing purposes, until AIRAC publication announces the ground equipment has been commissioned. The identity code is not transmitted during adjustment.

© Service de l'Information Aéronautique, France

CLASSIFICATION DES ILS (METHODE)

Chaque installation ILS est caractérisée par un code de classification qui n'est pas réactualisé lors de dégradations temporaires de l'installation et qui comporte trois digits.

a) **Niveau de performances du signal dans l'espace :**

Ce digit peut prendre les valeurs suivantes :
(annexe 10. VOL I, supplément C à la première partie) :
I : niveau de performances de catégorie I

II : niveau de performances de catégorie II

III : niveau de performances de catégorie III

Le niveau de performance correspondant à ce digit est décrit de manière détaillée dans l'annexe 10 de l'OACI (partie 1.3.1.3 et 3.1.4). Il concerne en particulier les paramètres suivants :

Paramètres principaux :

- structure d'axe,
- calage d'axe,
- plages d'alarmes du systèmes de contrôle
- temps de rayonnement hors tolérance

Paramètres secondaires :

- polarisation croisée
- couverture
- taux de modulation, etc.

Ce digit décrit donc le niveau de performance du signal dans l'espace à l'exclusion des notions de continuité de service et d'intégrité qui interviennent dans le digit "niveau de sécurité". Il est déterminé en prenant en compte uniquement les paramètres principaux.

Toutefois, afin d'éviter des confusions entre catégorie de performances et catégorie d'exploitation et d'uniformiser et rationaliser la maintenance de ces différents ILS en termes de périodicité et de plage de réglage, pour les ILS installés en France, la valeur du premier digit correspond à la catégorie d'exploitation.

Dans le cas d'un ILS dont l'axe du radio alignement de piste ne coïncide pas exactement avec l'axe de piste, la mention NC (non classé) est publiée à la place du code de classification à 3 digits.

b) Limite du guidage :

Ce digit peut prendre les valeurs suivantes : A, B, C, T, D, E. Il indique le point ILS jusqu'où la structure d'axe (qualité du guidage) est conforme aux spécifications associées aux performances CAT.III (§ 3.1.3.4.2 de l'annexe 10 de l'OACI).

Rappelons que :

- le point A est le point situé sur l'alignement de descente ILS dont la distance au seuil mesurée le long du prolongement de l'axe de piste dans la direction d'approche est de 7,5 km (4 NM) ;
- le point B est le point situé sur l'alignement de descente ILS dont la distance au seuil mesurée le long du prolongement de l'axe de piste dans la direction d'approche est de 1 050 m ;
- le point C est le point par lequel le prolongement vers le bas de la partie rectiligne de l'alignement nominal de descente passe à une hauteur de 30 m (100 ft) au-dessus du plan horizontal contenant le seuil ;
- le point T est le point de référence ILS (15 m au-dessus du seuil et sur l'axe) ;
- le point D est le point sur l'axe de piste à une hauteur de 4 m et à 900 m après le seuil ;
- le point E est le point sur l'axe de piste à une hauteur de 4 m et à 600 m de l'extrémité de piste.

ILS CLASSIFICATION (EXPLANATION)

Every ILS installation is characterized by a classification code which is not updated for temporary downgrading of the installation and which has 3 digits.

a) **Signal performance level in space:**

This digit can be as follows:
(annex 10. VOL I. Supplement C to the first part).
I: category I performances level

II: category II performances level

III: category III performances level

The performance level corresponding to this digit is described in detail in ICAO Annex 10 (part I, para 3.1.3 and 3.1.4). It pertains, in particular, to the following parameters;

Main parameters:

- centerline structure,
- centerline setting,
- range of monitor system alarms
- period of outside tolerance radiation

Secondary parameters:

- cross polarization
- coverage
- rate of modulation, etc.

Consequently, this digit describes the performance level of the signal in space, exclusive of any notion of service continuity and integrity, which come under the "safety level" digit. It is determined by consideration of the main paramaters only.

However, in order to avoid confusion between performance category and category of operation and to standardize and improve the maintenance of these different ILS in terms of periodicity and adjustment range, for ILS installed in France, the value of the first digit corresponds to the category of operation.

In the case of an ILS the runway beam course line of which does not coincide exactly with the runway centre line, the note NC (not classified) is published in place of the 3 digits classification code.

b) Guidance limit:

This digit can have one of the following values: A, B, C, T, D, E. It indicates the ILS point up to where the centerline structure (guidance quality) meets the specifications associated with CAT. III performance (ICAO Annex 10 para. 3.1.3.4.2).

We wish to remind that:

- point A is the point situated on the ILS glide path at a distance of 7,5 km (4 NM) from the threshold measured along the extended runway centerline in the approach direction;
- point B is the point situated on the ILS glide path at a distance of 1 050 m from the threshold, measured along the extended runway centerline in the approach direction;
- point C is the point through which the downward extension of the straight part of the nominal glide path passes at an altitude of 30 m (100 ft) above the horizontal plane containing the threshold;
- point T is the ILS reference point (15 m above the threshold, on the runway centerline);
- point D is the point on the runway centerline situated at a height of 4 m and 900 m after the thresold;
- point E is the point on the runway centerline situated at a height of 4 m and 600 m from the runway end.

© Service de l'Information Aéronautique, France

c) Niveau de sécurité

Ce digit peut prendre les valeurs suivantes : 1, 2, 3 et 4.
Il décrit à la fois le niveau de continuité de service et le niveau d'intégrité de l'ILS.

Ce dernier digit combiné au premier représente ce que l'on appelait auparavant la catégorie de performances de l'ILS (I, II, III). Ce découpage entre performances du signal dans l'espace et niveau de sécurité permet une description plus fine.

Voici la signification des 4 valeurs de ce digit :

c) Safety level

This digit can have one of the following values: 1, 2, 3 and 4.
It describes both the service continuity level and the integrity level of the ILS.

This digit associated with the first one, represents what was previously called the ILS "performance category" (I, II, III). This separation between signal performance in space and safety level allows a more accurate description.

The values of this digit mean the following:

Radioalignement de piste ou radioalignement de descente ***RWY course line or glide path***			
Niveau *Level*	**Intégrité** *Integrity*	**Continuité du service** *Continuity of service*	**MTBO** Heures / *Hours*
1	Non démontrée ou inférieure à ce qui est exigé pour le niveau 2 *Not demonstrated, or less than required for level 2*		
2	$1\text{-}10^{-7}$ par atterrisage *per landing*	$1\text{-}4 \times 10^{-6}$ chaque période de 15s *any period of 15 seconds*	1000
3	$1\text{-}0{,}5 \times 10^{-9}$ par atterrissage *per landing*	$1\text{-}2 \times 10^{-6}$ chaque période de 15s *any period of 15 seconds*	2000
4	$1\text{-}0{,}5 \times 10^{-9}$ par atterrissage *per landing*	$1\text{-}2 \times 10^{-6}$ chaque période de 30s (LLZ) *any period of 30s (LLZ)*	4000
		chaque periode de 15s (GP) *any period of 15s (GP)*	2000
* **MTBO** (Mean Time Between Outage) : temps moyen entre deux interruptions de service.			

Exemple : Classe d'ILS III.E 4

Ce code signifie : ILS de niveau de performance III, utilisable jusqu'au point E (guidage en azimut), d'intégrité de $1 - 0{,}5 \times 10^{-9}$ par atterrissage et de continuité de service $1 - 2 \times 10^{-6}$ sur 30 secondes soit un MTBO de 4 000 heures (pour l'alignement de piste uniquement).
En pratique, il s'agit d'un ILS dont l'alignement de piste est doublé, fonctionnant avec un secours "chaud".

Example: ILS CLASS III.E4

This code signifies: ILS of performance level III, usable up to point E (guidance in azimuth) of integrity equal to $1 - 0{,}5 \times 10^{-9}$ per landing and of continuity of service $1 - 2 \times 10^{-6}$ over 30 seconds, that is to say 4 000 hours MTBO (for course line only).
In practice, this is an ILS the course line of which is doubled, operating with a "hot" backup.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.4.3.2 Services mobiles

a) Utilisation des liaisons VHF air/sol

Des cas de brouillages sont parfois signalés sur les voies VHF air/sol.

On constate que la cause principale est une utilisation par les aéronefs d'une liaison au-delà des limites normales de portée pour une fonction donnée.

L'annexe 10 de l'OACI (Volume 1, 2ème partie) précise dans le cadre de la protection contre le brouillage nuisible que :

''L'espacement géographique entre installations fonctionnant sur la même fréquence sera tel que des points situés aux hauteurs de protection et à la limite de portée utile de chaque installation seront séparés par une distance au moins égale à la somme des distances de chacun de ces points jusqu'à l'horizon radio qui lui correspond".

Cet horizon radio, ou portée maximale, est fonction de l'altitude de l'aéronef, il correspond aux distances suivantes :

Altitude de l'aéronef :	Distance de l'horizon radio :
500 m	50 NM
1000 m	70 NM
3000 m	120 NM
5000 m	160 NM
10000 m	220 NM

b) Voie VHF pour les communications AIR/AIR

La fréquence 130.55 Mhz est désignée comme voie AIR-AIR dans les régions CAR et SAM.

c) Portées opérationnelles spécifiées des fréquences ATS

1 - La portée opérationnelle spécifiée des fréquences ATS figure dans le tableau ci-après.

2 - Les usagers doivent appliquer le plus strictement possible les limitations en niveau et en distance à la station sol rappelées dans ce tableau afin d'éviter le brouillage d'autres stations utilisant la même fréquence.

3 - En ce qui concerne les fréquences APP notamment, la portée opérationnelle diffère selon qu'il s'agit d'une couverture haute (H), intermédiaire (I), ou basse (L). L'information relative à la portée opérationnelle des fréquences APP est précisée sur les cartes IAC par la lettre H, I ou L insérée entre l'indicatif d'appel de l'approche et la fréquence.

d) Couverture opérationnelle spécifiée correspondant à différentes fonctions ATS

3.4.3.2 Mobile services

a) Use of VHF air/ground communication links

Cases of interference are sometimes notified on VHF air/ground channels.

It has been seen that the main cause is the use of a link by aircraft beyond normal range limits for a specific function.

ICAO annex 10 (Volume 1, part 2) states the following regarding protection against harmful interferences :

''The geographical spacing between facilities operating on the same frequency shall be such that points located at the protection heights and at the usable range limit of each facility will be separated by a distance at least equal to the sum of the distances from each of these points to the corresponding radio horizon".

This radio horizon, or maxima range, is a function of an aircraft altitude ; it corresponds to the following distances :

Aircraft altitude:	Distance to radio horizon
500 m	50 NM
1000 m	70 NM
3000 m	120 NM
5000 m	160 NM
10000 m	220 NM

b) VHF channel for AIR-to-AIR communications

The frequency 130.55 Mhz is designated for use as the AIR-to-AIR channel in the CAR and SAM regions.

c) Specified operational range of ATS frequencies

1 - The specified operational range of ATS services, is given in the table below.

2 - Users have to apply the most strictly as possible, at the ground station, the limitations in levels and distances which are written down in this table, to avoid interference of the other stations using the same frequency.

3 - Conceming particularly APP frequencies, the operational range differs according as its coverage is high (H), intermediate (I), or low (L). The information relating to operational range of APP frequencies is specified on IAC by the letter H. I or L situated between the Approach call sign and the frequency.

d) Table of specified operational range data for various ATS functions

FONCTIONS ATS *ATS FUNCTIONS*	**SYMBOLE** *SYMBOL*	**COUVERTURE OPERATIONNELLE SPECIFIEE** *SPECIFIED OPERATIONAL RANGE*	
		HORIZONTALE NM *HORIZONTAL (NM)*	**VERTICALE** *VERTICAL* *m (ft)*
Service d'information de vol d'aérodrome *Aérodrome Flight Information service*	AFIS	Non déterminées *Not informed*	
Contrôle d'aérodrome *Aerodrome control*	TWR	25	1200 (4000)
Contrôle d'approche (ALT inférieures) *Approach control (lower ALT)*	APP - SR - L	50	FL 120
Contrôle d'approche (ALT intermédiaires) *Approach control (medium ALT)*	APP - SR - I	75	FL 250
Contrôle d'approche (ALT supérieures) *Approach control (upper ALT)*	APP - SR - U	150	FL 450
Diffusion d'aérodrome *Aerodrome broadcast*	ATIS	60	
Service de contrôle régional *Area control service (espace inférieur)*	(ACC) L	À l'intérieur de la région spécifiée *Inside specified area*	FL 250
Service de contrôle régional *Area control service (espace supérieur)*	(ACC) U	À l'intérieur de la région spécifiée *Inside specified area*	FL 450

© Service de l'Information Aéronautique, France

e) SATVOICE :

Le système SATVOICE n'est pas utilisé en France (métropole et outre-mer).

e) SATVOICE:

SATVOICE system is not used in France (mainland and overseas).

SERVICES FIXES AERONAUTIQUES (SFA) / GUYANE FRANÇAISE
Aeronautical Fixed Services (AFS) / French Guiana

STATION *Station*			CORRESPONDANT *Correspondent*			FREQUENCES RADIO *Radio frequency*					OBSERVATIONS
Nom	**Indicateur d'emplac t**	**Indicatif d'appel**	**Nom**	**Indicatif d'appel**	**TYPE DE CIRCUIT**	**EM (kHz)**	**REC (kHz)**	**TYPE DE TRAFFIC**	**HORAIRE (UTC)**		
Name	*Location indicator*	*Call sign*	*Name*	*Call sign*	*Type of circuit*			*Type of traffic*	*Hours*		*Remarks*
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**		**11**
CAYENNE FELIX EBOUE	SOCA	CAYENNE	MARTINIQUE	FDF	LTT/DX			ATS/MET	H24		Liaisons nationales
		CAYENNE	BELEM	BELEM	RTF/SX	8855	8855	ATS/SV	H24		Liaisons internationales
		CAYENNE	TRINIDAD	PIARCO	RTF/SX	8855	8855	ATS/SV	H24		Liaisons internationales
		CAYENNE	SURINAM	PARAMARIBO	RTF/SX	8855	8855	ATS/SV	H24		Liaisons internationales
		CAYENNE	CAYENNE	SOCAYMYX	LTT			MET	H24		Liaisons nationales
		CAYENNE	CAYENNE	SOCAZTZX	LTT			ATS/MET	H24		Liaisons nationales
		CAYENNE	CAYENNE	SOCAZPZX	LTT			ATS/MET	H24		Liaisons nationales
		CAYENNE	CAYENNE	SOCAYAYX	LTT			AVA	H24		Liaisons nationales
		CAYENNE	CAYENNE	SOOKYXYX	LTT			ATS	H24		Liaisons nationales
		CVA	MAIQUETA	CVA	LTT/DX			SFA	H24		Liaisons internationales
CAYENNE (FIC-ACC-UAC-NOF)	SOOO	CAYENNE	CAYENNE	SOOOZQZX	LTT			ATS	H24		Liaisons nationales
		CAYENNE	CAYENNE	SOOOZRZX	LTT			ATS	H24		Liaisons nationales
		CAYENNE	CAYENNE	SOOOYNYX	LTT			ATS	H24		Liaisons nationales

© Service de l'Information Aéronautique, France

SERVICES FIXES AERONAUTIQUES (SFA) / GUYANE FRANCAISE

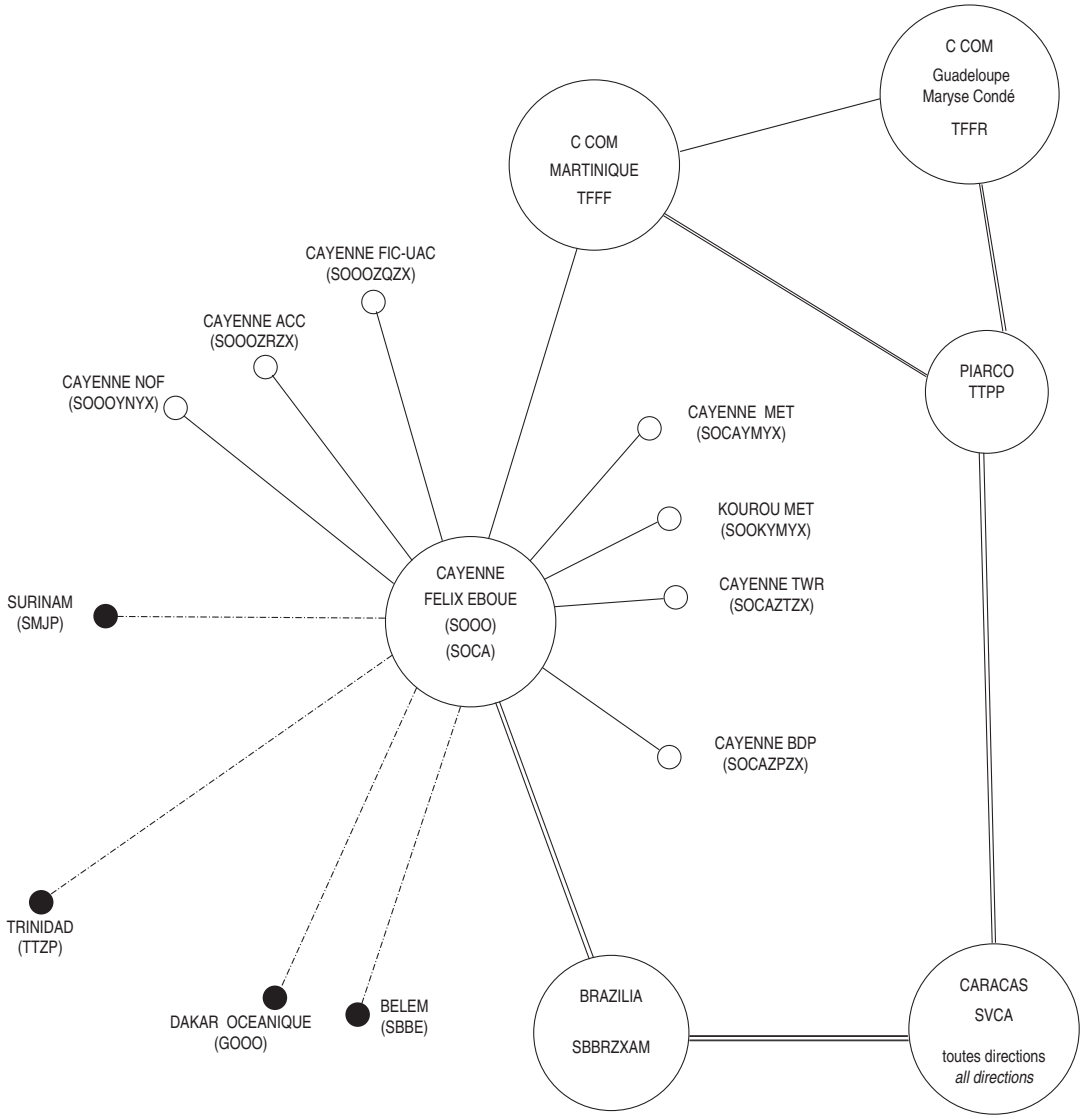
Aeronautical Fixed Services (AFS) / French Guiana

Légende : RSFTA / *AFTN*

Legend : S + DX Réseau téléphonique commuté / *Switched telephone network*

Circuit secondaire, COM local / *Secondary network, local COM*

Circuit et centre COM principaux / *Main COM network and centre*



PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 3.4-2

SERVICES FIXES AERONAUTIQUES (SFA) / GUADELOUPE

Aeronautical Fixed Services (AFS) / Guadeloupe (French Antilles)

STATION *Station*			CORRESPONDANT *Correspondent*		TYPE DE CIRCUIT *Type of circuit*	FREQUENCES RADIO *Radio frequency*		TYPE DE TRAFFIC *Type of traffic*	HORAIRE (UTC) *Hours*	OBSERVATIONS *Remarks*
Nom *Name*	Indicateur d'emplacement *Location indicator*	Indicatif d'appel *Call sign*	Nom *Name*	Indicatif d'appel *Call sign*		EM (kHz)	REC (kHz)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
GUADELOUPE MARYSE CONDE (TWR)	TFFR	GUADELOUPE	ANTIGUA	V.C BIRD	RTF multipoint			ATS	H24	Liaison internationale
			BARBADE	ADAMS	"			"	H24	"
			DOMINIQUE	CANEFIELD	"			"	HJ	"
			GRENADE	Pointe Saline	"			"	HJ	"
			MARTINIQUE	MARTINIQUE	"			"	H24	"
			SAN JUAN	SAN JUAN	"			"	H24	"
			TRINIDAD	PIARCO	"			"	H24	"
			MARTINIQUE	MARTINIQUE	RTF			"	H24	Liaison nationale
GUADELOUPE MARYSE CONDE	TFFR		GUADELOUPE MARYSE CONDE	TFFRZTZX	LTT/SX			TWR	H24	Liaison intérieure
			GUADELOUPE MARYSE CONDE	TFFRAF	LTT/SX			AFR	H24	"
			ST BARTHELEMY	TFFJYFYX	LTT/DX				HJ	Liaison commutée
			MARTINIQUE	TFFF	LTT/DX			RSFTA	H24	Liaison nationale
			TRINIDAD	TTPP	LTT/DX			RSFTA	H24	Liaison internationale
			ST MARTIN	TFFGYFYX	LTT/DX			RSFTA	HJ	Liaison commutée

SERVICES FIXES AERONAUTIQUES (SFA) / MARTINIQUE

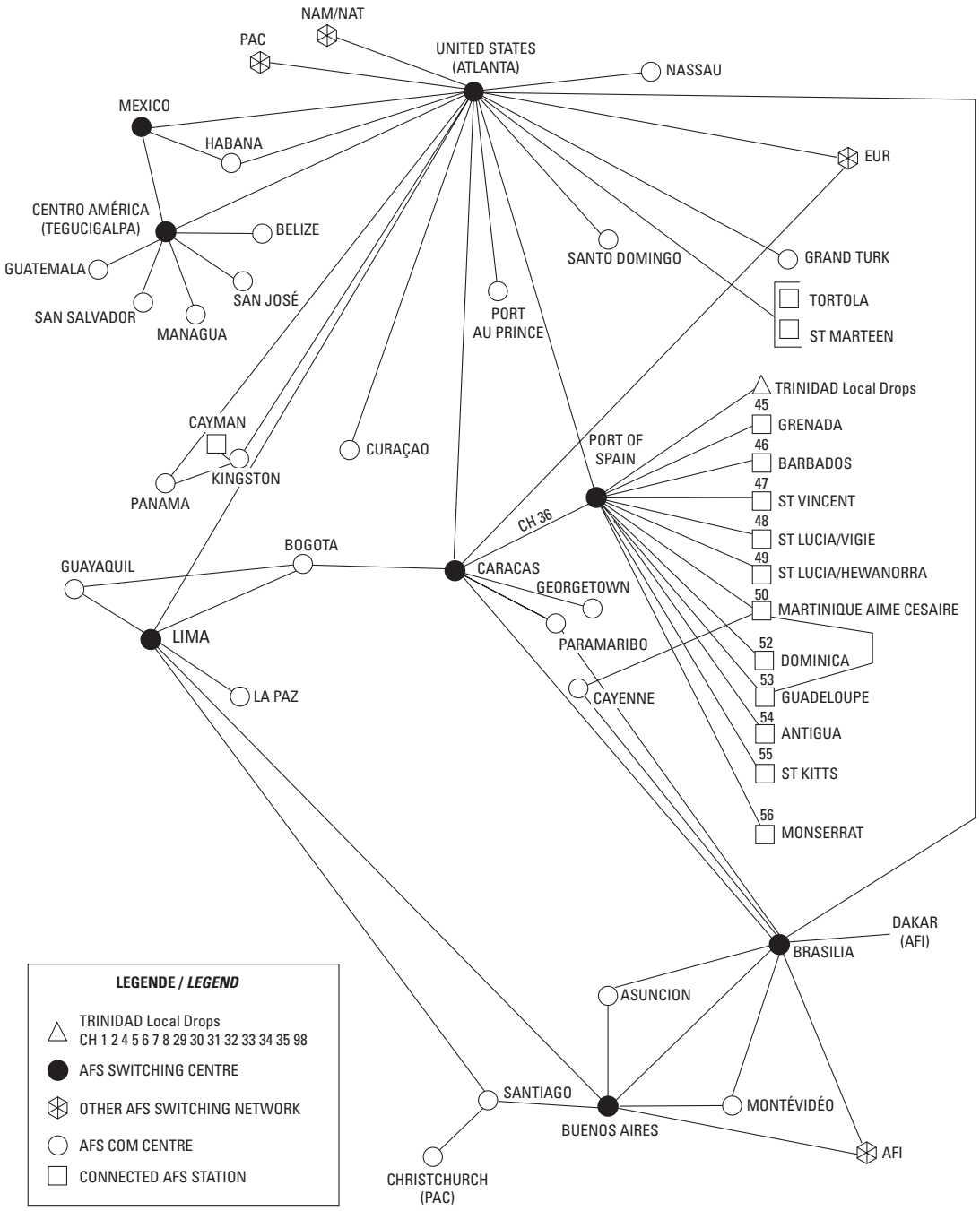
Aeronautical Fixed Services (AFS) / Martinique (French Antilles)

STATION *Station*			CORRESPONDANT *Correspondent*		TYPE DE CIRCUIT	FREQUENCES RADIO *Radio frequency*		TYPE DE TRAFFIC	HORAIRE (UTC)	OBSERVATIONS
Nom *Name*	Indicateur d'emplacement *Location indicator*	Indicatif d'appel *Call sign*	Nom *Name*	Indicatif d'appel *Call sign*	*Type of circuit*	EM (kHz)	REC (kHz)	*Type of traffic*	*Hours*	*Remarks*
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
MARTINIQUE (TWR)	TFFF	MARTINIQUE	ANTIGUA	V.C BIRD	RTF multipoint	ATS			H24	Liaison internationale
			BARBADE	ADAMS	"				H24	"
			DOMINIQUE	CANEFIELD	"			"	HJ	"
			GRENADE	Pointe Saline				"	HJ	"
			GUADELOUPE	GUADELOUPE	"			"	H24	"
			SAINT-LUCIE	VIGIE	"			"	1000-2400	"
			"	HEWANORRA	"			"	1000-0300	"
			"	HEWANORRA	Point à Point				H24	Liaison téléphonique internationale direct
			SAINT-VINCENT	ARNOS				"	HJ	Liaison internationale
				VALE	RTF multipoint					
			SAN JUAN	SAN JUAN	"			"	H24	"
			TRINIDAD	PIARCO	"			"	H24	"
			GUADELOUPE	GUADELOUPE	RTF			"	H24	Liaison nationale
FORT-DE-FRANCE (BCT)	TFFF		MARTINIQUE	TFFFZTZX	LTT/SX			TWR	H24	Liaison intérieure
			MARTINIQUE	TFFFYMYO	LTT/DX			MET.OBS	H24	"
			MARTINIQUE	TFFDYXYX	LTT/DX			MIL	H24	Liaison nationale
			MARTINIQUE	TFFFYMYD	LTT/DX			PREVI et DIR MET	H24	Liaison intérieure
			GUADELOUPE MARYSE CONDE	TFFR	LTT/DX			RSFTA	H24	Liaison nationale

© Service de l'Information Aéronautique, France

SERVICES FIXES AERONAUTIQUES (SFA) / ANTILLES FRANÇAISES

Aeronautical Fixed Services (AFS) / French Antilles

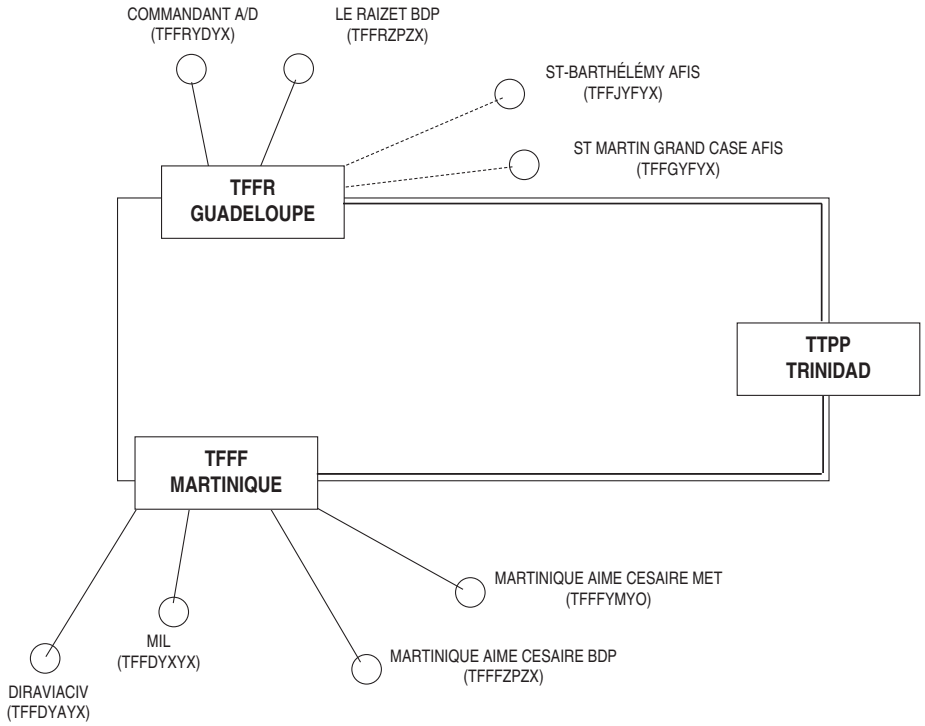


SERVICES FIXES AERONAUTIQUES (SFA) / ANTILLES FRANÇAISES

Aeronautical Fixed Services (AFS) / French Antilles

Légende : Centre COM principal / *Main COM centre* — Centre COM secondaire / *Secondary COM centre*

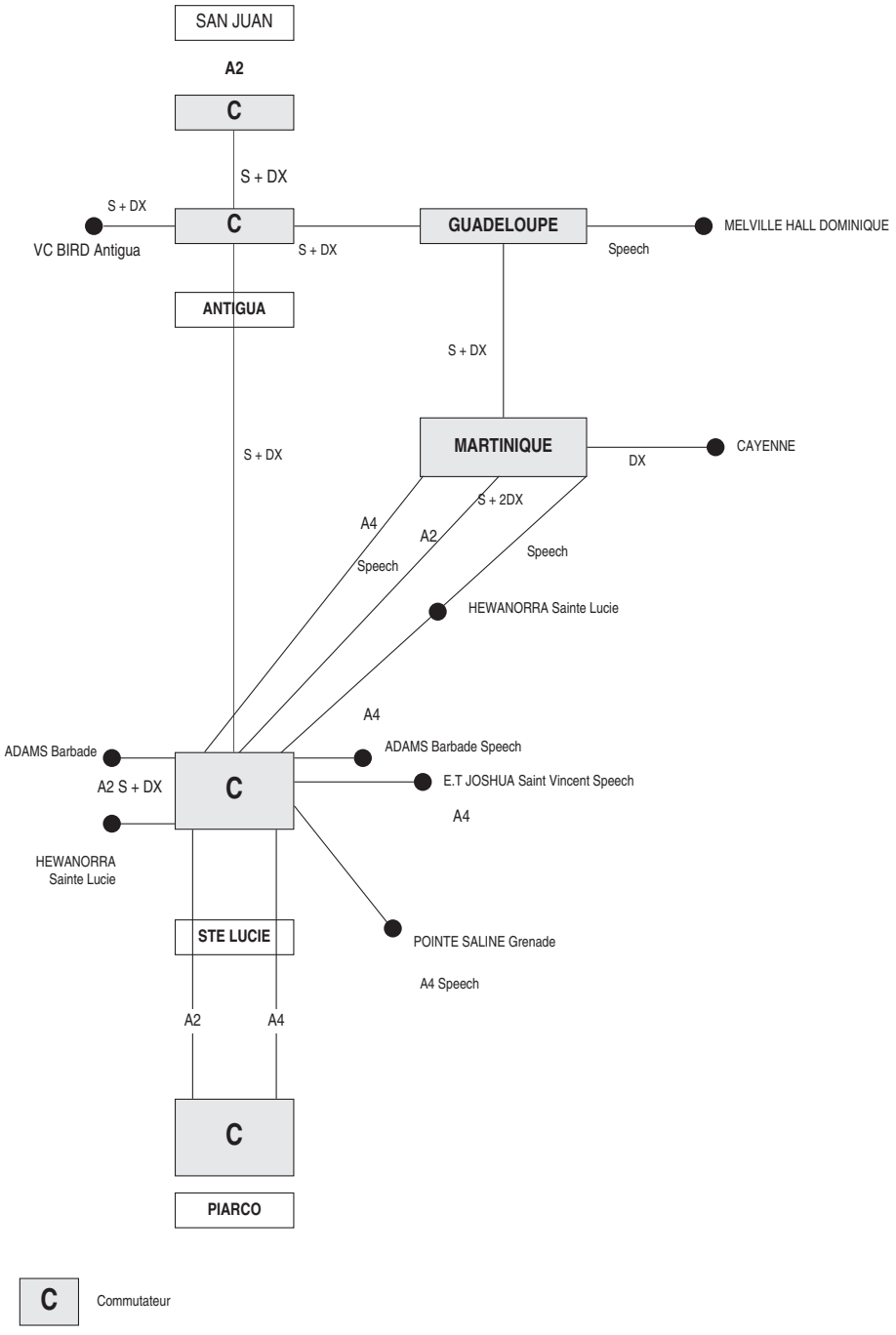
Legend : RSFTA / *AFTN* — Ligne RTC / *Switched telephone network*



© Service de l'Information Aéronautique, France

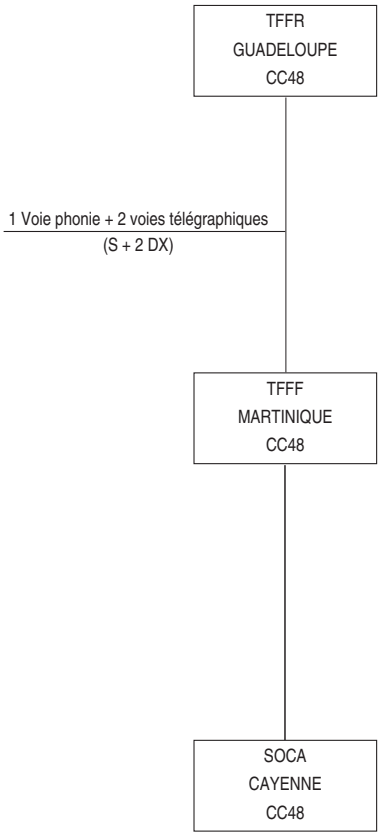
SERVICES FIXES AERONAUTIQUES (SFA) / ANTILLES FRANÇAISES
AERONAUTICAL FIXED SERVICES (AFS) / FRENCH ANTILLES

CIRCUIT ATS MULTIPOINT RTF / *ATS MUTIPOINTS CIRCUIT*



SERVICES FIXES AERONAUTIQUES (SFA) / ANTILLES-GUYANE FRANÇAISES
AERONAUTICAL FIXED SERVICES (AFS) / FRENCH ANTILLES AND GUIANA

LIAISONS NATIONALES ANTILLES-GUYANE
NATIONAL LINKS FRENCH ANTILLES-FRENCH GUIANA



© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 3.4-3

3.4.3.3 Réservé

3.4.3.4 Langues utilisées

Les communications avec les organismes rendant les services de la circulation aérienne sont effectuées en langue française ou anglaise, sauf lorsque la mention « français uniquement » est portée sur les cartes aéronautiques* auquel cas elles sont effectuées en langue française.

*Cartes de départ normalisé aux instruments, cartes d'arrivée normalisée aux instruments, cartes d'approche aux instruments, cartes d'approche à vue, cartes d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC, cartes d'aérodrome/d'hélistation, cartes régionales, cartes de croisière, cartes aéronautiques du monde au 1/1 000 000, cartes aéronautiques au 1/500 000.

3.4.3.3 Reserved

3.4.3.4 Languages used

Communications with ATS units can be held in French or English language unless the mention "French only" is specified on the relevant charts*, in which case communications shall be held in French language.

*Standard instrument departure charts, standard instrument arrival charts, instrument approach charts, visual approach charts, ATC surveillance minimum altitude charts, aerodrome/heliport charts, regional charts, en route charts, world aeronautical charts 1/1 000 000, aeronautical charts 1/500 000.

3.4.4. SERVICE AUTOMATIQUE D'INFORMATION DE REGION TERMINALE
AUTOMATIC TERMINAL INFORMATION SERVICE

3.4.4.1 TENEUR DES EMISSIONS ATIS

3.4.4.1.1 Les émissions ATIS sont destinées à la fois aux aéronefs à l'arrivée et au départ. Elles contiennent les éléments d'information dans l'ordre suivant :

- identification de la station, telle que publiée à l'AIP partie Aérodromes (AD).
- identification du message (indicateur alphabétique).
- heure (UTC) d'enregistrement, afin que les passagers puissent en vérifier la validité.
- type d'approche à prévoir
- piste (s) en service.
- état de la surface de la piste et de la plate-forme.
- niveau de transition.
- modification de l'état opérationnel des aides visuelles et radioélectriques indispensables pour l'approche, l'atterrissage et le décollage.
- situation météorologique exceptionnelle.
- éventuellement, des renseignements concernant l'activation de certaines zones à statut particulier intéressant la TMA.
- renseignements météorologiques : direction et force du vent au sol, visibilité, temps présent, quantité de nuages bas et hauteur de leur base ou mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages, température au sol, température du point rosée, QNH, QFE aérodrome et, si nécessaire, QFE seuil, autres renseignements météorologiques significatifs ou intéressant les changements prévus.
- rappel aux usagers de confirmer la réception du message au premier contact avec l'organisme du contrôle de la circulation aérienne.

3.4.4.1.2 Les messages ATIS sont diffusés en anglais et en français.

3.4.4.1.3 Les messages ATIS sont diffusés sur une (ou des) fréquences VHF, et par liaisons de données numériques sur certains aérodromes français.

3.4.4.2 FREQUENCES ET CRITERES DE RENOUVELLEMENT DES MESSAGES

3.4.4.2.1 Toute modification significative de l'un des éléments d'information contenus dans l'émission ATIS en cours donne lieu à l'enregistrement et à la diffusion d'un nouveau message.

C'est en particulier le cas pour toute variation, indiquée ci-après, des éléments fournis par les services de la météorologie (METAR en particulier)

- vent : variation de plus de 30 degrés ou de plus de 5 kt.
- visibilité : franchissement des valeurs 10 km, 8 km, 4000 m, 1500 m, 800 m.
- temps présent : apparition ou disparition de pluies, neige, grêle, orage ou grain.
- pour les couches de nuages bas supérieures à 4/8, franchissement des valeurs 600 m, 300 m, 150 m, 60 m.
- température au sol et température du point de rosée : variation de 1 degré.
- QNH et QFE : variation de 1 hPa.

3.4.4.2.2 Le renouvellement des informations s'effectue au minimum toutes les heures.

3.4.4.2.3 Les fréquences ATIS pour chaque aérodrome figurent en partie AD et sur les cartes des aérodromes. La portée opérationnelle spécifiée est décrite en section GEN.

3.4.4.3 HORAIRES DE DIFFUSION

3.4.4.1 CONTENT OF ATIS TRANSMISSIONS

3.4.4.1.1 ATIS transmissions are intended for arriving and departing aircraft and contain the following information:

- station identification as published in the Aerodromes Section (AD) of AIP.
- message identification (alphabetic call sign).
- (UTC) recording time, so that users can check its validity.
- type of approach to be used.
- runway (s) in operation.
- surface condition of runway and pad.
- transition level.
- any changes of operating conditions of visual and radio electric aids that are essential for approach, landing and taking off.
- particular meteorological situation.
- any information on activation of specially regulated areas with respect to the TMA.
- meteorological information: surface wind force and direction, visibility, present weather, amount of low clouds and cloud base height, or measurement by instrument of the cloud base height, surface temperature, dew point temperature, QNH, aerodrome QFE, and when needed, threshold QFE, other significant meteorological information or information on expected changes.
- reminder to users to confirm receipt of the message when first contacting the air traffic control service.

3.4.4.1.2 ATIS messages are broadcast in English and in French.

3.4.4.1.3 ATIS messages are broadcast on one (or some) VHF frequencies, and by numerical data-links on some French aerodromes.

3.4.4.2 MESSAGE RENEWAL FREQUENCY AND CRITERIA

3.4.4.2.1 Any significant modification of any information contained in an ATIS transmission in progress shall cause the recording and transmission of a new message.

This applies particularly to any variations as specified below of information provided by the meteorological services (in particular METAR).

- wind: variation of more than 30 degrees or more than 5 kt
- visibility: when reduced to 10 km, 8 km, 4000 m, 1500 m and 800 m.
- present weather: occurence or end of rainfall, snow, hail, storms or squall.
- low cloud greater than 4/8, when at 600 m, 300 m, 150 m and 60 m.
- ground temperature and dew point temperature: variation of 1 degree.
- QNH and QFE: variation of 1 hPa.

3.4.4.2.2 All information is renewed at least every hour.

3.4.4.2.3 ATIS frequencies for each aerodrome are indicated in the AD section and on aerodrome charts. Specified operating ranges are described in the GEN section.

3.4.4.3 TRANSMISSION HOURS

© Service de l'Information Aéronautique, France

La diffusion des messages ATIS est assurée pendant les heures d'ouverture des services ATS. Ces horaires figurent dans la partie AD de l'AIP.

3.4.4.4 ACCUSE DE RECEPTION

Les pilotes sont invités à écouter l'émission ATIS avant le premier contact radio avec l'organisme ATS. En établissant ce premier contact le pilote accuse réception du message ATIS en utilisant la phrase ''information... (indicateur alphabétique)... reçue".

ATIS messages are transmitted during working hours of the ATS organism which are listed in the AD section of the AIP.

3.4.4.4 ACKNOWLEDGEMENT OF RECEIPT

Pilots are requested to listen ATIS transmissions before their first radio contact with the ATS organism. When making the first contact, pilots are invited to aknowledge receipt of the ATIS message with the words "information... (alphabetic call sign)... received.

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 3.4-7 MOYENS DE RADIOCOMMUNICATION DES ACC/UAC

ACC/UAC RADIOCOMMUNICATION FACILITIES

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Secteurs *Sectors*	Exploitant *Operator*	Observations *Remarks*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 3.5 SERVICES METEOROLOGIQUES

METEOROLOGICAL SERVICES

3.5.1 SERVICE RESPONSABLE

a) Désignation de l'administration météorologique

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) est l'administration météorologique au sens OACI désignée par l'Etat français.

L'arrêté du 21 avril 2017 porte règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne, conformément aux dispositions prévues par les articles D131-11 à D131-14 du code de l'aviation civile.

L'arrêté du 20 décembre 2011 désigne METEO-FRANCE comme prestataire de services météorologiques à la navigation aérienne sur une base exclusive pour fournir les services météorologiques dans les espaces aériens dans lesquels l'administration française rend des services de navigation aérienne ainsi que pour tout aérodrome situé sur le territoire français, à l'exception des aérodromes dont l'affectataire principal est le ministère de la défense et des anciens combattants.

En outre, au titre de sa mission d'État, METEO-FRANCE est chargé d'effectuer des recherches portant sur la météorologie générale ou appliquée.

Adresse de la direction générale de METEO-FRANCE :

73, avenue de Paris
94165 SAINT-MANDE CEDEX
TEL : 01 77 94 71 71
FAX : 01 77 94 70 05

Pour tous renseignements concernant l'organisation de la météorologie aéronautique, consulter le département des missions aéronautiques de la direction générale de METEO-FRANCE (TEL : 01 77 94 74 94 ou 01 77 94 74 30 ou 01 77 94 73 38 ou 01 77 94 70 49,
FAX : 01 77 94 70 05 , adresse: voir ci-dessus).

METEO-FRANCE fournit une assistance météorologique aux organismes de la navigation aérienne (contrôle d'aérodrome, d'approche ou en route), aux compagnies aériennes avant et pendant le vol si nécessaire, aux organismes de recherche et de sauvetage, aux exploitants d'aérodromes, à l'aviation générale ainsi qu'aux autres organismes intéressés à la gestion et au développement de la navigation aérienne.

Pour l'assistance à la navigation aérienne aux Antilles et Guyane Française, la Direction de METEO France dispose aux Antilles-Guyane d'une direction interrégionale, de deux centres météorologiques d'aérodrome et de stations météorologiques d'aérodrome.

Adresse postale

Direction Interrégionale Antilles-Guyane de METEO FRANCE
B.P. 645
97262 FORT DE FRANCE Cedex
TEL : (0596) 63 99 66

Aux Iles Saint-Pierre et Miquelon, METEO-FRANCE dispose d'un centre météorologique situé sur l'aérodrome de Saint-Pierre Pointe Blanche.

Adresse postale

METEO-FRANCE
BP 4232 Saint-Pierre
97500 SAINT PIERRE ET MIQUELON

b) Documents de référence

La règlementation applicable est constituée : du règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 modifié établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision ; et de l'arrêté du 13 février 2020 relatif à la fourniture de services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne.

Ces textes règlementaires se basent sur les dispositions des documents de l'OACI suivants :

Annexe 3 - Normes et pratiques recommandées internationales : Assistance Météorologique à la navigation aérienne internationale.

Annexe 11 - Normes et pratiques recommandées internationales : Services de circulation aérienne.

Annexe 14 - Normes et pratiques recommandées internationales : Aérodromes.

Annexe 15 - Normes et pratiques recommandées internationales : Services d'information aéronautique.

Doc 7030 – Procédures complémentaires régionales (3ème partie : Météorologie).

3.5.1 RESPONSIBLE SERVICE

a) Designation of the meteorological administration

The Directorate general of civil aviation (DGAC) is the meteorological administration under the ICAO terms designated by the French State.

The decree of April 2017, 21st defines regulation for air navigation meteorological assistance, in accordance with provisions defined in articles D 131-11 to D 131-14 of the Civil Aviation code.

The decree of December 2011, 20th designates METEO-FRANCE as meteorological services provider for air navigation on an exclusive basis to provide the weather forecast services to airspaces in which French administration provides air navigation services as well as to any aerodrome located on French territory, except to aerodromes whose the main authority is the defense and war veterans ministry.

METEO-FRANCE is furthermore made responsible, as part of its State mission, to carry out researches relating to general or applied meteorology.

Address of METEO-FRANCE General Directorate :

For any information relating to the aeronautical meteorology organization, please refer to the aeronautical mission department of the METEO-FRANCE general directorate (TEL : 01 77 94 74 94 or 01 77 94 74 30 or 01 77 94 73 38 or 01 77 94 70 49, FAX: 01 77 94 70 05, address : see above).

METEO-FRANCE provides meteorological assistance to AD operators air navigation organizations (aerodrome, approach or air traffic control), to airlines before and during the flight if necessary, to search and rescue organizations, to AD operators, to general aviation, and to other organizations interested in management and development of air navigation.

To provide meteorological service to air navigation in the French Antilles and Guiana, the METEO-FRANCE directorate has an interregional directorate, 2 aerodrome meteorological offices, and aerodrome meteorological stations.

Postal address :

For the islands of Sant-Pierre and Miquelon, METEO-FRANCE has a meteorological centre located at the aerodrome of Saint-Pierre Pointe Blanche.

Postal address :

b) Reference documents

The applicable regulation consist of : Commission implementing regulation (EU) 2017/373 of 1st of March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, as last amended ; and 13th of February 2020 decree relating to the provision of meteorological services for air navigation ("arrêté du 13 février 2020 relatif à la fourniture de services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne").

These regulatory texts are based on the provisions of the following ICAO documents :

Annex 3 - International Standards and Recommended Practices : Meteorological Assistance for International Air Navigation.

Annex 11 - International Standards and Recommended Practices : Air Traffic Services.

Annex 14 - International Standards and Recommended Practices : Aerodromes.

Annex 15 - International Standards and Recommended Practices : Aeronautical Information Services.

Doc 7030 - EUR Regional Supplementary Procedures (3rd part : Meteorology).

Les différences par rapport aux normes et aux pratiques recommandées de l'Annexe 3 sont notifiées dans la partie GEN 1.7.

Differences from the standards and recommended practices of Annex 3 are notified in section GEN 1.7.

3.5.2 ZONE DE RESPONSABILITE

De par sa désignation, MÉTÉO-FRANCE assure la veille météorologique « en route » dans la FIR/UIR CAYENNE ainsi que la veille météorologique d'aérodrome aux Antilles-Guyane.

La veille météorologique « en route » dans la FIR de PIARCO est assurée par le centre de veille météorologique (CVM) de TRINIDAD.

MÉTÉO-FRANCE assure aussi l'assistance météorologique au départ et à l'arrivée des aéronefs aux Iles de Saint-Pierre et Miquelon.

3.5.2 AREA OF RESPONSIBILITY

By its designation, METEO-FRANCE provides "en-route" meteorological watch in the CAYENNE FIR/UIR as well as the aerodrome meteorological watch in the French Antilles.

The "en-route" meteorological watch in the PIARCO FIR is provided by the TRINIDAD watch meteorological office.

METEO-FRANCE also provides meteorological service for aircraft at departure and on arrival in the islands of Saint-Pierre and Miquelon.

3.5.3 OBSERVATIONS ET MESSAGES D'OBSERVATION METEOROLOGIQUE D'AERODROME

Le tableau "1" à la fin de la présente partie décrit pour les aérodromes dotés des équipements nécessaires mis en œuvre de façon opérationnelle, les observations et les messages d'observation météorologique fournis par METEO-FRANCE aux usagers aéronautiques.

Pour un aérodrome donné, il peut exister deux types d'observations :

1) Les observations locales, destinées uniquement au service ATS de l'aérodrome concerné, qui en informe, autant que de besoin, les aéronefs au départ, en approche et à l'atterrissage : sous forme de messages MET REPORT.

Les messages MET REPORT contiennent les observations concernant la direction et la force du vent, la visibilité aéronautique, la portée visuelle de piste (RVR) s'il y a lieu, le temps présent, les nuages, la température de l'air et du point de rosée, la pression au niveau de la mer (QNH) et la pression à l'altitude de l'aérodrome (QFE). Ces informations sont fournies en temps réel et renouvelées automatiquement toutes les minutes.

En cas d'observateur humain présent sur l'aérodrome, les messages MET REPORT sont complétés, si les conditions météorologiques l'exigent par des messages d'observations spéciales locales (SPECIAL), également diffusées au contrôle aérien (ATC).

Sur certains aérodromes non dotés d'une approche de précision, les MET REPORT sont dits « réduits ». Ils contiennent uniquement les valeurs des paramètres vent, température, pression et visibilité, cette dernière étant soit estimée par l'ATS à partir d'un tour d'horizon validé par Météo-France, soit mesurée par un capteur si l'aérodrome en est équipé.

Les équipements de mesure installés satisfont aux critères réglementaires de l'aérodrome. A noter que sur tous les aérodromes soumis à la RSTCA, les distributions de mesures de vent et de pression à la tour de contrôle sont doublées par une liaison directe capteurs-tour.

Sur les aérodromes équipés en instruments de mesure de la portée visuelle de piste (RVR), les capteurs sont placés sur un axe parallèle à la piste distant de 120 mètres à 170 mètres de l'axe de piste, le premier à 300 mètres en aval du seuil, le second entre 1000 et à 1500 mètres du seuil (ou à mi-piste), le troisième à 300 mètres de l'autre extrémité de la piste. La mesure locale de la Portée Optique Météorologique (POM) permet de calculer la valeur de la portée visuelle de piste (RVR) en tenant compte de la luminance de fond et pour l'intensité maximale de balisage.

Dans les messages d'observation, la RVR est fournie en mètres, par échelons de 25 mètres lorsqu'elle est inférieure à 400 mètres, de 50 mètres entre 400 et 800 mètres et par échelons de 100 mètres au-dessus de 800 mètres, les valeurs étant arrondies par défaut à l'échelon immédiatement inférieur de l'échelle utilisée.

Toutes les valeurs de RVR mesurées sont transmises à l'ATS.

3.5.3 METEOROLOGICAL OBSERVATIONS AND AERODROME OBSERVATION REPORTS

The table "1" at the end of this part shows the weather observations and reports provided by METEO-FRANCE to aeronautical users for aerodromes fitted with the required equipment implemented operationally.

For a given aerodrome, two types of observations may exist :

1) Local observations, only addressed to ATC services of concerned aerodromes, which inform, as much as necessary, aircraft at departure, approaching, and landing : MET REPORT messages.

The MET REPORT messages contain observations regarding the wind direction and wind force, aeronautical visibility, the runway visual range (RVR) if applicable, the current weather, the clouds, the air and dew point temperatures, the atmospheric pressure at sea level (QNH), and the atmospheric pressure at the aerodrome elevation (QFE). This information is supplied in real time and is refreshed automatically every minute.

When there is a human observer present at the aerodrome and if the meteorological conditions require it, the MET REPORT messages are supplemented by messages containing special local observations (SPECIAL), which are also broadcast to the Air Traffic Control (ATC).

For some aerodromes that do not have a precision approach, the MET REPORTs are termed "reduced" reports. They contain only the parameters for wind, temperature, pressure, and visibility, with the latter being either estimated by the ATS based on a general survey confirmed by Météo-France, or measured by a sensor if the aerodrome is equipped with one.

The measuring equipment installed satisfy the regulatory criteria of the aerodrome. It is also to be noted that for all aerodromes subject to the RSTCA, wind and pressure measurements provided to the control tower (TWR) are doubled by a direct sensor-TWR link.

On the aerodromes equipped with instruments to measure the runway visual range (RVR), the sensors are positioned along an axis parallel to the runway and at a distance of 120 to 170 m from the runway axis, the first one downstream of the threshold, the second one between 1000 and 1500 m from the threshold (or at mid runway), the third one 300 m from the other end of the runway. Local measurement of the Meteorological Optical Range (MOR) is used to calculate the runway visual range (RVR) taking into consideration the background luminance and for the maximum lighting intensity.

In the observation reports, the RVR is given in meters, in steps of 25 m when it is lower than 400 m, of 50 m between 400 and 800 m, and in steps of 100 m above 800 m, the values being rounded by default to the next lower step of the scale used.

All the RVR values measured are transmitted to the ATS.

Aérodrome	**Indicatif OACI /** *ICAO code*
Pointe à Pitre le Raizet	TFFR
Martinique Aimé Césaire	TFFF
Cayenne Felix Eboué	SOCA
Saint Pierre Ponte Blanche	LFVP

2) Et en complément, uniquement pour les aérodromes où ce service est requis par la réglementation ou demandé par l'exploitant de l'aérodrome, les observations destinées à la planification des vols et diffusées au-delà de l'aérodrome sous forme de messages METAR.

En Antilles-Guyane, les METAR sont entièrement automatiques (METAR AUTO) et produits toutes les demi-heures. A Saint-Pierre et Miquelon, les METAR sont réalisés par des observateurs à une fréquence horaire.

Caractéristiques du METAR AUTO

2) And in addition, only for aerodromes where this service is required by regulation or asked by aerodrome operator, observations addressed to flight planning and broadcast beyond the aerodrome with METAR messages.

In French Antilles and Guiana METAR are completely automatic (METAR AUTO) and delivered every 30 min. At Saint Pierre and Miquelon METAR are provided by observers every hour.

AUTO METAR characteristics

© Service de l'Information Aéronautique, France

Tous les aérodromes pour lesquels des METAR sont requis, sont équipés pour émettre des observations entièrement automatiques. La production de METAR AUTO est activée dès que l'observateur est absent à l'exception de Saint-Pierre Pointe-Blanche, où l'automatisation n'a pas été rendue opérationnelle compte-tenu des conditions spécifiques de l'aérodrome. Cette absence peut être pérenne ou temporaire.

Les points communs et les différences entre un METAR AUTO et un METAR élaboré par un observateur sont indiqués ci-après:

a) Informations identiques :

Les données vent, température de l'air, point de rosée et QNH sont mesurées automatiquement et sont identiques à celles qui figurent dans un METAR classique.

La RVR est calculée à partir de capteurs en place et elle est identique à celle fournie dans un METAR classique.

b) Informations différentes ou manquantes :

1 - La visibilité instrumentale est mesurée à l'emplacement du ou des capteurs. La visibilité dominante est calculée à partir des mesures minute de tous les capteurs de visibilité sur les 10 dernières minutes (visibilité dominante instrumentale = valeur médiane). Elle est représentative de la visibilité au lieu d'implantation des instruments et avec un capteur unique, n'est donc représentative de la visibilité sur l'aérodrome qu'en conditions météorologiques homogènes.

2 - Bien que toutes les variétés possibles de temps présent ne puissent être codées automatiquement, les équipements évoluent et des nouveaux codes apparaissent dans les METAR AUTO. Actuellement, les codes suivants sont possibles : DZ ou FG ou BR ou HZ ou RA ou SN ou FZFG ou SHRA ou SHSN ou FZRA ou FZDZ. Les orages (TS) sont codés dans les METAR AUTO de Cayenne- Félix-Eboué, Pointe à Pitre-Le Raizet et Martinique Aimé Césaire. L'abréviation UP (Unknown Precipitation) est utilisée pour indiquer une précipitation non identifiée lorsque le type de précipitation n'a pas pu être identifié par le système d'observation automatique. L'attribut VC (à proximité) est utilisé pour les systèmes automatiques uniquement pour coder les orages à proximité de l'aérodrome de Cayenne (VCTS), c'est-à-dire entre 8 et 16 km de l'aérodrome.

3 - La couche nuageuse est calculée à partir des mesures d'un télémètre et d'un algorithme d'évaluation des couches nuageuses. La représentation est bonne en moyenne, mais dépend des conditions météorologiques. Le symbole /// est inséré à la suite du groupe de codage des nuages pour signaler que le type de nuage n'est pas observable par le système automatique. L'abréviation NCD (No Cloud Detected) est insérée à la place du groupe de codage des nuages lorsqu'aucun nuage n'a été détecté par le système automatique et lorsque le système n'est pas capable de détecter l'absence de CB et de TCU. L'abréviation NSC (No Significant Cloud) est insérée à la place du groupe de codage des nuages lorsque le système automatique n'a pas détecté de nuage (en dessous de la hauteur du CAVOK) et qu'il est capable de détecter l'absence de CB ou de TCU. L'identification des conditions convectives (CB, TCU) est assurée grâce à un algorithme utilisant les données issues des radars de précipitations

4 - En France, dans le METAR AUTO, les phénomènes récents ne sont pas renseignés.

5 - En France, dans le METAR AUTO, l'état des pistes n'est pas renseigné.

6 - En France, dans le METAR AUTO, la tendance (ou prévision d'atterrissage TREND) est renseignée pour les aérodromes qui disposent d'un service TAF.

Compte-tenu des limites de certaines informations contenues dans un METAR AUTO il est recommandé à l'usager, lors de la préparation du vol, de porter une attention particulière aux autres informations à sa disposition, en particulier TAF et cartes de temps significatif. (TEMSI)

All aerodromes for which METAR are requested, are equipped to broadcastfully-automatic observation reports. AUTO METAR production is activated as soon as observer is absent except on Saint-Pierre Pointe-Blanche airport where this full automation is not possible due to particular topographical conditions. This absence can be either permanent or temporary.

The common points and differences between an AUTO METAR and a METAR issued by an observer are indicated hereafter :

a) Identical information :

The wind, air temperature, dew point and QNH data is measured automatically and is the same as that of a classical METAR.

The RVR is calculated by installed sensors and is the same as that supplied in a classical METAR.

b) Different or missing information :

1 - The instrumental visibility is measured at the sensor location. The prevailing visibility is calculated from the minute measures by all the sensors of visibility over the last 10 minutes (instrumental dominant visibility = median value). It is representative of the visibility at the instrument installation location and with a single sensor is therefore representative of the visibility on the aerodrome only under homogeneous meteorological conditions.

2 - Although all possible kinds of current weather cannot be coded automatically, the instruments evolve and new codes appear in the AUTO METAR. Currently, the following codes are possible: DZ or FG or BR or HZ or RA or SN or FZFG or SHRA or SHSN or FZRA or FZDZ. Thunderstorms (TS) are coded in Cayenne-Félix-Eboué, Pointe à Pitre-Le-Raizet and Martinique Aimé Césaire METAR AUTO. The abbreviation UP (Unknown Precipitation) is used to indicate a non-identified precipitation when the type of precipitation could not be identified by the automatic observation system. VC (in the vicinity) attribute is used for automated systems only for coding thunderstorms in the vicinity of the aerodrome of Cayenne (VCTS), i.e between 8 and 16 km around the aerodrome.

3 - The cloud layer is calculated using a telemeter and a cloud layer evaluation algorithm. On average, the representation is correct, but depends on the meteorological conditions.The symbol /// is inserted after the cloud coding group to indicate that the type of cloud cannot be observed by the automatic system. The abbreviation NCD (No Cloud Detected) is inserted in place of the cloud coding group when no cloud has been detected by the automatic system and when the system is not able to detect the absence of CB and TCU. The abbreviation NSC (No Significant Cloud) is inserted in place of the cloud coding group when no cloud has been detected by the automatic system (below CAVOK height) and when the system is able to detect the absence of CB or TCU. The identification of the convective conditions (CB, TCU) is ensured via an algorithm using the data from the precipitation radars.

4 - In France, the recent events are not documented in the AUTO METAR.

5 – In France, in the AUTO METAR, runways condition is not documented.

6 - In France, in the AUTO METAR, the trend (or landing forecast TREND) is documented for the aerodromes with a TAF service provided.

Given the limits of some information contained in an AUTO METAR, it is recommended that air users, when preparing the flight, draw particular attention to the other available information, particularly TAF and significant weather charts. (TEMSI)

Tableau 1 : OBSERVATIONS ET MESSAGES D'OBSERVATION METEOROLOGIQUE D'AERODROME

Table 1 : OBSERVATIONS AND AERODROME METEOROLOGICAL OBSERVATION REPORTS

Le tableau ci-dessous fait mention, après le nom de l'aérodrome et de l'indicateur d'emplacement OACI, de la disponibilité, le cas échéant, de tableaux climatologiques d'aérodrome (1) et de résumés climatologiques d'aérodrome (2) :

(1) TABLEAUX CLIMATOLOGIQUES

L'établissement de tableaux climatologiques d'aérodrome est subordonné à la disposition d'un minimum de 5 années de mesures récentes.

Ces tableaux peuvent comprendre les renseignements suivants :

- Valeurs moyennes, écarts type, valeurs extrêmes, moyennes des températures de l'air en surface et de la pression atmosphérique au niveau de la station;

- Fréquence des cas où la visibilité est inférieure à des valeurs spécifiées;

- Fréquence des cas où la hauteur de la base des nuages, qui est significative du point de vue de l'exploitation, est inférieure à des valeurs spécifiées;

The table below mentions the aerodrome's name and the ICAO location indicator are followed by information on the availability, if applicable, of aerodrome climatological tables (1) and summaries (2).

(1) CLIMATOLOGICAL TABLES

Drawing up of aerodrome climatological tables implies having at least 5 years of recent measurement records available.

These tables may supply the following information :

- Average figures, standard deviations, peak values, mean values for surface air temperatures and atmospheric pressure at station's level ;

- Frequency of cases where visibility is less than specified values ;

- Frequency of cases where the cloud base height, which is significant for operations, is less than specified values ;

- Nombres moyens mensuels de jours où les phénomènes suivants sont observés: pluie, bruine, neige, grêle, brouillard, orage.

(2) RESUMES CLIMATOLOGIQUES

Les résumés climatologiques sont établis à partir des mêmes données que les tableaux climatologiques. Ils donnent des renseignements mensuels et annuels relatifs aux conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome :

- Fréquence des cas où la direction et la vitesse du vent se situent à l'intérieur d'intervalles spécifiés, aux heures indiquées ;

- Fréquence des cas où la visibilité est inférieure à des valeurs spécifiées, aux heures indiquées ;

- Fréquence des cas où la hauteur de la base de la couche de nuages couvrant plus de 4/8 est inférieure à des valeurs spécifiées, aux heures indiquées ;

- Fréquence des cas où la température sous abri se situe à l'intérieur d'intervalles spécifiés, aux heures indiquées.

Colonne 1 : heures de présence humaine à l'aérodrome.

Colonne 2 : types de messages d'observations météorologiques. MET REPORT (observations régulières locales destinées à la TWR ou à l'AFIS). SPECIAL (messages abrégés en langage clair soit observations spéciales locales d'aérodrome destinées à la TWR / AFIS et appelées SPECIAL), METAR, METAR AUTO.

Colonne 3 : équipements de mesure et lieu d'observation. (S.A : station automatique, TNL : télémètre de nuages).

- Mean number of days per month where the following events are observed : rain, drizzle, snow, hail, fog, storm.

(2) CLIMATOLOGICAL SUMMARIES

Climatological summaries are prepared from the same data as climatological tables and give monthly and annual information on the meteorological conditions over the aerodrome :

- Frequency of cases where the wind direction and speed are within specified intervals, at the indicated times ;

- Frequency of cases where visibility is less than specified values, at the indicated times ;

- Frequency of cases where the height of the base of the cloud layer covering more than 4/8th of the sky is less than specified values, at the indicated times ;

- Frequency of cases where the screened temperature is within specified intervals, at the indicated times.

***Column 1 :** hours of human presence at aerodrome.*

***Column 2 :** types of meteorological observation reports MET REPORT (regular local observations addressed to TWR or AFIS service), PL (abbreviated reports in plain language, i.e. special local aerodrome observations and addressed to control tower or AFIS service and named SPECIAL), METAR, METAR AUTO.*

***Column 3 :** measurement equipments and observation place (S.A. : automatic station, TNL : rangefinder).*

AERODROME	HEURES DE PRESENCE HUMAINE A L'AEROPORT (UTC)	MESSAGES D' OBSERVATIONS *Observation reports*	EQUIPEMENT ET LIEU D'OBSERVATION *Equipments system and place*
	1	2	3
Pointe à Pitre le Raizet TFFR (1) (2)	0700-0400	MET REPORT METAR AUTO	Vent aéronautique (moyen et MAX) : THR12 et THR30 Nuages : 1 TNL THR12 RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR12 Temps présent : capteur temps présent S.A avec diffusion à la TWR
Martinique Aimé Césaire TFFF (1) (2)	H24	MET REPORT METAR AUTO	Vent aéronautique (moyen et MAX) : THR10 et THR28 Nuages : 1 TNL THR10 RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR10 Temps présent : capteur temps présent S.A avec diffusion à la TWR
St Martin Grand case TFFG	Sans présence humaine	MET REPORT	Vent aéronautique (moyen et MAX) : THR12 S.A avec diffusion à l'AFIS
St Barthelemy TFFJ	Sans présence humaine	MET REPORT METAR AUTO	Vent aéronautique (moyen et MAX) : THR28 Temps présent : capteur de temps présent (parc) Nuages : 1 TNL THR28 S.A avec diffusion à l'AFIS
Cayenne Félix Eboué SOCA	0845-2045	MET REPORT METAR AUTO	Vent aéronautique (moyen et MAX) : THR08 Nuages : 1TNL à l'emplacement de l'ancien Middle Marker RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR08 Temps présent : capteur temps présent S.A avec diffusion à la TWR
Miquelon LFVM	Sans présence humaine	MET REPORT	Vent aéronautique (moyen et MAX) THR 12 Nuages : TNL THR 12 Temps présent : capteur temps présent (parc) S.A avec diffusion à la TWR
Saint-Pierre Pointe Blanche LFVP (1) (2)	ETE : 0745-2100 HIV : 0845-2200 Extension aux vols commerciaux réguliers, EVASAN et sauvetage canadien	MET REPORT METAR AUTO	Vent aéronautique (doublement du capteur) (moyen et MAX) THR 26, Nuages : TNL THR 26 RVR/Visibilité : 3 Diffusomètres + luminancemètres : 1 principal + 1 dupliqué THR 26 et 1 médian Temps présent : capteur temps présent (parc) + S.A doublée avec diffusion à la TWR.

3.5.4 TYPES DE SERVICES

a) Services aux organismes français assurant les services de la circulation aérienne

Météo-France fournit aux services de la circulation aérienne :

- les messages MET REPORT et SPECIAL

- les METAR et TREND

- les avertissements d'aérodrome

Ces messages (MAA ou AD WARNING) sont destinés à la protection des installations et des aéronefs au sol. Ils sont fournis également aux exploitants d'aérodrome.

Météo-France a mis en place une production automatique de MAA réalisée à partir des prévisions d'aérodrome TAF élaborées par les prévisionnistes aéronautiques.

Le MAA automatique concerne uniquement les phénomènes suivants :

3.5.4 TYPES OF SERVICES

a) Services to French organizations providing air traffic services

Météo-France supplies the following to the air traffic services :

- The MET REPORT and SPECIAL messages

- METARs and TRENDs

- Aerodrome warnings

These messages (MAA or AD WARNING) are intended to protect the installations and aircraft on the ground. They are also supplied to the aerodrome's operators.

Météo-France has implemented an automatic production of AD WARNING carried out on the basis of the aerodrome forecasts TAF elaborated by the aeronautical forecasters.

Automatic AD WARNING only concern the following phenomena :

© Service de l'Information Aéronautique, France

- Vent moyen
- Rafales
- Orages
- Grêle
- Pluie forte
- Grain
- Brouillard
- Seuil de températures

Les autres phénomènes continuent à faire l'objet de MAA réalisés par des prévisionnistes.

- les prévisions d'aérodrome TAF.

Pour chaque aérodrome un centre météorologique de rattachement a été désigné afin d'assurer la veille météorologique sur place ou à distance.

- les renseignements SIGMET (voir chapitre 3.5.8)

Prévisions aéronautiques locales

Les centres météorologiques élaborent pour chaque aérodrome pour lequel un service de prévision est requis :

- des prévisions d'aérodrome (TAF) qui sont en Antilles-Guyane des TAF longs d'échéance de 24 heures, renouvelés toutes les 6 heures. A Saint-Pierre Pierre Blanche, les TAF produits ont une échéance de 12 heures.

A noter que pour un terrain donné, il ne peut y avoir que la production d'un seul type de TAF. La durée de validité des TAF pour un aérodrome donné, est déterminée à partir des besoins exprimés par les usagers. En cas de besoins différents pour un même terrain, METEO-FRANCE a pris la décision de produire les TAF dont la validité demandée est la plus longue, cela en accord avec le régulateur du service météorologique à la navigation aérienne, la DGAC/DTA.

- des prévisions d'atterrissage de type tendance (TREND) pendant les périodes de service TAF.

- des prévisions de décollage (PREDEC) lorsqu'elles sont demandées par des compagnies aériennes.
Pour un aérodrome donné le type de prévision donné est liste en AD2.11.

b) Service avant le vol pour les équipages de conduite

Météo-France met à disposition des équipages de conduite l'ensemble des messages météorologiques réglementaires ainsi que tous les produits émis par le système mondial de prévision de zones (cartes de prévision de vent et température en altitude, cartes de temps significatif TEMSI) via les services automatisés d'information avant le vol AEROWEB PRO et AEROWEB.

En plus des informations provenant du système mondial de prévisions de zones, METEO-FRANCE élabore et met à disposition sur AEROWEB des cartes TEMSI sur le domaine Antilles Guyane (valables à 00, 12 et 18 UTC) et des cartes TEMSI couvrant le domaine Guyane valables à 12 et 18 UTC

Les services automatisés d'information avant le vol AEROWEB et AEROWEB PRO sont décrits au chapitre 3.5.9.

Les équipages de conduite peuvent également être assistés par téléphone (renseignements téléphoniques supplémentaires ou consultation – voir AD2.11) par des prévisionnistes du centre de rattachement de l'aérodrome de départ.

Enfin, sur les aérodromes où Météo-France est présent, les membres d'équipage peuvent consulter au centre météorologique toute l'information réglementaire aéronautique la plus récente et peuvent bénéficier avant le départ d'un exposé verbal.

ASSISTANCE METEOROLOGIQUE PROCUREE SUR LES AERODROMES

Information sur le tableau AD 2.11

Colonne 1 : Centre MET associé

Colonne 2 : Horaires de service et Centre MET associé

Colonne 3 : Centre MET responsable des prévisions d'aérodromes (TAF) et Période de validité des TAF

Colonne 4 : Informations sur la prévision de tendance (TREND)

Colonne 5 : Briefing, consultation

P : Consultation du prévisionniste à la station

T : Téléphone

D : Documents consultables sur support papier, soit par voie d'affichage, soit sur demande

Colonne 6 : Documentation de vol et Langue

Type de documentation de vol fournie: C : Cartes, PL : Textes abrégés en langage clair

Langue utilisée: FR pour Française:

Colonne 7 : Cartes, autres informations

- Average wind
- Gusts
- Thunderstorms
- Hail
- Heavy rainfall
- Squall
- Fog
- Temperature threshold

The other phenomena continue to be the subject of AD WARNING carried out by forecasters.

- Aerodrome forecasts (TAF).

An assigned weather center has been designated for every aerodrome to provide a meteorological watch locally or remotely.

- SIGMET information (see section 3.5.8)

Local aeronautical forecasts

The meteorological centers issue for each aerodrome where a forecast service is required :

- aerodrome forecasts (TAF) which are in the French Antilles and the Guiana long TAFs with a validity of 24, renewed every 6 hours. For Saint-Pierre Pierre-Blanche, TAS produced have a validity of 12 hours.

It is to be noted that for a given field, there can be only one type of TAF. The TAF validity time for a given aerodrome is determined based on the needs expressed by the users. In case of different needs for the same field, METEO-FRANCE decided to issue TAFs with a longer validity, in agreement with the air navigation meteorological control officer, i.e. the DGAC/DTA.

- trend type landing forecasts (TREND) during TAF service periods.

- take-off forecasts (PREDEC) when they are requested by the airlines. The type of forecast for each aerodrome is listed in AD2.11.

b) Assistance before flight for flight crews

Météo-France makes all regulatory weather messages and all reports issued by the World Area Forecast System (upper air forecasting charts for wind and temperature, TEMSI significant weather charts) available to flight crews via the automated preflight information services AEROWEB PRO and AEROWEB.

In addition to the information originating from the World Area Forecast System, MÉTÉO-FRANCE issues and available on AEROWEB TEMSI charts for Antilles Guiana area renewed (valid at 00, 12, 18 UTC) and TEMSI charts for Guiana area valid at 12 AND 18 UTC.

Automatic preflight information services such as AEROWEB and AEROWEB PRO are described at chapter 3.5.9.

The flight crews may also obtain phone assistance (additional information or consultation – see AD2.11) from forecasters of the departure aerodrome attachment centre.

Finally, on aerodromes where Météo-France is present, crew members may consult to the meteorological centre, the most recent aeronautical regulatory information and may have a briefing before departure.

METEOROLOGICAL ASSISTANCE PROVIDED ON THE AERODROME

Information about the AD 2.11 table

Column 1 : *MET Center associated*

Column 2 : *Periods of service and MET Center associated*

Column 3 : *MET Center responsible for aerodrome forecasts (TAF) and validity period of the TAFs*

Column 4 : *Trend forecast information (TREND)*

Column 5 : *Briefing, consultation*

P : Consultation of the forecaster at the station

T : Telephone

D : Documents on paper that can be consulted, either on noticeboards or upon request

Column 6 : *Flight documentation and language used*

Type of flight documentation supplied: C: Charts, PL: Abbreviated texts in plain language

Language used: FR for French

Column 7 : *Charts, other information*

© Service de l'Information Aéronautique, France

S : carte d'analyse au sol (carte actuelle)

U : carte d'analyse en altitude (carte actuelle)

P : carte en altitude prévue

W : carte du temps significatif

T : carte de la tropopause

SWH : temps significatif à haute altitude (carte)

SWM : temps significatif à moyenne altitude (carte)

SWL : temps significatif à basse altitude (carte)

AD WARNING

METAR AUTO

PREDEC

Colonne 8 : Équipement complémentaire

VISU : Visualisation sur écran, au centre météorologique d'aérodrome, des phénomènes météorologiques présents et prévus.

AEROWEB ou AEROWEB PRO : Accès en libre service à une borne AEROWEB ou AEROWEB PRO permettant aux usagers la consultation des documents des phénomènes météorologiques présents et prévus.

Colonne 9 : Organismes ATS

Colonne 10 : Numéro de téléphone permettant aux usagers IFR d'entrer en relation avec un prévisionniste

S : Ground analysis chart (present chart)

U : Upper air analysis chart (present chart)

P : Prognostic upper air chart

W : Significant weather chart

T : Tropopause chart [2]

SWH : High level significant weather (chart)

SWM : Mid level significant weather (chart)

SWL : Low level significant weather (chart)

AD WARNING

METAR AUTO

PREDEC

***Column 8 :** Supplementary equipment*

VISU : Onscreen visualization at aerodrome meteorological station of present and forecast meteorological phenomena.

AEROWEB or AEROWEB PRO : Self-service access to an AEROWEB or AEROWEB PRO terminal allowing users to consult documents on present and forecast meteorological phenomena.

***Column 9 :** ATS organims*

***Column 10 :** Telephone number allowing IFR users to contact a forecaster.*

c) Service pendant le vol pour les équipages de conduite

Les renseignements qu'un aéronef muni de radio peut recevoir en vol ne doivent être considérés que comme des recoupements, des précisions ou des rectifications de l'information météorologique reçue au départ. Ils ne sauraient la remplacer.

Les renseignements météorologiques susceptibles d'être reçus en vol se divisent en deux catégories:
- l'information "en route".
- les renseignements pour l'atterrissage.

L'information "en route" comprend :

* Les renseignements obtenus par l'écoute des émissions météorologiques régulières en radiotéléphonie (Emission VOLMET), donnant des observations régulières (METAR) pour une sélection d'aérodromes ainsi que des avis de SIGMET.

* Les renseignements obtenus par trafic radio :

1) à l'initiative des organismes de la circulation aérienne, peuvent concerner les renseignements SIGMET relatifs à l'apparition, ou à la prévision de l'un ou de plusieurs des phénomènes suivants, dans la région de veille météorologique :

- Orages (avec ou sans grêle) noyés dans la masse,
- Orages (avec ou sans grêle) fréquents,
- Orages (avec ou sans grêle) obscurcis,
- Orages (avec ou sans grêle) organisés en lignes de grains,
- Turbulence forte,
- Givrage fort,
- Givrage fort par précipitation se congelant,
- Ondes orographiques fortes,
- Forte tempête de poussière,
- Forte tempête de sable,
- Présence de cendres volcaniques,
- Cyclone tropical,
- Nuage radioactif

2) sur demande de l'équipage de l'avion, peuvent concerner :

- les observations de surface les plus récentes disponibles effectuées en des points du trajet restant à parcourir ;

- le temps prévu pour un certain intervalle de temps, en un point, sur un tronçon de trajet, ou sur une région ;

- les phénomènes météorologiques importants. (METAR, comptes rendus en vol spéciaux reçus d'aéronefs (AIREP spéciaux), TREND, TAF ainsi que leurs amendements).

Les renseignements pour l'atterrissage comprennent :

- le vent en surface représentatif de la piste utilisée ainsi que, le cas échéant, les variations de la direction et les variations par rapport à la vitesse moyenne indiquée sous forme de valeurs maximales et minimales,

- la visibilité, ou pour certains aérodromes, pour l'atterrissage comme pour le décollage, les valeurs de portée visuelle (RVR) représentatives de la piste utilisée,

- les phénomènes météorologiques,

***c) Service during flight* for flight crews**

Any information that an aircraft can receive by radio during a flight shall only be considered only as cross-information, details or amendments to the meteorological information received upon departure. It shall in no way replace it.

The meteorological information liable to be received during flight is divided in two categories :
- in-flight information,
- landing information.

"In-flight" information includes :

** The information obtained by listening to regular meteorological broadcast by radiotelephony (VOLMET broadcast), supplying regular observations (METAR) for a selection of aerodromes and SIGMET advisories.*

** The information obtained by radio traffic.*

1) at the initiative of the air traffic organization, may concern the SIGMET information related to the occurrence or the expectation of one or more of the following events, in the meteorological watch area :

- Embedded storms (with or without hail),
- Frequent storms (with or without hail),
- Obscure storms (with or without hail),
- Storms (with or without hail) organized in squall line,
- Severe turbulence,
- Severe icing,
- Severe icing by freezing precipitation,
- Strong mountain wave,
- Strong dust storm,
- Strong sand storm,
- Presence of volcanic ashes,
- Tropical cyclone,
- Radioactive cloud.

2) on request from the aircraft crew, such information may relate to :

- the most recent surface observations available, made at points of the remaining flight ;

- the planned time for a given time slot, at one point, on one leg, or on one region ;

- the major meteorological events. ((METAR, special inflight reports received from aircraft (special AIREP), TREND, TAF and their amendments).

The landing information includes the following :

- surface wind representative of the runway used and, when appropriate, variations of direction and variations in relation to the average wind speed given in the form of maximum and minimum values,

- visibility, or for some aerodromes, both for landing and take-off, the RVR of the used runway,

- meteorological events,

© Service de l'Information Aéronautique, France

- la nébulosité et la hauteur de la base des couches nuageuses,

- pour l'atterrissage, la valeur de la pression représentative de la zone de toucher des roues,

- pour le décollage, la valeur de pression représentative de la zone de la piste utilisée,

Le cas échéant, les renseignements suivants sont fournis :

- température de l'air et du point de rosée,

- remarques en clair ou à l'aide d'abréviations normalisées permettant de mieux préciser les conditions météorologiques existantes sur l'aérodrome et dans les aires d'approche et de montée au décollage,

- sur demande, une évolution prévue du temps (TREND et/ou TAF et/ou PREDEC).

- cloud amount and height of the cloud layer base,

- for landing, pressure value representative of the touchdown area,

- for take-off, pressure value representative of the runway area used.

As applicable, the following information is provided :

- air and dew point temperature,

- remarks in plain text or using standardized abbreviations to better specify the meteorological conditions prevailing on the aerodrome and in the approach and climb areas,

- on request, an expected weather change (TREND and/or TAF and/or PREDEC).

d) Autres services

Climatologie aéronautique

Les renseignements climatologiques aéronautiques nécessaires à la planification des vols et des aérodromes sont établis pour chaque aérodrome bénéficiant d'un service météorologique. Sous réserve de la disponibilité d'un minimum de 5 années de mesures récentes, sous la forme de tableaux et de résumés climatologiques d'aérodrome par le service. Ils sont fournis à la demande en s'adressant à la Direction Interrégionale de Météo-France d'Antille Guyane, ou, selon le site concerné, au centre météorologique de Saint-Pierre-et-Miquelon.

d) Other services

Aeronautical climatology

The aeronautical climatologic information required for flight and aerodrome scheduling is established for each aerodrome providing a meteorological service. It is supplied on request, providing a minimum of 5 years of recent measurements is available, in the form of aerodrome weather tables and summaries, by the Interregional direction of Météo- France of the French Antilles et Guyana or, according to the concerned center, to the meteorological office of Saint-Pierre-et-Miquelon.

Dossiers d'enquêtes aéronautiques

Des cellules d'enquêtes aéronautiques ont été mises en place à METEO-FRANCE pour effectuer les études et recherches météorologiques nécessaires à l'instruction d'accidents ou d'incidents survenus dans leur domaine de responsabilité sur demande écrite du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA), du Bureau Enquêtes Accidents pour la sécurité de l'aéronautiqhe d'état (BEA-E) et des autorités aéronautiques.

Aeronautical investigation folders

Aeronautical investigation units have been set up at METEO-FRANCE to conduct meteorological studies and researches required when investigating on accidents or incidents occurred within their area of responsibility, on written request of the Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA), the Bureau Enquêtes Accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'état (BEA-E) and the aeronautical authorities.

Service de réponse téléphonique

Martinique et Guadeloupe H24 : 05 96 57 23 25.

Guyane : durant la période 0845-2045 UTC 05 94 35 35 36 et durant la période 2045-0845 UTC 05 96 57 23 25.

St-Martin et St-Barthelemy H24 : 05 96 57 23 91.

Ce service est disponible pour les usagers de l'aviation générale désirant un complément d'information pour préparer leur vol, ou si le terrain d'où ils décollent ne permet pas l'accès au réseau internet (Aeroweb).

Automated answering service

Martinique and Guadeloupe H24 : 05 96 57 23 25.

Guyane : during the period 0845-2045 UTC 05 94 35 35 36 and during the period 2045-0845 UTC 05 96 57 23 25.

St-Martin and St-Barthelemy H24 : 05 96 57 23 91.

This service is available for general aviation users eager to have additional information to prepare their flight, or if there's no internet access from their take-off airfield (Aeroweb).

3.5.5 AVIS PREALABLES EXIGES DES EXPLOITANTS

Lorsqu'un exploitant estime que le service normalement déployé par Météo-France ne répond pas pleinement à ses besoins, et qu'une assistance complémentaire ou nouvelle lui serait nécessaire, il notifie ce besoin avec un préavis suffisant au centre météorologique associé à l'aérodrome de départ.

Pour tous les systèmes automatisés de METEO-FRANCE, la mise à disposition des documents météorologiques réglementaires est conforme aux délais définis dans les documents officiels de l'OACI ou, pour ce qui concerne les produits spécifiques français, aux délais définis entre les compagnies aériennes et METEO-FRANCE dans le cadre des commissions aviation de transport et aviation légère du Conseil Supérieur de la Météorologie.

3.5.5 NOTIFICATION REQUIRED FROM OPERATORS

When an operator considers that the service normally provided by Météo-France does not fully meet its needs, and that an additional or new assistance is necessary, he notifies this need, with a sufficient prior notice, to the meteorological center associated to the departure aerodrome.

For all METEO-FRANCE automated systems, the regulatory meteorological documents are made available within the deadlines defined in the official ICAO documents or, as concerns specific French products, within the deadlines agreed upon between the airlines and METEO-FRANCE, within the framework of the transport aviation and light aviation committees of the Conseil Supérieur de la Météorologie (higher council of meteorology).

3.5.6 COMPTES-RENDUS AIREP EXIGES DES EXPLOITANTS

Les observations d'aéronefs et les comptes rendus par radiotéléphonie sont définis au chapitre 12 du règlement d'exécution (UE) N°923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne.

Les pilotes rendent compte des observations sur les phénomènes météorologiques rencontrés pendant toute phase de vol conformément aux dispositions décrites en ENR 1.1.

3.5.6 AIREP REPORTS EXPECTED FROM OPERATORS

The conditions in which regular and special observations are required from aircraft are described in chapter 12 of Commission implementing Regulation (EU) No 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation.

Thus, pilots report observations during any flight phase, according to rules described in ENR 1.1.

3.5.7 SERVICE VOLMET

Le service VOLMET n'est pas rendu.

3.5.7 VOLMET SERVICE

VOLMET service is not provided.

3.5.8 SERVICE SIGMET ET AIRMET

3.5.8 SIGMET AND AIRMET SERVICES

Centre de Veille Météorologique *Meteorological watch offices (CVM)*	**Heures de service** *Service hours (UTC)*	**Région d'information de vols concernée** *Flight information region concerned*	**Renseignements diffusés** *Broadcast information*	**Organisme desservi** *Served organization*
CVM Fort de France	H 24	FIR /UIR Cayenne	SIGMET	CRNA Cayenne

La veille météorologique pour la FIR/UIR CAYENNE est assurée par le CVM Fort de France localisé sur l'aéroport Martinique Aimé Césaire.

Dans le cadre de cette fonction, le CVM de Fort de France assure, entre autres, la production et le suivi des SIGMET.

The metorological watch out for the FIR/UIR CAYENNE is provided by the Fort de France CVM, located at Martinique Aimé Césaire airport.

As part of its duties, Fort de France CVM products and monitors the SIGMETs.

© Service de l'Information Aéronautique, France

La période de validité des messages SIGMET ne dépasse pas 4 heures. Dans le cas particulier des messages SIGMET concernant un nuage de cendres volcaniques ou un cyclone tropical, la période de validité est de 6 heures.

Les renseignements AIRMET ne sont pas requis en région CAR-SAM-NAM.

The SIGMET validity period does not exceed 4 hours. In the special case of SIGMET messages for volcanic ash cloud or a tropical cyclone, the validity period is 6 hours.

AIRMET information are not required in CAR-SAM-NAM region.

3.5.9 AUTRES SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES AUTOMATISÉS

3.5.9 OTHER AUTOMATED METEOROLOGICAL SERVICES

AEROWEB PRO

Le service AEROWEB-PRO est une application web qui rend le service d'auto-briefing météorologique. Réservé aux usagers aéronautiques professionnels qui doivent en accepter les conditions d'utilisation, il est disponible via un identifiant et un mot de passe à l'URL https://aviation-pro.meteo.fr . Il permet d'accéder à tous les messages météorologiques réglementaires aéronautiques utiles dans le monde : METAR, METAR AUTO, SPECI, TAF, et tous les produits du système mondial de prévisions de zone (obtenus à partir des centres mondiaux de prévisions de zone). Il propose aussi la consultation des messages d'avertissement d'aérodrome (AD WARNING) et des prévisions de décollage (PREDEC) produits en France, et permet de visualiser l'imagerie radar, satellite et foudre pour compléter la préparation des vols.

De plus, il permet d'accéder à la documentation de vol pour chaque vol souhaité. Pour obtenir un accès à AEROWEB-PRO, les usagers aéronautiques professionnels sont invités à s'adresser, selon leur localisation géographique, aux contacts suivants :

AEROWEB PRO

The AEROWEB-PRO service permanently operated by METEO-FRANCE is a web application that provides for the weather self-briefing service. Available via a secured https web connection https://aviation-pro.meteo.fr . It is reserved to professional aeronautical users who must accept the application's terms of use and have a login and password. Users can get to all regulatory aeronautical weather messages useful all over the world : METARs, AUTO METARs), SPECIs, TAFs as well as all reports issued by the World Area Forecast System (obtained from world area forecast centres). Aerodrome warning messages (MAA) and take-off forecasts (PREDEC) produced in France can also be viewed and radar, satellite and lightning imagery can be viewed to complete flight preparation.

Users can also print flight documentation for each flight of the day either on request or automatically. To be granted access to AEROWEB-PRO, professional aeronautical users are invited to get in touch with the following contacts :

Région ou centre météorologique ***Region or meteorological centre***	**Contact**
Zone Antilles-Guyane	aeromet.dirag@meteo.fr

AEROWEB

AEROWEB est le service d'autobriefing météorologique dédié à l'aviation légère et accessible sur l'URL : https://aviation.meteo.fr

Ce service, accessible sur une simple inscription, est réservé aux usagers aéronautiques qui doivent accepter les conditions d'utilisation du service.

AEROWEB met à disposition toutes les informations météorologiques aéronautiques réglementaires.

AEROWEB permet d'accéder à tous les messages météorologiques réglementaires aéronautiques utiles dans le monde : METAR, METAR AUTO, SPECI, TAF, GAFOR (prévisions de zones à basse altitude) et tous les produits du système mondial de prévisions de zone (obtenus à partir des centres mondiaux de prévisions de zone). Il propose aussi la consultation des messages d'avertissement d'aérodrome (AD WARNING) et des prévisions de décollage (PREDEC) produits en France, et permet de visualiser l'imagerie radar, satellite pour compléter la préparation des vols. Les vélivoles et libéristes peuvent y consulter une rubrique "Aérologie" contenant des prévisions de convection, des radio-sondages et d'autres produits spécifiques adaptés à leurs besoins.

De nombreuses ressources documentaires sont disponibles : didacticiel d'apprentissage des codes météorologiques avec exercices, fiches détaillées sur les phénomènes météorologiques, guide aviation.

AEROWEB

AEROWEB is the aeronautical weather section of METEO-FRANCE, available at https://aviation.meteo.fr and specifically dedicated to general aviation.

This service is available upon registration : the user must choose a login and a password and accept the terms of use restricting the access to aeronautical users.

AEROWEB displays all regulatory aeronautical weather information.

AEROWEB provides METAR, AUTO METAR, SPECI, TAF, GAFOR (low-altitude areas forecasts) as well as all reports issued by the World Area Forecast System (obtained from world area forecast centres). Users can save their favorite aerodromes, their personal flight files and the charts centered on these aerodromes. Aerodrome warning messages (MAA) and takeoff forecasts (PREDEC) produced in France can also be viewed and radar, satellite and lightning imagery can be viewed to complete flight preparation. Glider and hand-glider pilots can find convection forecasts, radiosonde measurements and other pieces of information suited to their needs in the "Aerology" section.

Many document resources are available : education software for meteorological codes including exercises, detailed sheets on meteorological events, Aviation guide to be downloaded or printed.

3.5.10 SERVICES DE METEOROLOGIE DE L'ESPACE

La France fait partie, au sein d'un consortium avec l'Australie, le Canada et le Japon, des Etats ayant accepté la responsabilité de fournir l'un des centres mondiaux de météorologie de l'espace (SWXC) désignés par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La contribution de la France aux services de ce centre, dénommé ACFJ, sera rendue par un groupement constitué de Collecte Localisation Satellites (CLS), European Satellite Services Provider (ESSP), et Météo France.

Les SWXC analysent les phénomènes de météorologie de l'espace (phénomènes d'origine solaire), et diffusent des renseignements consultatifs, modérés (MOD) ou sévères (SEV), concernant des impacts, observés (OBS) ou prévus (FCST), susceptibles d'affecter :

a. Les radiocommunications haute fréquence (HF COM) ;

b. Les systèmes de navigation et surveillance basés sur le GNSS (GNSS) ;

c. Les radiations à bord des aéronefs (RADIATION) ; et

d. Les communications par satellite (SATCOM).

Les renseignements consultatifs sur les phénomènes de météorologie de l'espace concernant l'ensemble de la route seront fournis aux exploitants et aux membres d'équipage de conduite au titre de l'information météorologique.

Les zones géographiques impactées sont repérées par leurs latitudes et longitudes, en ajoutant les niveaux de vol (ABV FL) pour ce qui concerne les radiations. Des abréviations sont aussi utilisées :

3.5.10 SPACE WEATHER SERVICES

France, in a consortium with Australia, Canada and Japan, is one of the States having accepted the responsibility to provide one of the International Civil Aviation Organization (ICAO) designated aviation Space Weather Centres (SWXC). The contribution of France to the services of this centre, named ACFJ, will be by a grouping of Collecte Localisation Satellites (CLS), European Satellite Services Provider (ESSP), and Météo France.

The SWXCs monitor space weather conditions (phenomena of solar origin), and issue moderate (MOD) or severe (SEV) advisories, about observed (OBS) ou forecast (FCST) phenomena which might affect :

a) high frequency radio communications (HF COM) ;

b) global navigation satellite systems (GNSS) based navigation and surveillance systems ;

c) on board radiation (RADIATION) ; and

d) satellite communications (SATCOM).

Space weather advisory information relevant to the whole route will be supplied to operators and flight crew members as part of aeronautical meteorological information.

Affected geographic areas are referenced by their latitudes and longitudes, and flight levels (ABV FL) for radiation. Abbreviations are also used :

© Service de l'Information Aéronautique, France

- Hautes latitudes de l'hémisphère nord (N9000 - N6000) : HNH	*- High latitudes northern hemisphere (N9000 - N6000) : HNH*
- Moyennes latitudes de l'hémisphère nord (N6000 - N3000) : MNH	*- Mid latitudes northern hemisphere (N6000 - N3000) : MNH*
- Latitudes équatoriales de l'hémisphère nord (N3000 - N0000) : EQN	*- Equatorial latitudes northern hemisphere (N3000 - N0000) : EQN*
- Latitudes équatoriales de l'hémisphère sud (S0000 - S3000) : EQS	*- Equatorial latitudes southern hemisphere (S0000 - S3000) : EQS*
- Moyennes latitudes de l'hémisphère sud (S3000 - S6000) : MSH	*- Mid latitudes southern hemisphere (S3000 - S6000) : MSH*
- Hautes latitudes hémisphère sud (S6000 - S9000) : HSH	*- High latitudes southern hemisphere (S6000 - S9000) : HSH*
Certaines recommandations peuvent concerner tout le côté éclairé de la Terre (partie éclairée).	*Some advisories may be for the whole daylight side of Earth (daylight side).*
Un exemple de renseignement consultatif fictif est indiqué ci-dessous :	*An example of fictitious advisory is given below :*
FNXX01 YMMC 020100	*FNXX01 YMMC 020100*
SWX ADVISORY	*SWX ADVISORY*
DTG : 20190504/0037Z	*DTG : 20190504/0037Z*
SWXC : ACFJ	*SWXC : ACFJ*
ADVISORY NR : 2019/321	*ADVISORY NR : 2019/321*
NR RPLC : 2019/320	*NR RPLC : 2019/320*
SWX EFFECT : HF COM MOD	*SWX EFFECT : HF COM MOD*
OBS SWX : 04/0037Z EQS MSH E00000-E18000	*OBS SWX : 04/0037Z EQS MSH E00000-E18000*
FCST SWX + 6 HR : 04/0700Z NOT AVBL	*FCST SWX + 6 HR : 04/0700Z NOT AVBL*
FCST SWX + 12 HR : 04/1300Z NOT AVBL	*FCST SWX + 12 HR : 04/1300Z NOT AVBL*
FCST SWX + 18 HR : 04/1900Z NOT AVBL	*FCST SWX + 18 HR : 04/1900Z NOT AVBL*
FCST SWX + 24 HR : 05/0100Z NOT AVBL	*FCST SWX + 24 HR : 05/0100Z NOT AVBL*
RMK : HF DEPRESSION EVENT IN PROGRESS DUE TO RECENT GEOMAGNETIC ACTIVITY. PERIODIC LOSS OF HF COM POSSIBLE NXT 24HRS.	*RMK : HF DEPRESSION EVENT IN PROGRESS DUE TO RECENT GEOMAGNETIC ACTIVITY.* *PERIODIC LOSS OF HF COM POSSIBLE NXT 24HRS.*
NXT ADVISORY : WILL BE ISSUED BY 20190504/0637Z =	*NXT ADVISORY : WILL BE ISSUED BY 20190504/0637Z=*

Tableau 2 : AERODROMES POUR LESQUELS LE CRITERE D'APPLICATION DE CAVOK EST UNE HAUTEUR DE LA BASE DES NUAGES SUPERIEURE A 5000 PIEDS.

Table 2 : AERODROMES FOR WHOM THE CAVOK APPLICATION CRITERION IS A CLOUDBASE HEIGHT GREATER THAN 5000 FT.

Indicatif	Aérodrome	Hauteur CAVOK (ft)
TFFF	Martinique Aimé Césaire	6000
TFFR	Pointe-à-Pitre Le Raizet	6270

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 3.6-1 RECHERCHE ET SAUVETAGE

SEARCH AND RESCUE

3.6.1 Organisation du dispositif de recherches et de sauvetage

Les services de recherches et de sauvetage en Guyane, aux Antilles et à Saint-Pierre et Miquelon sont organisés conformément aux normes et pratiques recommandés de l'OACI. La terminologie internationale SAR et les sigles OACI sont utilisés dans le présent document.

Les textes de référence sont les suivants :

a) Documentation OACI :

- Convention de Chicago, article 25,

- Annexe 12 - Recherches et sauvetage,

- Doc 8733, Plan de navigation aérienne Région CAR-SAM FASID VOL II PART VII (SAR), Plan de navigation aérienne Région Afrique-Océan Indien vol I ANP de base partie VII et vol II FASID partie VII

- Doc 7030, Procédures complémentaires régionales ,

- Doc 9731, Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes en 3 volumes.

b) Documentation nationale

- Décret n°2014-1253 du 27 octobre 2014 relatif aux dispositions des livres III, VI et VII de la partie réglementaire du code de la sécurité intérieure,

- Décret n°2014-1252 du 27 octobre 2014 relatif à la partie réglementaire du code de la sécurité intérieure,

- Instruction interministérielle du 23 février 1987 portant organisation et fonctionnement des services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix,

- Instruction n°97-508 du 14 novembre 1997 relative au plan SATER (Sauvetage AéroTERrestre d'un aéronef en détresse),

- Circulaire interministérielle n°99-575 du 10 novembre 1999 relative au plan de secours spécialisé aérodrome pour les accidents d'aéronefs en zone d'aérodrome et zone voisine d'aérodrome,

- Plan national SAR / Consignes permanentes SAR,

- Instruction régionale SAR aéronautique du Service de la Navigation Aérienne Antilles-Guyane (SNA-AG) du 1er mai 2015 – V3.0.

- Instructions locales de l'ARCC de Cayenne et des ARSC de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre.

3.6.1.1 Direction générale

En temps de paix, le Ministre des Transports définit, par un accord avec le Ministre de la Défense et les autres ministères concernés, la politique générale en matière de recherches et de sauvetage dans les zones de responsabilités françaises.

La mission générale SAR est confiée au sein de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) à un organisme central d'Etudes et de Coordination SAR (Département SAR) de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) dont le fonctionnement est assuré par du personnel de la DGAC, des Armées ainsi que, le cas échéant, du Secrétariat d'État à la Mer.

Le Département SAR apporte son concours technique aux ministères concernés par les affaires internationales et est chargé de la préparation des décisions nationales ayant trait à l'organisation des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse, de la définition de la politique relative aux différents moyens qui y participent ainsi que des relations avec les ministères susceptibles de prêter leur concours en cas de besoin.

Il établit les liaisons nécessaires avec la mission interministérielle de la mer afin d'assurer la coordination de l'ensemble de la politique en ce domaine.

3.6.1.2 Direction régionale

Un centre de coordination de sauvetage aéronautique (ARCC) dans le département de la Guyane française ainsi qu'un centre secondaire de sauvetage aéronautique (ARSC) dans chacun des départements de la Martinique et de la Guadeloupe sont mis en oeuvre conformément au plan de navigation aérienne de l'OACI pour les régions Caraibes et Amérique du sud.

En application de l'instruction interministérielle SAR du 23 février 1987, l'instruction régionale du 1er mai 2015, commune aux départements des Antilles et de la Guyane, précise l'organisation, les attributions et procédures SAR pour les recherches et le sauvetage des aéronefs en détresse dans la région Antilles-Guyane.

3.6.1 Search and Rescue system organization

The search and rescue services in French Guiana, West Indies and Saint-Pierre and Miquelon are organised in accordance with ICAO recommended standards and practices. The international SAR terminology and the ICAO abbreviations are used in the present document.

The reference texts are as follows :

a) ICAO documentation:

- Chicago Convention, article 25,

- Appendix 12 - Search and Rescue,

- Doc 8733, Regional navigation plan, CAR-SAM FASID VOL II PART VII (SAR),

- Doc 7030, Additional regional procedures,

- Doc 9731, International aeronautic and maritime search and rescue manual in 3 volumes.

b) National documentation :

- Decree n°2014-1253 of 27th of October 2014 relating to the dispositions of books III, VI and VII of the regulatory part of the domestic safety code,

- Decree n°2014-1252 of 27th of October 2014 relating to the regulatory part of the domestic safety code,

- Interministerial instruction of 23th of February 1987, relating to the organisation and operation of search and rescue services of aircraft in distress in peacetime,

- Instruction n°97-508 of 14th of November 1997 relating to SATER plan (Air land rescue of an aricraft in distress),

- interministerial circular n°99-575 of 10th of November 1999 relating to specific rescue aerodrome plan for aircraft accidents in aerodrome area and nearby aerodrome area,

- SAR national plan,

- Regional aeronautical SAR instruction of the Air Navigation Service of West Indies-Guiana (SNA-AG) of 1st of May 2015 – V3.0.

- Local instructions of Cayenne ARCC and of Fort-de-France and Pointe-à-Pitre ARSC.

3.6.1.1 General management

In peacetime, the Minister of Transport defines, in agreement with the Minister of Defence and the relevant ministries, the general policy regarding search and rescue in areas placed under french responsibility

The general SAR task is entrusted, within the General Directorate of Civil Aviation (DGAC), to a central SAR Study and Co-ordination body (SAR Department) of the Air Navigation Services Directorate (DSNA) whose the operation is provided by the staff of DGAC, the armies and General Secretariat for the Sea when appropriate.

The SAR Department provides technical assistance to the relevant ministries concerned with international affairs and is responsible for the preparation of national decisions affecting the organisation of search and rescue of aircraft in distress, for the definition of the policy relating to the various resources involved and the relations with the ministries likely to collaborate in case of need.

It establishes the necessary links with the inter-ministerial mission for the sea in order to ensure the coordination of the whole of SAR policy.

3.6.1.2 Regional management

An aeronautical rescue coordination centre (ARCC) in the department of French Guiana and an aeronautical rescue sub centre (ARSC) in each department of Martinique and Guadeloupe are implemented in compliance with the ICAO air navigation plan for the Carribbean and south American regions.

In application of the SAR interministerial instruction of 23th of February 1987, the regional instruction of 1st of may 2015, common to the West Indies and French Guiana, specifies the organisation, the SAR functions and procedures for the search and rescue of aircraft in distress in the West Indies - Guiana region.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Guyane française

L'ARCC de Cayenne est chargé de diriger les recherches et le sauvetage des aéronefs en détresse dans la zone géographique correspondant à la région de recherche et de sauvetage (Search and Rescue Region – SRR) de Cayenne dont les limites latérales englobent les FIR de Cayenne et de Paramaribo.

Le RSC de Zanderij (Surinam) est subordonné à l'ARCC de Cayenne.
Par délégation de pouvoir de l'ARCC de Cayenne et en étroite collaboration avec cet ARCC, le RSC de Zanderij est chargé de diriger les recherches et le sauvetage des aéronefs en détresse dans la zone correspondant aux projections horizontales de sa FIR (Paramaribo). En coordination avec l'ARCC de Cayenne, il peut demander l'assistance d'autres Etats.

Nom / *Name* :	ARCC Cayenne (Structure non permanente activée à la demande) *(Service available only on request)*
Adresse postale / *Postal address* :	Aérodrome de Cayenne Félix Eboué - 97351 MATOURY
N° téléphone H24 / *H24 phone* NR :	
Ingénieur astreinte opérationnelle (IAO) / *Operational duty engineer* :	+594 694 91 62 62
BRIA / *Regional office of aeronautical information*	+594 594 35 93 08 - +594 594 35 93 09
ARCC ouvert / *operational ARCC* :	+594 594 35 73 00 - +594 594 35 72 73
FAX :	+594 594 30 41 24
Adresse RSFTA / *AFTN address* :	**SOOOYCYX**
Région de recherches et de sauvetage / *Search and rescue region* :	SRR Cayenne
Service responsable / *Responsible service* :	Aviation Civile (Centre de Contrôle Cayenne-Félix Eboué) *Civil aviation (Cayenne-Félix Eboué control center*)
Coordonnées géographiques / *Coordinates* :	04° 49' 11" N, 052° 21' 43"W
Observations / *Remarks* :	La région de compétence du RSC Zanderij fait partie de la SRR Cayenne *The Zanderij RSC region is included in the Cayenne SRR*

Antilles françaises

Les ARSC de la Martinique et de la Guadeloupe situés dans la SRR de Piarco (Trinidad) agissent respectivement par délégation du RCC de Piarco dans les zones correspondantes aux limites latérales de chacune des TMA de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre.

Les ARSC des Antilles françaises sont subordonnés au RCC de Piarco.
Par délégation de pouvoir du RCC de Piarco et en étroite collaboration avec ce RCC, les ARSC des Antilles françaises sont chargés de diriger les recherches et le sauvetage des aéronefs en détresse dans les zones correspondant respectivement aux limites latérales de chacune des TMA de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre.

Dans le cadre de la coopération inter-Etats recommandée par l'OACI et sur demande du RCC de Piarco, les ARSC des Antilles françaises peuvent apporter leur aide à l'extérieur de leur zone de compétence.

Martinique

Nom / *Name* :	ARSC Fort-de-France (Structure non permanente activée à la demande) (*Service available only on request*)
Adresse postale / *Postal address* :	Aérodrome Martinique Aimé Césaire – 97232 Le Lamentin
N° téléphone H24 / *H24 phone NR* :	
Ingénieur astreinte opérationnelle (IAO) / *Operational duty engineer* :	+596 696 93 60 75
BRIA / *Regional office of aeronautical information*	+596 596 42 25 24 (H24) - +596 596 42 24 24 (HJ)
ARCC ouvert / *operational ARCC* :	+596 596 42 25 20
FAX :	
ARCC ouvert / *operational ARCC* :	+596 596 42 25 19
BRIA :	+596 596 51 10 63 (H24)
Adresse RSFTA / *AFTN address* :	**TFFFYCYX**
Région de recherches et de sauvetage / *Search and rescue region* :	TMA Fort-de-France
Service responsable / *Responsible service* :	Aviation Civile (Service de la Navigation Aérienne-Antilles Guyane) *Civil aviation (Air Navigation Service of French West Indies-French Guiana)*
Coordonnées géographiques / *Coordinates* :	14° 35' 32" N, 060° 59' 47"W
Observations / *Remarks* :	La zone de compétence de l'ARSC Fort-de-France (TMA) fait partie de la SRR de Piarco *The Fort-de-France ARSC area is included in the Piarco SRR*

French Guiana

The ARCC of Cayenne is responsible for managing search and rescue operations for aircraft in distress in the geographic area corresponding to the Search and Rescue Region (SRR) of Cayenne, whose lateral limits include the FIR's of Cayenne and Paramaribo.

The Zanderij RSC (Surinam) is subordinated to the ARCC of Cayenne.
By delegation of authority from the Cayenne ARCC and with its close collaboration, the Zanderij RSC is responsible for managing search and rescue operations for aircraft in distress in the area corresponding to the limits of its FIR (Paramaribo). In coordination with the Cayenne ARCC, it can request assistance from other states.

French West Indies

The ARSC of Martinique and Guadeloupe situated in the Piarco SRR (Trinidad) act respectively by delegation from the Piarco RCC in the areas corresponding to the lateral limits of each of the TMA of Fort-de-France and of Pointe-à-Pitre.

The ARSC of french West Indies are subordinated to the RCC of Piarco.
By delegation of authority from the Piarco RCC and with its close collaboration, the french West Indies ARSC are responsible for managing search and rescue operations for aircraft in distress in the area corresponding to the limits of each of the TMA of Fort-de-France and of Pointe-à-Pitre.

In the context of the inter-states SAR cooperation recommended by ICAO and on the request of the RCC of Piarco, the french West Indies ARSC can provide assistance outside of their area of responsability.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Guadeloupe

Nom / *Name* :	ARSC Pointe-à-Pitre (Structure non permanente activée à la demande) (*Service available only on request*)
Adresse postale / *Postal address* :	Organisme de contrôle Guadeloupe Maryse Condé – BP 460 – 97164 Pointe-à-Pitre Cedex
N° téléphone H24 / *H24 phone NR* :	
Ingénieur astreinte opérationnelle (IAO) / Operational duty engineer :	+590 690 84 46 90
BRIA / *Regional office of aeronautical information*	+590 590 48 21 43 (H24)
FAX :	
BRIA / *Regional office of aeronautical information* :	+590 590 48 21 40 (H24) - +590 590 48 21 00 (HJ)
Adresse RSFTA / *AFTN address* :	**TFFRYCYX**
Région de recherches et de sauvetage / *Search and rescue region* :	TMA Pointe–à-Pitre
Service responsable / *Responsible service* :	Aviation civile (Organisme de contrôle Guadeloupe Maryse Condé) *Civil aviation (Guadeloupe Maryse Condé control center)*
Coordonnées géographiques / *Coordinates* :	16° 15' 51 N, 061° 31' 33"W
Observations / *Remarks* :	La zone de compétence de l'ARSC Pointe–à-Pitre (TMA) fait partie de la SRR de Piarco *The Pointe-à-Pitre ARSC area is included in the Piarco* SRR

3.6.2 Rôle et attributions SAR

En Guyane et dans les Antilles

3.6.2.1 L'ARCC de Cayenne sous l'autorité du chef du centre de contrôle de Cayenne, celui – ci ayant reçu délégation du chef du SNA-AG, l'ARSC de Fort-de-France sous l'autorité de l'adjoint au chef du SNA-AG et l'ARSC de Pointe-à-Pitre sous l'autorité du chef de l'organisme de contrôle de Pointe-à-Pitre, celui – ci ayant reçu délégation du chef du SNA-AG exercent les attributions suivantes :

- Détermination des zones de recherches

Elles sont établies à partir de la zone probable d'accident (ZPA). La détermination de la ZPA appartient au SNA-AG par l'intermédiaire de l'ARCC de Cayenne, de l'ARSC de Fort-de-France ou de l'ARSC de Pointe-à-Pitre.

- Déclenchement et arrêt des opérations SAR

La responsabilité du déclenchement et de l'arrêt des opérations SAR appartient au SNA-AG par l'intermédiaire de l'ARCC de Cayenne, de l'ARSC de Fort-de-France ou de l'ARSC de Pointe-à-Pitre.

- Conduite des opérations SAR dans les secteurs terrestres (opérations SATER)

1) La direction générale des opérations et la conduite des moyens aériens appartiennent à l'ARCC ou aux ARSC ; celles-ci comprennent :

- l'attribution et le contrôle des missions de recherches,

- la coordination des mouvements aériens sur zone (prévention des abordages),

- le sauvetage des victimes lorsqu'il est possible par les moyens aériens

2) La conduite des opérations de secours par moyens terrestres appartient au délégué du gouvernement dans chaque département ; celle-ci comprend :

- l'attribution et la coordination des missions de recherches terrestres en liaison avec les recherches aériennes,

- le sauvetage des victimes sur délégation de l'autorité chargée de la direction générale des opérations.

- Conduite des opérations SAR dans les secteurs maritimes (opérations SAMAR)

1) La direction générale des opérations appartient au délégué du gouvernement assisté du Commandant de la zone maritime et par délégation aux organismes SAR maritimes concernés.

2) La conduite des opérations de secours en mer appartient au Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS). Celui-ci assure :

- la détermination de la zone de recherches maritime à partir de la zone probable d'accident,

- le choix des moyens,

- l'attribution des missions de recherches aux bateaux et aux aéronefs dans les zones maritimes.

- le sauvetage des naufragés.

- Conduite des opérations SAR dans les secteurs mixtes (terrestres et maritimes)

3.6.2 SAR role and allocations

In French Guiana and West Indies

3.6.2.1 The Cayenne ARCC under the head of Cayenne control centre's authority the latter having received delegation from the head of SNA-AG, the Fort-de-France ARSC under the authority of the deputy of the head of SNA-AG and the Pointe-à-Pitre ARSC under the authority of the head of the Pointe-à-Pitre control organisation, the latter having received delegation from the head of SNA-AG carry out the following tasks :

- Definition of search areas

They are established on the basis of the probable accident area. The definition of the probable accident area belongs to the SNA-AG through the Cayenne ARCC, the Fort-de-France ARSC and the Pointe-à-Pitre ARSC.

- Triggering and stopping of SAR operations

The responsability of the triggering and the stopping of SAR operations belong to the SNA-AG through the Cayenne ARCC, the Fort-de-France ARSC and the Pointe-à-Pitre ARSC.

- Conduct of SAR operations in land sectors (SATER operations)

1) The general management of operations and the conduct of air facilities belong to the ARCC or the ARSC's; those comprise :

- the allocation and the control of search missions,

- the coordination of air movements over area (to prevent collisions),

- the rescue of victims when it is possible using air facilities.

2) The conduct of rescue operations by land facilities belongs to the government delegate in each department; this comprises :

- the allocation and the coordination of land search missions in relation with the air searches,

- the rescue of victims by delegation from the authority responsible for the overall management of operations.

- Conduct of SAR operations in maritime sectors (SAMAR operations)

1) The general management of operations belongs to the government delegate with the assistance of the commandant of the maritime area and by delegation to the SAR organisations concerned.

2) The conduct of rescue operations at sea belongs to the regional operational centre for surveillance and rescue. This one is responsible for :

- the determination of the maritime search area on the basis of the probable accident area,

- the choice of facilities,

- the allocation of search missions to ships and aircraft in the maritime areas,

- the rescue of wrecked people

- Conduct of SAR operations in mixed sectors (land and maritime, SATER and SAMAR operations are simultaneously led).

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les opérations SATER et SAMAR sont conduites simultanément. Lorsque la zone probable d'accident couvre un secteur terrestre et maritime, chacune des autorités désignées conserve ses attributions. Néanmoins, afin d'assurer une direction unique des opérations, le chef de l'ARCC ou de l'ARSC compétent est chargé de la coordination générale des opérations.

3.6. 3 Activation des organismes SAR

L'ARCC et les ARSC sont mis en œuvre par les organismes de la circulation aérienne et activés soit à la suite d'une phase d'urgence, soit éventuellement à la demande du préfet de département correspondant ou du commandant supérieur des forces armées aux Antilles ou du commandement des forces armées en Guyane dans le cas d'un aéronef militaire en vol opérationnel avec ou sans plan de vol.

Le préfet de département est tenu informé du déclenchement, du déroulement, de la suspension éventuelle et de l'arrêt des opérations SAR.

Lorsqu'il lui revient de conduire une opération SAR, l'ARCC ou l'ARSC exercent la direction et la coordination des secours extérieurs qu'il suscite et reçoit. L'ARCC ou l'ARSC peuvent déléguer la direction du sauvetage à l'administration la plus engagée dans cette partie de l'opération. L'autorité qui dirige les recherches ou le sauvetage est seule habilitée, après consultation des adminsitrations coopérantes, à la suspendre ou a y mettre fin.

3.6.4 Moyens SAR

En Guyane et aux Antilles, il n'existe pas de moyens aériens SAR spécialisés ou semi-spécialisés. Les organismes SAR recourent aux moyens complémentaires et/ou occasionnels selon des procédures définies.

L'utilisation des moyens aériens militaires en opération SAR fait l'objet de directives militaires qui précisent les procédures de demande et d'emploi par l'ARCC de Guyane et les ARSC des Antilles.

L'utilisation d'aéronefs des compagnies aériennes pour des opérations SAR fait l'objet de conventions spécifiques entre celles-ci et la DSNA.

Les admistrations suivantes apportent leur concours à aux ARCC et ARSC :

- la Sécurité civile,
- les forces armées : "Terre, Air, Mer",
- la Gendarmerie nationale,
- les Affaires maritimes,
- les Douanes,
- l'Aviation civile.

Des organismes tels que les compagnies aériennes ayant un protocole avec la DGAC, les aéronefs privés sous certaines conditions, les associations privées (ADRASEC : Association Départementale des Radio-amateurs de la Sécurité Civile, SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer) peuvent apporter leur concours et tout autre moyen, sur réquisition du Préfet, Délégué du Gouvernement.

En plus des moyens décrits ci-dessous, il est possible, en cas de besoin de mettre en œuvre des moyens supplémentaires relevant des forces armées, du ministère chargé de l'aviation civile, des autres départements ministériels intéressés ainsi que des organismes privés.

Il peut être demandé le concours des RCC ou RSC voisins et des moyens dont ils disposent.

La Guyane étant une zone terrestre où les recherches et le sauvetage sont particulièrement difficiles, son survol justifie l'emport d'un équipement de survie à bord de tout aéronef.

When the probable accident area covers a land and maritime sector, each of the designated authorities keep its allocations. However, in order to ensure a unique management of operations, the head of the ARCC or appropriate ARSC is responsible for the general coordination of the operations.

3.6. 3 Activation of SAR organisations

The ARCC and the ARSC are implemented by air traffic control units and activated either following the occurrence of an emergency situation, or on request from the prefect of the relevant department or by the high commander of the French armed forces in the West Indies or the armed forces command in French Guiana in the case of a military aircraft in operational flight with or without a flight plan.

The prefect of the relevant french departement shall be informed of the initiation, the progress, the interruption and the stop of the SAR operations.

When in charge of an SAR operation, the ARCC or ARSC shall be responsible for coordinating any outside assistance it has requested and received. The ARCC or ARSC may delegate leadership of a rescue mission to the administrative body most engaged in that part of the operation. The authority directing the search or rescue operations shall alone be authorized to interrupt or terminate the operations, after consulting of the cooperating administrative bodies.

3.6.4 SAR facilities

In French Guiana and in the West Indies, there are no specialized or semi-specialized SAR air facilities. The units SAR used complementary and/or occasional facilities according to defined procedures.

The use of military air facilities for SAR operations is the object of military agreements which specify the procedures of request and use by the french Guiana ARCC and the West Indies ARSC.

The use of aircraft of airlines for SAR operations is the object of specific agreements between the latter and DSNA.

The following administrations support the ARCC and the ARSC :

- Civil Security
- the armed forces "Army, Navy, Air Force"
- the National Gendarmes Force
- Maritime Administration
- Customs
- Civil Aviation.

Other organisations like airlines having an agreement with DGAC, private aircraft under some conditions, private associations (Civil Security Departmental Radio Amateurs Association, National Sea Rescue Society) may provide assistance and any other facilities, when requisitioned by the Prefect, Government's delegate.

In addition to the resources indicated, additional means may be implemented if necessary with the help of the French Armed Forces, the Ministry of Civil Aviation, other relevant ministerial departments and private organizations.

Assistance and material support may be requested from close RCC or RSC.

French Guiana is a terrestrial area where search and rescue operations are especially difficult. Any aircraft flying over this zone should therefore be equipped with survival equipment.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.6.4.1 En Guyane **3.6.4.1 In French Guiana**

NOM *Name*	COORDONNEES GEOGRAPHIQUES *Coordinates* SITUATION *Location*	MOYENS *Facilities*	OBSERVATIONS *Remarks*
a	b	c	d
		AERIENS/ *AERIAL*	Tous les moyens aériens sont complémentaires ou occasionnels sur demande de L'ARCC. *All aerial means are complementary or occasional on ARCC request.*
Sécurité civile / *Civil security*	Cayenne Félix Eboué	1 HEL/L	
Armée de l'Air / *French Air Force*		4 HEL/M 4 HEL/L	
Gendarmerie	Cayenne Félix Eboué	2 HEL/L	
Compagnies Françaises / *French Companies*	Cayenne Félix Eboué	1 HEL/M 3 HEL/L 2 SRG	Accord SAR/ *SAR Agreement*
Aéronavale / *French Navy Air Force*	Dakar	1 VLR ou / or 1 MRG	
Armée de L'Air / *French Air Force*	Fort de France	2 MRG	
		MARITIME / *MARITIME*	
Marine nationale	Cayenne	4 RB	
French navy			
Douanes/ *Customs*	Cayenne Kourou St Georges St Laurent du Maroni	1 RB 3 canots/ *lifeboats* 1 RB 1 RB 1 RB	
Gendarmerie	Cayenne St Georges St Laurent du Maroni	1 RB 7 canots/ *lifeboats* 2 RB 1 RB	
		TERRESTRES/ *TERRESTRIAL TEAMS*	
Armée de Terre/ *Army* Gendarmerie Sécurité Civile / *Civil security*	Cayenne et autres lieux *Cayenne and others sites*		Pour la recherche et le sauvetage, sous contrôle du Préfet de Guyane. *For search and rescue, under control of the French Guiana Prefect.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

← **3.6.4.2 En Martinique**

3.6.4.2 In Martinique

NOM *Name*	**COORDONNEES GEOGRAPHIQUES** *Coordinates* **SITUATION** *Location*	**MOYENS** *Facilities*	**OBSERVATIONS** *Remarks*
a	**b**	**c**	**d**
		AERIENS/ *AERIAL*	Tous les moyens aériens sont complémentaires ou occasionnels sur demande de l'ARCC All aerial means are complementary or occasional, on ARCC request.
Sécurité civile/ *Civil security*	Fort-De-France	1 HEL/L 2 HEL/M	
Armée de l'Air / French Air Force	Fort-De-France	1 HEL/L 3 VLR	
Gendarmerie	Fort-De-France	1 HEL/L	
Douanes/ *Customs*	Fort-De-France	2 SRG 2 HEL/L	
		MARITIME	
Marine nationale / French navy	Fort-De-France	3 RV (dont 1 avec possibilité d'hélicoptère embarqué) / *whose 1 with the possibility of boarded helicopter)* 1 RB	
Douanes/ *Customs*	Fort-De-France et autres lieux *Fort-De-France and others sites*	1 RV 3 RB	
Gendarmerie	Fort-De-France et autres lieux Fort-De-France and others sites	1 RV 2 RB	
Affaires Maritimes / *Maritime Administration*		2 RB	
		TERRESTRES/ *TERRESTRIAL TEAMS*	
Armée de Terre/ *Army* *Gendarmerie* *Sécurité Civile/ Civil security*	Fort-De-France et autres lieux *Fort-De-France and others sites*		Pour la recherche et le sauvetage, sous contrôle du Préfet de Martinique *For search and rescue, under control of the Martinique Prefect*
Société nationale de Sauvetage en mer (SNSM)	Fort-de-France	4 RB	
Centre opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours (CODIS)	Fort-de-France	3 RB	

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.6.4.3 En Guadeloupe

36423 In Guadeloupe

NOM *Name*	COORDONNEES GEOGRAPHIQUES *Coordinates* SITUATION *Location*	MOYENS *Facilities*	OBSERVATIONS *Remarks*
a	b	c	d
		AERIENS/ *AERIAL*	Tous les moyens aériens sont complémentaires ou occasionnels sur demande de l'ARCC . All aerial means are complementary or occasional on ARCC request.
Sécurité civile/ *Civil security*	Pointe-à-Pitre	1 HEL/L	
Armée de l'Air *French Air Force*	Pointe-à-Pitre	1 HEL/L	
Gendarmerie	Pointe-à-Pitre	1 HEL/L	
Douanes/ *Customs*	Fort-de-France	2 SRG 2 HEL/L	
Aéronavale	Fort-de-France *French Navy Air Force*	1 MRG	
Armée de L'Air *French Air Force*	Fort-de-France	2 HEL/M 1 HEL/L 2 MRG	
		MARITIME / *MARITIME*	
Marine nationale *French navy*	Fort-de-France Pointe-à-Pitre	3 RV 1 RV 1 RB	
Douanes/ *Customs*	Pointe-à-Pitre	1 RV 1 RB	
Gendarmerie	Fort-de-France	2 RV 10 RB	
Affaires Maritimes *Maritime Administration*	Pointe-à-Pitre et autres lieux *Pointe-à-Pitre and other sites*		
		TERRESTRES/ *TERRESTRIAL TEAMS*	
Armée de Terre/ *Army* Sécurité Civile / *Civil security* Gendarmerie	Pointe-à-Pitre		Pour la recherche et le sauvetage, sous contrôle du Préfet de Guadeloupe. *For search and rescue, under control of the Prefect of Guadeloupe.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.6.5 Autres moyens

Des personnes civiles et des matériels jugés nécessaires à la conduite d'une opération SAR qui ne sont pas engagés à titre bénévole ou volontaire, peuvent faire l'objet d'une réquisition sous l'autorité du préfet. Ils sont alors mis pour emploi à la disposition de l'organisme chargé de la conduite des opérations SAR par l'autorité requérante.

3.6.6 Communications

Les liaisons inter ARCC, entre les ARCC/ARSC ou ARSC et les moyens participant à une opération sont assurés soit par les stations de télécommunications aéronautiques soit par des réseaux particuliers (forces armées, navires en mer, etc.)

3.6.7 Accords SAR

3.6.7.1 Accord du 28 mars 1966 entre le Brésil, Guyana, le Surinam et la Guyane française.

3.6.7.2 Lettre d'accord SAR du 1er octobre 2007 entre le RCC Amazonico (Brésil) et l'ARCC de Cayenne

3.6.8 Coopération avec les RCC étrangers

L'ARCC de Cayenne peut apporter son aide à l'extérieur de sa zone de compétence conformément à l'accord multilatéral SAR du 28 mars 1966. De même, dans le cadre de la coopération SAR inter-Etats recommandée par l'OACI et sur demande du RCC de Piarco, les ARSC de Fort-de –France et de Pointe-à-Pitre peuvent porter assistance à l'extérieur de leur zone de compétence.

L'ARCC et les ARSC peuvent également apporter leur concours lors d'opérations de recherche et de sauvetage de navires en détresse (SECMAR - Secours Maritime) et d'opérations de secours aux personnes en péril sur terre (Dispositions spécifiques ORSEC – Organisation de la Réponse de la Sécurité Civile).

Toutefois, ces activités complémentaires ne sont possibles que dans la mesure où leur mission principale le permet.

3.6.9 Balises de détresse

Les balises de détresse émettant dans la bande 406 à 406,1 MHz transmettent aux équipes de recherche et de sauvetage un message numérique codé permettant d'identifier la balise, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef. Ce message peut indiquer également la position de la balise.

Les émetteurs de localisation d'urgence (ELT) sont codés en utilisant les protocoles de localisation normalisés ou les protocoles de localisation d'usager.

Les balises de localisation personnelle (PLB) utilisées dans le domaine aéronautique sont exclusivement codées suivant le protocole de localisation normalisé.

3.6.9.1 Textes de référence

- Arrêté du 15 avril 2009 relatif au codage et à l'enregistrement des balises de détresse modifié par l'arrêté du 30 juin 2010

- Procédure P - 41-65 de l'OSAC «Obtention d'un code, indicatif, ou adresse, spécifique aux installations radioélectriques de bord», Rév. 1 – 06/2001

- Arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz

- Arrêté du 26 décembre 2008 modifiant l'arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz

- Arrêté du 29 janvier 2010 modifiant l'arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

3.6.9.2 Balises de détresse 406 Mhz

a) Codage

Le protocole retenu par la DGAC est le protocole de localisation normalisé tel que défini dans l'Annexe 1 à l'arrêté du 15 avril 2009 modifié. A compter du 1er juillet 2009 en Aviation Générale et du 15 avril 2009 en Transport Public, toute nouvelle installation devra utiliser ce protocole et être codée soit avec l'adresse 24 bits OACI de l'aéronef, soit avec le numéro de série balise (accompagné du numéro de certificat d'approbation de type COSPAS/SARSAT, sigle international : TAC).

Les balises installées avant le 1er juillet 2009 en Aviation Générale sont dispensées de recodage.

Les exploitants de transport public, dont les aéronefs déjà dotés d'ELT 406 MHz (au 15 avril 2009) non compatibles avec le protocole de localisation normalisé, sont autorisés à conserver ces balises de détresse. Elles seront recodées suivant le protocole d'usager (tel que défini dans l'Annexe 1 à l'arrêté du 15 avril 2009) au plus tard le 1er juillet 2010. Les balises de détresse compatibles avec le protocole de localisation normalisé devront quant à elles être recodées avec ce dernier protocole, au plus tard le 1er juillet 2010.

3.6.5 Others facilities

Civilians and equipment considered necessary for the execution of a SAR operation and which are not committed on a voluntary basis may be requisitioned under the authority of the prefect. They shall be placed by the requisitioning authority at the disposal of the unit responsible for directing the SAR operations

3.6.6 Communications

Liaisons within ARCC and between the ARCC/ARSC or ARSC and facilities taking part in an operation shall be ensured either by aeronautical telecommunication stations or by special networks (armed forces, ships at sea, etc.)

3.6.7 SAR agreements

3.6.7.1 SAR agreement of 28th of March 1966 between Brazil, Guiana, Surinam and French Guiana

3.6.7.2 Letter of SAR agreement of 1st of October 2007 between RCC Amazonico (Brazil) and Cayenne ARCC.

3.6.8 Cooperation with foreign RCC

Cayenne ARCC can provide assistance out of its zone of competence according to the multilateral SAR agreement of 28th March 1966. Also, in the context of the Inter-State SAR co-operation recommended by ICAO and at the request of the RCC of Piarco, the ARSC of Fort-de-France and Pointe-à-Pitre can provide assistance outside the areas for which they are responsible.

The ARCC and ARSC may also participate in search and rescue operations for ships in distress (SECMAR – Maritime Rescue) and in rescue operations for people in danger on land (specific provisions ORSEC – Organisation of the action of the civil security).

However, these additonal activities shall be undertaken only when they do not interfere with their primary mission.

3.6.9 Emergency beacons

The emergency beacons transmitting on the 406 to 406.1 MHz frequency range, transmit to the search and rescue teams a coded digital message to identify the beacon, the owner or aircraft operator. This message may also indicate the position of the beacon. .

Emergency Locator Transmitters (ELT) are coded by using the standard location protocols or the user location protocols.

The Personal Locator Beacon (PLB) used in the aeronautical field are exclusively coded following the standard location protocol.

3.6.9.1 Reference texts

- Decree of 15th of April 2009 on coding and registering of the emergency beacons amended by decree of 30th of June 2010.

- Handbook P - 41-65 of OSAC "Obtention d'un code, indicatif, ou adresse, spécifique aux installations radioélectriques de bord", 1st updated, June 2001

-Decree of 26th of March 2008 relating to the obligation of carrying an emergency
beacon operating on 406 MHz, for aircraft search and rescue purposes.

- Decree of 26th of December 2008 amending decree 26th of March 2008 relating to the obligation of carrying an emergency beacon operating on 406 MHz, for aircraft search and rescue purposes

- Decree of 29th of January 2010 amending decree of 26th of March 2008 relating to the obligation of carrying an emergency beacon operating on 406 MHz for aircraft search and rescue purposes.

3.6.9.2 Emergency beacons operating on 406 MHz

a) Coding

The protocol selected by DGAC is the standard location protocol as defined in Appendix 1 of the decree of 15th of April 2009 updated. Any new installation from 1st of July 2009 for general aviation and from 15th of April 2009 for public transport shall use this protocol and be coded either with the ICAO 24-bit address of the aircraft or with the beacon serial number (including the COSPAS/SARSAT type approval certificate number, international acronym: TAC).

The beacons installed before July 1st, 2009 for general aviation are exempted of recoding.

Public transport aircraft operators, already equipped with 406 MHz ELT (on 15th of April 2009) not compatible with the standard location protocol, are allowed to keep these emergency beacons. They will be recoded following the user protocol (as defined in Appendix 1 in decree of 15th of April, 2009) on 1st of July 2010 within.The emergency beacons compatible with the standard localization protocol shall be recoded with this protocol, on July 1st, 2010 at the latest.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les deux protocoles (normalisé et usager) incluent l'indicatif du pays. Selon le lieu d'exploitation de l'aéronef, le code nationalité « France » de l'indicatif du pays sera :

227 pour la France métropolitaine

226 pour les appareils du ministère de la Défense

329 pour la Guadeloupe

347 pour la Martinique

361 pour Saint Pierre et Miquelon

745 pour la Guyane française

Lorsqu'un aéronef est doté de plusieurs balises de détresse, une seule doit comporter l'adresse 24 bits. Toutes les autres doivent être codées avec le numéro de série de la balise (accompagné du numéro de certificat d'approbation de type COSPAS/SARSAT, sigle international : TAC).

b) Enregistrement

C'est une opération **obligatoire, essentielle** et **indispensable** afin de permettre aux organismes en charge de la recherche et du sauvetage d'établir un lien entre le numéro identifiant de la balise et son utilisateur. De même, en cas de simple détection sans localisation (GPS défectueux ou émission trop brève pour permettre une localisation Doppler), les renseignements fournis permettront aux centres de coordination de sauvetage d'effectuer un travail d'enquête et d'initier une opération de recherche et de sauvetage.

L'enregistrement correct de la balise de détresse garantit une réponse optimum des services de recherche et de sauvetage.

Procédure d'enregistrement

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise de détresse a l'obligation d'enregistrer la ou les balises de détresse qu'il détient et de notifier tout changement dans l'affectation de celles-ci.

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise de détresse reste responsable des données inscrites dans le registre national des balises de détresse.

Lors de la vente de l'aéronef ou de la balise de détresse, l'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise est tenu de renseigner le registre national des balises de détresse, afin que le nouveau propriétaire soit rapidement identifié par les services de recherche et de sauvetage

L'enregistrement des balises de détresse émettant sur 406 MHz s'effectue en ligne (via internet) à l'adresse suivante :

https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/login

Une fois la fiche renseignée et validée, il sera possible, toujours à partir de l'accès personnel, d'y accéder autant que de besoin, afin d'y modifier les informations saisies. Ces modifications sont nécessaires lors de tout changement affectant l'un des champs complété (coordonnées des personnes à prévenir, contenu du champ « Remarques »).

Le ou les contacts d'urgence demandés à l'enregistrement doivent être une ou des personnes qui sont susceptibles de connaître le maximum d'informations pour aider les secours et notamment avoir une idée du plan de vol (destination initiale et destination finale).

Le champ « Remarques » a aussi une importance singulière. C'est un moyen pour les secours d'obtenir des renseignements complémentaires.

Registre français des balises de détresse 406 MHz

La base de données d'enregistrement de balises 406 MHz (registre français des balises de détrsse - RFBD) doit être renseignée en temps réel de tout changement affectant une ELT ou une PLB tel que : .

- changement du propriétaire/exploitant ;

- nouvelles coordonnées téléphoniques ;

- pose/dépose d'une ELT… ;

- modification dans l'utilisation de la balise de détresse (aéronautique, maritime ou terrestre).

Nota: Si une PLB peut être utilisée sur plusieurs aéronefs, toutes les immatriculations doivent être mentionnées dans le champ "Remarques". En toute rigueur, l'immatriculation renseignée dans le champ "Immatriculation" doit être celle de l'aéronef dans lequel est installée la PLB.

3.6.9.3 Essais des balises de détresse 406 Mhz

Il est **strictement interdit de tester les balises émettant sur 406 MHz en mode opérationnel.** Seule l'utilisation du dispositif intégré d'auto-test équipant certaines balises 406 MHz est autorisée. Les essais doivent être effectués conformément au manuel d'utilisation de la balise.

3.6.9.4 Peines encourues pour déclenchement volontaire de balises de détresse 406 Mhz

L'article L39-7 du Code des postes et des communications électroniques (Chapitre V : Dispositions pénales) stipule que :

Both protocols (standard and user) include the country location indicator. According to the aircraft operation place, the "France" nationality code for the country location indicator will be as follows:

227 for metropolitan France

226 for French Air Force aircraft

329 for Guadeloupe

347 for Martinique

361 for Saint Pierre and Miquelon

745 for French Guiana

When an aircraft is equipped with several emergency beacons, only one beacon must include the 24-bit address. Al the other beacons must be coded with the beacon serial number (including the COSPAS/SARSAT type approval certificate number, international acronym: TAC).

b) Registration

This **mandatory, essential and absolutely** indispensable operation enables the authorities in charge of search and rescue operations to establish a link between the beacon identification number and its user. In the same way, in case of a mere detection without location (defective GPS or too brief transmission for enabling a Doppler location), the provided information will enable the coordination and rescue centres to perform investigation activities and start a search and rescue operation.

If the emergency beacon is correctly registered, the search and rescue services will be able to optimally reply.

Registration procedure

The aircraft operator or the owner of the emergency beacon must register his emergency beacon(s) and notify any change of the allocation of these beacons.

The aircraft operator or the owner of the emergency beacon is responsible for the data recorded in the national register of the emergency beacons.

When selling the aircraft or the emergency beacon, the aircraft operator or the beacon owner must fill in the national register of emergency beacons so that the new owner is quickly identified by the search and rescue services.

The emergency beacons transmitting on 406 MHz are registered on line (on the Internet) at the following address :

https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/login

Once the form has been filled in and validated, it will be possible, from the personal access, to consult it as often as it is necessary, in order to modify the entered information. These modifications will be necessary for any change that affects one of the filled fields (details on people to be notified, content of the "Comments" field).

The emergency point(s) of contact requested for the registration must be one(s) who might supply the maximum amount of information for helping the rescue teams and who might especially have an idea of the flight plan (original destination and final destination).

The "Comments" field has a particular significance as well. It is a way for rescue services to obtain additional information.

French register of distress beacons 406 MHz

Any change affecting an ELT or a PLB must be recorded in real time in the national 406 MHz beacon registration database (the French register of distress beacons 406 MHz). The database must be updated in the following situations :

- change of owner/operator ;

- new phone number ;

- installation/removal of an ELT...;

- modification of the use of the emergency beacon (aeronautical, maritime or land).

Note: If a PLB can be used on several aircraft, all the aircraft registration numbers must be entered in the "Comments" field. The aircraft registration number entered in the "Registration number" field must exactly correspond to that of the aircraft in which the PLB is paced.

3.6.9.3 406 MHz beacon tests

Testing the beacons transmitting on 406 MHz in operational mode is strictly prohibited . Only the use of the built in self-test system of some 406 MHz beacons is allowed. The tests shall be performed in compliance with the beacon user manual.

3.6.9.4 Penalties incurred in case of voluntary activation of 406 MHz emergency beacons

The article L39-7 of the Code des postes et des communications électroniques (Chapter V: Penal provisions) states that :

« Toute personne qui, sciemment, transmet ou met en circulation, par la voie radioélectrique, des signaux ou appels de détresse, faux ou trompeurs, est punie d'un an d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement.

Les appareils utilisés par le délinquant ou ses complices peuvent être confisqués. »

3.6.10 Entrée temporaire de moyens étrangers dans les trois départements d'outre-mer

L'autorisation d'entrée temporaire des moyens étrangers dans les trois départements d'outre-mer se fera conformément aux règles contenues dans le DOC 7030 de l'O.A.C.I. (Procédures Complémentaires Régionales).

L'application de ces règles entraîne, pour les organismes SAR étrangers désirant faire pénétrer des aéronefs ou des navires dans ces départements en vue d'y accomplir une mission SAR, l'obligation d'adresser un plan de vol ou un message équivalent donnant les détails complets sur les déplacements envisagés.

Ce plan de vol ou ce message devront être adressés :

- à l'ARCC de Cayenne pour les missions devant se dérouler en Guyane ;
- à l'aérodrome de Martinique – Aimé Césaire pour les missions devant se dérouler en Martinique ;
- à l'aérodrome de Guadeloupe Maryse Condé pour les missions devant se dérouler en Guadeloupe et dépendances.

L'organisme indiqué ci-dessus doit accuser réception de la demande et sauf indication contraire cet accusé de réception ne pourra signifier que l'autorisation est accordée. Celle-ci fait l'objet d'une réponse distincte.

3.6.11 Détresse – Urgence - Assistance en vol

3.6.11.1 Règles et procédures à observer par les navigateurs aériens
L'attention des navigateurs aériens est appelée sur les nouvelles règles et procédures de détresse, d'urgence et d'assistance les concernant et qui sont rappelées ci-après (Réf. arrêté du 5 décembre 1973 définissant et réglementant certaines opérations d'assistance par moyens aéronautiques et son instruction d'application du 15 avril 1976 modifiée relative aux règles et procédures de détresse, d'urgence et d'assistance en vol).

3.6.11.2 Situation conduisant à la notion d'assistance

Tout commandant de bord d'un aéronef en vol en difficulté doit être à même :

- d'apprécier, selon les circonstances, la gravité de la situation ;
- d'informer par des messages ou des signaux appropriés les organismes de contrôle :
  - des conséquences qui en découlent pour la poursuite du vol,
  - de l'aide souhaitée.

Cette attitude conduit donc, commandants de bord et organismes de contrôle, à opérer une distinction entre une situation justifiant une assistance immédiate (état de détresse) et une situation simplement préoccupante (état d'urgence).

3.6.11.3 Définitions

1) Etat de détresse

Un aéronef en vol est en état de détresse lorsqu'il court un danger grave et/ou imminent et qu'une assistance immédiate lui est nécessaire. Pour un aéronef déclaré ou présumé en état de détresse, une opération assistance est engagée immédiatement et, dans toute la mesure du possible, quelles que soient les circonstances

2) Etat d'urgence

Un aéronef en vol est en état d'urgence lorsque sa sécurité ou celle d'une personne se trouvant à bord est menacée sans qu'une assistance immédiate lui soit nécessaire.

Pour un aéronef en état d'urgence, une opération assistance ne peut être engagée que sur demande du commandant de bord et avec l'accord de la personne ou de l'organisme qui prête assistance.

3.6.11.4 Déclaration de l'état de détresse ou de l'état d'urgence

L'état de détresse ou l'état d'urgence est déclaré par :

- le commandant de bord de l'aéronef en difficulté ;
- les organismes de contrôle ou les tiers lorsqu'ils présument que la sécurité d'un aéronef est menacée.

Pour les organismes de contrôle :

- l'état de détresse conduit nécessairement au déclenchement de la phase de détresse ;
- l'état d'urgence peut conduire au déclenchement de la phase d'alerte.

Note : Par organismes de contrôle, il faut entendre les organismes assurant le contrôle du trafic aérien, les centres d'information en vol, les contrôles d'aérodromes, etc.

« Any person who, knowingly, transmits or puts into circulation, using radio means, false or deceptive distress signals or calls, is punished by one year of imprisonment and by a 3,750 euros fine or only by one of these two penalties.

The devices used by the offender or his accomplices may be seized. »

3.6.10 Temporary entry of foreign facilities in the french overseas departments

Temporary authorisations for foreign SAR support to enter the French overseas departments of french French Guiana, Martinique and Guadeloupe shall be issued in compliance with the procedures specified in ICAO document 7030 (Regional Supplementary Procedures).

The application of these procedures requires that foreign SAR organisations wishing to send aircraft or ships into the french overseas departments of French Guiana, Martinique and Guadeloupe for SAR missions must file a flight plan or similar message giving full details of the planned movements

This flight plan or message shall be sent to the following :

- to Cayenne ARCC for missions taking place in french Guiana ;
- to Martinique Aimé Césaire airport for missions taking place in Martinique ;
- to Guadeloupe Maryse Condé airport for missions taking place in Guadeloupe and its dependencies.

The above-mentioned body shall acknowledge receipt of the request. Unless otherwise specified, the acknowledgment of receipt does not imply that the request is granted: a separate reply shall be issued to that effect.

3.6.11 Distress – Emergency - Inflight assistance

3.6.11.1 Rules and procedures to be observed by pilots in command
Aviators are hereby informed of new rules and procedures concerning distress, emergency and assistance conditions (Ref. decree of 5th of December 1973 defining and regulating certain aeronautical assistance operations and its application instruction of 15th of April 1976 updated).

3.6.11.2 Situation requiring assistance

All pilot in command of aircraft experiencing difficulties in flight must be capable of :

- assessing the gravity of the situation in its context ;
- informing control units (by means of suitable messages or signals) :
  - of the consequences on continued flight ;
  - of the desired assistance.

This attitude therefore assumes that pilots in command and control units must discriminate between situations requiring immediate assistance (distress) and situations that are only causes for concern (emergency).

3.6.11.3 Définitions

1) State of distress

An aircraft in flight is in a state of distress when it is in serious and/or imminent danger and requires immediate assistance. When an aircraft is declared or assumed to be in distress, an assistance operation is initiated immediately and, as far as possible, regardless of the circumstances.

2) State of emergency

An aircraft in flight is in a state of emergency when the safety of the aircraft or of any person on board is threatened, without requiring immediate assistance.

An assistance operation for an aircraft in an emergency situation may only be initiated on request by the pilot in command and with the approval of the person or organisation providing the assistance.

3.6.11.4 Declaring a state of distress or emergency

A state of distress or emergency is declared by :

- the pilot in command of the aircraft in difficulty ;
- the control units or third parties when it is assumed that the safety of an aircraft is threatened.

For control units :

- a state of distress necessarily leads to the initiation of the distress phase;
- a state of emergency may lead to the initiation of the alert phase.

Note: Control units "include all units ensuring air traffic control, flight information, airport ground control, etc.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.6.11.5 Assistance

1) Un aéronef en état de détresse ou d'urgence peut avoir besoin

- d'éléments d'information lui permettant de poursuivre ou d'interrompre le vol, en particulier d'éléments de radionavigation ou de navigation observée ;

- d'être intercepté et éventuellement escorté lorsque les éléments d'information transmis par radio s'avèrent insuffisants ou que certaines manoeuvres à effectuer justifient assistance temporaire ou permanente d'un autre aéronef en vol.

2) Assistance consiste à entreprendre les opérations suivantes

- communiquer à l'aéronef assisté, avec ou sans le concours d'un autre aéronef, des éléments nécessaires à la poursuite ou à l'interruption du vol en l'aidant à effectuer certaines manoeuvres ;

- faire intercepter l'aéronef par un autre aéronef et le cas échéant, le faire escorter jusqu'à l'atterrissage en un lieu choisi ou imposé par les circonstances.

Note : ces opérations sont exécutées en totalité ou en partie selon l'évolution de la situation de détresse ou d'urgence.

3.6.11.6 Moyens susceptibles de diriger ou de participer à des opérations d'assistance

Ces moyens peuvent être des aéronefs commerciaux ou privés, sur l'initiative du commandant de bord et, le cas échéant, avec l'accord de l'exploitant.

3.6.11.7 Règles à observer par les commandants d'aéronefs en difficulté

1) Conduite à tenir par les commandants de bord d'aéronef pour signaler leur état de détresse et obtenir une assistance :

Pour faire connaître ses difficultés et obtenir une assistance, le commandant de bord d'un aéronef en état de détresse appliquera les procédures définies ci-après, selon les circonstances.

a) Contact radio bilatéral air sol maintenu :

• émission d'un message de détresse ;

• émission d'un signal de détresse, en branchant le radar secondaire :

- sur mode A code 7700 s'il s'agit d'un aéronef civil ;

- sur mode 3 code 77 EMERGENCY s'il s'agit d'un aéronef militaire.

• indication de la nature du danger et de la nature de l'assistance demandée;

• transmission de l'accusé réception de la réponse de l'organisme ou de l'aéronef qui prête assistance ;

• application des directives transmises par l'organisme ou l'aéronef assistant.

b) Contact radio bilatéral air-sol non établi

• application de la procédure d'interruption de communication air sol si les règles de l'air l'y obligent.

• émission d'un signal de détresse, en branchant le radar secondaire :

- sur mode A code 7700 s'il s'agit d'un aéronef civil ;

- sur mode 3 code 77 EMERGENCY s'il s'agit d'un aéronef militaire, en effectuant si possible un triangle de détresse destiné à alerter les centres de contrôle ;

- circuit à gauche en cas de panne radio totale à bord ;

- circuit à droite en cas de panne d'émission radio à bord.

• Exécution en cas d'interception, des signaux visuels réglementaires et application des directives de l'aéronef assistant.

2) Conduite à tenir par les commandants de bord d'aéronef pour signaler leur état d'urgence et obtenir si nécessaire une assistance
Pour faire connaître ses difficultés et obtenir si nécessaire une assistance, le commandant de bord d'un aéronef en état d'urgence appliquera les procédures définies ci-après, selon les circonstances.

a) Contact radio bilatéral air-sol maintenu :

• émission d'un message d'urgence ;

• émission d'un message de demande d'assistance en précisant :

- la nature du danger ;

- la nature de l'assistance souhaitée.

• transmission de l'accusé réception de la réponse de l'organisme ou de l'aéronef qui prête assistance ;

• application des directives transmises par l'organisme ou l'aéronef assistant.

b) Contact radio bilatéral air-sol non établi :

• émission d'un signal d'urgence, en branchant le radar secondaire sur mode A7600 s'il s'agit d'un aéronef en CAG

• application de la procédure d'interruption des communications air sol si les règles de l'air l'y obligent ;

3.6.11.5 Assistance

1) An aircraft in a state of distress or emergency may require

- additional information allowing the aircraft to continue or to abort its flight, notably radionavigation or visual navigation data ;

- interception and possible escorting when the information transmitted by radio is insufficient, or when some necessary operations justifiy temporary or permanent assistance by another aircraft in flight.

2) Assistance involves undertaking the following operations

- communicating to the assisted aircraft, with or without the aid of another aircraft, the information necessary to continue or abort the flight and to perform some manœuvres ;

- having the aircraft intercepted by another aircraft and, if necessary, escorted until landing at a site selected or imposed by the circumstances.

Note: some or all of these operations may be carried out depending on the evolution of the distress or emergency situation.

3.6.11.6 Means of directing or participating in assistance operations

Suitable means may include commercial or private aircraft at the discretion of the pilot in command and, when necessary, with the approval of the aircraft operator.

3.6.11.7 Rules to be observed by aircraft commanders of aircraft in difficulty

1) Procedure for pilots in command to report a state of distress and obtain assistance

To report difficulties and obtain assistance, the pilot in command of an aircraft in distress shall apply the following procedures according to the circumstances.

a) Sustained two-way air-to-ground radio contact :

• transmit a distress message ;

• transmit a distress signal by configuring the secondary radar as follows:

- to mode A code 7700 if civil aircraft,

- to mode 3 code 77 EMERGENCY if military aircraft ;

• indicate the nature of the danger and the type of assistance requested ;

• acknowledge reception of the reply from the control organisation or aircraft providing assistance;

• follow the instructions transmitted by the assisting organisation or aircraft.

b) Two-way air-to-ground radio contact cannot be established

• application of the air-to-ground communication interruption procedure if required by air regulations

• transmission of a distress signal by configuring the secondary radar :

- to mode A code 7700 if civil aircraft,

- to mode 3 code 77 EMERGENCY if military aircraft and, if possible, fly a distress triangle pattern to alert the control centres:

- counterclockwise in case of a total onboard radio failure

- clockwise in the event of an onboard radio transmitter failure.

• In case of interception, perform the statutory visual signals and follow the instructions received from the assisting aircraft.

2) Procedure for pilots in command to report a state of emergency and obtain assistance if necessary
To report difficulties and obtain assistance, the pilot in command of an aircraft in a state of emergency shall apply the following procedures, according to the circumstances.

a) Sustained two-way air-to-ground radio contact :

• transmission of an emergency message;

• transmission of a message requesting assistance, specifying :

- the nature of the danger;

- the type of assistance requested;

• acknowledge reception of the reply from the control unit or from aircraft providing assistance;

• follow the instructions transmitted by the assisting unit or aircraft.

Two-way air-to-ground radio contact cannot be established :

• transmit an emergency signal by setting the secondary radar to mode A7600 aircraft in CAG - General air traffic ;

• apply the air-to-ground communication interruption procedure if required by air regulations ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

• exécution en cas d'interception des signaux visuels réglementaires et application des directives de l'aéronef assistant.

3) Conduite à tenir par le commandant de bord pendant l'assistance **:**

L'aéronef assisté doit, dans la mesure du possible :

- se conformer aux directives de l'organisme de contrôle ou de l'aéronef assistant ;

- garder l'écoute sur la fréquence de dernier contact ;

- répondre aux signaux visuels réglementaires.

4) Cessation de l'assistance :

Hormis le cas de force majeure, l'opération d'assistance n'est interrompue qu'à la demande du commandant de bord de l'aéronef assisté ou lorsque l'assistance a été menée à son terme.

3.6.11.8 Règles à observer pour les aéronefs assistants

1) Conduite à tenir par un aéronef assistant guidé du sol :

L'aéronef doit :

a) se conformer aux instructions qui lui sont données par l'organisme de contrôle directeur de l'opération d'assistance;

b) annoncer le «visuel» sur l'aéronef assisté;

c) demander à l'aéronef assisté, dès le visuel :

• de mettre en service toutes les aides visuelles dont il dispose (phares d'atterrissage, éclairage cabine, feux de position, fusées éclairantes, etc...) si nécessaire ;

• de répondre aux signaux réglementaires d'interception le cas échéant en cas de défaut de contact radio.

d) assurer l'escorte en respectant les normes ;

e) assurer l'anticollision avec l'aéronef assisté qu'il a en vue.

2) Conduite à tenir par un aéronef assistant non guidé du sol :

L'aéronef doit :

a) aviser l'organisme de contrôle avec lequel il est normalement en contact radio et se conformer le cas échéant aux instructions données par cet organisme dans le cadre du contrôle de la circulation aérienne,

b) interroger et escorter l'aéronef assisté suivant les directives précisées aux alinéas c, d et e du paragraphe 3.6.11.8 1).

3) Cessation de l'opération d'assistance :

Hormis le cas de force majeure, l'opération d'assistance n'est interrompue qu'à la demande du commandant de bord de l'aéronef assisté ou lorsque l'assistance a été menée à son terme.

3.6.11.9 Règles à observer par les commandants d'aéronefs

1) Témoins d'une situation mettant des personnes en péril :

Lorsqu'un commandant d'aéronef est témoin d'une situation mettant des personnes en péril, il devra, à moins qu'il soit dans l'impossibilité de le faire, ou qu'il estime, suivant les conditions dans lesquelles il se trouve, qu'il n'est pas raisonnable ou utile de le faire :

• rester en vue des lieux, aussi longtemps qu'il le peut ou qu'il le juge nécessaire ;

• aviser ou faire aviser selon le cas :

- le centre de contrôle régional CCR) qui avise à son tour l'ARCC ou l'ARSC ;

- le ou les organismes de contrôle les plus proches par les voies les plus rapides,

• transmettre aux organismes contactés le plus grand nombre possible de renseignements, notamment :

- le type, l'identification et l'état de l'aéronef ou du navire et/ou le nombre et l'état des personnes vues ;

- la position et l'heure de la constatation de l'accident ou de la détresse;

- les moyens de reconnaître les lieux de l'accident ou de la détresse ;

• se conformer aux directives de l'ARCC ou de l'ARSC ou de tout autre organisme qui lui est désigné.

Si aucune communication n'a pu être établie par l'ARCC ou l'ARSC ou tout autre organisme par le commandant d'aéronef arrivé le premier sur les lieux, celui-ci dirigera les opérations de tous les aéronefs arrivant après lui jusqu'à ce que, par accord mutuel, il laisse cette responsabilité à l'autorité ou à l'aéronef qui est le mieux en mesure de la prendre compte tenu des circonstances. Cet état de fait devra être clairement accepté par le directeur reconnu.

2) Ayant connaissance :

a) d'un message ou signal de détresse

Lorsqu'un commandant d'aéronef intercepte un message ou signal de détresse ou en a connaissance par une source quelconque, il doit, tout en se conformant aux procédures de télécommunications en vigueur :

• in case of interception, perform the statutory visual signals and follow the instructions received from the assisting aircraft.

3) Procedures applicable to pilot in command during assistance

When possible, the assisted aircraft must :

- comply with the instructions issued by the control unit or the assisting aircraft;

- monitor the last radio contact frequency ;

- respond to the regulatory visual signals.

4) Termination of the assistance operation

Except in abslolute necessity, the assistance operation shall be interrupted only on the request of the pilot in command of the assisted aircraft or when the assistance operation is led to its term.

3.6.11.8 Rules to be observed by the assisting aircraft

1) Procedures applicable to assisting aircraft guided from the ground

The assisting aircraft shall :

a) comply with the instruction given by the control organisation directing the assistance operation;

b) annoncer report visual contact with the assisted aircraft;

c) as soon as visual contact is established, ask the assisted aircraft :

• to actuate all available visual aids (landing light, cabin lights, position lights, flares, etc.) if necessary;

• to respond to statutory interception signals if applicable in the absence of radio contact;

d) escort the assisted aircraft in compliance with standard practice;

e) ensure collision avoidance with the assisted aircraft in visual contact.

2) Procedures applicable to unguided assisting aircraft from the ground :

The assisting aircraft must :

a) inform the control unit with which it is normally in radio contact, and comply with any instructions issued by that unit in the scope of its air traffic control function;

b) question and escort the assisted aircraft in accordance with the instructions in subparagraphs c), d) and e) of paragraph 3.6.11.8 1).

3) Termination of the assistance operation

Except in absolute necessity, the assistance operation shall be interrupted only at the request of the pilot in command of the assisted aircraft or when the assistance operation has been led to its term.

3.6.11.9 Rules to be observed by aircraft commanders

1) Pilots who witness a situation in which people are endangered :

When an aircraft commander of an aircraft witnesses a situation in which people are endangered, he shall proceed as indicated below unless it is impossible to do so or, based on the prevailing circumstances, he considers it is unnecessary to do so :

• remain within sight of the area for as long as he is able or considers it is necessary to do so ;

• notify or have someone notify, as appropriate :

- the area control center (ACC), which shall in its turn notify the ARCC or the ARSC ;

- the control unit (s) nearest the scene by the fastest available means ;

• transmit the largest posible number of information to the contacted unit (s), notably:

- the type, identification and condition of the aircraft or vessel and/or the number and condition of any persons observed;

- the position and time of the accident or distress situation;

- means of recognizing the place of the accident or distress situation;

• comply with the instructions issued by the ARCC or the ARSC or other designated organisation.

If no communication has been established with the ARCCor the ARSC or another unit by the aircraft commander the first aircraft arrived on the scene, he shall lead the operations of all aircraft arriving after him until, by mutual consent, he leaves this responsibility to the authority or aircraft best able to assume it depending on the circumstances. This situation shall be clearly accepted by the person who assumes control of the operations.

2) Informed of a :

a) distress message or signal

When an aircraft commander intercepts a distress message or signal, or is informed by any means, he must proceed as follows in compliance with applicable telecommunications procedures :

© Service de l'Information Aéronautique, France

• aviser ou faire aviser de la situation l'organisme de contrôle approprié (cf paragraphe 3.6.11.9 – 1) en lui communiquant tous éléments permettant de prêter assistance ;

• s'il le juge utile et raisonnable, se diriger vers le lieu de la détresse après avoir obtenu le cas échéant les autorisations et instructions nécessaires du contrôle ;

• s'il le juge possible, se conformer aux directives du centre de coordination et de sauvetage ou de l'organisme de contrôle approprié.

b) d'une demande d'assistance par message ou signal «visuel» :

Lorsqu'un commandant d'aéronef intercepte une demande d'assistance par message ou par signal visuel en tenant lieu, ou a connaissance d'une telle demande par une source quelconque, il doit en aviser le plus tôt possible l'organisme de contrôle ou de recherches et de sauvetage approprié (cf paragraphe 3.6.11.9 - 1).

S'il décide de prêter lui-même assistance, il en informe l'organisme précité dans les meilleurs délais. Dans la mesure du possible, il se conforme aux directives qui peuvent lui être données.

Note : pour toutes autres indications, consulter la Réglementation de la Circulation Aérienne (RAC 1 et RAC 5).

3.6.11.10 Procédurees de communications de détresse

1) Transmissions

Lorsqu'un aéronef est menacé d'un danger grave et imminent, et a besoin d'une aide immédiate, le COMMANDANT DE BORD doit donner l'ordre d'effectuer les opérations suivantes :

Transmettre sur la fréquence de route AIR/SOL désignée sur les tableaux d'installations radioélectriques et utilisée à ce moment, les signaux et le message de détresse comme indiqué ci-après :

En radiotéléphonie :

• MAYDAY MAYDAY MAYDAY ICI (identification de l'aéronef, **trois fois);**

• La fréquence radio utilisée pour la transmission ;

• Message de détresse (deux périodes de dix secondes pendant lesquelles le microphone doit rester branché) ;

• indicatif de l'aéronef (une fois) ;

Si l'aéronef ne peut établir la communication sur la fréquence de route AIR/SOL désignée, la transmission des signaux et du message de détresse désignés ci-dessus sera faite sur toute fréquence disponible pour établir le contact avec n'importe quelle station terrestre, mobile ou radio goniométrique et, en particulier, sur l'une des fréquences spécifiées dans le tableau des fréquences de détresse en indiquant au préalable la nouvelle fréquence sur laquelle l'aéronef transmettra.

Si le temps et la situation géographique le permettent, et si la station d'émission radioélectrique d'un aéronef est équipée en conséquence, l'appel et le message de détresse seront également transmis sur la ou les fréquences maritimes appropriées (500 KHz A1/A2 ou 2182 KHz A3) afin d'alerter les navires et les stations côtières qui seraient dans son voisinage.

Dans ce cas, l'appel doit être précédé si possible, du signal automatique d'alarme spécifié sur le tableau des fréquences de détresse, en émission A1/A2 (500 KHz) ou A3 (2182 KHz).

Lorsque les circonstances le permettent, il est recommandé que l'émission du signal de détresse soit séparée de la fin du signal d'alarme par un intervalle de deux minutes.

Imposer le silence, s'il y a lieu, par l'emploi du groupe "QRT SOS" (graphie) ou de l'expression "SILENCE MAYDAY" (phonie).

2) Dispositions diverses

L'appel de détresse sera suivi aussitôt que possible d'un message de détresse, qui lorsqu'il est émis par une station d'émission radioélectrique d'un aéronef comprendra :

• le signal radio téléphonique de détresse MAYDAY ;

• l'indicatif d'appel ou l'identification de la station en détresse ;

• la nature de la détresse et le genre d'assistance demandée ;

• des précisions sur sa position et, s'il en a le temps, l'heure de cette position ;

• l'altitude, le niveau de vol ou la hauteur de l'aéronef ;

• tout autre renseignement pouvant faciliter le sauvetage (notamment l'intention du commandant de bord, par exemple un amerrissage forcé ou un atterrissage à tous risques).

Immédiatement avant la chute, l'atterrissage ou l'amerrissage forcé d'un aéronef, ainsi qu'avant son abandon total, les appareils radioélectriques seront, si cela ne semble pas augmenter les risques d'incendie, et si les conditions le permettent, placés en position d'émission continue (en phonie, micro branché ; en graphie, manipulateur bloqué sur contact).

Lorsque l'aéronef ne sera plus en détresse, la station d'émission radioélectrique d'un aéronef transmettra, sur la ou les fréquences utilisées pour la transmission du message de détresse, un message annulant l'état de détresse, conformément aux procédures en vigueur.

• notify or have someone notify the appropriate control organisation (refer to paragraph 3.6.11.9 – 1) and supply all information that could be useful in providing assistance ;

• if considered helpful and reasonable, move towards the distress scene after having obtained any necessary authorisations and instructions from the control organisation ;

• if considered possible, comply with the instructions issued by the rescue coordination center or the appropriate control organisation.

b) request for assistance by message or visual signal :

When an aircraft commander intercepts a request for assistance by message or by a visual signal, or learns of such a request from any source, he shall notify the appropriate control or search and rescue unit as soon as possible (refer to paragraph 3.6.11.9 - 1).

If he decides to provide assistance himself, he shall inform the above mentionned organisation without delay. When possible, he shall comply with any instructions issued.

Note: for further information, consult National regulations for Air Traffic Rules (RAC 1 and RAC 5).

3.6.11.10 Distress communication procedures

1) Transmissions

When an aircraft is threatened by a serious and imminent danger and is in need of immediate assistance, the PILOT IN COMMAND must give the order for the following operations to be carried out:

Transmit on the AIR-GROUND route frequency designated in the table of radio-electrical facilities and in use at the time, the signals and the distress message given below:

By radiotelephony:

• MAYDAY MAYDAY MAYDAY THIS IS (identification of the aircraft, **three times);**

• the radio frequency used for the transmission;

• Distress message (two ten-second periods during which the microphone must remain connected);

• call sign of aircraft (once) ;

If the aircraft is unable to establish communication on the designated AIR/GROUND route frequency, the signals and the distress message defined above are to be transmitted on any available frequency, such as to establish contact with any land, mobile or direction-finding station and, in particular, on one of the frequencies specified in the table of distress frequencies, firstly indicating the new frequency on which the aircraft will be transmitting.

If the weather and the geographic situation allow them and if the aircraft radio transmitting station is equipped, the call and the distress message are also to be transmitted on the appropriate marine frequency (ies) (500 KHz A1/A2 or 2182 KHz A3), in order to alert ships and coastal stations which may be in the vicinity.

In this case, the call must if possible be preceded by the automatic alarm signal specified in the table of distress frequencies, by an A1/A2 (500 MHz) or A3 (2182 KHz) transmission.

When circumstances allow it, it is recommended that the transmission of the distress signal be separated from the end of the alarm signal by a period of two minutes.

Impose silence, if necessary, by using the group "QRT SOS" (*) or the expression "SILENCE MAYDAY" (voice).

2) Miscellaneous provisions

The distress call is to be followed as soon as possible by a distress message, which when it is transmitted by an aircraft radio transmitting station is to consist of :

• the radiotelephonic distress signal MAYDAY ;

• the call sign or identification of the station in distress ;

• the nature of the distress and the kind of assistance requested ;

• details of its position and, if it has the time, the time of that position ;

• the altitude, the flight level or the height of the aircraft ;

• any other information likely to help for the rescue operation (notably the aircraft commander's intentions, for example, ditching or forced landing).

Immediately prior to the crash, landing or ditching of an aircraft, as well as before total abandonment, the radio apparatus should, if it is considered that there is no additional risk of fire and if circumstances permit it, be set for continuous transmission (in voice mode, microphone switched on; in continued wave, key fixed to contact).

When the aircraft is no longer in distress, the aircraft radio transmitting station shall transmit, on the same frequency, or frequencies, on which the distress message was sent, a message cancelling the state of distress, in accordance with the current procedures.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3) Procédures et signaux

Fréquences utilisables en cas d'urgence, de détresse ou d'assistance

Les navigateurs aériens ont le plus grand intérêt à étudier à l'avance, en fonction des équipements de bord disponibles et pour chaque tronçon de route, les dispositions qu'ils seraient amenés à prendre, le cas échéant, pour l'émission de messages ou de signaux d'urgence ou de détresse, ou le déclenchement du mode et du code SSR appropriés.

A cette fin, les fréquences désignées devront être choisies parmi celles qui font l'objet du tableau ci-après :

3) Procedures and signals used

Frequences available for emergency, distress or assistance

Air navigators have the greatest interest to forecast action to take, when necessary, for transmission or emergency or distress messages or signals, or for actuation of required SSR mode and code, taking into account the available airborne equipment for any route segment.

For that, the frequencies to use shall be selected among those indicated hereafter :

Fréquence *Frequency*	**Type d'onde** *Wave type*	**Usage normal** *Normal use*	**Veille assurée par (ou observations)** *Watch operated by (or remarks)*
Toutes fréquences de route en service HF ou VHF *Any available en-route HF or VHF frequency*	A3	Liaison AIR/SOL *AIR/GROUND contact*	Stations Aéronautiques des Services de la Circulation Aérienne. Stations Aéronautiques des Réseaux HF . *Aeronautical Stations of Air Traffic Services* . *Aeronautical Stations of HF Networks.*
121.5 MHz	A3 (1)	Fréquence aéronautique d'urgence *Aeronautical urgency frequency*	- Centres de contrôle régionaux */Area control centres* - Centres de contrôle militaires */Military control centres* - Selon l'aérodrome */Depending on aerodrome*
243.0 MHz	A3 (1)	Fréquence UHF d'urgence (militaire) *Emergency UHF frequency (military)*	- Centres de contrôle militaires */Military control centres*
2182 kHz		Fréquence internationale de détresse en radiotéléphonie (Service mobile maritime) *International distress frequency in radiotelephony (maritime mobile service)*	Veille permanente assurée par le MRCC/CROSS/AG. Cette veille n'est pas assurée de façon permanente par les navires. Les signaux de détresse émis sur cette fréquence pendant les périodes de silence international : H + 00 à H + 03 et H + 30 à H + 33 auront le maximum d'efficacité. *Permanent watch operated by the theMRCC/CROSS/AG.* *This watch is not assured continuously by the ships.* *The signals transmitted on this frequency during the period of international silence: H + 00 to H + 03 and H + 30 to H + 33 will be the most efficient.*
Toutes fréquences VHF utilisées par les services de la Circulation Aérienne *All VHF frequencies used by the Air Traffic Services*		Liaison AIR/SOL *AIR/GROUND contact*	Selon l'aérodrome *Depending on aerodrome*

(1) Pour mémoire, sur ces fréquences peuvent être reçues les émissions de radiobalises de détresse, de survie ou de dispositifs de localisation automatique (ELBA).
Mentionned as a reminder, the emission of the distress beacon, survival radio equipment or emergency location beacon aircraft, can be received on these frequencies.

(2) Le signal d'alarme radiotéléphonique se compose de deux signaux à fréquence audible transmis alternativement. L'un à une fréquence de 2200 Hz, l'autre de 1300 Hz. Chacun d'eux est émis pendant une durée de 250 millisecondes.
The alarm signal in radiotelephony comprises two audiofrequency signals transmitted alternately. One at a frequency of 2200 Hz, one other of 1300 Hz. Each one is transmitted during a 250 milliseconds period.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.6.11.11 Réception de signaux de radiobalises de détresse à déclenchement automatique (RBDA)

Alarmes intempestives - Recommandations

1) Rappel des causes d'alarmes intempestives

• Chocs, accélérations et décélérations ''hors norme", l'interrupteur de la radiobalise étant sur ''AUTOMATIQUE" (ex. : vibrations pour hélicoptères, figures de voltige, turbulences et atterrissages brutaux pour tous les aéronefs).

• Armement accidentel de la radiobalise sur ''MANUEL" (ex. : maintenance, réparations sur aéronefs).

• Mauvais état général de la radiobalise : circuits, contacts (suivi et entretien insuffisants).

• Tests d'émission non autorisés (méconnaissance des règlements).

2) Recommandations pour réduire le taux d'alarmes intempestives.

• La radiobalise est en service :

- AVANT LE VOL, s'assurer de la présence de la radiobalise à bord et de la position de l'interrupteur sur ''AUTOMATIQUE" (check list).

- NE PROCEDER A AUCUN ESSAI D'EMISSION de la radiobalise (afin de ne pas générer de fausses alarmes et d'éviter les risques d'un mauvais positionnement de l'interrupteur).

- CALER LE RECEPTEUR VHF DE L'APPAREIL SUR 121.5 MHz pour vérifier si la radiobalise est ou non en émission :

SYSTEMATIQUEMENT :

- après la mise en route du moteur ;

- après tout accident, atterrissage forcé ou même atterrissage sur piste un peu brutal,

- à la fin du vol, avant l'arrêt du moteur.

- AUSSI SOUVENT QU'IL SERA NECESSAIRE AU COURS DU VOL, si le pilote craint qu'une circonstance particulière ait pu déclencher la radiobalise.

- En cas de fonctionnement intempestif constaté :

o Si cela est possible, arrêter immédiatement l'émission de la balise (cas d'une radiobalise accessible) et signaler sans délai cette émission intempestive à l'organisme de la circulation aérienne compétent (CIV, CCR, APP ou TWR). Cette dernière mesure a pour objectif d'éviter des recherches et d'accaparer inutilement les services concernés.

o Si l'émission ne peut être arrêtée immédiatement (cas d'une balise inaccessible, par exemple) :

• au sol : demander l'aide d'une personne compétente qui puisse accéder à la radiobalise, vérifier le positionnement de l'interrupteur, et le cas échéant, le basculer sur ''ARRET", signaler le fait à la tour de contrôle d'aérodrome,

• en vol : après avoir signalé l'incident à l'organisme de la circulation aérienne comme indiqué ci-dessus, lui demander toutes directives éventuelles qui pourront être, selon les circonstances : poursuite ou non du vol, atterrissage dans les meilleurs délais.

• La radiobalise n'est pas en service :

- Radiobalise hors service. Intervention du personnel d'entretien :

o faire placer sur balise ou sur la commande de contrôle à distance (tableau de bord) un cache protecteur empêchant toute mise en fonctionnement fortuite ;

o ou positionner l'interrupteur de la balise sur "ARRET".

- Radiobalise hors service longue durée. Dépose de la balise (stockage, entretien, réparation, expédition, etc...) :

o déconnecter son boitier d'alimentation électrique ;

o prendre la même précaution si l'émetteur doit être mis au rebut.

NOTA: Les services officiels peuvent être amenés à demander aux détenteurs de radiobalises présumées en émission intempestive de collaborer bénévolement à la prévention des fausses alarmes.

3.6.11.11 Reception of signals from distress beacons with automatic triggering

False alarm signals - Recommendations

1) Reminder of the false alarm causes

• Shocks, accelerations and decelerations ‘"out of standard", the beacon being switched on "automatic" run (for instance vibrations for helicopters, faces of acrobatics, turbulences and rough landings for all aircraft).

• Unintentional switching the beacon on ‘' manual" set or button (for instance during maintenance or repairing operation on aircraft)

• Beacon in a general bad condition: circuits, contact-makers (poor inspection and maintenance).

• Emission test not allowed (regulations not known).

2) Recommendations to reduce the rate of false alarms

• The beacon is in use :

- BEFORE TAKE-OFF, make sure of the presence of the beacon on board and the switch on ‘'AUTOMATIC" run (check list).

- DO NOT CARRY OUT ANY EMISSION TEST of the beacon (in order to prevent the beacon from initiating a false alarm and avoid the risk of a faulty operation of the switch).

- PUT THE VHF RECEIVER OF THE BEACON ON 121.5 MHz to test check if the beacon is emetting or not :

SYSTEMATICALLY :

- after engine start-up procedure,

- after any accident, forced landing or even a little bit rough landing on runway,

- at the end of the flight, before stopping the engine.

- AS OFTEN AS NECESSARY DURING THE FLIGHT, if the pilot fears that a particular circumstance could have activated the beacon.

When it is obvious that the beacon has emitted a false alarm :

o If possible, stop immediately the beacon emission (case of a beacon accessible on board) and without delay to advise the appropriate air traffic unit (FIS, ACC, APP, TWR). That action is taken in order to avoid unnecessary search operations.

o If the emission cannot be stopped immediately (case of a beacon inaccessible on board for example) :

• on ground : request the assistance of an appropriate person able to reach the beacon, check the switch, and, if necessary, switch it on "STOP" position, signal to the control tower of the aerodrome of such an action,

• in flight : after having reported the event to the air traffic unit, ask for any instruction which possibly might be, as circumstances may require either proceeding, either landing as soon as possible.

• The beacon is not in use :

- Beacon out of order. Intervention of maintenance staff :

o ask for setting on the beacon or on its remote control system (instrument panel) a lock-cover to prevent accidental working,

o or shift the beacon switch to "STOP".

Beacon out of order for a long time. Beacon removal (storing, maintenance, repairs, forwarding, etc…) :

o disconnect its electric cells case.

o take the same action if the beacon must be thrown away.

NOTA: The official services may ask the holders of beacons supposed initiating untimely signals for a benevolent cooperation to avoid faise alarm.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.6.11.12 CODE DE SIGNAUX VISUELS SOL / AIR

3.6.11.12 GROUND TO AIR VISUAL SIGNALLING CODE

A L'USAGE DES SURVIVANTS
FOR USE BY SURVIVORS

NR	MESSAGE	SIGNAL
1	Demandons assistance *Require assistance*	V
2	Demandons assistance médicale *Require medical assistance*	X
3	Non ou réponse négative *No or negative*	N
4	Oui ou réponse affirmative *Yes or affirmative*	Y
5	Nous nous dirigeons dans cette direction *Proceeding in this direction*	↑

A L'USAGE DES EQUIPES DE SAUVETAGE
FOR USE BY RESCUE UNITS

NR	MESSAGE	SIGNAL
1	Opérations terminées *Operation completed*	L L L
2	Avons retrouvé tous les occupants *We have found all personnel*	L L
3	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants *We have found only some personnel*	++
4	Impossible de continuer *We are not able to continue* Retournons à la base *Returning to base*	XX
5	Sommes divisés en deux groupes *Have divided into two groups* Nous dirigeons chacun dans la direction indiquée *Each proceeding in direction indicated*	
6	Avons appris que l'aéronef est dans cette direction *Information received that aircraft is in this direction*	
7	N'avons rien trouvé *Nothing found* Poursuivons les recherches *Will continue to search*	N N

3.6.11.13 CODE DE SIGNAUX AIR-SOL

(Source : Annexe 12 OACI)

Les signaux suivants, exécutés par un aéronef, signifient que les signaux disposés au sol ont été compris :

- pendant le jour : l'avion balance des ailes ;

- de nuit : l'avion éteint et rallume deux fois ses projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'est pas équipé, ses feux de position.

Le fait de ne pas exécuter les signaux ci-dessus signifie que le signal disposé au sol n'est pas compris.

3.6.11.13 AIR-TO-GROUND SIGNALS CODE

(Source : Annex 12 ICAO)

The following signals by aircraft mean that the ground signals have been understood :

- during the hours of daylight : by rocking the aircraft's wings ;

- during the hours of darkness : flashing on and off twice the aircraft's landing lights or, if not so equiped, by switching on and off twice its navigation lights.

Lack of the above signal indicates that the ground signal is not understood.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.6.12 Spécificités concernant la Guyane

Dispositions à prendre en cas d'atterrissage forcé en région terrestre inhabitée

3.6.12.1 Réglementation en vigueur

1 Recommandations en cas d'atterrissage forcé en région terrestre inhabitée.

2 Les aéronefs de catégories autres que des transports publics doivent continuer à se conformer aux dispositions de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs en aviation générale.

3.6.12.2 Dispositions en cas d'atterrissage forcé

1 En cas d'atterrissage forcé en région terrestre inhabitée le Commandant de bord, ou le membre de l'équipage désigné par lui ou à défaut celui inscrit en second sur la liste d'équipage, a la responsabilité d'assurer le maintien en bon état physique et moral des occupants de l'appareil et de mettre en oeuvre les divers matériels à sa disposition en vue de faciliter le repérage des rescapés.

2 Le groupe que constitue l'équipage et les passagers ne doit pas se disperser.

Personne ne doit s'éloigner du lieu de l'atterrissage sans ordre du Commandant de bord. Celui-ci seul a qualité pour autoriser une équipe désignée à prospecter le voisinage immédiat lorsqu'on peut espérer y trouver des moyens en subsistance.

3.6.12.3 Campement

Le campement à l'abri d'une aile de l'appareil ou d'une tente de fortune doit être organisé au plus tôt pour défendre les occupants de l'appareil des rayons solaires ou du froid nocturne

De jour, l'on doit rester le corps complètement couvert, la tête également et protéger les yeux par des lunettes ou tout autre moyen de protection. Si l'appareil emportait des canots pneumatiques de sauvetage, ceux-ci constitueront un bon abri de nuit ou lors des tornades.

3.6.12.4 Subsistance

1) Vivres

Les vivres de bord et de secours doivent être rassemblés et inventoriés.

Le rationnement doit être fixé en tenant compte de la durée possible des recherches qui est fonction de la position géographique des naufragés, des renseignements qui ont été communiqués avant l'atterrissage aux services de la circulation aérienne, des moyens de signalisation existants, de la météorologie.

Il est prudent de compter sur 2 ou 3 jours de recherches dans des circonstances normales.

La distribution doit avoir lieu en principe deux fois par jour.

2) Boissons

Dans les régions chaudes et sèches, les boissons de bord et de secours doivent être rassemblées, inventoriées dans les mêmes conditions que les vivres. Les distributions doivent être effectuées avant que les personnes aient une sensation exagérée de soif. Il est préférable qu'elles soient fréquentes et de petites quantités.

Si possible, l'eau doit être bue très chaude plutôt que tiède. Dans ce dernier cas elle peut être légèrement sucrée. Sa saveur peut aussi être améliorée par décoction des zestes de certains fruits.

3.6.12.5 Signalisation radioélectrique

1) Avant l'atterrissage forcé

Si on le peut, il doit être procédé à la transmission sur l'une des fréquences de routes spécifiées pour la région d'information de vol ou de contrôle et de préférence sur la fréquence récemment utilisée pour la liaison avec le sol des appels et du message de détresse conformément aux dispositions rappelées dans les pages précédentes.

2) Après l'atterrissage forcé

Si l'état du poste émetteur radio de bord est satisfaisant, transmettre sur l'une des fréquences de routes spécifiées un message de détresse ; (adressé si possible, à la station aéronautique ayant accusé réception du message de détresse émis avant l'atterrissage) et lui fournir les renseignements suivants :

a) L'indicatif de l'aéronef et la position estimée de l'atterrissage forcé.

b) L'état du personnel et du matériel.

c) Les besoins immédiats.

d) La nature de l'accident.

e) Toutes observations pouvant faciliter les recherches (mise en oeuvre de la radiobalise de survie, par exemple) (1).

3.6.12.6 Signalisation à vue

1) De jour

3.6.12 Specifications for french Guiana

Measures to be taken in case of forced landing in an unihabited region

3.6.12.1 Applicable regulations

1 Recommendations in case of force landing in an uninhabited terrestrial region.

2 Aircraft of categories other than public transport shall continue to comply with the requirements of the decree dated July 24, 1991, concerning operating conditions for general aviation.

3.6.12.2 Measures in case of forced landing

1 In the event of a forced landing in an uninhabited terrestrial region, the pilot in command of the aircraft, or a crew member designated by him, or otherwise the second person registered on the crew list, shall be responsible for maintaining the aircraft occupants in good physical and mental condition, and for utilizing the available equipment to facilitate the localization of the survivors.

2 The crew and passengers shall remain together as a group.

No one shall leave the landing site unless ordered to do so by the aircraft command pilot, who shall have the exclusive right to authorize a designated team to search for means of subsistence in the immediate vicinity.

3.6.12.3 Camp

An encampment under an aircraft wing or a makeshift tent shall be set up as soon as possible to protect the aircraft occupants against solar radiation or cold night time temperatures.

During the day, all persons shall remain fully covered, including the head, and shall protect their eyes with sunglasses or other means. If the aircraft carried pneumatic life rafts, they may be used for shelter at night or during stormy weather.

3.6.12.4 Subsistence

1) Provisions

Normal and emergency rations shall be collected and inventoried.

Rationing shall be set up according to the expected duration of the search and rescue operations, depending on the geographic location of the survivors, on the information transmitted to air traffic control authorities before landing, on the available signalling equipment and on the weather conditions.

It is advisable to count on a search period of 2 or 3 days under normal circumstances.

Rations should be distributed twice a day.

2) Beverages

In hot, dry regions, normal and emergency beverages shall be collected and inventoried as for provisions. Beverages should be distributed before persons experience a sensation of extreme thirst. Beverages should be consumed in small quantities at frequent intervals.

Where possible, water should be drunk hot rather than lukewarm. If only lukewarm water is available, it may be slightly sweetened. The taste may be improved by boiling with zests from certain fruits.

3.6.12.5 Radioelectric signals

1) Prior to a forced landing

If possible, transmission should be performed on one of the enroute frequencies specified for the flight information region or control area, and preferably on the frequency recently used for communication with the ground and for distress message in compliance with the procedures detailed above.

2) After a forced landing

If the aircraft radio transmitter is in satisfactory condition, transmit on one of the enroute frequencies specified in the distress message (addressed, if possible, to the aeronautical station that acknowledged receipt of the distress message transmitted prior to the forced landing) and provide the following information:

a) - The aircraft call sign and the estimated position of the forced landing.

b) The condition of the personnel and equipment.

c) Immediate needs.

d) The nature of the accident.

e) Any further information that could facilitate the search and rescue operations (e.g. actuation of the emergency locator transmitter) (1)

3.6.12.6 Visual Signals

1) Daytime

a) Les signaux visibles du code Sol/Air indiqués dans le présent manuel (partie SAR) doivent être dessinés au sol à l'aide des bandes d'étoffe prévues. Les couleurs de ces bandes, rouges d'un côté, blanches de l'autre, permettent d'obtenir le maximum de contraste avec la couleur du sol. Ces signaux peuvent également être dessinés dans le sable ou à l'aide d'un matériel de fortune (vêtement, branchage, etc.) formant contraste ; il y a avantage à faire des signes les plus grands possible (6m de long).

b) Le miroir de signalisation doit être utilisé au maximum en effectuant de fréquents balayages de l'horizon même si aucun bruit d'aéronef n'est entendu. Si un aéronef apparaît, diriger l'éclat du miroir dans sa direction même s'il se trouve en éloignement, jusqu'à disparition. Un morceau de métal poli judicieusement employé peut aussi produire l'éclat désiré.

c) Les pots fumigènes doivent être employés avec parcimonie et seulement lorsqu'un aéronef se trouve dans le voisinage ou lorsqu'il va entreprendre un parachutage.

d) Si possible, un feu doit être entretenu à l'aide de végétaux, de chiffons, d'huile, d'essence.

2) De nuit

a) Le feu précédemment indiqué peut être activé dès qu'un bruit d'aéronef est entendu. Une ou plusieurs torches électriques sont dirigées vers l'aéronef ou le véhicule de recherches.

b) Les fusées ou les feux de bengale doivent être utilisés avec la plus grande économie et seulement lorsqu'un aéronef ou un véhicule de recherches est entendu ou aperçu au voisinage.

a) Visual signals implementing the Ground Air code indicated in this Manual (SAR section) shall be laid out on the ground using the fabric strips provided. The fabric colors (red on one side and white on the other) ensure maximum contrast with the terrain color. These signals may also be drawn in the sand or with makeshift materials (clothing, branches, etc.) providing sufficient contrast. It is preferable to make the symbols as large as possible (6 meters long).

b) The signalling mirror should be used to sweep the horizon as often as possible, even if no aircraft are audible. If an aircraft appears, direct the reflection of the mirror toward it, even if it is situated at considerable distance, until it disappears completely. A carefully polished piece of metal may also be used as a signalling mirror.

c) Smoke pots should be used sparingly, and only when an aircraft is in the vicinity or is about to drop a parachute.

d) If possible, a fire should be kept burning using plants, rags, oil or fuel.

2) Night time Signals

a) The fire mentionned above should be activated when an aircraft is heard. One or more electric lamps should be pointed at the aircraft or search vehicles.

b) Flares or signal fires should be used sparingly, and only when an aircraft or search vehicle is heard or seen in the vicinity.

(1) En effet, le Centre de Coordination de Sauvetage sachant par le plan de vol que l'équipage dispose d'une telle radiobalise fait veiller la ou les fréquences d'émissions (121,5 et 243 MHz). En outre, il organise les recherches aériennes en tenant compte des possibilités d'émission susceptibles d'abréger considérablement la durée de ces recherches.

(1)The Coordination and Rescue Center, knowing from the flight plan that an emergency locator transmitter is available to the crew, maintains a communications watch on the transmission frequencies (121.5 and 243 MH) and organizes aerial searches so as to take advantage of transmission capabilities that could significantly shorten the search time.

3.6.13 Spécificités concernant les îles de Saint-Pierre et Miquelon

3.6.13.1 Direction régionale

Les îles de Saint-Pierre et Miquelon et les eaux territoriales françaises adjacentes sont incluses dans la SRR d'Halifax (Canada). Cette SRR est dotée d'un centre conjoint de coordination de sauvetage (Joint Rescue Coordination Centre - JRCC) à Halifax qui est géographiquement compétent pour les eaux territoriales françaises de Saint-Pierre et Miquelon.

Centre de coordination de sauvetage de Halifax

FMO Halifax NS B3K 2X0

Canada

Tél. : 1-800-565-1582 - 1-902-427-8200

Fax : 1-902-427-2114

Mail : JRCCHalifax@sarnet.dnd.ca

Site Internet : http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord-actuelles/srr-halifax.page

3.6.13.2 Arrangement administratif du 26 mars 2002 entre la Garde côtière canadienne et la collectivité territoriale française de Saint-Pierre et Miquelon concernant la recherche et le sauvetage maritimes aux abords de Saint-Pierre et Miquelon.

3.6.13.3 Rôle et attributions SAR

En raison de l'isolement des îles de Saint-Pierre et Miquelon, le dispositif SAR en place est très largement intégré à celui du Canada. La responsabilité des autorités françaises est engagée lors d'opérations SAR en zone des aérodromes ou en zone voisine des aérodromes de Saint-Pierre-Pointe Blanche et de Miquelon ou dans les eaux territoriales françaises. Les opérations de recherche et de sauvetage au large de Saint-Pierre et Miquelon sont de la responsabilité du Canada.

3.6.13 Specifications for Saint-Pierre and Miquelon islands

3.6.13.1 Regional management

Saint-Pierre and Miquelon islands and the French adjacent territorial seas are included in the Halifax SRR (Canada). This SRR has a joint rescue coordination centre (JRCC) in Halifax which is geographically competent for the french terrritorial seas of Saint-Pierre and Miquelon.

Centre de coordination de sauvetage de Halifax

FMO Halifax NS B3K 2X0

Canada

Tél. : 1-800-565-1582 - 1-902-427-8200

Fax : 1-902-427-2114

Mail : JRCCHalifax@sarnet.dnd.ca

Website : http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord-actuelles/srr-halifax.page

3.6.13.2 Administrative arrangement of 26th of March 2002 between the canadian coast guard and the territorial collectivity of Saint-Pierre and Miquelon for maritime search and rescue around Saint-Pierre and Miquelon.

3.6.13.3 SAR role and allocations

Because of the isolation of Saint-Pierre and Miquelon islands, the implemented SAR system is widely integrated to Canada's one. The french authorities responsability is committed during SAR operations in aerodromes area or in nearby aerodromes area of Saint-Pierre Pointe Blanche and Miquelon or in territorial french seas. The search and rescue operations off Saint-Pierre and Miquelon are of the responsability of Canada.

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 3.7 SERVICE D'INFORMATIONS

INFORMATION SERVICES

3.7.1 Registre(s) SWIM / Aperçu(s) de service d'information

3.7.1 System-wide Information Management (SWIM) Registry(ies)/Information Services Overview(s)

SWIM Registry

←

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 4 REDEVANCES D'AERODROME/D'HELISTATION ET DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

CHARGES FOR AERODROMES/HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES

GEN 4.1 REDEVANCES D'AERODROME/D'HELISTATION

AERODROME/HELIPORT CHARGES

4.1.1 REDEVANCES D'AERODROME

Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les services publics aéroportuaires, qui sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de service à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien, donnent lieu à la perception de redevances.

Pour les aérodromes relevant de la compétence de l'Etat, les redevances sont fixées et recouvrées par l'exploitant de l'aérodrome, qui assure la publication de leurs tarifs. Il en est généralement de même pour les autres aérodromes. En cas de non paiement des redevances aéroportuaires, l'exploitant de l'aérodrome peut requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant. Une consultation des usagers est engagée au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires.

Pour les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 100 000 passagers, les redevances comprennent notamment :

- la redevance d'atterrissage, correspondant à l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, ainsi que, le cas échéant, à des services complémentaires ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef;

- la redevance de stationnement, correspondant à l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement, ainsi que, le cas échéant, à des services complémentaires ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et, le cas échéant, de celles de l'aire de stationnement ;

- la redevance par passager, correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, à des services complémentaires. L'assiette de cette redevance est le nombre de passagers embarqués. Sur un même aérodrome, le tarif applicable à une même catégorie de passagers est identique pour toutes les aérogares. Toutefois, pour les aérogares mises en service après le 1er août 2005, des tarifs différenciés pourront être fixés en fonction des coûts d'investissement et d'exploitation afférents à ces aérogares et de la qualité de service ;

- la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation ; l'assiette de cette redevance, qui est due par les exploitants de ces installations, est le volume de carburant distribué.

Des redevances accessoires peuvent être instaurées pour d'autres services. Les conditions tarifaires des redevances accessoires peuvent être fixées par contrat quand elles correspondent à des services de nature particulière qui ne sont rendus qu'à certains usagers.

Pour les aérodromes de moins de 100 000 passagers, la structuration des redevances est libre.

Tout tarif des redevances peut être demandé auprès de l'exploitant de l'aérodrome.

4.1.1 AIRPORT FEES

On aerodromes open to public air traffic, the airport public services giving rise to payment of fees shall be the services rendered to aircraft operators and their service providers in the context of the use of airport land, infrastructure, facilities, premises and equipment provided by the aerodrome operator insofar as such use is directly necessary, on the aerodrome, to the operation of aircraft or of an air transportation service.

For aerodromes belonging to the State, fee rates shall be set and recovered by the aerodrome operator, who is responsible for tariff publication. The same applies to other aerodromes. In case of non-payment of airport fees, the aerodrome operator is allowed to require the seizure of any aircraft operated by or belonging to the debtor. A consultation of users shall be initiated at least four months before the effective date of the new rate conditions.

For aerodromes whose average annual traffic has exceeded 100,000 passengers for the last three years, fees include in particular:

- a landing fee corresponding to the use by aircraft greater than six tonnes of airport infrastructure and equipment necessary for the landing, taking-off and taxiing, as well as additional services, such as lighting, flight information and visual assistance; the rates for such a fee are based on the certified maximum take-off weight of the aircraft;

- a parking fee corresponding to the use by aircraft greater than six tonnes of parking infrastructure and equipment, as well as, if necessary, additional services; the rates for this fee are based on the parking duration, the aircraft features and the parking area features, if any;

- a passenger fee corresponding to the use of facilities designed to receive passengers and the public, as well as additional services, if any. The basis of this fee is the number of departing passengers. On the same aerodrome, the price applicable to the same category of passengers is identical for all terminals. However, for terminals put into service after August 1st, 2005, differentiated tariffs may be set according to the investment and operating costs relating to such terminals and the quality of services;

- a fee for use of fixed facilities for the distribution of aircraft fuel; the basis of this fee, payable by operators of these facilities, is the volume of distributed fuel.

Ancillary fees may be set for other services. The pricing conditions for ancillary fees may be set pursuant to an agreement when they correspond to services of a specific nature that are rendered to some users only.

For aerodromes servicing less than 100,000 passengers, the fee structuring is left to the aerodrome.

Airport fees and charges are available from the aerodrome operator.

© Service de l'Information Aéronautique, France

4.1.2 TAXES

Sans préjudice de l'existence d'une majoration d'embarquement gérée par la direction générale des finances publiques, pour le compte de la collectivité de Corse (considérée comme faisant partie de la France métropolitaine), et d'une majoration pour l'outre-mer gérée par la direction générale des douanes et droits indirects, les taxes présentées sous cette rubrique sont collectées par la Direction générale de l'aviation civile dans les départements et régions d'outre-mer et collectivités d'outre-mer qui sont les suivants :
Guadeloupe, Martinique, Guyane, Saint-Martin, Saint-Barthélémy, Saint-Pierre-et-Miquelon. Sous réserve de règles particulières, cette dernière en assure la gestion de l'assiette, leur contrôle, ainsi que leur recouvrement suivant des procédures, garanties et sanctions applicables aux autres impôts et taxes.

4.1.2.1 La taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP)

La taxe sur le transport aérien de passagers, codifiée aux articles L. 422-13 à L. 422-40 du code des impositions sur les biens et services (CIBS), est assise sur le nombre de passagers embarqués ou débarqués.

Elle comprend les quatre tarifs suivants :

- le tarif de l'aviation civile (4.1.2.1.1) ;
- le tarif de solidarité (4.1.2.1.2) ;
- le tarif de sûreté et de sécurité (4.1.2.1.3) ;
- et le tarif de péréquation aéroportuaire (4.1.2.1.4).

4.1.2.1.1 Le tarif de l'aviation civile

Le tarif de l'aviation civile, due par les entreprises de transport aérien public, est affecté au Budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » dont la gestion est confiée à la Direction générale de l'aviation civile. Le produit de ce tarif couvre le financement des missions d'intérêt général ou de nature régaliennes mises en œuvre par cette administration.

Conformément aux dispositions de l'article L. 422-21 du code des impositions sur les biens et services, ce tarif est assis sur le nombre de passagers embarqués sur le territoire français, quelles que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur. Sont cependant exclues de cette base d'imposition :

La taxe s'applique aux opérations d'embarquement des passagers et du fret ou du courrier au départ des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique dans les mêmes conditions et sous les mêmes règles et exceptions, exclusions ou exonérations que celles applicables sur les opérations effectuées au départ de la métropole.
Les passagers exclus de l'assiette de la taxe sont :

- les personnels dont la présence à bord est directement liée au vol considéré, notamment les membres de l'équipage assurant le vol, les agents de sûreté ou de police,
- les enfants de moins de deux ans (à la date de l'embarquement),
- les passagers en transit direct effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et repartant par le même aéronef avec un numéro de vol au départ identique au numéro de vol de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés,
- les passagers reprenant leur vol après un atterrissage forcé en raisons d'incidents techniques, de conditions atmosphériques défavorables ou de tout autre cas de force majeure.

Cette taxe est exigible au titre de chaque vol commercial effectué à titre onéreux. Ne sont cependant pas considérées comme vols commerciaux de transport aérien public les opérations suivantes :

- les évacuations sanitaires d'urgence comprenant l'ensemble des vols qui s'inscrivent dans le cadre d'un service médical d'urgence, notamment le transport vital de sang, d'organes ou de médicaments
- les vols locaux (ou vols circulaires), c'est-à-dire ceux dont les points de décollage et d'atterrissage sont identiques.

Par ailleurs, sont exonérés de la taxe :

- les passagers en correspondance. Est considéré comme tel le passager qui remplit les trois conditions suivantes :

a) l'arrivée a lieu par voie aérienne sur l'aéroport considéré ou sur l'un des aéroports appartenant au même système aéroportuaire desservant la même ville ou agglomération (en pratique : l'ensemble constitué par les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget),

b) le délai entre les heures programmées respectives de l'arrivée et du départ n'excède pas vingt-quatre heures,

c) l'aéroport de destination finale est distinct de celui de provenance et ne fait pas partie du même système aéroportuaire.

La taxe s'applique également aux opérations effectuées au départ des collectivités d'outre-mer de Saint-Martin (partie française) et de Saint-Barthélémy.

4.1.2 TAXES

Without prejudice to the existence of a boarding charge managed by the French Directorate-General for Public Finances (Direction Générale des Finances Publiques) on behalf of the local authorities in Corsica (considered to be part of mainland France), and a boarding charge managed by the French (Direction générale des douanes et des droits indirects on the behalf of overseas territories, the taxes presented under this heading are collected by the French Civil Aviation Authority (Direction Générale de l'Aviation Civile - DGAC) in the following overseas departments and regions and overseas communities:
Guadeloupe, Martinique, Guyana, Saint-Martin, Saint -Barthélémy, Saint-Pierre and Miquelon. Although special rules apply, the Authority manages the assessment base, and controls and collects the taxes following the procedures, guarantees and penalties that apply to other taxes and levies.

4.1.2.1 Tax on passengers air transport

The tax on passengers air transport, codified in articles L. 422-13 to L. 422-40 of the French "code des impositions sur les biens et services (CIBS)", is based on the number of passengers boarded or disembarked.

It includes the four following rates :

- civil aviation rate (4.1.2.11),
- solidarity rate (4.1.2.1.2),
- safety and security rate (4.1.2.1.3)
- and the airport equalisation rate (4.1.2.1.4).

4.1.2.1.1 Aviation civil rate

Civil aviation rate, payable by airlines, is assigned to the Annexed Budget "Air Control and Operation" the management of which is the responsibility of the French Civil Aviation Authority. The revenue from this rate finances missions carried out by the Authority that are of general interest or that are sovereign in nature.

In accordance with the provisions of article L. 422-21 of the French "code des impositions sur les biens et services", this rate is based on the number of passengers boarded French territory, regardless of the fare conditions granted by the transporter. The following are nevertheless excluded from this rate basis :

The tax applies to the boarding of passengers and freight or mail leaving the Departements of Guadeloupe, Guyana and Martinique under the same conditions and subject to the same rules and exceptions, exclusions and exemptions as those applicable to boarding leaving from mainland France. Thus the following passengers are not subject to the tax:

- personnels whose presence on board is directly related with the flight considered, more specially crew members, security or police agents
- children below two (on the date of boarding),
- direct transit passengers, performing a temporary stop on the airport and reflying the same aircraft with a departure flight number identical to the flight number of the aircraft on arrival,
- passengers resuming the flight after a forced stop due to technical incidents, adverse weather conditions or any other force majeure.

This tax is payable for each commercial flight for valuable consideration. Nevertheless, the following operations are not considered to be commercial public air-transport flights :

- emergency health evacuations including any round-trip flight for the purposes of an emergency medical service, including the vital transport of blood, organs or medicines,
- local (or circular) flights, i.e. those with the same take-off and landing points.

The following are also exempted from the tax :

- transit passengers. A passenger is considered to be in transit if he/she fulfills the following three conditions:

a) he/she arrived by air at the airport concerned, or in one of the airports belonging to the same system serving the same town or conurbation (in practice, the system comprising the airports of Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly and Paris-Le Bourget),

b) the interval between the scheduled arrival and departure times does not exceed twenty-four hours,

c) the final destination airport is not that of departure and is not part of the same airport system.

The tax also apply to boardings leaving from the overseas territory of St Martin (French part) and St Barthélémy.

© Service de l'Information Aéronautique, France

En revanche, la taxe ne s'applique pas aux opérations d'embarquement effectuées au départ de Saint-Pierre et Miquelon, collectivité d'outre-mer placées en dehors du territoire fiscal français et bénéficiant de l'autonomie en matière fiscale.

A compter du 1er avril 2025, le tarif est de :

- 5,14 € par passager embarqué dont la destination finale se situe en France, dans un autre Etat membre de l'Union européenne, dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, à destination de la Confédération suisse ou les territoires d'un État situé à moins de 1000 km à partir de l'aérodrome national de référence de la métropôle ou des territoires ultramarins. Ces Etats sont listés selon les aérordromes de départ de l'article A. 422-7 à l'article A. 422-7-8 du CIBS).

- 9,25 € par passager embarqué vers d'autres destinations.

L'embarquement constitue le fait générateur de la taxe.

Les entreprises de transport aérien déclarent au plus tard le dernier jour du mois qui suit le mois ou le trimestre (lorsque le montant annuel de la taxe est inférieur à 12 000 €) au cours duquel les opérations taxables ainsi que les opérations exonérées ont été effectuées. Les déclarations effectuées suivant le modèle fourni par l'administration de l'aviation civile, mentionnent le nombre de passagers en fonction de leur destination finale, le nombre de passagers exonérés en correspondance. Cette déclaration, accompagnée du paiement de la taxe due, est adressée aux comptables du budget annexe "contrôle et exploitation aériens".
A compter du 1er janvier 2026, les délais de déclaration et de paiement seront avancés au 20 du mois suivants les vols pour la TTAP et la TTAM et au 20 du deuxième mois suivant les vols pour la TNSA. Les périodes déclaratives (périodes de vols) restent inchangées : du 1er au dernier jour du mois. A compter du 1er janvier 2026, le seuil maximal de 12 000 € pour les déclarations trimestrielles passe à 36 000 € incluant la TTAP et la TTAM.

A NOTER : les entreprises de transport aérien public embarquant des passagers au départ de France sous autorisation délivrée par un Etat limitrophe conformément à un accord international sont redevables d'une contribution spécifique établie en vue de couvrir le financement des missions d'intérêt général déployées par la DGAC en rapport avec ce trafic, à l'exclusion des missions financées par voie de redevances pour services rendus (redevances de navigation aérienne). Cette contribution est régie par des accords spécifiques conclue entre la France et cet Etat limitrophe. En pratique, cette contribution s'applique au transport aérien public de passagers sous droit de trafic suisse opéré au départ de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse. Le montant de la contribution, de 2,39 € en 2025, est collecté par l'aéroport qui en reverse le produit au comptable public du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

4.1.2.1.2 Le tarif de solidarité

Le tarif de solidarité est collecté par le comptable du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » qui reverse le produit dans un premier temps à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), établissement public national à caractère administratif, dans la limite d'un plafond d'affectation fixé à 270 M€, puis dans un second temps, au budget général de l'État.

Ce tarif, en vigueur depuis le 1er juillet 2006 et régie par l'article L. 422-22 du code des impositions sur les biens et services, est due par les entreprises de transport aérien sous réserve des mêmes exclusions que pour le tarif de l'aviation civile.

Son assiette est définie par les seuls passagers embarqués, sous les mêmes règles, exceptions et exonérations que pour la tarif de l'aviation civile. Le tarif s'applique aux opérations d'embarquement de passagers effectués au départ des départements de Guyane, de Guadeloupe et de Martinique dans les mêmes conditions et sous les mêmes exceptions, exclusions et exonérations que celles effectuées au départ de la France métropolitaine. Sont, en outre, spécifiquement exonérés de cette taxe additionnelle les passagers embarqués au départ des collectivités de Saint-Martin et de Saint-Barthélémy.

À compter du 1er mars 2025, les tarifs sont déterminés selon 3 zones de destinations finales : les destinations europennes ou assimilées ; les destinations intermédiaires et les destinations lointaines. Les Etats ou territoires sont listés, en fonction de l'aérodrome de référence, de l'article A. 422-7 à l'article A. 422-7-8 du CIBS.

Par ailleurs, à partir du 1er mars 2025, un tarif de solidarité spécifique s'applique aux vols commerciaux d'aviation d'affaires. L'aviation d'affaires correspond au transport réalisé dans le cadre d'un service aérien non régulier, à bord d'un aéronef disposant d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers inférieure ou égale à 19. Le montant des tarifs varient en fonction de la destination finale (européenne ou assimilée, intermédiaire et lointaines) et de la motorisation de l'aéronef (turbopropulseur ou turboréacteur).

On the other hand, it does not apply to boardings leaving from St Pierre and Miquelon, an overseas territory that is outside French fiscal territory and is fiscally autonomous.

From 1 April 2025, the rate is:

- 5.14 € per boarded passenger with a final destination in France, in another Member State of the European Union, in another State that is party to the agreement on the European Economic Area, in the Swiss Confederation or the territories of other States whose located less than 1,000 km from the national reference aerodrome of the metropolitan territory or overseas territories. Those States are listes accordinf to the departure aerodromes of article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS).

- 9.25 € per boarded passenger traveling to another destination.

Boarding is the event triggering the tax.

Airlines return the figures at the latest on the last day of the month following the month or (when the annual amount of tax is less than 12,000 €) the quarter during which taxable and exempt events took place. Returns are made using the template supplied by the Civil Aviation Authority, and give the number of passengers by final destination, the number of exempted transit passengers. This return, together with the payment for the tax due, is sent to the accountants for the Annexed Budget "Air Control and Operation".
From January 1, 2026, the declaration and payment deadlines will be brought forward to the 20th of the month following flights for the rates of air passengers tax. The reporting periods (flight periods) remain unchanged : from the 1st to the last day of the month. From January 1, 2026, the 12,000 € threshold for quaterly decalarations will rise to 36,000 € including air passagers tax and air cargo transport tax.

Please Note: Public airlines boarding passengers leaving from France under an authorization delivered by a bordering State under an international agreement are liable to pay a specific contribution established to finance general interest missions related to such traffic run by the DGAC, apart from missions financed by fees for services rendered (air navigation fees). This contribution is governed by specific agreements made between France and the bordering State. In practice, it applies to public air passenger transport under Swiss traffic rights leaving from Basel-Mulhouse airport. The amount of the contribution, 2.39 € in 2025, is collected by the airport which pays the income to the Public Accountant for the Annexed Budget "Air Control and Operation".

4.1.2.1.2 Solidary rate

The solidarity rate on air tickets is collected by the Accountant for the Annexed Budget "Air Control and Operation" which pays the income : firstly to the French Transport Financing Infrastructure Agency (AFITF in french), a national public administrative body, within the limit of an allocation ceiling set at 270 million €, and secondly, to the general budget of the State.

This rate was introduced on 1 July 2006 and is governed by the article L. 422-22 of the french code des impositions sur les biens et services. It is payable by airlines with the same exemptions as for civil aviation rate.

Its assessment base is defined simply by boarded passengers, with the same rules, exceptions and exemptions as for the civil aviation rate. The rate applies to passenger boarding operations carried out from the departments of Guyana, Guadeloupe and Martinique under the same conditions and with the same exceptions, exclusions and exemptions as those carried out from mainland France. In addition, boarding passengers leaving from the territories of St Martin and St Barthelemy, New Caledonia and French Polynesia are specifically exempted from this additional rate.

Since March 1, 2025, rates are determined according to three final destination zones : european or similar destination, intermediate destination, and distant destination. The States or territories are listed, depending on the reference aerodrome, from article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.

Moreover, from March 1, 2025, a specific solidarity rate applies to commercial business aviation flights. Business aviation corresponds to transport carried out as part of a non-scheduled air service, on board an aircraft with a maximum operational configuration of passenger seats less than or equal to 19. The amount of the rates vary depending on the final destination (European or similar, intermediate and distant) and the engine of the aircraft (turboprop or turbojet).

© Service de l'Information Aéronautique, France

Le tarif est de 7,4 € par passager embarqué dont la destination finale se situe en France, dans un autre Etat membre de l'Union européenne, d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou autre Etat dont le principal aérodrome desservant sa capitale est situé à moins de 1 000 kms de l'aérodrome national de référence de la métropole ou des territoires ultramarins. Les États ou territoires situés dans un rayon de 1 000 km au départ des territoires ultramarins, en fonction de l'aérodrome national de référence sont listés aux articles A. 422-7 à A. 422-7-8 du CIBS.

The rate is 7.4 € per boarded passenger with a final destination in France, in another Member State of the European Union, in another State party to the agreement on the European Economic Area, or other State whose main aerodrome serving its capital is located less than 1,000 km from the national reference aerodrome of the metropolitan territory or overseas territories. States and territories within a radius of 1,000 km from overseas territories, depending on the national reference aerodrome are listed according to the departure aerodromes of article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.

Le tarif est de 15 € lorsque la destination finale du passager est dite intermédiaire c'est-à-dire se situant dans un autre État ou territoire dont le principal aérodrome de la capitale est compris entre 1 000 et 5 500 kilomètres de l'aérodrome national de référence. Ces États ou territoires sont listés, en fonction de l'aérodrome de référence, aux articles A. 422-7 à l'article A. 422-7-8 du CIBS.

The rate is 15 € when the passenger's final destination is said to be intermediate, i.e. located in another States or territories whose main capital aerodrome is between 1,000 and 5,500 kilometers from the national reference aerodrome. Those States and territories are listed according to the departure aerodromes of article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.

Le tarif est de 40 € lorsque la destination finale du passager est dite lointaine c'est-à-dire se situant dans un autre États ou territoires dont le principal aérodrome de la capitale est situé à plus de 5 500 kilomètres de l'aérodrome national de référence. Ces États ou territoires sont listés, en fonction de l'aérodrome de référence, aux articles A. 422-7 à l'article A. 422-7-8 du CIBS.

The rate is 40 € when the passenger's final destination is said to be distant, i.e. located in another States or territories whose main capital aerodrome is located more than 5,500 kilometers from the national reference aerodrome. Those States and territories are listed according to the departure aerodromes of article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.

Ces tarifs sont portés respectivement à 30 € pour les destinations européennes et assimilées, à 80 € pour les destinations intermédiaires, et à 120 € pour les destinations lointaines lorsque le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement.

These rates are increased respectively to 30 € for European and similar destinations, to 80 € for intermediate destinations, and to 120 € for distant destinations when the passenger can benefit at no extra cost on board from services to which all passengers cannot access free of charge.

Pour les vols à bord d'un aéronef d'affaires avec turbopropulseur, ces tarifs sont portés respectivement à 210 € pour les destinations européennes ou assimilées, 675 € pour les destinations intermédiaires, et 1025 € pour les destinations lointaines.

These rates are increased respectively for flights on board a business aircraft with turboprop to 210 € for European or similar destinations, 675 € for intermediate destinations, 1025 € for distant destinations.

Pour les vols à bord d'un aéronef d'affaires avec turboréacteur, ces tarifs sont portés respectivement à 420 € pour les destinations européennes ou assimilées, 1015 € pour les destinations intermédiaires, et 2100 € pour les destinations lointaines,

These rates are increased respectively for the service category of aircraft with turbojet engines to 420 € for European and similar destinations, 1,015 € for intermediate destinations, and 2,100 € for distant destinations.

Les opérations d'embarquement de passagers effectuées au départ de la collectivité d'outre-mer de Saint-Pierre et Miquelon sont hors du champ du tarif de solidarité.

The boarding of passengers leaving from the overseas territory of St Pierre and Miquelon is outside the scope of the solidarity rate.

Le tarif de solidarité est déclaré et payé dans les mêmes conditions et formalités que pour le tarif de l'aviation civile.

The solidarity rate is declared and paid subject the same conditions and formalities as civil aviation rate.

4.1.2.1.3 Le tarif de sûreté et de sécurité

4.1.2.1.3 Safety and security rate

Le tarif de sûreté et de sécurité s'applique de plein droit aux opérations d'embarquement de passagers au départ des départements et régions d'outre-mer de Guyane,de Guadeloupe et de Martinique.

The safety and security rate applies automatically to passenger boarding operations departing from the overseas departments and regions of Guyana, Guadeloupe and Martinique.

Par disposition expresse de la loi, la taxe s'applique également aux opérations effectuées au départ des collectivités de Saint-Martin et de Saint Barthélémy. En revanche, reste en dehors de son champ d'application territoriale la collectivité de Saint-Pierre et Miquelon.

Under an express provision in law, the rate also applies to boardings leaving from the territories of St Martin and St Barthelemy. However, the overseas territory of St Pierre and Miquelon remains outside its territorial scope.

Conformément aux dispositions de l'article L. 422-23 du code des impositions sur les biens et services, le tarif de sûreté et et de sécurité est perçu au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes ou groupements d'aérodromes dont le trafic embarqué ou débarqué s'élève, en moyenne sur les trois dernières années civiles connues, à plus de 5000 unités de trafic (UDT : 1 UDT est égale à un passager ou 100 kilogrammes de fret ou de courrier).

In accordance with the provisions of article L. 422-23 of the Internal revenue code, the rate is collected on behalf of public or private entities operating aerodromes for which the boarded or unboarded traffic amounts, during the last known civil year , to more than, 5,000 traffic units (UDT: 1 UDT equals one passenger or 100 kilograms of cargo or mail).

Constitue un groupement d'aérodromes, au sens des dispositions de l'article L. 422-23 précité, un ensemble constitué par plusieurs aérodromes relevant soit d'une même concession ou délégation de services public, soit des dispositions de l'article L 6323-2 du code des transports mentionnant la liste des aérodromes confiés à Aéroport de Paris.

A group of airports in the sense of the provisions in Article L. 422-23 quoted above is a group of several airports all of which either are part of the same public-service concession or delegation or fall within the provisions in article L 6323-2 of the French Transport Code listing the airports belonging to the Aéroports de Paris.

Le produit de ce tarif, collecté par le comptable public du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », est reversé à chaque exploitant aéroportuaire pour le financement des missions d'intérêt général en matière de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

The income from this rate is collected by the Public Accountant for the Annexed Budget "Air Control and Operation" and paid to each airport operator to finance the general-interest missions relating to security, firefighting and rescue, countering wildlife hazards, safety, and measures in relation to environmental controls.

Le tarif, dû par les entreprises de transport aérien public, est assis sur le volume de trafic de passagers de chaque aérodrome éligible. Les exceptions et exclusions d'assiette sont les mêmes que celles relatives à la taxe de l'aviation civile.

The rate is paid by public airlines and is based on air traffic volume from each eligible airport. The exceptions and exclusions from the rate base are the same as those for civil aviation rate.

Pour l'année 2025, le tarif applicable sur chaque aérodrome est fixé entre les valeurs inférieures et supérieures correspondant à la classe dont il relève :

For the year 2025, the applicable rate on each aerodrome ranges within the values corresponding to the airport class:

© Service de l'Information Aéronautique, France

Aérodrome Airport	Tarif par passager Charge per passenger	Tarif par passager en correspondance Charge per passengers	Tarifs par tonne de fret ou de courrier Charge per ton of freight or mail
Martinique Aimé Césaire	20 €	5,60 €	1 €
Guadeloupe-Maryse Condé	20 €	5,60 €	1 €
Cayenne-Félix Eboué	20 €	5,60 €	1 €
Maripasoula	2.60 €	0,73 €	1 €
Saint-Barthélémy	3,28 €	0,92 €	1 €
Saint Martin Grand Case	20 €	5,60 €	1 €
Saul	2.60 €	0,73 €	1 €

Un arrêté, pris par le ministre chargé du budget et le ministre chargé de l'aviation civile, fixe la liste des aérodromes et groupements d'aérodromes concernés par classe et, au sein de chaque classe, le tarif applicable pour chaque aérodrome.

Un abattement de 72 % s'applique à tout passager en correspondance au sens des mêmes dispositions que celles prévues pour le tarif de l'aviation civile.

A decree passed by the Minister of budget and the Minister of civil aviation, determines the list of aerodromes concerned by the class and, within each class, the applicable rate for each aerodrome.

A 72 % reduction applies to any transit passenger, as defined in the provisions for civil aviation rate.

4.1.2.1.4 Tarif de péréquation

4.1.2.1.4 Equalisation rate

En plus de ces tarifs, s'ajoute un tarif spécifique au titre de la majoration perçue en vue de couvrir les besoins de financement des mêmes missions précédemment citées, au bénéfice des exploitants des aérodromes de classe 3 et de tout autre aérodrome n'appartenant à aucune classe précitée. Ce tarif est déterminé par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'aviation civile, dans la limite de 1,25 € : à compter du 1er avril 2025, ce tarif est fixé à 1,25 €.

Jusqu'au 31 décembre 2025 inclus, les entreprises assujetties aux taxes sur le transport aérien de passagers et de marchandises doivent déclarer au plus tard le dernier jour du mois qui suit le mois ou le trimestre pour lequel la déclaration est établie, les éléments nécessaires à la liquidation de la taxe : le nombre de passagers, la masse de fret et de courrier exprimée en tonnes, embarqués le mois ou le trimestre précédent sur les vols effectués au départ de chacun des aérodromes concernés le nombre de passagers en correspondance exonérés.

A compter du 1er janvier 2026, ces mêmes entreprises assujetties et redevables doivent déclarer au plus tard à la date du 20 du mois qui suit le mois ou le trimestre pour lequel la déclaration est établie, les éléments nécessaires à la liquidation de la taxe.

Cette déclaration effectuée par voie électronique, accompagnée du paiement de la taxe due sous forme de virement, est adressée aux comptables du budget annexe de l'aviation civile.

Jusqu'au 31 décembre 2025 inclus, les entreprises de transport aérien qui ont déclaré au cours de l'année précédente un montant de taxe égal ou inférieur à 12 000 €, sont admises à souscrire, à compter du premier trimestre civil de l'année qui suit, des déclarations trimestrielles. La déclaration trimestrielle doit être souscrite, au plus, tard le dernier jour du mois qui suit le trimestre au titre duquel elle est établie.

A compter du 1er janvier 2026, les entreprises de transport aérien qui ont déclaré au cours de l'année précédente un montant cumulé de taxe sur le transport aérien de passagers et de taxe sur le transport aérien de marchandises égal ou inférieur à 36 000 € peuvent souscrire à compter du premier trimestre civil de l'année qui suit, des déclarations trimestrielles. Lorsque le montant de 36 000 € au titre des deux taxes est dépassé, les redevables déclarent mensuellement les opérations précitées.

In addition to these rates, a rate increase is collected specifically to cover the financing of the missions referred to above, and paid to operators of Class-3 airports and to any other airport not belonging to a class referred to above. The rate is defined in a joint decree from the French Budget Minister and the French Minister of Civil Aviation and may not exceed 1.25 € : on 1 April 2025, it was set to 1.25 €.

Until December 31, 2025 inclusive, companies subject to the tax on air passenger transport must declare, at the latest on the last day of the month following the month or quarter for which the declaration is established, the elements necessary for the liquidation of the tax: the number of taxable passengers according to the final destination zones, the number of tonnes of freight and mail, the number of exempt connecting passengers.

From January 1, 2026, these same taxable and liable companies must declare, no later than the 20th of the month following the month or quarter for which the declaration is established, the elements necessary for the liquidation of the tax.

The return is made on-line, together with a bank transfer paying the tax due, and is addressed to the accountants for the Annexed Budget for civil aviation.

Until 31 December 2025 inclusive, air transport companies that have declared during the previous year a tax amount equal to or less than 12,000 € are authorized to submit quarterly returns starting from the first calendar quarter of the following year. The quarterly return must be submitted no later than the last day of the month following the quarter for which it is established.

Starting from 1 January 2026, air transport companies that have declared during the previous year a cumulative amount of tax on the air transport of passengers and tax on the air transport of goods equal to or less than 36,000 € may submit quarterly returns starting from the first calendar quarter of the following year. When the amount of 36,000 € for both taxes is exceeded, taxpayers must report the aforementioned transactions monthly.

4.1.2.1.5 Les règles propres à certains territoires et aérodromes

4.1.2.1.5 Specific rules to certain territories and aerodromes

Tout embarquement en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Mayotte ou à La Réunion constitutif d'un fait générateur fait l'objet d'une majoration lorsqu'un billet a été émis à titre onéreux. Le montant de la majoration est déterminé par la région où se produit l'embarquement dans la limite de 4,57 €. Il peut être modulé selon la distance du vol.

Au 1er janvier 2025, les tarifs fixés par les conseils régionaux des collectivités concernées sont :

- En Martinique : 4,50 € par passager embarqué vers toutes destinationsautres que les pays de la Caraïbe, 0€ par passager embarqué à destination d'un pays de la Caraïbe ;

- En Guadeloupe : 4.57 € par passager embarqué vers toutes destinations autres que les pays de la Caraïbe, 0 € pour les passagers à destination d'un pays de la Caraïbe dans un rayon de 2 500 kms ;

- En Guyane : 4.57 € par passager embarqué vers toutes destinations. 0 € pour les liaisons effectuées dans un rayon inférieur à 250 kilomètres.

- A Mayotte : 4.50 € par passager embarqué vers toutes destinations (pas de modulation tarifaire).

- A la Réunion : 4.57 € par passager embarqué vers toutes destinations (pas de modulation tarifaire).

Any boarding in Guadeloupe, Guyana, Martinique, Mayotte or Reunion constituting a chargeable event is subject to an increase when a ticket has been issued for valuable consideration. The amount of the increase is determined by the region where boarding occurs within the limit of 4.57 €. It can be modulated according to the distance of the flight.

Since 1 January 2025, the charges set by the regional councils in the territories concerned have been:

- In Martinique: 4.50 € per boarded passenger traveling to a destination other than a Caribbean country, 0.00 € per boarded passenger traveling to a Caribbean country;

- In Guadeloupe: 4.57 € per boarded passenger traveling to a destination other than a Caribbean country, 0.00 € per boarded passenger traveling to a Caribbean country in a scope of 2 500 kms;

- In Guyana: 4.57 € per boarded passenger irrespective of destination. 0 € for connections made within a radius of less than 250 kilometers.

- In Mayotte : 4.50 € per boarded passenger irrespective of destination (no variation in the charge).

- In Réunion : 4.57 € per boarded passenger irrespective of destination (no variation in the charge).

© Service de l'Information Aéronautique, France

← **4.1.2.2 Taxe sur le transport aérien de marchandises**

La taxe sur le transport aérien de marchandises, codifiée aux articles L. 422-41 à L. 422-48 du code des impositions sur les biens et services (CIBS), est assise sur la masse de fret ou de courrier à l'exclusion des contenants (exprimée en tonne) embarqués.

Le montant de la taxe est égal au produit de la masse mensuelle des marchandises, exprimée en tonnes, par la somme des termes suivants :

- Le tarif de l'aviation civile ;
- Le tarif de sûreté et de sécurité.

← **4.1.2.2.1 Montant des tarifs**

← Le tarif de l'aviation civile de la taxe sur le transport aérien de marchandises mentionné au 1° de l'article L. 422-45 du code des impositions sur les biens et services est unique quelle que soit la destination du fret ou du courrier.

← Le tarif de l'aviation civile est égal, pour la période du 1er avril 2025 au 31 mars 2026, à 1,53 € par tonne.

← S'agissant du fret ou du courrier, il est appliqué un tarif unique de sûreté et de sécuirté quel que soit l'aéroport d'embarquement et quelle que soit la destination du fret ou du courrier. Il est invariablement fixé à 1 € par tonne embarquée (arrondie à la tonne inférieure).

← **4.1.2.2.1.2 Personnes imposables**

← La taxe sur le transport aérien de marchandises est due par toute entreprise de transport aérien public, quelle que soit sa nationalité et quel que soit son statut juridique.

← **4.1.2.2.1.3 Opérations exonérées**

← Est exonéré de la taxe tout embarquement au départ des lieux suivants :
- l'aéroport de Bâle-Mulhouse lorsque l'embarquement est effectué à bord d'aéronef opérant des services aérien sous couvert d'une autorisation de trafic délivrée par la Confédération suisse :
- les territoires des collectivités de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie.

← **4.1.2.2.1.4 Opérations imposables**

Sont imposables les opérations :
- de fret et de courrier,
- sur des vols commerciaux,
- au départ de la France, quelles que soient la nature et la configuration des plates-formes (aéroports, aérodromes, hélisurfaces, hélistations.)
- et quelle que soit leur destination.

← **4.1.2.2.1.5 Modalités d'imposition**

← Le montant de la taxe est égal au produit de la masse mensuelle des marchandises, exprimée en tonnes, par la somme des termes suivants :

← 1) un tarif de l'aviation civile revalorisé annuellement à concurrence du taux de l'inflation prévisionnel associé à la loi de finances ;

← 2) un tarif de sûreté et de sécurité propre aux aérodromes et groupements d'aérodromes et groupements d'aérodromes des classes 1 à 3 de l'article L. 6328-2 du code des transports.

← Les entreprises de transport aérien déclarent au plus tard le dernier jour du mois qui suit le mois ou le trimestre (lorsque le montant annuel de la taxe est inférieur à 12 000 €) au cours duquel les opérations taxables ainsi que les opérations exonérées ont été effectuées. Les déclarations effectuées suivant le modèle fourni par l'administration de l'aviation civile, mentionnent la masse de fret et de courrier embarqués exprimée en tonne. Cette déclaration, accompagnée du paiement de la taxe due, est adressée aux comptables du budget annexe "contrôle et exploitation aériens".

← A compter du 1er janvier 2026, les délais de déclaration et de paiement seront avancés au 20 du mois suivants les vols pour la TTAP et la TTAM. Les périodes déclaratives (périodes de vols) restent inchangées : du 1er au dernier jour du mois. A compter du 1er janvier 2026, le seuil maximal de 12 000 € pour les déclarations trimestrielles passe à 36 000 € incluant la TTAP et la TTAM.

4.1.2.2 Tax on air cargo transport

The tax on the air cargo transport, codified in articles L. 422-41 to L. 422-48 of the French code des impositions des biens et services, is based on the mass of freight or mail excluding containers (expressed in tons) loaded.

The amount of the tax is equal to the product of the monthly mass of goods, expressed in tons, by the sum of the following terms:

- The civil aviation rate ;
- The safety and security rate.

4.1.2.2.1 Amount of rates

The civil aviation rate of the tax on the air transport of goods is unique regardless of the destination of the freight or the mail.

The civil aviation rate is equal, for the period from April 1, 2025 to March 31, 2026, to 1.53 € per tonne.

Regarding freight or mail, a single safety and security rate is applied regardless of the airport of embarkation and regardless of the destination of the freight or mail. It is invariably set at 1 € per ton loaded (rounded down to the nearest ton).

4.1.2.2.1.2 Taxable persons

The tax on air cargo transport is payable by any public air transport company, whatever its nationality and whatever its legal status.

4.1.2.2.1.3 Exempt transactions

Any boarding from the following places is exempt from tax :
- Basel-Mulhouse airport when boarding is carried out on board an aircraft operating air services under cover of a traffic authorization issued by the Swiss Confederation:
- the territories of the communities of French Polynesia and New Caledonia.

4.1.2.2.1.4 Taxable transactions

The following transactions are taxable:
- freight and mail,
- on commercial flights,
- departing from France, whatever the nature and configuration of the platforms (airports, aerodromes, helipads, helipads.)
- and whatever their destination.

4.1.2.2.1.5 Taxation terms

The amount of the tax is equal to the product of the monthly mass of goods, expressed in tonnes, by the sum of the following terms:

1) a civil aviation rate revalued annually up to the forecast rate of inflation associated with the finance law;

2) a safety and security rate specific to aerodromes and groups of aerodromes and groups of aerodromes in classes 1 to 3 of article L. 6328-2 of the transport code.

The airlines make their returns at the latest on the last day of the month following the month or quarter during which the taxable events took place. These returns follow the template supplied by the Civil Aviation Authority. They state the mass of freight and mail transported during the previous month or quarter for flights leaving from mainland France. The return is made on-line, together with a bank transfer paying the tax due, and is addressed to the accountants for the Annexed Budget for civil aviation.

From January 1, 2026, the declaration and payment deadlines will be brought forward to the 20th of the month following flights for passengers and cargo taxes. The reporting periods (flight periods) remain unchanged: from the 1st to the last day of the month. From January 1, 2026, the 12,000 € threshold for quaterly decalarations will rise to 36,000 € including air passagers tax and air cargo transport tax

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 4.2 REDEVANCES DE NAVIGATION AERIENNE ROC ET RSTCA-OM

AIR NAVIGATION CHARGES OCEANIC AND TERMINAL CHARGE

4.2.1 REDEVANCE OCEANIQUE (ROC)

4.2.1.1 Définition

Code de l'Aviation Civile article R134-9

L'usage des installations et services en-route de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité outre-mer et confié à la France par l'organisation de l'aviation civile internationale ou pour lequel les services de la navigation aérienne ont été délégués à la France par un Etat tiers donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance océanique.

Le taux unitaire normal de la redevance océanique est fixé chaque année par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget sur la base du coût des services rendus et des objectifs de couverture de ces coûts.

Des taux unitaires réduits peuvent être fixés pour tenir compte des conditions économiques de la desserte aérienne des collectivités concernées et pour les vols dont l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée sont situés sur le territoire national ou sur le territoire soumis aux règles du traité instituant la communauté européenne.

Certaines liaisons intérieures ou inter-îles outre-mer peuvent en outre faire l'objet d'exonérations, pour tenir compte des conditions économiques de la desserte aérienne des collectivités concernées.

4.2.1.2 Comment est-elle calculée?

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 1 et 5

La redevance (R) pour un vol donné dans une zone tarifaire donnée est égale au produit du taux unitaire (t) établi pour cette zone tarifaire et des unités de services (UDS) pour le vol concerné :

$$R = t \times UDS$$

Pour un vol donné, le nombre d'unités de service (UDS) pour la ROC est égal au produit des coefficients « distance » (d) et « poids » (p) :

$$UDS = d \times p$$

4.2.1 OCEANIC CHARGE

4.2.1.1 Definition

Civil aviation code, article R134-9

In the airspace given to France by ICAO or for which air navigation services have been delegated to France by a third State, air navigation facilities and services made available in overseas territories by the air navigation service provider to ensure the safety and the efficiency of en-route air traffic flows, involves remuneration as a charge for services provided, known as the oceanic charge.

The normal unit rate of oceanic charge is set annually by an order of the minister in charge of Civil Aviation and the minister in charge of budget. This unit rate is related to the cost of air navigation services made available to users.

Reduced unit rates may be set considering the economic environment of the provision of airline services to the overseas territories and for the flights departing from or arriving to aerodromes located on the national territory or on the territory subject to the treaty establishing the European community.

Certain domestic or inter-island routes may also be subject to exemptions, to take account of the economic conditions of air services to the communities concerned.

4.2.1.2 How is it calculated?

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 1 and 5

The charge (C) for a given flight in a given charging zone is equal to the product of a unit rate (u) established for this charging zone and service units (SU) for such a flight :

$$C = u \times SU$$

For a given flight, the number of service units (SU) for the oceanic charge is equal to the product of the "distance" (d) and "weight" (w) factors of the aircraft.

$$SU = d \times w$$

4.2.1.2.1 Calcul du coefficient distance

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 3

Le coefficient « distance » est égal au quotient par cent du nombre mesurant la distance orthodromique, exprimée en kilomètres, entre le point d'entrée et le point de sortie de la zone tarifaire, conformément au dernier plan de vol déposé par l'aéronef concerné pour la gestion des flux de trafic aérien.

Si les points d'entrée et de sortie d'un vol situés dans la zone tarifaire sont identiques, le coefficient «distance» est égal à la distance orthodromique entre ces points et le point le plus éloigné du plan de vol, multipliée par deux.

La distance à prendre en compte est diminuée de vingt kilomètres pour chaque décollage et atterrissage effectué dans la zone tarifaire.

4.2.1.2.1.1 Formule de la distance orthodromique

Soit deux points de la surface de la terre A et B de coordonnées géographiques :

latitude (A) = lat (A) et longitude (A) = long (A) respectivement latitude (B) = lat (B) et longitude (B) = long (B), et soit long = différence de longitude de B à A, on appelle distance orthodromique de A à B, et on la note ortho (A,B) :

ortho(A,B) = 60* arcos [cos(lat (A)) * cos(lat (B)) * cos(long) + sin(lat (A)) * sin(lat (B))]

La distance orthodromique est obtenue en miles nautiques.

4.2.1.2.2 Calcul du coefficient poids pour la ROC

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 3

Le coefficient « poids » (p), exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal à la racine carrée du quotient par cinquante de la masse maximale certifiée au décollage (MMD) de l'aéronef, exprimée en tonnes métriques par un nombre comportant une décimale, telle qu'elle figure sur le certificat de navigabilité, sur le manuel de vol ou sur tout autre document officiel fourni par l'exploitant de l'aéronef.

$$p = \sqrt{\frac{MMD}{50}}$$

D'où la formule générale de calcul de la redevance :

$$R = t \times \sqrt{\frac{MMD}{50}} \times d$$

Lorsque cette masse est inconnue, le coefficient « poids » est établi sur la base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales au décollage certifiées pour un même aéronef, il est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée. Lorsqu'un exploitant dispose de plusieurs aéronefs correspondant à des versions différentes d'un même type, le coefficient « poids » pour chaque aéronef de ce type utilisé par cet exploitant est déterminé sur la base de la moyenne des masses maximales au décollage de tous ses aéronefs de ce type. Le calcul de ce coefficient par type d'aéronef et par exploitant est effectué au moins une fois par an.

4.2.1.2.1 Calculation of the distance factor

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 3

The "distance" factor (d) shall be equal to the division by one hundred of the number of kilometres in the great circle distance, between the entry point and the exit point in the charging zone, in accordance with the last flight plan filed by the aircraft concerned for air traffic flow management.

If the entry and exit points of a flight located in the charging zone are identical, the "distance" factor shall be equal to the great circle distance between those points and the most far away point of the flight plan, multiplied by two.

The distance to be taken into account shall be reduced by 20 kilometres for each take-off and landing in the charging zone.

4.2.1.2.1.1 Formula of the great circle distance

A and B, two points of the surface of ground, their geographical coordinates :

latitude (A) = lat (A) and longitude (A) = long (A) respectively latitude (B) = lat (b) and longitude (b) = long (B), and long = difference in longitude between B and A, it is called distance on the great circle from A to B, and is noted :

*ortho (A, B) :ortho (A, B) = 60 * arcos [cos (lat (A)) * cos (lat (B)) * cos (long) + sin (lat(A)) * sin (lat (B))]*

The great circle distance is formulated in nautical miles.

4.2.1.2.2 Calculation of the weight factor for the oceanic charge

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 3

The "weight" factor (w) formulated by a figure taken to two decimals shall be the square root of the quotient by fifty of the maximum take-off weight (MTOW) of the aircraft, formulated in metric tons by a figure taken to one decimal, as shown in the certificate of airworthiness, in the flight manual or in any other equivalent official document transmitted by the operator of the aircraft.

$$w = \sqrt{\frac{MTOW}{50}}$$

Hence the calculation of the charge is :

$$C = u \times \sqrt{\frac{MTOW}{50}} \times d$$

When this weight is unknown, the "weight" factor is calculated by taking the weight of the heaviest aircraft of the same type known to exist. When an aircraft has multiple certified maximum take-off weights, the weight factor shall be established on the basis of the highest maximum take-off weight. When an operator has several aircrafts corresponding to different versions of a same type, the "weight" factor for each aircraft of this type used by this operator is determined on the basis of the average of the maximum take-off weight of all the aircraft of this type. The calculation of this factor per aircraft type and per operator is made once a year.

© Service de l'Information Aéronautique, France

4.2.1.3 Taux unitaire

Arrêté fixant les taux unitaires des redevances de navigation aérienne et la liste des aérodromes assujettis à la RSTCA-M et à la RSTCA-OM par zone tarifaire terminale

Le taux unitaire de la redevance océanique est fixé annuellement par arrêté conjoint du ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et du ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics. Il peut être consulté sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr).

À compter du 1er janvier 2022, le taux unitaire de la redevance océanique est de 35,78 €.

4.2.1.3 The unit rate

Order setting the unit rates of the air navigation charges and the list of the aerodrome subject to terminal navigation charge in metropolitan France and overseas per terminal billing zone

The unit rate of the oceanic charge is set annually by joint order of the Minister Delegate to the Minister for Ecological Transition, responsible for transport, and the Minister Delegate to the Minister for the Economy, Finance and Recovery, responsible for public accounts. It can be consulted on the Légifrance website (https://www.legifrance.gouv.fr), article 3.

The unit rate of oceanic charge is 35.78 € from 1st January 2022.

4.2.1.4 Zone tarifaire de route pour la ROC

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 2

La zone tarifaire correspond aux espaces aériens confiés à la France en Antilles-Guyane.

4.2.1.4 Charging zone for the oceanic charge

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annexe 2

The charging zone is these overseas territories are French West Indies and French Guiana.

4.2.1.5 Exonérations spécifiques

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 10

Les vols intérieurs effectués en Guyane sont exonérés de la redevance océanique.

4.2.1.5 Specific exemptions

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 10

Domestic flights operated in French Guiana are exempted of oceanic charge.

4.2.1.6 Facturation

Chaque facture correspond à une période de vol d'un mois.
Elle est accompagnée d'un relevé de vols qui identifie chaque vol par :

- le jour du vol,
- l'heure de départ,
- le numéro de vol ou l'immatriculation,
- le type de l'aéronef et la MMD,
- l'aéroport de départ et d'arrivée.

La facturation s'appuie sur les données du plan de vol et sur les masses maximales au décollage déclarées par les usagers.

4.2.1.6 Billing

Each bill corresponds to a flight period of one month. The statement of flights includes flights details as follow :

- day of the flight,
- time of departure,
- flight number or flight registration,
- type of aircraft and MMD,
- arrival and departure aerodrome.

Billing is based on the data extracted from the flight plans or in any other equivalent data and on the maximum take-off weight declared by the users.

4.2.2 REDEVANCE POUR SERVICES TERMINAUX DE LA CIRCULATION AERIENNE OUTRE-MER

4.2.2 TERMINAL NAVIGATION CHARGE OVERSEAS

4.2.2.1 Définition

Code de l'aviation civile, article R134-9

L'usage des installations et services terminaux de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat à l'arrivée et au départ des aérodromes situés outre-mer et dont l'activité dépasse un certain seuil donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance pour services terminaux de la circulation aérienne outre-mer, exigible à l'occasion de chaque vol au départ.

Cette redevance rémunère les services rendus au titre du contrôle d'approche et du contrôle d'aérodrome. Elle couvre les coûts occasionnés par les services de la navigation aérienne fournis au départ et à l'arrivée des aérodromes.

4.2.2.1 Definition

Civil aviation code, article R134-9

Air navigation facilities and services made available by the air navigation service provider to ensure the safety and the efficiency of air traffic flows on arrival and departure of the aerodromes whose activity exceeds some level result in remuneration as a charge for services provided, known as the terminal navigation charge (RSTCA).

The charge shall constitute remuneration for the costs incurred by French ANSP (DGAC / DSNA) in respect of terminal air navigation services.

4.2.2.2 Comment est-elle calculée ?

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 1 et 6

La redevance (R) pour un vol donné dans une zone tarifaire donnée est égale au produit du taux unitaire (t) établi pour cette zone tarifaire et des unités de services (UDS) pour le vol concerné :

$$R = t \times UDS$$

4.2.2.2 How is it calculated?

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 1 and 6

The charge (C) for a given flight in a given charging zone is equal to the product of the unit rate (u) established for this charging zone and service units (SU) for such a flight :

$$C = u \times SU$$

Pour un vol donné, le nombre d'unités de services (UDS) pour la RSTCA outre-mer est égal au coefficient « poids » (p) de l'aéronef en question.

$$UDS = p$$

For a given flight, the number of the service units (SU) for the overseas terminal navigation charge is equal to the "weight" (w) factor of the aircraft.

$$SU=w$$

4.2.2.3 Calcul du coefficient poids pour la RSTCA outre-mer

4.2.2.3 Calculation of the weight factor for the overseas TNC

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 6

Le coefficient « poids » (p), exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal au produit d'un coefficient égal à 1,247 et du nombre arrondi à la première décimale correspondant à la masse maximale certifiée au décollage (MMD) de l'aéronef, exprimée en tonnes métriques, telle qu'elle figure sur le certificat de navigabilité, sur le manuel de vol ou sur tout autre document officiel fourni par l'exploitant de l'aéronef et affectée de l'exposant 0,9.

$$p = 1{,}247 \times MMD^{0,9}$$

D'où la formule générale de calcul de la redevance :

$$R = t \times 1{,}247 \times MMD^{0,9}$$

Lorsque cette masse est inconnue, le coefficient « poids » est établi sur la base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales au décollage certifiées pour un même aéronef, il est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée. Lorsqu'un exploitant dispose de plusieurs aéronefs correspondant à des versions différentes d'un même type, le coefficient « poids » pour chaque aéronef de ce type utilisé par cet exploitant est déterminé sur la base de la moyenne des masses maximales au décollage de tous ses aéronefs de ce type. Le calcul de ce coefficient par type d'aéronef et par exploitant est effectué au moins une fois par an.

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 6

The "weight" factor (w), formulated by a two decimal number, is equal to the product of a factor equal to 1.247 and the number to the first decimal place corresponding to the maximum certified take-off weight (MTOW) of the aircraft, formulated in metric tons as shown in the certificate of airworthiness, flight manual or any other official document provided by the aircraft operator, multiplied by the superscript 0.9.

$$w = 1.247 \times MTOW^{0.9}$$

Hence the calculation of the charge is :

$$C = u \times 1.247 \times MTOW^{0.9}$$

When this weight is unknown, the "weight" factor is calculated by taking the weight of the heaviest aircraft of the same type known to exist. When an aircraft has multiple certified maximum take-off weights, the weight factor shall be established on the basis of the highest maximum take-off weight. When an operator has several aircrafts corresponding to different versions of a same type, the "weight" factor for each aircraft of this type used by this operator is determined on the basis of the average of the maximum take-off weight of all the aircraft of this type. The calculation of this factor per aircraft type and per operator is made once a year.

4.2.2.4 Taux unitaire

4.2.2.4 The unit rate

Arrêté fixant les taux unitaires des redevances de navigation aérienne et la liste des aérodromes assujettis à la RSTCA-M et à la RSTCA-OM par zone tarifaire terminale

Le taux unitaire de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer est fixé annuellement par arrêté conjoint du ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et du ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics. Il peut être consulté sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr).

À compter du 1er janvier 2022, le taux unitaire de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne pour l'outre-mer est de 12,00 €.

Order setting the unit rates of the air navigation charges and the list of the aerodrome subject to terminal navigation charge in metropolitan France and overseas per terminal billing zone

The unit rate of the terminal navigation charge is set annually by joint order of the Minister Delegate to the Minister for Ecological Transition, responsible for transport, and the Minister Delegate to the Minister for the Economy, Finance and Recovery, responsible for public accounts. It can be consulted on the Légifrance website (https://www.legifrance.gouv.fr), article 4.

The unit rate of overseas terminal navigation charge is 12.00 € from 1st January 2022.

4.2.2.5 Réduction spécifique

4.2.2.5 Specific reduction

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 11

Les liaisons directes entre deux aérodromes assujettis à la RSTCA outre-mer, en Antilles-Guyane bénéficient d'un taux unitaire de RSTCA outre-mer réduit de 50 %.

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 11

The flights between two aerodromes subject to overseas terminal navigation charge in French West Indies, French Guiana and Indian Ocean benefit from a unit rate reduced by half.

4.2.2.6 Aérodromes soumis à l'application de la RSTCA outre-mer

4.2.2.6 Aerodromes subject to the overseas terminal navigation charge

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 8 et annexe 2

Pour l'année N, sont soumis à la RSTCA pour la métropole et pour l'outre-mer, les aérodromes sur lesquels les services terminaux de navigation aérienne sont rendus par des agents de l'État et le trafic IFR non exonéré dépasse un certain seuil sur la période courant du mois de novembre de l'année N-4 au mois d'octobre de l'année N-1.

Pour l'outre-mer, ce seuil est fixé à 15 000 unités de service, selon la formule de calcul des unités de service.

L'assujettissement d'un aérodrome ne peut avoir lieu que trois années après la mise en place du service.

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 8 and annexe 2

For the year N, aerodromes on which terminal navigation services are provided by civil servants and non-exempted IFR traffic exceeds a given threshold from November of the year N-4 to October of the year N-1 shall be subject to the mainland and overseas terminal navigation charges.

In overseas territories, the threshold is set to 15,000 service units, according to the formula of the service units in paragraph 2.1.

The aerodromes can be subject to overseas terminal navigation charge only 3 years after the introduction of the services.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Arrêté fixant les taux unitaires des redevances de navigation aérienne et la liste des aérodromes assujettis à la RSTCA-M et à la RSTCA-OM par zone tarifaire terminale

La liste des aéroports assujettis à la RSTCA outre-mer est fixée annuellement par arrêté conjoint du ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et du ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics. Elle peut être consultée sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr).

À compter du 1er janvier 2022, la RSTCA pour l'outre-mer est exigible à chaque décollage d'un aérodrome de la liste ci-dessous :

Order setting the unit rates of the air navigation charges and the list of the aerodrome subject to terminal navigation charge in metropolitan France and overseas per terminal billing zone

The list of aerodromes subject to the RSTCA overseas is set annually by joint order of the Minister Delegate to the Minister for Ecological Transition, responsible for transport, and the Minister Delegate to the Minister for the Economy, Finance and Recovery, responsible for public accounts. It can be consulted on the Légifrance website (https://www.legifrance.gouv.fr).

In overseas territories, terminal navigation charge is collected for each flight departing from an aerodrome of the below list from 1st January 2022.

SOCA	Cayenne-Félix Éboué
FMCZ	Dzaoudzi-Pamandzi
FMEE	La Réunion-Roland Garros
TFFF	Martinique-Aimé-Césaire
NWWW	Nouméa-La Tontouta
TFFR	Aéroport Guadeloupe-Pôle Caraïbes
LFVP	Saint-Pierre Pointe Blanche
NTAA	Tahiti-Faaa

4.2.2.7 Facturation

Chaque facture correspond à une période de vol d'un mois.

Elle est accompagnée d'un relevé de vols qui identifie chaque vol par :

- le jour du vol,
- le numéro de vol ou l'immatriculation,
- l'heure de départ,
- l'aéroport d'arrivée,
- le type de l'aéronef et la MMD.

La facturation s'appuie sur les données du plan de vol et sur les masses maximales au décollage déclarées par les usagers.

4.2.2.7 Billing

The bills for overseas terminal navigation charge are sent out monthly and relate to the flights of the previous month. Each bill corresponds to a one-month flight period.

It is accompanied by a statement of flight that identifies each flight by :

- day of the flight,
- flight number or aircraft registration,
- time of departure,
- arrival aerodrome,
- aircraft type AND MTOW.

Billing is based on the flight plan data or any other equivalent data source.

4.2.3 EXONÉRATIONS

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 9

Sont exonérés des redevances de navigation aérienne :

a. les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale au décollage autorisée est inférieure à deux tonnes métriques ;
b. les vols mixtes VFR / IFR dans les zones tarifaires dans lesquelles ils sont effectués exclusivement en VFR ;
c. les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, les monarques régnants et leur proche famille, les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements ; dans tous les cas, l'exonération doit être corroborée par une indication appropriée du statut ou par une remarque adéquate sur le plan de vol ;
d. les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent adéquat ;
e. les vols militaires de l'État français et ceux des États ayant conclu avec la France des accords de réciprocité ;
f. les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol ; les vols doivent être effectués exclusivement à l'intérieur de la zone tarifaire concernée et ne doivent pas servir au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;
g. les vols effectués exclusivement aux fins du contrôle ou d'essais d'équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol pour la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place effectués par les aéronefs concernés ;
h. les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué (vols circulaires) ;
i. les vols VFR ;
j. les vols effectués par les douanes et la police.

4.2.3 EXEMPTIONS

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 9

The following flights are exempted from the payment of charges :

a. flights performed by aircraft of which the maximum take-off weight authorised is less than two (2) metric tons ;
b. mixed VFR / IFR flights in the charging zone where operated exclusively in VFR ;
c. flights performed exclusively for the transport, on official mission, of the reigning Monarch and his / her immediate family, Heads of State, Heads of Government, and Government Ministers. In all cases, this must be substantiated by the appropriate status indicator on the flight plan ;
d. search and rescue flights authorised by the appropriate relevant body ;
e. military flights performed by military aircraft from French State and from states which have been subscribed a reciprocity agreement ;
f. training flights performed exclusively for the purpose of obtaining a licence, or a rating in the case of cockpit flight crew, and where this is substantiated by an appropriate remark on the flight plan. Flights must be performed solely within this charging zone. Flights must not serve for the transport of passengers and / or cargo, nor for positioning or ferrying of the aircraft ;
g. flights performed exclusively for the purpose of checking or testing equipment used or intended to be used as ground aids to air navigation, excluding positioning flights by the aircraft concerned ;
h. flights terminating at the aerodrome from which the aircraft has taken off and during which no intermediate landing has been made (circular flights) ;
i. VFR flights ;
j. customs and police flights.

© Service de l'Information Aéronautique, France

4.2.4 CONDITIONS DE PAIEMENT DE LA RSTCA OUTRE-MER ET DE LA ROC

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4 clauses 1 à 4

Les montants facturés sont payables à l'agence comptable du budget annexe contrôle et exploitation aériens figurant sur le titre de perception.

Le montant de la redevance est dû à la date de réalisation du vol. Le paiement doit être reçu par l'agence comptable dans les 30 jours suivant la date de facturation, au plus tard à la date d'exigibilité indiquée sur le titre de perception.

Le paiement comptant peut toutefois être requis du redevable s'il apparaît que cette procédure est mieux à même de garantir le recouvrement de la créance de l'État.

Les montants des redevances sont acquittés en euros.

En cas de paiement par chèque, celui-ci est réputé reçu par l'agence comptable à la date de réception du chèque par l'agence comptable, sous réserve que le chèque soit honoré par la banque du tireur.

En cas de paiement par virement bancaire, celui-ci est réputé reçu par l'agence comptable à la date de valeur à laquelle les montants dus ont été crédités sur le compte bancaire désigné par l'agence comptable.

Les paiements doivent être assortis d'une indication des références, dates et montants en euros des titres de perception réglés et des notes de crédit déduites.

Lorsqu'un paiement n'est pas accompagné de ces indications pour permettre son affectation à un ou des titres de perception spécifiques, l'agence comptable affectera le paiement d'abord aux majorations et intérêts de retard, et ensuite aux plus anciens titres de perception impayés.

4.2.4.1 Réclamations

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4 clause 5

Toute réclamation relative à un titre de perception doit être adressée à l'agent comptable du budget annexe contrôle et exploitation aériens par écrit ou par courrier électronique. La date limite à laquelle la réclamation doit parvenir à l'agent comptable, fixée à 60 jours à compter de la date du titre de perception, est indiquée sur ce dernier.

La date de dépôt des réclamations est la date de leur réception par l'agent comptable.

Les réclamations, dont l'objet doit être clairement précisé, doivent être accompagnées des pièces justificatives appropriées (1).

Le dépôt d'une réclamation par un usager n'autorise pas celui-ci à porter le montant contesté en déduction de la facture en cause.

Si le budget annexe contrôle et exploitation aériens et un usager sont débiteur et créancier l'un de l'autre, aucun paiement compensatoire ne peut être effectué.

(1) Le vol réclamé doit être identifié par son numéro de ligne ou par tout autre élément équivalent figurant sur le relevé de vols.

4.2.4.2 Pénalités

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4 clause 6

Toute redevance qui n'a pas été acquittée à la date d'exigibilité se voit appliquer, sur le montant restant dû, une majoration de 10 % et des intérêts de retard au taux légal en vigueur.

La majoration et les intérêts de retard sont calculés et facturés en euros.

Arrêté relatif à la fixation du taux de l'intérêt légal

Le taux de l'intérêt légal est fixé semestriellement par arrêté du ministre de l'économie, des finances et de la relance. Il peut être consulté sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr).

Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4 clause 7

Lorsque le débiteur ne s'est pas acquitté de la somme due, celle-ci peut faire l'objet d'un recouvrement forcé.

Les mesures à cet effet peuvent comprendre la saisie conservatoire ou d'autres mesures d'exécution conformes à la législation en vigueur.

Code des transports, article L6123-2, ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 Article 5

4.2.4 TERMS OF PAYMENT FOR THE METROPOLITAN / OVERSEAS TERMINAL CHARGE AND THE OCEANIC CHARGE

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annexe 4, clause 1 to 4

Payments must be made to the accounting unit named "agence comptable du budget annexe contrôle et exploitation aériens" shown on the bill.

The amount of the charge is due on the date of performance of the flight. The payment must be received by the accounting unit 30 days from the issue date of the bill, not later than the deadline indicated on the bill.

Immediate payment may, however, be required from the debtor for payment in order to ensure an improved recovery of the outstanding amounts due to the state.

Payments shall be made in euros.

Payments by cheque must be sent to the accounting unit and deemed to be received at that moment provided that the cheque is paid by the user's bank.

Payments by transfer shall be deemed to have been received by the accounting unit on the value date on which the amount due was credited into a designated bank account of the accounting unit.

Payments shall be accompanied by a statement giving the references and dates of the bills paid and of the credit notes deducted.

When the payment is not accompanied by this statement, the accounting unit will apply the payment :
- first to surcharge and interest on late payment, and then
- to the oldest bills unpaid.

4.2.4.1 Claims

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annexe 4, clause 5

Any claim relating to an invoice must be addressed to the accounting officer of the budget for air traffic control and operations in writing or by e-mail. The latest date by which claims must be received by the accounting unit shall be shown on the bill and is 60 days from the date of the bill.

The date of submission of claims shall be the date on which the claims are received by the accounting unit.

Claims must be detailed, and should be accompanied by any relevant supporting evidence (1).

Submission of a claim by a user shall not entitle him to make any deduction from the relevant bill.

Where the accounting unit and a user are mutually debtor and creditor no compensation payments shall be performed.

(1) The disputed flight / charge must be identified by means of the line number or any other equivalent element on the flights statement and the exact reason for rejection must be given.

4.2.4.2 Penalties

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annexe 4, clause 6

When a charge has not been paid by the latest date for payment, a 10 % surcharge and an interest on late payment shall be applied to the unpaid portion of the bill.

The surcharge and the interest on late payment are calculated and billed in euros.

Order setting the legal interest rate

The legal interest rate is set every six months by order of the Minister for the Economy, Finance and Recovery. It can be consulted on the Légifrance website (https://www.legifrance.gouv.fr).

Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annexe 4, clause 7

When the debtor has not paid the amount due, measures may be taken to enforce recovery.

The measures may include aircraft detention or any other enforcement measures in accordance with the legislation.

Transports code, article L6123-2, decree n° 2010-1307 of 28 October 2010, article 5

© Service de l'Information Aéronautique, France

Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant peut être requise auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure par les autorités et dans les situations suivantes : le ministre chargé des transports, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

After demand formal notice is sent to the debtor in order to regularize it situation, aircraft detention of aircraft operated or owned by the debtor can be required by the relevant authority to the competent local court and in the following situation :
the minister in charge of the transport in case of non-payment or insufficient payment of terminal navigation charges.

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef.

The order is given to the authorities in charge of air traffic services at the aerodrome for detention purposes.

L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

The order is notified to the debtor and to the owner of the aircraft when the debtor is the operator.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

The detention costs are covered by the debtor.

Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

The payment of the outstanding amount leads to the withdrawal of the aircraft detention.

Décret n° 2018-1274 du 26 décembre 2018 relatif aux redevances des services de navigation aérienne, article R.134-9-VII

Decree No. 2018-1274 of 26 December 2018 on air navigation service charges, Article R. 134-9-VII

Le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne à l'encontre de tout usager qui n'a pas acquitté les redevances dues. Cette décision est prise à la demande du comptable du budget annexe “Contrôle et exploitation aériens”.

The Minister responsible for civil aviation may decide to suspend air navigation services against any user who has not paid the fees due. This decision shall be taken at the request of the accounting officer of the budget for air traffic control and operations.

A défaut du paiement total de la dette, ou à défaut de la conclusion d'un plan d'apurement, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne passé un délai de huit jours après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation. La décision prend effet immédiatement.

In the absence of full payment of the debt, or in the absence of a clearance plan, the Minister responsible for civil aviation may decide to suspend air navigation services after a period of eight days after having given notice to the debtor to regularise his situation. The decision shall take effect immediately.

Cette décision ne peut être prise que pour les vols au départ.

This decision can only be made for departing flights.

La fourniture de ces services reste suspendue tant que le paiement total de la dette n'est pas intervenu ou qu'un plan d'apurement n'est pas conclu.

The provision of these services remains suspended until full payment of the debt has been made or a clearance plan has been concluded.

La suspension de ces services peut aussi être décidée dans les mêmes conditions dans le cas où un plan d'apurement précédemment conclu n'est pas respecté.

The suspension of these services may also be decided under the same conditions in the event that a previously concluded clearance plan is not respected.

4.2.5 Contacts

4.2.5 Contacts

Service DSNA / SDFI / R
TEL + 33 1 58 09 47 65
+ 33 1 58 09 49 35
+ 33 1 58 09 49 05
E-mail redevances.dsna-bf@aviation-civile.gouv.fr
Internet **https://www.ecologie.gouv.fr/redevances-navigation-aerienne**
Address DGAC
DSNA / SDFI / R
50, rue Henry FARMAN
75720 PARIS CEDEX 15

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR — EN-ROUTE (ENR)

PART 2 - EN-ROUTE (ENR)

ENR 0

ENR 0.1 PREFACE *PREFACE*

ENR 0.1 **PREFACE -** voir partie 1 GEN
PREFACE - *see part 1 GEN*

← **ENR 0.2** **REGISTRE DES AMENDEMENTS -** voir partie 1 GEN
RECORD OF AIP AMENDMENTS - *see part 1 GEN*

← **ENR 0.3** **REGISTRE DES SUPPLEMENTS -** voir partie 1 GEN
RECORD OF AIP SUPPLEMENTS - *see part 1 GEN*

ENR 0.4 **LISTE DE CONTROLE -** voir partie 1 GEN
CHECKLIST OF AIP PAGES - *see part 1 GEN*

ENR 0.5 **LISTES DES CORRECTIONS MANUSCRITES -** voir partie 1 GEN
LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP - *see part 1 GEN*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR-0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 2

TABLE OF CONTENTS TO PART 2

ENR 0		
ENR 0.1	PREFACE *PREFACE*	ENR 0.1-1
ENR 0.6	TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 2 *TABLE OF CONTENTS TO PART 2*	ENR 0.6-1
ENR 1	**REGLES ET PROCEDURES GENERALES** ***GENERAL RULES AND PROCEDURES***	
ENR 1.1	REGLES GENERALES *GENERAL RULES*	ENR 1.1-1
ENR 1.2	REGLES DE VOL A VUE *VISUAL FLIGHT RULES*	ENR 1.2-1
ENR 1.3	REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS *INSTRUMENT FLIGHT RULES*	ENR 1.3-1
ENR 1.4	CLASSIFICATION DE L'ESPACE AERIEN ATS *ATS AIRSPACE CLASSIFICATION*	ENR 1.4-1
ENR 1.5	PROCEDURES D'ATTENTE, D'APPROCHE ET DE DEPART *HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES*	ENR 1.5-1
ENR 1.6	SERVICES ET PROCEDURES DE SURVEILLANCE ATS *ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES*	ENR 1.6-1
ENR 1.7	PROCEDURES DE CALAGE ALTIMETRIQUE *ALTIMETER SETTING PROCEDURES*	ENR 1.7-1
ENR 1.8	PROCEDURES COMPLEMENTAIRES REGIONALES (DOC 7030) *REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)*	ENR 1.8-1
ENR 1.9	GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AERIEN ET GESTION DE L'ESPACE AERIEN *AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT AND AIRSPACE MANAGEMENT*	ENR 1.9-1
ENR-1.10	PLANIFICATION DES VOLS *FLIGHT PLANNING*	ENR-1.10-1
ENR 1.11	DESTINATAIRES DES MESSAGES DE PLANS DE VOL *ADDRESSING OF FLIGHT PLANS MESSAGES*	ENR 1.11-1
ENR 1.12	INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS *INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT*	ENR 1.12-1
ENR 1.13	INTERVENTION ILLICITE *UNLAWFUL INTERFERENCE*	ENR 1.13-1
ENR 1.14	INCIDENTS DE LA CIRCULATION AERIENNE *AIR TRAFFIC INCIDENTS*	ENR 1.14-1
ENR 1.15	Plan de mesures d'exception *Contingency Procedures*	ENR 1.15-1
ENR 2	**ESPACE AERIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATIONS AERIENNE** ***AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE***	
ENR 2.1	FIR, UIR, TMA et CTA *FIR, UIR, TMA and CTA*	ENR 2.1-1
ENR 2.2	Autre espace réglementé *Other regulated airspace*	ENR 2.2-1
ENR 3	**ROUTES ATS** ***ATS ROUTE***	
ENR 3.0	DESCRIPTION DES ROUTES ATS *DESCRIPTION OF ATS ROUTES*	ENR 3.0-1
ENR 3.1	ROUTES DE NAVIGATION CONVENTIONNELLE *CONVENTIONAL NAVIGATION ROUTES*	ENR 3.1-1
ENR 3.2	ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE *AREA NAVIGATION ROUTES*	ENR 3.2-1
ENR 3.3	AUTRES ROUTES *OTHER ROUTES*	ENR 3.3-1
ENR 3.4	ATTENTE EN-ROUTE *EN-ROUTE HOLDING*	ENR 3.4-1
ENR 4	**AIDES/SYSTEMES DE RADIONAVIGATION** ***RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS***	
ENR 4.1	AIDES DE RADIONAVIGATION EN-ROUTE *RADIO NAVIGATION AIDS EN-ROUTE*	ENR 4.1-1
ENR 4.2	SYSTEMES SPECIAUX DE NAVIGATION *SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS*	ENR 4.2-1
ENR 4.3	SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS) *GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS)*	ENR 4.3-1

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 4.4	INDICATIFS CODES DES POINTS SIGNIFICATIFS *NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS*	ENR 4.4-1
ENR 4.5	FEUX AERONAUTIQUES AU SOL EN-ROUTE *AERONAUTICAL GROUND LIGHTS EN-ROUTE*	ENR 4.5-1
ENR 5	**AVERTISSEMENTS A LA NAVIGATION** ***NAVIGATION WARNINGS***	
ENR 5.1	ZONES INTERDITES, RÉGLEMENTÉES ET DANGEREUSES *PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER AREAS*	ENR 5.1-1
ENR 5.2	ZONES DE MANOEUVRES ET D'ENTRAINEMENT MILITAIRES *MILITARY EXERCISE AND TRAINING AREAS*	ENR 5.2-1
ENR 5.3	AUTRES ACTIVITÉS DE NATURE DANGEREUSE ET DANGERS POTENTIELS *OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS*	ENR 5.3-1
ENR 5.5	ACTIVITES AERIENNES SPORTIVES ET RECREATIVES *SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES*	ENR 5.5-1
ENR 5.6	MIGRATIONS D'OISEAUX ET ZONES FRÉQUENTÉES PAR UNE FAUNE SENSIBLE *BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA*	ENR 5.6-1
ENR 6	**CARTES DE CROISIERE** ***EN-ROUTE CHARTS***	**ENR 6-1**
ENR 6.1	CARTE ESPACE INFERIEUR-ANTILLES *LOWER AIRSPACE CHART - FRENCH WEST INDIES*	ENR 6.1-1
ENR 6.2	CARTE ESPACE INFERIEUR - GUYANE *LOWER AIRSPACE CHART - FRENCH GUYANA*	ENR 6.2-1
ENR 6.4	CARTE DES MOYENS RADIO *RADIO FACILITY INDEX CHART*	ENR 6.4-1
ENR 6.5	ZONES INTERDITES REGLEMENTEES ET DANGEREUSES *PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS*	ENR 6.5-1
ENR 6.6	CARTE ESPACE AÉRIEN SAINT PIERRE ET MIQUELON *SAINT PIERRE ET MIQUELON AIRSPACE CHART*	ENR 6.6-1

© Service de l'Information Aéronautique, France

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, dont les différences significatives sont spécifiées en partie GEN 1.7 du présent AIP.

a. Règles de l'air européennes

Le règlement d'éxécution (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 SERA est complété en France par les arrêtés suivants :

- l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'éxécution (UE) N° 923/2012 (FRA),
- 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 réglementant la circulation aérienne des hélicoptères,
- l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs,
- l'arrêté du 4 mars 2022 établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne,
- l'arrêté du 4 avril 2022 relatif au survol de certains aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'Etat.

Ces arrêtés sont accessibles sur le site Internet :

https://www.legifrance.gouv.fr/.

Certains sont également publiés sur le site du Ministère, sous la rubrique « Réglementation » :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

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.

1.1.1 INTRODUCTION

Concerning air navigation, France applies European implementing rules and supplementary ICAO standards and recommended practices, and the significant differences between which are specified in part GEN 1.7 of this AIP.

a. European Rules of Air

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

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

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

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

b. Additional national rules

The SERA regulations is supplemented in France by the following decrees :

- the order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) N° 923/2012 (FRA),
- the order of October 10th 1957 on overflying agglomerations and gatherings of persons or animals,
- the order of November 17th 1958 regulating the air traffic of helicopters,
- the order of July 12th 2019 relating to general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft,
- the order of March 4th 2022 on rules applicable to air traffic services providers,
- the order of April 4th 2022 on the overflight of certain aerodromes reserved for the use of State administrations.

All these orders are available on the website :

https://www.legifrance.gouv.fr/.

Some are also published on the Ministry's website under the heading "Regulations" :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

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

1.1.2 HAUTEURS MINIMALES

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

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.

En France, les hauteurs minimales de survol établies par les règles SERA.5005 f), SERA.5015 b), FRA.5005 c) 5) et FRA.5005 f) 2) s'appliquent sans préjudice des hauteurs définies 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 portant réglementation de la circulation aérienne des hélicoptères.

In France, the minimum overflight heights established by rules SERA.5005 f), SERA.5015 b), FRA.5005 c) 5) and FRA.5005 f) 2) apply without prejudice to the heights defined by the order of October 10th, 1957 on overflying agglomerations and gatherings of persons or animals, and by the order of November 17th, 1958 regulating the air traffic of helicopters.

L'autorité compétente chargée de délivrer les autorisations individuelles de survol en deçà des hauteurs minimales de survol est précisée par l'article R. 6211-4 du code des transports.

The competent authority responsible for issuing individual overflight authorizations below the minimum overflight heights is specified in article R. 6211-4 of the French Transport Code.

Les décrets et arrêtés relatifs aux parcs nationaux et aux réserves naturelles peuvent également établir des hauteurs minimales de survol (voir ENR 5.7-3).

Decrees and orders relating to national parks and natural reserves can also provide with minimum overflight heights (see ENR 5.7-3).

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.

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*	300 m pour les aéronefs monomoteurs à piston et les hélicoptères. *300 m for single-engine piston aircraft and helicopters.*
Installations à caractères industriel / *Industrial installations*	
Hôpitaux, centres de repos / *Hospitals, rest homes*	
Tout établissement ou exploitation portant une marque distinctive* / *Any site or installations having a distinctive mark**	
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 annulus 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

Non-powered ACFT

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

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.

←

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

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

←

1.1.3 PLANS DE VOL

1.1.3 FLIGHT PLANS

Dépôts de plan de vol

Les dispositions des paragraphes c), d) et e) de la règle SERA.4001 ne s'appliquent pas dans l'espace aérien sous juridiction française ou dans lequel la France est chargée de fournir les services de la circulation aérienne, qui ne font pas partie de la région EUR de l'OACI.

Les dispositions qui y sont applicables sont les suivantes (FRA.4001 f)) :

a) Un plan de vol est soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol compétente, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.

b) Pour tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières ou tout vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ou du service consultatif de la circulation aérienne, un plan de vol est déposé au moins soixante minutes avant le départ, ou, s'il est communiqué en cours de vol, en temps utile afin de parvenir à l'organisme ATS compétent au moins dix minutes avant l'heure prévue du passage de l'aéronef :

i. au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif ; ou

ii. au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.

c) Toutefois, un plan de vol est déposé au moins trente minutes avant le départ pour les vols VFR intérieurs.

Submission of a flight plan

The requirements laid down in points (c), (d), and (e) of rule SERA.4001 do not apply in airspace under French jurisdiction or where France provides air traffic services that is not part of the ICAO EUR region.

Instead, the applicable provisions are the following (FRA.4001 f)) :

a) A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.

b) A flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least sixty minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least ten minutes before the aircraft is estimated to reach:

i. the intended point of entry into a control area or advisory area; or

ii. the point of crossing an airway or advisory route.

c) However, a flight plan shall be submitted at least thirty minutes before departure for domestic VFR flights.

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.

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.

←

Renseignements

Lorsque le plan de vol est déposé avant le départ, il est rempli selon les modalités figurant à l'appendice 6 de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ainsi que celles de la partie ENR 1.10 « Plans de vol ».

Information

When the flight plan is submitted before departure, it is filled up according to the instructions of Appendix 6 to the Annex of implementing regulation N° 923/2012 and those of ENR 1.10 "Flight Plans".

←

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.

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Modifications au plan de vol

Les dispositions de la règle SERA.4015 ne s'appliquent pas dans l'espace aérien sous juridiction française ou dans lequel la France est chargée de fournir les services de la circulation aérienne, qui ne font pas partie de la région EUR de l'OACI.

Les dispositions qui y sont applicables sont les suivantes (FRA.4015) :

a) Sous réserve des dispositions de la règle SERA.8020, point b), toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne. Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

b) Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre total de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et est, à ce titre, signalé.

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 du BRIA figurant en GEN 3.1.5.

Changes to a flight plan

The requirements laid down by rule SERA.4015 do not apply in airspace under French jurisdiction or where France provides air traffic services that is not part of the ICAO EUR region.

Instead, the applicable provisions are the following (FRA.4015) :

a) Subject to the provisions of SERA.8020 (b) all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.

b) Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported.

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 number of the BRIA in GEN 3.1.5.

1.1.4 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.

1.1.4 BORDER SEPARATION CLEARANCES

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

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

1.1.5 PROCEDURES COMPLEMENTAIRES LIEES A L'USAGE DES TRANSPONDEURS

En l'absence d'instructions de l'ATS, le pilote sélectionne :

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.

1.1.5 ADDITIONAL PROCEDURES RELATED TO THE USE OF TRANSPONDERS

In the absence of ATS instructions related to code setting, the pilot selects :

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.

1.1.6 PROCEDURES DE RADIOTELEPHONIE ET PHRASEOLOGIE

La phraséologie française utilisée en France est annexée à 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 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.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/reglementation-circulation-aerienne-france

1.1.6 RADIOTELEPHONY PROCEDURES AND PHRASEOLOGY

The phraseology in French language used in France is annexed to the order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) N° 923/2012.

The phraseology in English language used in France is an 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.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/reglementation-circulation-aerienne-france

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 50 000 mouvements IFR internationaux par an.

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

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

Cette dérogation a été notifiée à la Commission, à l'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.

Finally, a guide 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.*

1.1.7 PANNE DE COMMUNICATION RADIO (SERA.14083)

1.1.7 RADIO COMMUNICATION FAILURE (SERA.14083)

Depuis le 1er mai 2025, les procédures à appliquer en cas de panne de communication radio sont celles dont dispose la règle SERA.14083 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, modifié par le règlement d'exécution (UE) 2024/404.

Since 1st May 2025, the radio communication failure procedures are those set out in rule SERA.14083 of implementing regulation (EU) N° 923/2012, amended by implementing regulation (UE) 2024/404.

1.1.8 SERVICES LIES A LA METEOROLOGIE

1.1.8 SERVICES RELATED TO METEROLOGY

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.

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

1.1.9 NAPPES D'HYDROCARBURES FLOTTANT SUR LA MER

1.1.9 OIL SLICKS FLOATING ON THE SEA

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.

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.

1.1.10 PHENOMENES AEROSPATIAUX NON IDENTIFIES

1.1.10 UNIDENTIFIED AIRSPACE PHENOMENA

a. Le Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) a mis en place en son sein le Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés (GEIPAN).

b. Le système de recueil de l'information sur ces phénomènes nécessite la collaboration des services de la circulation aérienne (contrôleur) et des exploitants d'aéronefs (pilotes).

c. Il est donc demandé aux équipages témoins de phénomènes aérospatiaux inexplicables :

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

a. *The National Space Research Centre (CNES) has formed a group within itself for the Study and Information about Unidentified Airspace Phenomena (GEIPAN).*

b. *The method of collecting data on these phenomena requires 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
18, Avenue Edouard Belin
GEIPAN
31401 TOULOUSE Cedex 9
TEL : 05 61 27 48 01
E-mail : geipan@cnes.fr

CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES
Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux non identifiés

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU / *STATEMENT*

Formulaire à utiliser par les pilotes désirant adresser des comptes rendus d'observations de phénomènes 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*

© Service de l'Information Aéronautique, France

R	Fonctionnement anormal instruments de vol *Abnormal functionning of flight instruments*	[ ] Oui / *Yes* [ ] Non / *No*	DESCRIPTION :			
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* [ ] Non / *No*	Radio Téléphone Télétype		à / *to* : ..... Organisme civil Militaire	
T	Date : Heure UTC du compte rendu : *Time UTC of the statement :*	Signature du rapporteur : *Sign :*				

1.1.11 SANS OBJET

1.1.12 ZONES INTERDITES A LA CAPTATION DE DONNÉES (ZICAD)

L'article L. 6224-1 du code des transports définit les zones interdites à la captation aérienne de données (ZICAD) comme des zones où sont interdits la captation, l'enregistrement, la transmission, la conservation, l'utilisation ou la diffusion de données recueillies, depuis un aéronef, par un appareil photographique ou cinématographique ou par tout autre capteur de télédétection. Il existe un arrêté fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef qui est régulièrement mis à jour. Les ZICAD peuvent aussi être visualisées sur : https://www.geoportail.gouv.fr

1.1.11 NOT APPLICABLE

1.1.12 AREAS WHERE DATA COLLECTION IS FORBIDDEN (ZICAD)

Article L. 6224-1 of the French Transport Code defines ZICAD (zones interdites à la captation aérienne de données) as areas where the capture, recording, transmission, conservation, use or dissemination of data collected from an aircraft, by photographic or cinematographic equipment or by any other remote sensing sensor, is prohibited. A regularly updated decree sets out the list of areas prohibited from capturing and processing data collected from aircraft, which can also be displayed on the website: https://www.geoportail.gouv.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 1.10 PLANIFICATION DES VOLS

FLIGHT PLANNING

1.10.1 La base réglementaire

Les exigences réglementaires relatives aux plans de vol sont définies par :

• Le règlement (CE) N° 1033/2006 modifié de la commission du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen, (ce règlement s'applique aux vols IFR) ;

• Le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 modifié 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 ;

• L'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 ;

• L'arrêté du 4 mars 2022 établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne.

Un plan de vol (PLN) est un ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

On distingue alors :

• Le plan de vol déposé (FPL) :
Le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organisme ATS par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas de modifications ultérieures : voir § 1.10.2 ;

• Le plan de vol répétitif (RPL) : Un plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant remet aux organismes ATS pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétitive : voir § 1.10.3.

1.10.2 Les procédures de soumission de plan de vol

Un plan de vol est soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol compétente, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.

Région CAR / SAM / NAM : aucun service de traitement automatisé n'est mis en place dans les espaces concernés. Les plans de vol devront être communiqués à chaque organisme ATS en charge du service ATS dans l'espace concerné (CTR / TMA / FIR / UIR / UTA) conformément aux exigences ci-après.

Note 2 : Pour les aéronefs au départ des régions CAR / SAM / NAM à destination de la Région EUR de l'OACI à l'intérieur de laquelle le service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol IFR est assuré au moyen d'un système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS), les plans de vol IFR devront également être adressés selon les règles définies le centre des opérations du gestionnaire de réseau (NMOC) géré par l'agence EUROCONTROL (Voir le NM Flight Planning Requirements – Guidelines :

https://www.eurocontrol.int/publication/nm-flight-planning-requirements-guidelines

La zone d'applicabilité de l'IFPS est appelée « zone IFPS – IFPZ ».

1.10.2.1 Dépôt du plan de vol

1.10.2.1.1 Exigences de dépôts

Les cas dans lesquels les plans de vol sont requis sont décrites dans :

• ENR 1.2 pour les vols VFR ;

• ENR 1.3 pour les vols IFR.

1.10.1 The regulatory basis

Regulatory requirements for flight plans are defined by :

• The Commission Regulation (EC) NR 1033/2006 of 4 July 2006,as amended, laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the single European sky (this regulation applies to IFR flights) ;

• The Commission Implementing Regulation (EU) NR 923/2012 of 26 September 2012, as amended, laying down common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation ;

• The Order of 11 December 2014, as amended, on the implementation of Implementing Regulation (EU) NR 923/2012 ;

• The Order of 4 March 2022 establishing rules applicable to air traffic service providers.

A flight plan (PLN) is a set of specified information relative to an intended flight or portion of a flight of an aircraft, provided to the air traffic services units.

We then distinguish :

• The Filed Flight Plan (FPL) :
The flight plan as filed with an ATS unit by the pilot or his designated representative, without any subsequent changes: see § 1.10.2 ;

• Repetitive Flight Plan (RPL) : A flight plan for a series of frequently recurring, regularly operated individual flights with identical basic features, submitted by an operator for retention and repetitive use by ATS units : see § 1.10.3.

1.10.2 Procedures for the submission of a flight plan

A flight plan shall be submitted to an air traffic services reporting office (ARO) prior to departure or transmitted during the flight to the competent air traffic services unit or the competent air-to-ground radio station, unless arrangements have been made for the submission of repetitive flight plans.

***CAR / SAM / NAM region** : no automated processing service is set up in the areas concerned. Flight plans must be communicated to each ATS unit in charge of the ATS in the space concerned (CTR / TMA / FIR / UIR / UTA) in accordance with the following requirements.*

Note 2 : For aircraft departing from the CAR / SAM / NAM regions to the ICAO EUR Region within which the centralised service for the processing and dissemination of IFR flight plans is provided by means of an integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS), IFR flight plans shall also be sent in accordance with the rules laid down by the Network Manager Operations Centre (NMOC) managed by EUROCONTROL (See NM Flight Planning Requirements – Guidelines :

https://www.eurocontrol.int/publication/nm-flight-planning-requirements-guidelines

The IFPS area of applicability is called the "IFPZ – IFPS zone".

1.10.2.1 Submission of flight plan

1.10.2.1.1 Submission requirements

The cases when flight plans are required are described in :

• ENR 1.2 for VFR flights ;

• ENR 1.3 for IFR flights.

1.10.2.1.2 Délais de dépôt

Lorsqu'il est déposé avant le départ, un plan de vol (FPL) n'est pas communiqué plus de 120 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT).

De plus, le préavis de dépôt de plans de vol VFR est limité à un maximum de 24 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT).

Par application de FRA.4001 d) :

• 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 minutes avant le départ ;

• Pour un vol VFR intérieur, le plan de vol est déposé au moins 30 minutes avant le départ.

1.10.2.1.2 Deadlines for submission

When filed before departure, a flight plan (FPL) is not communicated more than 120 hours before the estimated off block time (EOBT).

In addition, the notice of filing VFR flight plans is limited to a maximum of 24 hours before the estimated off block time (EOBT).

By application of FRA.4001 d) :

• A flight during which the aircraft must cross a border of French territory is the subject of a flight plan filed at least 60 minutes before departure ;

• For a domestic VFR flight, the flight plan is submitted at least 30 minutes before departure.

1.10.2.1.3 Moyens de communication d'un FPL

Les plans de vol déposés (FPL) sont communiqués par le commandant de bord ou son représentant.

i. Région CAR / SAM : Directement au BRIA Antilles-Guyane : Formulaire plan de vol déposé (sur place en Martinique ou en Guadeloupe, par mail ou par fax), ou transmis par RSFTA. Les coordonnées du BRIA sont disponibles dans la partie GEN 3.1 et également sur le site du SIA rubrique « Préparation de vol / Assistance BRIA » ; ou

ii. Région NAM : directement à la tour de contrôle de l'aérodrome de Saint-Pierre (cf. AD 2 LFVP) et également sur le site du SIA rubrique « Préparation de vol / Assistance BRIA » ; ou

iii. via le site internet du SIA (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr) à la rubrique : « Préparation de vol / SOFIA Briefing » ou directement via le site SOFIA Briefing (https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr), la création d'un compte est obligatoire pour déposer un plan de vol ; ou

iv. Directement à l'organisme NMOC, uniquement pour les vols IFR ou contenant une portion IFR et entrant dans la zone IFPS (IFPZ), la survolant ou la quittant, par un message normalisé sur le réseau RSFTA ou sur le réseau SITA en indiquant les adresses IFPS indiquées à l'ENR 1.11 ;

v. Pendant le vol (AFIL) ; à l'exception de la FIR CAYENNE, le pilote commandant de bord peut transmettre le plan de vol à l'organisme intéressé de la circulation aérienne par les moyens de communication air-sol utilisés par cet organisme. Lorsque la transmission de plan de vol ne peut être effectuée, le commandant de bord adresse le plan de vol à une station de radiocommunication air-sol en demandant qu'il soit retransmis à l'organisme intéressé de la circulation aérienne.

A l'exception de la FIR CAYENNE, l'équipage peut également transmettre un plan de vol abrégé en l'air par radiotéléphonie pour la traversée d'un espace aérien contrôlé, ou d'autres régions ou d'itinéraires désignés par l'autorité compétente. Ce plan de vol abrégé contient normalement, au minimum : l'indicatif d'appel, le type d'aéronef, le point d'entrée, le point de sortie et le niveau.

Dans tous les cas, et quel que soit le moyen de transmission du plan de vol, le commandant de bord doit s'assurer de respecter les délais de dépôt associés à son vol. Préalablement au départ, le commandant de bord s'assure également que son plan de vol est déposé auprès des organismes ATS, validé et accepté (réception d'un message ACK pour tout vol IFR, appel à l'organisme ATS pour les vols VFR) par ces organismes ATS. Enfin, le commandant de bord est également responsable du respect des termes du plan de vol déposé, notamment les trajectoires / altitudes volées.

Note 2.1. - Les plans de vol concernant des aéronefs qui doivent évoluer à la fois selon les règles de la circulation aérienne générale (CAG) et celles de la circulation aérienne militaire (CAM) sont qualifiés de « mixtes ». Les plans de vol mixtes sont déposés de manière identique aux plans de vol CAG.

1.10.2.1.3 Means of communication of an FPL

Filed flight plans (FPLs) are communicated by the pilot-in-command or his representative.

i. CAR / SAM region : Directly to the ARO / BRIA Antilles-French Guiana : flight plan form deposited (on site in Martinique or in Guadeloupe, by email or fax),or transmitted by AFTN. The contact details of the ARO / BRIA are available in part GEN 3.1 and also on the SIA website in the heading "Preflight briefing / ARO Assistance" ; or

ii. NAM region : directly at the control tower of the Saint-Pierre aerodrome (see AD 2 LFVP) or on the SIA website in the heading "Preflight briefing / ARO Assistance" ; or

iii. via the SIA website (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr) under the heading : "Preflight Briefing / SOFIA Briefing" or directly via the SOFIA Briefing website (https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr), the creation of an account is mandatory in order to submit in a flight plan ; or

iv. Directly to the NMOC, only for IFR flights or flights containing an IFR portion and entering, flying over or leaving the IFPS zone (IFPZ), by a standardized message on the AFTN network or on the SITA network indicating the IFPS addresses indicated in ENR 1.11 ;

v. During flight (AFIL) ; except for the FIR CAYENNE, the pilot-in-command may transmit the flight plan to the ATS unit concerned by the air-to-ground means of communication used by that unit. Where the flight plan cannot be transmitted, the pilot-in-command shall send the flight plan to an air-to-ground radio station, requesting that it be retransmitted to the relevant ATS unit.

Except for the CAYENNE FIR, the crew may also transmit an abbreviated flight plan in during flight by radiotelephony for the crossing of controlled airspace, or other regions or routes designated by the competent authority. This short flight plan normally contains, at a minimum: the call sign, aircraft type, entry point, exit point and level.

In all cases, and regardless of the means of transmission of the flight plan, the pilot-in-command must ensure that the submission deadlines associated with his flight are respected. Prior to departure, the pilot-in-command also ensures that his flight plan is submitted to the ATS units, validated and accepted (receipt of an ACK message for any IFR flight, call to the ATS unit for VFR flights) by these ATS units. Finally, the pilot is also responsible for compliance with the terms of the flight plan filed, including trajectories / altitudes to be flown.

Note 2.1. - Flight plans for aircraft that must operate according to both general air traffic (GAT / CAG) and military air traffic (OAT / CAM) rules are referred to as "mixed". Mixed flight plans are filed in the same way as GAT / CAG flight plans.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.10.2.2 Rédaction du plan de vol

1.10.2.1 Formulaire de plan de vol déposé

1.10.2.2 Drafting of the flight plan

1.10.2.1 Filed Flight Plan Form

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de l'aviation civile

Formulaire de plan de vol / Flight plan form

Arrêté du 8 novembre 2012 (NOR : DEVA1232199A)

cerfa

N° 14806*01

PRIORITÉ / Priority

<< = FF ➡

DESTINATAIRES / Adressees

<< =

HEURE DE DÉPÔT / Filing time

➡

EXPÉDITEUR / Originator

<< =

IDENTIFICATION PRÉCISE DES DESTINATAIRES ET/OU DE L'EXPÉDITEUR / Specific identification of adressees and/or originator

3 TYPE DE MESSAGE / Message type

<< = (FPL

7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF
Aircraft identification

—

8 RÈGLES DE VOL
Flight rules

TYPE DE VOL
Type of flight

<< =

9 NOMBRE / Number

TYPE D' AÉRONEF / Type of aircraft

CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE / Wake turbulence category

/

10 ÉQUIPEMENT & POSSIBILITÉS
Equipment & capabilities

10-a

10-b

/

<< =

13 EMPLACEMENT DE DÉPART / Departure location

HEURE / Time

<< =

15 VITESSE CROISIÈRE / Cruising speed

NIVEAU / Level

ROUTE / Route

<< =

16 AÉRODROME DE DESTINATION
Destination aerodrome

DURÉE TOTALE ESTIMÉE
Total EET

HR MIN

AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION / Destination alternate aerodromes

1er / 1st

2ème / 2nd

<< =

18 RENSEIGNEMENTS DIVERS
Other information

)<< =

19 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)
Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)

AUTONOMIE / Endurance

HR MIN

E /

PERSONNES À BORD / Persons on board

➡ P /

RADIO ET BALISE D'URGENCE / Emergency radio

UHF VHF ELT / PLB

➡ R / U V E

ÉQUIPEMENT DE SURVIE / Survival equipment

POLAIRE Polar DÉSERT Desert MARITIME Maritime JUNGLE Jungle

➡ S / P D M J

GILETS DE SAUVETAGE / Jackets

LAMPES Light FLUORES Fluores UHF VHF

➡ J / L F U V

CANOTS / Dinghies

NOMBRE Number CAPACITÉ Capacity COUVERTURE Cover COULEUR Colour

➡ D / ➡ ➡ C ➡ << =

COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF / Aircraft colour and markings

A /

REMARQUES / Remarks

➡ N / <<

PILOTE COMMANDANT DE BORD / Pilot-in-command

C /)<< =

DÉPOSÉ PAR / Filed by

ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES / Space reserved for additional requirements

1.10222 Généralités

Le format de plan de vol est conforme au plan de vol OACI décrit dans les Procédures pour les services de navigation aérienne – "Gestion du Trafic aérien" (PANS-ATM, doc 4444 de l'OACI).

Certaines restrictions ou exigences supplémentaires sont néanmoins applicables, d'une part, en vertu de spécificités de la région EUR de l'OACI décrites dans le doc 7030 (précédées de la mention « [EUR] » dans le texte qui suit) et, d'autre part, en vertu de spécificités du système ATM français (précédées de la mention « [FR] » dans le texte qui suit).

Toutes les heures sont exprimées en temps universel coordonné (UTC) et sont mentionnées par un groupe de 4 chiffres.

Toutes les durées estimées sont exprimées par un groupe de 4 chiffres (heures et minutes).

La partie ombrée précédant le champ 3 est réservée aux organismes COM et ATS.

1.10222 General

The flight plan format is in accordance with the ICAO flight plan described in the Procedures for Air Navigation Services – "Air Traffic Management" (PANS-ATM, ICAO doc 4444).

Some additional restrictions or requirements are nevertheless applicable, on the one hand, by virtue of the specificities of the EUR region of ICAO described in doc 7030 (preceded by the mention "[EUR]" in the following text) and, on the other hand, by virtue of specificities of the French ATM system (preceded by the mention "[FR]" in the following text).

All times are coordinated universal time (UTC) and are reported by a group of 4 digits.

All estimated durations are expressed by a group of 4 digits (hours and minutes).

The shaded part preceding field 3 is reserved for COM and ATS units.

1.10223 Adressage et insertion des données dans les champs

Les adresses à indiquer dans le champ « destinataires » du formulaire du § 1.10.2.2.1 ci-dessus sont disponibles dans la partie ENR 1.11.

Les données du plan vol sont insérées dans les champs 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 18 et 19 du formulaire du § 1.10.2.2.1 ci-dessus selon les procédures qui suivent.

1.10223 Addressing and inserting data into fields

The addresses to be indicated in the "addressee" field of the form in § 1.10.2.2.1 above are available in part ENR 1.11.

The flight plan data is inserted in fields 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 18 and 19 of the form in § 1.10.2.2.1 above according to the following procedures.

CHAMP 7 :
Identification de l'aéronef
(7 caractères maximum)

L'identification de l'aéronef est indiquée en insérant l'une des données suivantes, en utilisant 7 caractères alphanumériques au maximum, sans trait d'union ni signe :

1. L'indicatif OACI de l'exploitant d'aéronefs suivi de l'identification du vol (exemples : KLM511, NGA213, JTR25) lorsqu'en radiotéléphonie l'indicatif d'appel à utiliser par l'aéronef se compose de l'indicatif téléphonique OACI de l'exploitant d'aéronefs suivi de l'identification du vol (exemples : KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25) ; ou

2. La marque de nationalité ou commune et marque d'immatriculation de l'aéronef (exemples : EIAKO, 4XBCD, N2567GA) dans les cas listés ci-dessous :

a) Lorsqu'en radiotéléphonie l'indicatif d'appel à utiliser par l'aéronef se compose de cette seule identification (exemple : CGAJS), ou est précédé de l'indicatif téléphonique OACI de l'exploitant d'aéronef (exemple : BLIZZARD CGAJS) ; ou

b) Lorsque l'aéronef n'est pas doté de radio ; ou

3. Pour les compagnies autorisées, l'indicatif à deux lettres de l'exploitant d'aéronef suivi du numéro de vol et d'un digramme de deux lettres (exemple : IT354AB).

Note 2.2.3.1 - Les indicatifs OACI et les indicatifs téléphoniques des exploitants d'aéronefs sont donnés dans le document 8585 de l'OACI - «Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques».

Note 2.2.3.2 - Pour les vols d'entraînement IFR qui comportent plusieurs segments consécutifs ("touch & go") faisant l'objet de plans de vols différents, les indicatifs mentionnés, en case 7 de deux plans de vols successifs doivent être différents (cette contrainte est liée à l'usage du mode S).

RANGE 7 :
Aircraft Identification
(maximum 7 characters)

Aircraft identification is indicated by inserting one of the following data, using a maximum of 7 alphanumeric characters, without a hyphen or sign :

1. The ICAO designator for the aircraft operator followed by the flight identification (examples : KLM511, NGA213, JTR25) when in radiotelephony the call sign to be used by the aircraft consists of the ICAO telephony designator of the aircraft operator followed by the flight identification (examples : KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25) ; or

2. The nationality or common mark and registration mark of the aircraft (examples : EIAKO, 4XBCD, N2567GA) in the cases listed below :

a) When in radiotelephony the call sign to be used by the aircraft consists of this identification alone (example : CGAJS), or is preceded by the ICAO telephony designator of the aircraft operator (example : BLIZZARD CGAJS) ; or

b) When the aircraft is not equipped with a radio ; or

3. For authorized companies, the aircraft operator's two-letter code followed by the flight number and a two-letter digram (example : IT354AB).

Note 2.2.3.1 - ICAO designators and telephony designators of aircraft operators are given in ICAO document 8585 - " Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services".

Note 2.2.3.2 - For IFR training flights that have several consecutive segments ("touch & go") subject to different flight plans, the callsigns mentioned, in box 7 of two successive flight plans must be different (this constraint is related to the use of mode S).

CHAMP 8 :
Règles de vol et type de vol
(1 ou 2 caractères)

1. Règles de vol

Les règles de vol sont indiquées en appliquant la procédure suivante :

a) Indiquer au moyen de l'une des lettres ci-après la catégorie de règles de vol que le pilote compte appliquer :

- I : pour un vol entièrement en régime IFR ;

- V : pour un vol entièrement en régime VFR ;

- Y : pour un vol débutant en régime IFR et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois ;

- Z : pour un vol débutant en régime VFR et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois ; et

RANGE 8 :
Flight rules and flight type
(1 or 2 characters)

1. Flight rules

Flight rules are indicated by applying the following procedure :

a) Indicate by one of the following letters the category of flight rules that the pilot intends to apply :

- I : for a flight entirely in IFR regime ;

- V : for a flight entirely in VFR regime ;

- Y : for a flight starting in IFR regime and for which the flight rules then change one or more times ;

- Z : for a flight starting in VFR regime and for which the flight rules then change one or more times ; and

© Service de l'Information Aéronautique, France

b) Préciser dans le champ 15 les points où un changement de règles de vol est prévu.

2. Type de vol

Le type de vol est indiqué au moyen de l'une des lettres suivantes, lorsque l'autorité ATS compétente l'exige :

- S : pour transport aérien régulier ;
- N : pour transport aérien non régulier ;
- G : pour aviation générale ;
- M : pour aviation militaire (voir également la note ci-après) ;
- X : pour autres types de vol.

Pour la lettre X, préciser le type de vol après STS dans le champ 18, ou lorsqu'il est nécessaire d'indiquer une autre raison pour motiver un traitement particulier de la part des organismes ATS, indiquer la raison après l'indicateur RMK dans le champ 18.

Note 2.2.3.3 - Les exploitants des aéronefs d'Etat, y compris les aéronefs des services de douane, de sécurité publique et de sécurité civile, indiquent le type de vol au moyen de la lettre M.

CHAMP 9 :
Nombre d'aéronefs, type d'aéronef et catégorie de turbulence de sillage

1. Nombre d'aéronefs (1 ou 2 caractères) : Insérer le nombre d'aéronefs s'il y en a plus d'un.

2. Type d'aéronef (de 2 à 4 caractères) : Le type d'aéronef est indiqué de la manière suivante :

a) Insérer l'indicatif approprié tel qu'il est spécifié dans le document 8643 de l'OACI « Indicatifs de type d'aéronef » ; ou

b) Si tel indicatif n'a pas été attribué ou en cas de vol en formation groupant des aéronefs de plusieurs types, insérer ZZZZ et spécifier, à la suite de l'indicateur TYP/ du champ 18, chaque type d'aéronefs précédé du nombre d'aéronefs correspondants.

3. Catégorie de turbulence de sillage de l'aéronef (1 caractère) : est mentionnée à l'aide de l'une des lettres suivantes après la barre oblique (/) :

J — SUPER, pour indiquer un type d'aéronef désigné en tant que tel dans le Doc 8643, Indicatifs de types d'aéronef ;

H — GROS PORTEUR, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure ou égale à 136000 kg, sauf dans le cas des aéronefs appartenant à la catégorie SUPER ;

M — MOYEN TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 136000 kg, mais supérieure à 7000 kg ;

L — FAIBLE TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 7000 kg.

CHAMP 10 :
Equipement et possibilités

Les possibilités relatives à un équipement sont effectives lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

1. L'équipement nécessaire est présent à bord et est en état de fonctionner ; et

2. L'équipage de conduite possède les qualifications correspondant à cet équipement ; et

3. Le cas échéant, l'équipage possède une autorisation délivrée par l'autorité compétente.

CHAMP 10-a :
Equipements de radiocommunication, de navigation et d'approche (COM / NAV / APP), et possibilités connexes

L'équipement de radiocommunication, de navigation et d'approche, et les possibilités connexes sont indiqués comme suit :

1. N : si aucun équipement COM / NAV / APP correspondant à la route à parcourir ne se trouve à bord ou si l'équipement est hors de fonctionnement ; ou

2. S : si l'équipement type COM / NAV / APP correspondant à la route à parcourir se trouve à bord et en état de fonctionner (voir Note 2.2.3.4) ; puis

b) Specify in field 15 the points where a change in flight rules is planned.

2. Flight type

The type of flight shall be indicated by one of the following letters, where required by the competent ATS authority :

- *S : for scheduled air service ;*
- *N : for non-scheduled air service ;*
- *G : for general aviation ;*
- *M : for military aviation (see also note below) ;*
- *X : for other types of flight.*

For the letter X, specify the type of flight after STS in field 18, or where it is necessary to indicate another reason for special treatment by the ATS units, indicate the reason after the RMK indicator in field 18.

Note 2.2.3.3 - Operators of State aircraft, including customs, public security and civil security aircraft, shall indicate the type of flight by means of the letter M.

RANGE 9 :
Number of aircraft, aircraft type and wake turbulence category

1. Number of aircraft (1 or 2 characters) : Insert the number of aircraft if there is more than one.

2. Aircraft type (2 to 4 characters) : The aircraft type is indicated as follows :

a) Insert the appropriate designator as specified in ICAO document 8643 "Aircraft type designators" ; or

b) If no such designator has been assigned or in the case of a formation flight grouping aircraft of several types, insert ZZZZ and specify, following indicator TYP/ in field 18, each aircraft type preceded by the corresponding number of aircraft.

3. Aircraft wake turbulence category (1 character) : is indicated using one of the following letters after the slash (/) :

J — SUPER, to indicate an aircraft type designated as such in Doc 8643, Aircraft Type designators ;

H — HEAVY, for aircraft with a maximum certified take-off weight of 136000 kg or more, except in the case of aircraft belonging to the SUPER category ;

M — MEDIUM, for aircraft with a maximum certified take-off weight of less than 136000 kg but more than 7000 kg ;

L — LIGHT, for aircraft with a maximum certified take-off weight of 7000 kg or less.

RANGE 10 :
Equipment and capabilities

The capabilities relating to equipment are effective when the following conditions are met :

1. The necessary equipment is present on board and is serviceable ; and

2. The flight crew shall have the qualifications corresponding to this equipment ; and

3. Where applicable, the crew shall have an authorisation issued by the competent authority.

RANGE 10-a :
Radiocommunication, Navigation and Approach Equipment (COM / NAV / APP), and Related capabilities

Radiocommunication, navigation and approach equipment and associated capabilities are identified as follows :

1. N : if no COM / NAV / APP equipment corresponding to the route to be flown is on board or if the equipment is unserviceable ; or

2. S : if the COM / NAV / APP type equipment corresponding to the route to be flown is on board and serviceable (see Note 2.2.3.4) ; then

© Service de l'Information Aéronautique, France

3. Insérer un ou plusieurs des caractères alphanumériques figurant dans les points a) à d) ci-dessous pour indiquer l'équipement COM / NAV / APP en état de fonctionner et les possibilités disponibles.

a) Equipements et possibilités de radiocommunication

Descripteur	Type d'équipement
E1	FMC WPR ACARS
E2	D-FIS ACARS
E3	PDC ACARS
M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
M2	ATC RTF SATCOM (MTSAT)
M3	ATC RTF SATCOM (Iridium)
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2 (voir Note 2.2.3.6)
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
H	HF RTF
V	VHF RTF
Y	VHF avec possibilité d'espacement 8,33 MHz entre les canaux
U	UHF RTF
P1 à P2	Réservés aux RCP (voir Note 2.2.3.10)

b) Equipements et possibilités de navigation

Descripteur	Type d'équipement
C	Loran C
D	DME
F	ADF
G	GNSS. Si le plan prévoit qu'une partie quelconque du vol se déroulera en IFR, cette mention indique des récepteurs GNSS conformes aux exigences de l'Annexe 10, Volume I (voir Note 2. 2.3.5).
I	Navigation par inertie
O	VOR
R	Approuvé PBN (voir note 2.2.3.7)
T	TACAN
W	Approuvé RVSM
X	Approuvé MNPS

[EUR] Lorsque le descripteur W est utilisé, l'immatriculation de l'aéronef est indiquée dans le champ 18 du plan de vol.

[EUR] Pour un vol en formation d'aéronefs d'Etat, les exploitants n'inscriront pas la lettre « W » dans le champ 10 du plan de vol, quel que soit le statut d'homologation RVSM des aéronefs concernés.

c) Equipements et possibilités d'aide à l'approche

Descripteur	Type d'équipement
Has	Système d'atterrissage GBAS
B	LPV (APV avec SBAS)
K	MLS
L	ILS

d) Autres équipements se trouvant à bord ou autres possibilités

Descripteur	Type d'équipement
Z	Autre équipement se trouvant à bord ou autres possibilités - autres que ceux précisés aux points a) à c) ci-dessus (voir Note 2.2.3.8).

Les caractères alphanumériques ne figurant pas dans les listes des points a) à d) ci-dessus sont réservés.

3. Insert one or more of the alphanumeric characters in points (a) to (d) below to indicate the COM / NAV / APP serviceable equipment and the available capabilities.

a) Radiocommunication equipment and capabilities

Descriptor	*Type of equipment*
E1	*FMC WPR ACARS*
E2	*D-FIS ACARS*
E3	*PDC ACARS*
M1	*ATC RTF SATCOM (INMARSAT)*
M2	*ATC RTF SATCOM (MTSAT)*
M3	*ATC RTF SATCOM (Iridium)*
J1	*CPDLC ATN VDL Mode 2 (see Note 2.2.3.6)*
J2	*CPDLC FANS 1/A HFDL*
J3	*CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4*
J4	*CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2*
J5	*CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)*
J6	*CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)*
J7	*CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)*
H	*HF RTF*
V	*VHF RTF*
Y	*VHF with 8.33 MHz channel spacing*
U	*UHF RTF*
P1 to P2	*RCP only (see Note 2.2.3.10)*

b) Equipment and navigation capabilities

Descriptor	*Type of equipment*
C	*Loran C*
D	*DME*
F	*ADF*
G	*GNSS.* *If any portion of the flight is planned to be conducted under IFR,this indication refers to GNSS receivers that comply with the requirements of Annex 10, Volume I (see Note 2. 2.3.5)*
I	*Inertial navigation*
O	*VOR*
R	*PBN approved (see note 2.2.3.7)*
T	*TACAN*
W	*RVSM Approved*
X	*MNPS Approved*

[EUR] *When the W descriptor is used, the aircraft registration is indicated in field 18 of the flight plan.*

[EUR] *For a formation flight of state aircraft, operators will not enter the letter "W" in field 10 of the flight plan, regardless of the RVSM approval status of the aircraft concerned.*

c) Equipment and capabilities to assist with the approach

Descriptor	*Type of equipment*
Has	*GBAS Landing System*
B	*LPV (APV with SBAS)*
K	*MLS*
L	*ILS*

d) Other equipment on board or other possibilities

Descriptor	*Type of equipment*
Z	*Other equipment carried or other capabilities - other than that specified in points (a) to (c) above (see Note 2.2.3.8).*

Alphanumeric characters not included in the lists of items (a) to (d) above are reserved.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Note 2.2.3.4 — Si la lettre S est utilisée, l'équipement type est considéré comme se composant de VHF RTF, VOR et ILS.

Note 2.2.3.4 — If the letter S is used, the standard equipment is considered to consist of VHF RTF, VOR and ILS.

Note 2.2.3.5 — Si la lettre G est utilisée, les types de renforcement GNSS externe, le cas échéant, sont précisés dans le champ 18 à la suite de NAV/, séparés par des espaces.

Note 2.2.3.5 — If the letter G is used, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in field 18 following NAV/ , separated by spaces.

Note 2.2.3.6 — Voir la norme RTCA/EUROCAE «Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO 280B/ED-110B)» pour les services de liaison de données concernant les autorisations et l'information ATC, la gestion des communications ATC et la vérification de microphone ATC.

Note 2.2.3.6 — See RTCA/EUROCAE "Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO 280B/ED-110B)" for datalink services ATC clearance and information ATC communications management ATC microphone check.

Note 2.2.3.7 — Si la lettre R est utilisée, les performances de navigation qui peuvent être atteintes sont précisées dans le champ 18 à la suite de PBN/.
Des éléments indicatifs sur l'application de la navigation fondée sur les performances à un tronçon de route, une route ou une région donnés sont disponibles dans le document 9613 de l'OACI — « Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) ».

Note 2.2.3.7 — If the letter R is used, the navigation performance that can be achieved is specified in field 18 following PBN/. Guidance material on the application of performance-based navigation to a specific route segment, route or area is available in ICAO Document 9613 — "Performance-Based Navigation Manual (PBN)".

Note 2.2.3.8 — Si la lettre Z est utilisée, préciser dans le champ 18 l'autre équipement transporté, ou les autres possibilités, à la suite de COM/, NAV/ ou DAT/, en fonction de l'équipement.

Note 2.2.3.8 — If the letter Z is used, specify in Item 18 the other equipment carried or other capabilities, preceded by COM/ , NAV/ and / or DAT, as appropriate.

Les exemptions concernant RNAV, CPDLC et 8.33 kHz sont à préciser en indiquant à la fois la lettre 'Z' en champ 10a et en insérant l'indicateur d'exemption approprié dans le champ 18, respectivement sous NAV/, DAT/ ou COM/ comme détaillé dans l'IFPS Users Manual et en particulier :

o Insérer EXM833 à la suite de COM/ ;

o Insérer RNAVX ou RNAVINOP selon qu'il convient, à la suite de NAV/ ;

o Insérer CPDLCX à la suite de DAT/.

The exemptions for RNAV, CPDLC and 8.33 kHz are to be specified by indicating both the letter 'Z' in field 10a and by inserting the appropriate exemption indicator in field 18, respectively under NAV/, DAT/ or COM/ as detailed in the IFPS Users Manual and in particular :

o Insert EXM833 after COM/ ;

o Insert RNAVX or RNAVINOP as appropriate, following NAV/ ;

o Insert CPDLCX after DAT/.

Note 2.2.3.9 — Des renseignements sur les moyens de navigation sont fournis à l'ATC aux fins d'autorisation et d'acheminement.

Note 2.2.3.9 — Information on navigation capability is provided to ATC for clearance and routing purposes.

Note 2.2.3.10 — Des éléments indicatifs sur l'application de la communication basée sur la performance, qui prescrit la RCP d'un service de la circulation aérienne fourni dans une zone donnée, figurent dans le Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual (Doc 9869).

Note 2.2.3.10 — Guidance material on the application of performance-based communication, which prescribes RCP to an air traffic service in a specific area, is contained in the Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual (Doc 9869).

CHAMP 10-b :
Equipement de surveillance et possibilités connexes

RANGE 10 b :
surveillance Equipment and capabilities

L'équipement de surveillance et les possibilités connexes sont indiqués comme suit :

Après le dernier caractère inséré en champ 10-a, insérer une barre oblique (/) puis, insérer :

1) N : s'il n'y a pas d'équipement de surveillance à bord correspondant à la route à suivre, ou si l'équipement n'est pas en état de fonctionner ; ou

2) un ou plusieurs des caractères alphanumériques des points a) à d) ci-dessous, jusqu'à un maximum de 20 caractères (incluant lettres et chiffes), pour indiquer l'équipement et les possibilités de surveillance qui se trouvent à bord et qui sont en état de fonctionner :

Monitoring equipment and associated opportunities are identified as follows :

After the last character inserted in field 10-a, insert a forward slash (/) and then insert :

1) N : if there is no surveillance equipment on board corresponding to the route to be flown, or if the equipment is unserviceable ; or

2) one or more of the alphanumeric characters in points (a) to (d) below, up to a maximum of 20 characters (including letters and figures), to describe the equipment and surveillance capabilities on board that are serviceable :

a) Équipement SSR modes A et C

a) SSR equipment modes A and C

Descripteur	Type d'équipement
A	Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4096 codes)
C	Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4096 codes) et mode C

Descriptor	*Type of equipment*
A	*Transponder — mode A (4 digits — 4096 codes)*
C	*Transponder — mode A (4 digits — 4096 codes) and mode C*

b) Équipement et possibilités SSR mode S

b) Equipment and possibilities SSR mode S

Descripteur	Type d'équipement
E	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B)
H	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et possibilité de surveillance enrichie

Descriptor	*Type of equipment*
E	*Transponder — mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capability*
H	*Transponder — S mode, including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability*

© Service de l'Information Aéronautique, France

I	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef mais non de l'altitude-pression
L	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) et possibilité de surveillance enrichie
P	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression mais non de l'identification de l'aéronef
S	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef et de l'altitude-pression
X	Transpondeur — mode S, sans possibilité de transmission ni de l'identification de l'aéronef, ni de l'altitude-pression

Note 2.2.3.11 — La possibilité de surveillance enrichie est la capacité de l'aéronef à transmettre en liaison descendante, au moyen d'un transpondeur mode S, des données provenant de l'aéronef.

c) Equipement et possibilités ADS-B

Descripteur	Type d'équipement
B1	ADS-B avec possibilité ADS-B "out" sur fréquence spécialisée 1090 MHz
B2	ADS-B avec possibilité ADS-B "out" et "in" sur fréquence spécialisée 1090 MHz
U1	Possibilité ADS-B "out" utilisant l'UAT
U2	Possibilité ADS-B "out" et "in" utilisant l'UAT
V1	Possibilité ADS-B "out" utilisant la VDL mode 4
V2	Possibilité ADS-B "out" et "in" utilisant la VDL mode 4

d) Equipement et possibilités ADS-C

Descripteur	Type d'équipement
D1	ADS-C avec possibilités FANS 1/A
G1	ADS-C avec possibilités ATN

Les caractères alphanumériques ne figurant pas dans les listes des points a) à d) ci-dessus sont réservés.

Note 2.2.3.12 — L'équipement ou les possibilités de surveillance supplémentaires devraient être indiquées dans le champ 18 à la suite de SUR/.

CHAMP 13 :
Emplacement et heure de départ (8 caractères)

L'emplacement et l'heure de départ sont indiqués comme suit :

1. Insérer l'emplacement de départ comme suit :

a) si le départ est effectué depuis un aérodrome auquel un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres a été attribué, insérer cet indicateur (voir le document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement ») ; ou

b) si le départ est effectué depuis un aérodrome auquel aucun indicateur d'emplacement OACI n'a été attribué, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champ 18, à la suite de DEP/, le nom en clair, suivi d'un espace et de l'emplacement géographique de l'aérodrome ou ;

c) si l'aéronef n'a pas décollé d'un aérodrome, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champs 18, à la suite de DEP/, l'emplacement du premier point de la route ou la radioborne ;

d) si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol, insérer les lettres AFIL et indiquer en champ 18, à la suite de DEP/, l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaires peuvent être obtenues.

2. à la suite de l'emplacement de départ indiqué conformément au 1) ci-dessus, insérer sans espace intermédiaire l'heure de départ selon les instructions qui suivent :

a) si le plan de vol est déposé avant le départ, insérer l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT) ; ou

b) si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol, insérer l'heure effective ou estimée de passage au premier point de la route auquel s'applique le plan de vol.

I	*Transponder — mode S, including aircraft identification, but no pressure-altitude capability*
L	*Transponder — mode S, including aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability*
P	*Transponder — mode S, including pressure-altitude, but no aircraft identification capability*
S	*Transponder — mode S, including both pressure altitude and aircraft identification capability*
X	*Transponder — mode S, with neither aircraft identification nor pressure-altitude capability*

Note 2.2.3.11 — Enhanced surveillance capability is the aircraft's ability to transmit downlink data from the aircraft via a mode S transponder.

c) ADS-B equipment and capabilities

Descriptor	*Type of equipment*
B1	*ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" capability*
B2	*ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" and "in" capability*
U1	*ADS-B "out" capability using UAT*
U2	*ADS-B "out" and "in" capability using UAT*
V1	*ADS-B "out" capability using VDL mode 4*
V2	*ADS-B "out" and "in" capability using VDL mode 4*

d) ADS-C equipment and capabilities

Descriptor	*Type of equipment*
D1	*ADS-C with FANS 1/A capabilities*
G1	*ADS-C with ATN capabilities*

Alphanumeric characters not included in the lists of items a) to d) above are reserved.

Note 2.2.3.12 — Additional equipment or surveillance capabilities should be indicated in field 18 after SUR/.

RANGE 13 :
Location and time of departure (8 characters)

The location and time of departure are indicated as follows :

1. Insert the departure location as follows :

a) if the departure is from an aerodrome to which a four-letter ICAO location indicator has been assigned, insert this indicator (see ICAO document 7910 — "Location indicators") ; or

b) if the departure is from an aerodrome to which no ICAO location indicator has been assigned, insert the letters ZZZZ and indicate in field 18, after DEP/, the name in clear, followed by a space and the geographical location of the aerodrome or ;

c) if the aircraft has not taken off from an aerodrome, insert the letters ZZZZ and indicate in field 18, following DEP/, the location of the first point of the route or the marker radio beacon ;

d) if the flight plan is received from an aircraft in flight, insert the letters AFIL and indicate in field 18, following DEP/, the four-letter ICAO location indicator of the ATS unit from which additional flight plan data can be obtained.

2. following the departure location indicated in accordance with 1) above, insert the departure time without intermediate space according to the following instructions :

a) if the flight plan is submitted before departure, insert the estimated off block time (EOBT) ; or

b) if the flight plan is received from an aircraft in flight, insert the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies.

© Service de l'Information Aéronautique, France

CHAMP 15 :
Route

1. Règles de désignation

Les données du plan de vol concernant la route sont insérées dans le champ 15, en utilisant uniquement les conventions décrites au paragraphe « conventions d'écriture » ci-après et en séparant toutes les subdivisions dudit champ 15 par un espace.

Il faut indiquer la première vitesse de croisière comme dans 1.1) et le premier niveau de croisière comme dans 1.2), sans espace intermédiaire, puis, à la suite de la flèche, indiquer la description de la route comme en 1.3).

Ces données sont constituées de la séquence d'éléments suivants :

1.1) La vitesse vraie (5 caractères maximum), pour la première partie ou la totalité de la « croisière » sous l'une des formes suivantes :

a) en nœuds au moyen de la lettre N suivie de 4 chiffres (N0485 pour 485 kts), ou

b) en kilomètres par heure au moyen de la lettre K suivie de 4 chiffres (K0830 pour 830 km/h), ou

c) en nombre de Mach vrai, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit, au moyen de la lettre M suivie de 3 chiffres représentant le produit par 100 du nombre de Mach arrondi au centième (exemple : M082 pour Mach 0,82) ; puis, sans espace intermédiaire.

1.2) Le niveau de croisière (5 caractères maximum) prévu pour la première partie ou la totalité de la route à parcourir sous l'une des formes suivantes :

a) en niveau de vol exprimé par la lettre F suivie de 3 chiffres (exemple : F085 et F330 pour FL85 et FL330) ; ou

b) en niveau métrique standard en dizaines de mètres, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit, exprimé par la lettre S suivie de 4 chiffres (exemple : S0450 et S1130 et pour 4500 mètres et 11300 mètres), ou

c) en altitude en centaines de pieds exprimée par la lettre A suivie de 3 chiffres (exemples : A045 ; A100 pour 4500 ft et 10000 ft), ou

d) en altitude en dizaines de mètres exprimée par la lettre M suivie de 4 chiffres (exemple : M0840 pour 8400 mètres), ou

e) dans le cas d'un vol VFR non contrôlé, utiliser la mention VFR.

3) La description de la route, y compris les changements de vitesse, de niveau de croisière et de règles de vol :

a) pour les parties du vol effectuées sur des routes ATS désignées, appliquer successivement les points suivants :

i. Aérodrome de départ

o 1er cas : si l'aérodrome de départ se trouve sur la première route ATS utilisée ou y est relié :
Insérer l'indicatif de la route ATS concernée ; puis appliquer le point ii ci-dessous ;

o 2ème cas : si l'aérodrome de départ n'est ni situé sur la première route ATS utilisée ni relié à celle-ci, les lettres DCT suivies du point où l'aéronef rejoindra la première route ATS, puis l'indicatif de la route ATS, puis appliquer le point ii ci-dessous ;

ii. Insérer chaque point où il est prévu qu'un changement de vitesse ou de niveau de croisière commence, ou qu'un changement de route ATS ou de règles de vol est effectué, suivi dans chacun des cas ;

• De l'indicatif du tronçon de route ATS suivant, même si cet indicatif n'est pas différent du précédent, ou

• De DCT si le vol jusqu'au point suivant aura lieu en dehors d'une route désignée, à moins que les deux points ne soient définis par des coordonnées géographiques.

Note 2.2.3.13 — Lorsqu'une transition est prévue entre une route ATS inférieure et une route ATS supérieure, et que l'orientation de ces routes est la même, il n'est pas nécessaire d'insérer le point de transition s'il n'est pas prévu en ce point d'autre changement qu'un changement de route.

b) pour les parties du vol effectuées en dehors des routes ATS désignées, appliquer les points suivants :

i. indiquer des points normalement séparés par des intervalles ne dépassant pas 30 minutes de vol ou 370 km (200 NM), notamment chaque point où il est prévu un changement de vitesse ou de niveau, un changement de route, ou un changement de règles de vol ; ou

ii. lorsque l'autorité ATS compétente l'exige, définir la route par des points définis comme suit :

RANGE 15 :
Route

1. Designation rules

The flight plan data for the route shall be inserted in field 15, using only the conventions described in the paragraph " writing conventions" below and separating all subdivisions of said field 15 by a space.

The first cruising speed as in 1.1) and the first cruising level as in 1.2) must be indicated, without intermediate space, and then, after the arrow, indicate the description of the route as in 1.3).

This data consists of the following sequence of elements :

1.1) The true airspeed (maximum 5 characters), for the first part or the whole of the "cruise" in one of the following forms :

a) in knots by means of the letter N followed by 4 digits (N0485 for 485 kts), or

b) in kilometres per hour by means of the letter K followed by 4 digits (K0830 for 830km/h), or

c) in true Mach number, where so required by the competent ATS authority, to the nearest hundredth of unit Mach, expressed as M followed by 3 digits (example : M082 for Mach 0,82) ; then, without intermediate space.

1.2) The cruising level (maximum 5 characters) provided for the first part or all of the route to be flown in one of the following forms :

a) in flight level expressed by the letter F followed by 3 digits (example : F085 and F330 for FL85 and FL330) ; or

b) in standard metric level in tens of metres, where so required by the competent ATS authority, expressed by the letter S followed by 4 digits (e.g. S0450 and S1130 and for 4500 m and 11300 m), or

c) in altitude in hundreds of feet expressed by the letter A followed by 3 digits (examples : A045 ; A100 for 4500 ft and 10000 ft), or

d) in altitude in tens of metres expressed by the letter M followed by 4 digits (example : M0840 for 8400 metres), or

e) in the case of an uncontrolled VFR flight, use the letters VFR.

3) A description of the route, including changes in speed, cruising level and flight rules :

a) for those parts of the flight operated on designated ATS routes, apply successively the following points :

i. Departure aerodrome

o 1st case : if the aerodrome of departure is on the first ATS route used or is connected to it :
Insert the designator of the ATS route concerned ; then apply point ii below ;

o 2nd case : if the aerodrome of departure is neither located on nor connected to the first ATS route used, the letters DCT followed by the point where the aircraft will join the first ATS route, then the ATS route designator, then apply point ii below ;

ii. Insert each point where a change of speed or cruising level is expected to begin, or a change of ATS route or flight rules is to be made, followed in each case ;

• the designator of the next ATS route segment, even if that designator is not different from the previous one, or

• DCT if the flight to the next point will take place outside a designated route, unless both points are defined by geographical coordinates.

Note 2.2.3.13 — Where a transition is planned between a lower ATS route and an upper ATS route, and the routes are oriented in the same direction, it is not necessary to insert the transition point if no change of route is foreseen at that point other than a change of route.

b) for those parts of the flight that are conducted outside designated ATS routes, apply the following :

i. indicate points normally not more than 30 minutes flying time or 370 km (200 NM) apart, including each point where a change of speed or level, a change of track, or a change of flight rules is planned ; or

ii. where required by the competent ATS authority. define the route by points defined as follows :

© Service de l'Information Aéronautique, France

o La route, pour les vols en majeure partie orientés Est-Ouest entre 70°N et 70°S, par des points significatifs choisis à intervalles d'un demi-degré ou d'un degré de latitude sur des méridiens espacés de 10 degrés. Pour les vols hors de ces latitudes, les routes seront définies par des points significatifs sur des parallèles, normalement à intervalles de 20 degrés de longitude. Dans la mesure du possible, la distance entre deux points consécutifs de la route correspond au maximum à une heure de vol. Des points significatifs supplémentaires peuvent être choisis selon les besoins ;

o Pour les vols en majeure partie orientés Nord-Sud, définir les routes par des points significatifs choisis à intervalles d'un degré de longitude sur des parallèles spécifiés espacés de 5 degrés.

iii. insérer DCT entre les points successifs à moins que ces deux points ne soient définis par des coordonnées géographiques ou par un relèvement et une distance.

2. Conventions d'écriture pour les routes et points

2.1) Routes ATS (2 à 7 caractères).

Indicatif codé attribué à la route ou au tronçon de route, y compris, s'il y a lieu, l'indicatif codé attribué à l'itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée (exemples : BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Note 2.2.3.14 - Les routes ATS comprennent les itinéraires normalisés de départ et d'arrivée qui sont alors indiqués par leur indicatif codé, le cas échéant.

Note 2.2.3.15 - Les dispositions relatives à l'application des indicatifs de route se trouvent dans le règlement d'exécution (UE) 2017/373 modifié, établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne/Annexe 11 Partie FPD/appendice 1/sections II et III.

2.2) Points définissant la route (maximum 2 à 11 caractères) :

Un point de la route est défini :

a) par un indicatif codé de 2 à 5 caractères, s'il s'agit d'un point significatif (exemple : LN, MAY, HADDY) ; ou, dans les autres cas

b) par son emplacement géographique exprimé :

i. en degrés seulement (7 caractères) : 2 chiffres indiquant la latitude en degrés, suivis de la lettre « N » pour une latitude Nord ou de la lettre « S » pour une latitude Sud, puis 3 chiffres indiquant la longitude, suivis de la lettre « E » pour une longitude Est ou de la lettre « W » une longitude Ouest. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros (exemple : un point de latitude 6° Nord et de longitude 78° Ouest s'écrit 06N078W) ; ou

ii. en degrés et minutes (11 caractères) : 4 chiffres indiquant la latitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « N » pour une latitude Nord ou de la lettre « S » pour une latitude Sud, puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « E » pour une longitude Est ou de la lettre « W » une longitude Ouest. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros (exemple : un point de latitude 46°2' Nord et de longitude 78°5' Ouest s'écrit 4602N07805W) ; ou

iii. par la combinaison d'un relèvement à partir d'un point significatif et d'une distance par rapport à ce point et désigné par l'indicatif codé du point significatif, suivi de 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement à partir de ce point ; suivis de 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros.
Par exemple, un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR « DUB » devrait être indiqué par DUB180040.

2.3) Changement de vitesse ou de niveau (maximum 21 caractères).

Un changement de vitesse a lieu lorsque la vitesse vraie de l'aéronef varie d'au moins 5 % ou lorsque son Mach varie de 0,01 ou plus.

Un changement de vitesse ou de niveau s'écrit en insérant :

a) le point où le changement de vitesse ou de niveau doit commencer, écrit comme indiqué au 2.2) ci-dessus ; suivi d'une barre oblique (/), puis

b) la vitesse de croisière et le niveau de croisière écrits dans cet ordre, sans espace intermédiaire et en respect des conventions respectivement des paragraphes 1.1) et 1.2) ci-dessus, même lorsqu'une seule de ces quantités est concernée par un changement.

o The track, for flights predominantly operating in an East-West direction between 70°N and 70°S, by reference to significant points formed by the intersections of half or whole degrees of latitude with meridians spaced at intervals of 10 degrees of longitude. For flights operating in areas outside those latitudes the tracks shall be defined by significant points formed by the intersection of parallels of latitude with meridians normally spaced at 20 degrees of longitude.The distance between significant points shall, as far as possible, not exceed one hour's flight time. Additional significant points shall be established as deemed necessary ;

o For flights operating predominantly in a North-South direction, define tracks by reference to significant points formed by the intersection of whole degrees of longitude with specified parallels of latitude which are spaced at 5 degrees.

iii. insert DCT between successive points unless these two points are defined by geographical coordinates or by a bearing and distance.

2. Writing conventions for routes and points

2.1) ATS routes (2 to 7 characters).

Coded designator assigned to the route or route segment, including, where applicable, the coded designators assigned to the standard route of departure or arrival (examples : BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Note 2.2.3.14 - ATS routes include standard departure and arrival routes which are then indicated by their coded designators, if applicable.

Note 2.2.3.15 - Provisions on the application of route designators can be found in Implementing Regulation (EU) 2017/373 as amended, laying down common requirements for providers of air traffic management and air navigation services/Annex 11 Part FPD/Appendix 1/Sections II and III.

2.2) Points defining the route (maximum 2 to 11 characters) :

A point on the route is defined :

a) by a coded indicator of 2 to 5 characters, if it is a significant point (example : LN, MAY, HADDY) ; or, in other cases

b) by its expressed geographical location :

i. in degrees only (7 characters): 2 digits indicating latitude in degrees, followed by the letter "N" for a North latitude or the letter "S" for a South latitude, then 3 digits indicating longitude, followed by the letter "E" for an East longitude or the letter "W" a West longitude. The numbers are to be completed if necessary by zeros (example : a point of latitude 6° North and longitude 78° West is written 06N078W) ; or

ii. in degrees and minutes (11 characters) : 4 digits indicating the latitude in degrees and in tens of minutes and minutes, followed by the letter "N" for a North latitude or the letter "S" for a South latitude, then 5 digits indicating the longitude in degrees and in tens of minutes and minutes, followed by the letter "E" for an East longitude or the letter "W" a West longitude. The numbers are to be completed if necessary by zeros (example : a point of latitude 46°2' North and longitude 78°5' West is written 4602N07805W) ; or

iii. by the combination of an increase from a significant point and a distance from that point and designated by the coded indicative of the significant point, followed by 3 digits giving in magnetic degrees the rise from that point ; followed by 3 digits giving in nautical miles the distance from that point. The numbers are to be completed if necessary by zeros.
For example, a point located in the 180° magnetic bearing and 40 nautical miles from the VOR "DUB" should be indicated by DUB180040.

2.3) Change of speed or level (maximum 21 characters).

A speed change occurs when the true airspeed of the aircraft varies by at least 5 % or when its Mach varies by 0.01 or more.

A change of speed or level is written by inserting :

a) the point at which the speed or level change is to begin, written as indicated in 2.2) above ; followed by a forward slash (/), then

b) the cruising speed and cruising level written in that order, without intermediate space and in accordance with the conventions of paragraphs 1.1) and 1.2) respectively above, even where only one of those quantities is affected by a change.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Exemples : LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

2.4) Changement de règles de vol (maximum 3 caractères).

Un changement de règles de vol s'écrit en insérant le point où est prévu le changement de règles de vol, écrit exactement comme aux 2.2) ou 2.3) ci-dessus ; suivi d'un espace, puis les lettres :

i. VFR pour le passage du vol IFR au vol VFR ; ou

ii. IFR pour le passage du vol VFR au vol IFR.

Exemples : LN VFR LN/N0284A050 IFR

2.5) Croisière ascendante (maximum 28 caractères).

Une croisière ascendante est indiquée en insérant :

a) la lettre C ; suivie d'une barre oblique (/), puis

b) le point où il est prévu d'amorcer une croisière ascendante, exprimé exactement comme au 2.2) ci-dessus ; suivi d'une barre oblique (/), puis

c) la vitesse à maintenir au cours de la croisière ascendante, exprimée exactement comme au 1.1) ci-dessus ; suivie d'une barre oblique (/), puis

d) les deux niveaux qui définissent la tranche d'espace à occuper au cours de la croisière ascendante, ou le niveau au-dessus duquel la croisière ascendante est prévue suivi des lettres PLUS, sans espace intermédiaire, chaque niveau étant exprimé exactement comme au 1.2) ci-dessus.

Exemples :

C/48N050W/M082F290F350
C/48N050W/M082F290PLUS
C/52N050W/M220F580F620

CHAMP 16 :
Aérodrome de destination et durée totale estimée — Aérodromes de dégagement à destination

Le champ 16 est rempli comme suit :

1) Aérodrome de destination et durée totale estimée :

a) indiquer l'aérodrome de destination selon les instructions qui suivent :

i. si l'aérodrome de destination possède un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres, insérer cet indicateur (voir le document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement ») ; ou

ii. si aucun indicateur d'emplacement OACI n'a été attribué à cet aérodrome, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champ 18, à la suite de DEST/, le nom en clair de l'aérodrome, suivi d'un espace et l'emplacement de l'aérodrome sous forme de coordonnées géographiques ; puis

b) insérer, sans espace intermédiaire, la durée totale estimée du vol.

Note 2.2.3.16 — Dans le cas d'un plan de vol communiqué par un aéronef en vol, la durée totale estimée est la durée estimée à partir du premier point de la route auquel s'applique le plan de vol jusqu'au point où le plan de vol prend fin.

2) Les aérodromes de dégagement à destination (2 au maximum) sont indiqués de la façon suivante, pour chacun des aérodromes concernés.

a) si l'aérodrome de dégagement à destination possède un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres, insérer cet indicateur (voir le document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement ») ; ou

b) si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué à cet aérodrome, insérer les lettres ZZZZ et indiquer au champ 18, à la suite de ALTN/, le nom et l'emplacement de l'aérodrome.

CHAMP 18 :
Renseignements divers

Note 2.2.3.17 — L'emploi d'indicateurs ne figurant pas dans la liste ci-après peut se traduire par le rejet, le traitement incorrect ou la perte de données.

Le trait d'union et la barre oblique ne sont utilisés que comme il est prescrit ci-dessous.

Les renseignements divers sont indiqués en insérant :

Examples : LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

2.4) Change of flight rules (maximum 3 characters).

A flight rules change is written by inserting the point where the flight rules change is provided, written exactly as in 2.2) or 2.3) above; followed by a space, then the letters :

i. VFR for the transition from IFR flight to VFR flight ; or

ii. IFR for the transition from VFR to IFR flight.

Examples : LN VFR LN/N0284A050 IFR

2.5) Cruise climb (maximum 28 characters).

A cruise climb is indicated by inserting :

a) the letter C ; followed by a slash (/), then

b) the point at which it is planned to initiate a cruise climb, expressed exactly as in 2.2) above ; followed by a slash (/), then

c) the speed to be maintained during the cruise climb, expressed exactly as in 1.1) above ; followed by a slash (/), then

d) the two levels that define the layer to be occupied during the cruise climb, or the level above which the cruise climb is planned followed by the letters PLUS, without intermediate space, each level being expressed exactly as in 1.2) above.

Examples :

C/48N050W/M082F290F350
C/48N050W/M082F290PLUS
C/52N050W/M220F580F620

RANGE 16 :
Destination aerodrome and total estimated elapsed time — Destination alternate aerodromes

The range 16 is completed as follows :

1) Destination aerodrome and total estimated elapsed time :

a) indicate the aerodrome of destination in accordance with the following instructions :

i. if the destination aerodrome has a four-letter ICAO location indicator, insert this indicator (see ICAO document 7910 — "Location indicators") ; or

ii. if no ICAO location indicator has been assigned to that aerodrome, insert the letters ZZZZ and indicate in range 18, following DEST/, the plaintext name of the aerodrome, followed by a space and the location of the aerodrome in the form of geographical coordinates ; then

b) insert, without intermediate space, the total estimated elapsed time of the flight.

Note 2.2.3.16 — For a flight plan received from an aircraft in flight, the total estimated elapsed time is the estimated time from the first point of the route to which the flight plan applies to the termination point of the flight plan.

2) The destination alternate aerodrome(s) (maximum 2) shall be indicated as follows, for each of the aerodromes concerned.

a) if the aerodrome at destination has a four-letter ICAO location indicator, insert this indicator (see ICAO document 7910 — "Location indicators") ; or

b) if no location indicator has been assigned to that aerodrome, insert the letters ZZZZ and indicate in range 18, after ALTN/, the name and location of the aerodrome.

RANGE 18 :
Other Information

Note 2.2.3.17 — The use of indicators not listed below may result in the rejection, incorrect processing or loss of data.

The hyphen and slash are only used as prescribed below.

Miscellaneous information is indicated by inserting :

1) 0 si aucun renseignement n'est donné dans ce champ ; ou

2) tous autres renseignements nécessaires, dans l'ordre ci-après, au moyen de l'indicateur approprié choisi parmi ceux qui sont définis ci-dessous, suivi d'une barre oblique et des renseignements à donner :

a) STS/ puis, sans espace intermédiaire, l'un des descripteurs suivants pour indiquer le motif du traitement spécial de la part des services ATS (exemple : mission de recherche et sauvetage) :

Descripteur	Motif de traitement spécial par les services ATS
ALTRV	Vol effectué conformément à une réservation d'altitude
ATFMX	Vol exempté des mesures ATFM par l'autorité ATS compétente
FFR	Lutte incendie
FLTCK	Vérification en vol de l'étalonnage d'aides de navigation
HAZMAT	Vol transportant des marchandises dangereuses
HEAD	Vol avec statut « Chef d'Etat »
HOSP	Vol sanitaire déclaré par les autorités médicales
HUM	Vol effectué dans le cadre d'une mission humanitaire
MARSA	Vol pour lequel la responsabilité de la séparation par rapport aux vols militaires incombe à un organisme militaire
MEDEVAC	Vol d'évacuation sanitaire (urgence vitale)
NONRVSM	Vol sans possibilité RVSM prévoyant d'utiliser un espace aérien RVSM
SAR	Vol participant à une mission de recherche et sauvetage
STATE	Vol participant à une opération des services militaires, de douane, de sécurité publique et de sécurité civile

Les autres motifs de traitement spécial de la part des services ATS sont indiqués à la rubrique RMK/.

[EUR] Les descripteurs HEAD, SAR, MEDEVAC et FFR donnent lieu à une exemption de créneau de régulation de trafic (ATFCM) pour le vol concerné.

[EUR] vol sans possibilité RVSM : Sauf pour le vol à l'intérieur de l'espace aérien « UTA FRANCE Transition RVSM EUR/NAT » défini dans la partie ENR 2.1, les exploitants d'aéronefs sans possibilité RVSM établiront leurs plans de vol de façon à utiliser un autre espace aérien que l'espace aérien RVSM.

- Les exploitants d'aéronefs d'Etat sans possibilité RVSM qui prévoient d'utiliser l'espace aérien RVSM utilisent le descripteur NONRVSM.

- Les exploitants d'aéronefs civils sans possibilité RVSM n'utilisent pas le descripteur NONRVSM (voir également l'IFPS USERS MANUAL au (5) de sa section 47 – « Error Messages »).

En cas de pénétration en FIR CAYENNE, les séparations seront majorées.

[FR] Lorsque plusieurs motifs de traitements spécifiques de la part des services ATS sont requis par l'exploitant d'aéronef, et lorsque parmi ceux-ci figurent « MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP ou HEAD», l'un de ces motifs figure en première position.

b) PBN/ : indication des possibilités RNAV et RNP. Inscrire le plus grand nombre possible des descripteurs ci-dessous qui s'appliquent au vol, jusqu'à un maximum de 8, c.-à-d. maximum de 16 caractères.

i. Spécifications de navigation RNAV (navigation de surface).

Descripteur	Spécification de navigation
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 tous capteurs permis
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS ou IRS
B6	RNAV 5 LORAN C
C1	RNAV 2 tous capteurs permis
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 tous capteurs permis
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

[EUR] Les opérateurs d'aéronefs approuvés B-RNAV indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV5.

1) 0 if no other information is given in this range ; or

2) any other necessary information, in the sequence shown here under, in the form of the appropriate indicator selected from those defined here under followed by an oblique stroke and the information to be recorded :

a) STS/ then, without intermediate space, one of the following descriptors to indicate the reason for special treatment by ATS (example : search and rescue mission) :

Descriptor	*Reason for special treatment by TTY services*
ALTRV	*Flight operated in accordance with an altitude reservation*
ATFMX	*Flight exempted from ATFM measures by the competent ATS authority*
FFR	*Firefighting*
FLTCK	*Flight check for calibration of navaids*
HAZMAT	*Flight carrying hazardous material*
HEAD	*Flight with "Head of State" status*
HOSP	*Medical flight declared by medical authorities*
HUM	*Flight operating on a humanitarian mission*
MARSA	*Flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft*
MEDEVAC	*Life critical medical emergency evacuation*
NONRVSM	*Non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace*
SAR	*Flight engaged in a search and rescue mission*
STATE	*Flight engaged in an operation of the military, customs, public security and civil security services*

Other reasons for special treatment by ATS are listed under RMK/.

***[EUR]** The descriptors HEAD, SAR, MEDEVAC and FFR give rise to an exemption to air traffic regulation slot (ATFCM) for the flight concerned.*

***[EUR]** flight without RVSM possibility : Except for flight within the airspace "UTA FRANCE Transition RVSM EUR/NAT" defined in part ENR 2.1, aircraft operators without RVSM possibility will establish their flight plans in order to use an airspace other than RVSM airspace.*

- Operators of state aircraft without RVSM capability who plan to use RVSM airspace use the NONRVSM descriptor.

- Civil aircraft operators without RVSM capability do not use the NONRVSM descriptor (see also the IFPS USERS MANUAL in (5) section 47 – "Error Messages").

In case of penetration in FIR CAYENNE, the separations will be increased.

***[FR]** When several reasons for specific processing by the ATS services are required by the aircraft operator, and where these include "MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP or HEAD", one of those reasons is in first place.*

b) PBN/ : indication of the RNAV and RNP capabilities. Enter as many of the descriptors below, as apply to the flight, up to a maximum of 8, i.e., maximum of 16 characters.

i. RNAV Specifications (area Navigation).

Descriptor	*Navigation Specification*
A1	*RNAV 10 (RNP 10)*
B1	*RNAV 5 all sensors allowed*
B2	*RNAV 5 GNSS*
B3	*RNAV 5 DME/DME*
B4	*RNAV 5 VOR/DME*
B5	*RNAV 5 INS or IRS*
B6	*RNAV 5 LORAN C*
C1	*RNAV 2 all sensors allowed*
C2	*RNAV 2 GNSS*
C3	*RNAV 2 DME/DME*
C4	*RNAV 2 DME/DME/IRU*
D1	*RNAV 1 all sensors allowed*
D2	*RNAV 1 GNSS*
D3	*RNAV 1 DME/DME*
D4	*RNAV 1 DME/DME/IRU*

***[EUR]** B-RNAV approved aircraft operators shall indicate the equipment and capabilities corresponding to RNAV5.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

[EUR] Les opérateurs d'aéronefs approuvés P-RNAV ne reposant pas uniquement sur les moyens VOR/DME pour la détermination de la position indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV1.

Note 2.2.3.18 — Pour indiquer un équipement P-RNAV reposant uniquement sur des moyens VOR/DME pour la détermination de la position, les opérateurs insèrent la lettre 'Z' dans le champ 10 du plan de vol et le descripteur « EURPRNAV » après l'indicateur NAV/ dans le champ 18.

ii. Spécifications de navigation RNP (qualité de navigation requise).

Descripteur	Spécifications de navigation
L1	RNP 4
O1	RNP 1 de base tous capteurs permis
O2	RNP 1 de base GNSS
O3	RNP 1 de base DME/DME
O4	RNP 1 de base DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH avec BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH avec RF (autorisation spéciale requise)
T2	RNP AR APCH sans RF (autorisation spéciale requise)

Les combinaisons alphanumériques ne figurant pas dans les tableaux des points i et ii ci-dessus sont réservées.

c) NAV/ : renseignements significatifs ayant trait à l'équipement de navigation, autre que ce qui est précisé à la rubrique PBN/. Indiquer le renforcement GNSS à cette rubrique, en plaçant un espace entre les méthodes de renforcement (exemple : NAV/GBAS SBAS).

[EUR] Insérer RNAVX (aéronef non équipé RNAV) ou RNAVINOP (plus de capacité B-RNAV à la suite de panne ou dégradation) comme détaillé dans l'IFPS Users Manual en spécifiant au préalable en champ 10a la lettre 'Z'.

[EUR] Insérer EURPRNAV pour indiquer que l'aéronef est approuvé P-RNAV lorsque la détermination de la position repose uniquement sur des moyens VOR/DME.

d) COM/ : équipements ou possibilités de communications non spécifiées dans le champ 10-a.

[EUR] Insérer EXM833 (exemption d'emport d'équipement 8.33) comme détaillé dans l'IFPS Users Manual en spécifiant au préalable en champ 10a la lettre 'Z'.

e) DAT/ : équipements ou possibilités de données non spécifiées dans le champ 10-a.

[EUR] Insérer CPDLCX lorsque l'aéronef est non équipé CPDLC et a reçu une exemption, en insérant au préalable la lettre 'Z' dans le champ 10-a (voir IFPS Users Manual pour plus de détails).

f) SUR/ : équipements ou possibilités de surveillance non spécifiées dans le champ 10-b.

g) DEP/ : renseignements sur l'emplacement de départ, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 13, ou de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaire peuvent être obtenues, si AFIL figure dans le champ 13.

1. si le départ est effectué depuis un aérodrome figurant dans la publication d'information aéronautique pertinente, inscrire le nom et l'emplacement de cet aérodrome ; sinon,

2. si l'aérodrome de départ ne figure pas dans la publication d'information aéronautique, inscrire l'emplacement de départ par :

• Les coordonnées géographiques de cet aérodrome, exprimées en degrés et minutes (11 caractères) : 4 chiffres indiquant la latitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre « N » (Nord) ou de la lettre « S » (Sud), puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « E » (Est) ou de la lettre « W » (Ouest). Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros ; exemple : 4620N07805W (11 caractères).

• Combinaison du relèvement et distance par rapport au point significatif le plus proche, comme suit : identification du point significatif, puis 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement par rapport à ce point, puis 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros : par exemple, un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR « DUB » devrait être indiqué sous la forme DUB180040.

• Premier point de la route (nom ou LAT/LONG) ou radioborne, si l'aéronef n'a pas décollé d'un aérodrome.

[EUR] Operators of P-RNAV approved aircraft not relying solely on VOR/DME means for the determination of position shall indicate the equipment and capabilities corresponding to RNAV1.

Note 2.2.3.18 — To indicate P-RNAV equipment based solely on VOR/DME means for position determination, operators insert the letter 'Z' in range 10 of the flight plan and the descriptor "EURPRNAV" after the NAV/ indicator in range18.

ii. RNP specifications (Required Navigation Performance).

Descriptor	*Navigation Specifications*
L1	*RNP 4*
O1	*Basic RNP 1 all sensors allowed*
O2	*Basic RNP 1 GNSS*
O3	*Basic RNP 1 DME/DME*
O4	*Basic RNP 1 DME/DME/IRU*
S1	*RNP APCH*
S2	*RNP APCH with BARO-VNAV*
T1	*RNP AR APCH with RF (special authorization required)*
T2	*RNP AR APCH without RF (special authorization required)*

Alphanumeric combinations not listed in the tables in points i and ii above are reserved.

c) NAV/ : Significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/, as required by the appropriate ATS authority. Indicate GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of augmentation, e.g. (example : NAV/GBAS SBAS).

***[EUR]** Insert RNAVX (aircraft not equipped with RNAV) or RNAVINOP (no more B-RNAV capacity as a result of failure or degradation) as detailed in the IFPS Users Manual by specifying in advance in range 10a the letter 'Z'.*

***[EUR]** Insert EURPRNAV to indicate that the aircraft is P-RNAV approved when the determination of position is based solely on VOR/DME means.*

d) COM/ : communication equipment and capacities not specified in range 10-a.

***[EUR]** Insert EXM833 (exemption for 8.33 equipment carrying) as detailed in the IFPS Users Manual by specifying in advance in range 10a the letter 'Z'.*

e) DAT/ : data communication equipment and capabilities not specified in range 10-a.

***[EUR]** Insert CPDLCX when the aircraft is not equipped with CPDLC and has received an exemption, by inserting the letter 'Z' in range 10-a beforehand (see IFPS Users Manual for details).*

f) SUR/ : surveillance equipment and capabilities not specified in range 10-b.

g) DEP/ : information on the departure location, if the ZZZZ group is listed in range 13, or the ATS unit from which additional flight plan data can be obtained, if AFIL is listed in range 13.

1. if the departure is from an aerodrome listed in the relevant aeronautical information publication, enter the name and location of that aerodrome ; otherwise

2. if the aerodrome of departure is not included in the aeronautical information publication, enter the place of departure by :

• The geographical coordinates of this aerodrome, expressed in degrees and minutes (11 characters) : 4 digits indicating the latitude in degrees and tens and unit of minutes followed by the letter "N" (North) or the letter "S" (South), then 5 digits indicating the longitude in degrees and tens and unit of minutes, followed by the letter "E" (East) or the letter "W" (West). The numbers are to be completed if necessary by zeros ; example : 4620N07805W (11 characters).

• Combination of the bearing and distance from the nearest significant point, as follows : identification of the significant point, then 3 digits giving in degrees magnetic the bearing from this point, then 3 digits giving in nautical miles the distance from this point. The numbers should be supplemented if necessary by zeros : for example, a point located in the 180° magnetic and 40 nautical miles of the VOR "DUB" should be indicated in the form DUB180040.

• First point of the route (name or LAT/LONG) or marker radio beacon, if the aircraft has not taken off from an aerodrome.

© Service de l'Information Aéronautique, France

h) DEST/ : nom et emplacement de l'aérodrome de destination, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 16. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'informatique aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

h) DEST/ : name and location of the destination aerodrome, if the ZZZZ group is listed in range 16. In the case of an aerodrome not listed in the relevant aeronautical information publication, indicate the location of the aerodrome in relation to either latitude and longitude or the bearing from and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

i. DOF/ : 6 chiffres indiquant la date de départ du vol (sous la forme YYMMDD, où YY représente l'année, MM le mois et DD le jour).

i. DOF/ : 6 digits indicating the date of departure of the flight (in the form YYMMDD, where YY represents the year, MM the month and DD the day).

j) REG/ : marque de nationalité ou commune, suivie de la marque d'immatriculation de l'aéronef, si l'identification de l'aéronef ainsi définie diffère de celle indiquée dans le champ 7.

j) REG/ : nationality or common mark, followed by the registration mark of the aircraft, if the identification of the aircraft defined differs from that indicated in range 7.

[FR] A la suite de l'indicateur REG/, il n'est possible de préciser qu'une seule identification d'aéronef telle que définie ci-dessus. Dans le cas d'un plan de vol relatif à des aéronefs évoluant en formation, seule l'identification du leader est précisée.

[FR] *Following the REG/ indicator, it is only possible to specify one aircraft identification as defined above. In the case of a flight plan relating to aircraft operating in formation, only the identification of the leader shall be specified.*

k) EET/ : points significatifs ou limites de FIR et durées estimées cumulatives de vol jusqu'à ces points ou limites de FIR lorsque ces indications sont exigées en vertu d'accords régionaux de navigation aérienne ou spécifiées par l'autorité ATS compétente.

k) EET/ : significant points or FIR boundary designators and accumulated estimated elapsed time from the take-off to such points or FIR boundary where such indications are required under regional air navigation agreements or specified by the competent ATS authority.

Exemples : EET/CAP0745 XYZ0830, EET/EINN0204.

Examples : EET/CAP0745 XYZ0830, EET/EINN0204.

l) SEL/ : indicatif SELCAL si l'aéronef est doté de l'équipement correspondant.

l) SEL/ : SELCAL designator if the aircraft is equipped with the corresponding equipment.

m) TYP/ : type(s) d'aéronef, précédé(s) au besoin, sans espace, du (des) nombre(s) d'aéronefs et séparé(s) par un espace, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 9.

m) TYP/ : aircraft type(s) preceded if necessary, without space, by the number(s) of aircraft and separated by a space, if the ZZZZ group is shown in range 9.

Exemple : TYP/2F15 5F5 3B2.

Example : TYP/2F15 5F5 3B2.

n) CODE/ : adresse de l'aéronef (exprimée sous la forme d'un code alphanumérique à six caractères hexadécimaux). Exemple : l'adresse d'aéronef «F00001» est l'adresse la plus basse du bloc spécifique géré par l'OACI.

n) CODE/ : address of the aircraft (expressed as an alphanumerical code of six hexadecimal characters). Example : the aircraft address "F00001" is the lowest aircraft address in the specific block managed by ICAO.

[EUR] Ce champ est renseigné lorsqu'il est prévu que le vol utilisera les CPDLC via le réseau de télécommunications aéronautiques (ATN).

[EUR] *This range is filled in when it is expected that the flight will use the CPDLC via the aeronautical telecommunications network (ATN).*

o) **[EUR]** RVR/ : la RVR minimale exigée pour le vol.

*o) **[EUR]** RVR/ : the minimum RVR required for the flight.*

Lorsqu'une information est portée dans ce champ, elle peut être utilisée aux fins de la gestion des courants de trafic aérien.

When information is entered in this range, it may be used for air traffic flow management.

p) DLE / : retard ou attente en route. Indiquer le ou les points significatifs de la route où l'on prévoit qu'il se produira un retard, suivis de 4 chiffres indiquant en heures et minutes la durée du retard (hhmm).

p) DLE / : enroute delay or holding . Indicate the significant point(s) on the route where a delay is expected to occur, followed by 4 digits indicating in hours and minutes the duration of the delay (hhmm).

Exemple : DLE/MDG0030.

Example : DLE/MDG0030.

[FR] L'indicateur DLE/ du champ 18 n'est pas traité dans les systèmes ATM déployés en France. Pour faire mention d'une attente en-route, en zone IFPS exclusivement, il est nécessaire de faire usage de l'indicateur STAY qui demeure en vigueur et dont les modalités d'utilisation sont précisées dans le document IFPS Users Manual (STAY/ en champ 15 associé de STAYINFO/ en champ 18, cf. IFPS Users Manual).

[FR] *The DLE/ indicator in range 18 is not processed in ATM systems deployed in France. To mention an enroute holding, in IFPS zone only, it is necessary to make use of the STAY indicator which remains in force and whose terms of use are specified in the IFPS User's Manual document (STAY/ in range 15 associated with STAYINFO/ in range 18, see IFPS User's Manual).*

q) OPR/ : indicatif OACI ou nom de l'exploitant d'aéronefs, s'il diffère de l'identification de l'aéronef donnée dans le champ 7.

q) OPR/ : ICAO designator or name of the aircraft operator, if different from the aircraft identification given in range 7.

r) ORGN/ : adresse RSFTA de 8 lettres de l'expéditeur ou autres coordonnées appropriées, dans les cas où l'identification de l'expéditeur du plan de vol risque de ne pas être facile à établir, si l'autorité ATS compétente l'exige.

r) ORGN/ : the originator's 8 letter AFTN address or other appropriate contact details, in cases where the originator of the flight plan may not be easy to establish, if the competent ATS authority so requires.

Note 2.2.3.19 — Dans certaines régions, les centres de réception des plans de vol peuvent insérer ORGN/ et l'adresse RSFTA de l'expéditeur automatiquement.

Note 2.2.3.19 — In some regions, flight plan reception centres may insert ORGN/ identifier and originator's AFTN address automatically.

s) PER/ : renseignements sur les performances de l'aéronef, sous la forme d'une lettre unique figurant dans le document 8168 de l'OACI — « Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs, Volume I — Procédures de vol », si l'autorité ATS compétente le prescrit.

s) PER/ : aircraft performance data, in the form of a single letter contained in ICAO document 8168 — "Procedures for air navigation services — Aircraft operation, Volume I — Flight procedures", if so required by the competent ATS authority.

t) ALTN/ : nom de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement à destination, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 16. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente : emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

t) ALTN/ : name of the destination alternate aerodrome(s), if the ZZZZ group is included in range 16. In the case of an aerodrome not included in the relevant aeronautical information publication : location of the aerodrome based on either latitude and longitude or the bearing from and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

© Service de l'Information Aéronautique, France

u) RALT/ : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement en route, conformément au document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement », ou nom de cet aérodrome ou ces aérodromes, si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

u) RALT/ : four-letter ICAO location indicator of the en-route alternate aerodrome (s), in accordance with ICAO document 7910 — "Location indicators", or name of such aerodrome or aerodromes, if no area code has been assigned. In the case of an aerodrome not included in the relevant aeronautical information publication, the location of the aerodrome according to either latitude and longitude or the bearing from and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

v) TALT/ : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement au décollage, conformément au document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement », ou nom de cet ou ces aérodromes si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

v) TALT/ : four-letter ICAO location indicator of the take-off alternate aerodrome (s), in accordance with ICAO document 7910 — "Location indicators", or name of such aerodrome(s) if no area code has been assigned. In the case of an aerodrome not included in the relevant aeronautical information publication, the location of the aerodrome according to either latitude and longitude or the bearing from and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.

w) RIF/ : détails sur la route menant au nouvel aérodrome de destination suivis de l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de cet aérodrome. La nouvelle route doit faire l'objet d'une modification d'autorisation en cours de vol.

w) RIF/ : details on the route to the revised destination aerodrome followed by the four-letter ICAO location indicator of that aerodrome. The revised route must be subject to reclearance in flight .

Exemples : RIF/DTA HEC KLAX, RIF/ESP G94 CLA YPPH.

Examples : RIF/DTA HEC KLAX, RIF/ESP G94 CLA YPPH.

x) RMK/ : toute autre remarque en langage clair exigée par l'autorité ATS compétente ou jugée nécessaire.

x) RMK/ : any other plain language remarks required by the competent ATS authority or deemed necessary.

y) **[EUR]** RFP/ : Indicateur du numéro de l'itération de remplacement de plan de vol. Indiquer sous RFP/ la lettre "Q" suivie d'un chiffre indiquant le numéro de l'itération de remplacement de plan de vol soumis. Pour l'usage détaillé de cet indicateur, se référer à l'IFPS Users Manual.

*y) **[EUR]** RFP/ : Indicator of the flight plan replacement iteration number. Indicate under RFP/ the letter "Q" followed by a number indicating the number of the flight plan replacement iteration submitted. For detailed use of this indicator, refer to the IFPS User's Manual.*

Exemple : « RFP/Q2 » signifie « Plan de vol de remplacement N° 2 (i.e. seconde substitution) ».

Example : "RFP/Q2" stands for "Replacement Flight Plan NR 2 (i.e., second substitution)".

z) **[EUR]** EUR/PROTECTED : indique que le plan de vol ne sera pas rendu visible sur le portail NOP du NMOC. Cet indicateur ne doit pas être inclus dans les plans de vol adressés à un autre organisme que l'IFPS. Pour l'usage détaillé de cet indicateur, se référer à l'IFPS Users Manual.

*z) **[EUR]** EUR/PROTECTED : indicates that the flight plan will not be made visible on the NMOC NOP portal. This indicator should not be included in flight plans sent to an unit other than IFPS. For detailed use of this indicator, refer to the IFPS User's Manual.*

CHAMP 19 : Renseignements complémentaires

RANGE 19 : Supplementary Information

1. Autonomie

À la suite de E/, insérer un groupe de 4 chiffre donnant l'autonomie en heures et minutes.

1. Endurance

Following E/, insert a group of 4 digits giving endurance in hours and minutes.

2. Personnes à bord

À la suite de P/ :

a) indiquer le nombre total de personnes (passagers et membres d'équipage) présentes à bord, lorsque ce renseignement est exigé par l'autorité ATS compétente ; ou

b) insérer les lettres TBN signifiant « à notifier », si ce nombre n'est pas connu au moment du dépôt.

2. Persons on board

Following P/ :

a) indicate the total number of persons (passengers and crew) on board, where such information is required by the competent ATS authority ; or

b) insert the letters TBN meaning "to be notified", if this number is not known at the time of filing.

3. Radio et balise de secours

À la suite de R/, biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas :

a) la lettre U, s'il n'y a pas de poste portatif à fréquence UHF 243,0 MHz ;

b) la lettre V, s'il n'y a pas de poste portatif à fréquence VHF 121,5 MHz ;

c) la lettre E, s'il n'y a pas de balise d'urgence (ELT/PLB).

3. Radio and emergency beacon

After R/, cross out one or more of the following letters as appropriate :

a) the letter U, if there is no portable station with a 243.0 MHz UHF frequency ;

b) the letter V, if there is no portable station with a VHF frequency of 121.5 MHz ;

c) the letter E, if there is no emergency beacon (ELT/PLB).

Si la lettre E n'est pas biffée, préciser en case 19 – champ Remarques (N/) le type de balise ELT/PLB parmi les types ELT/AF, ELT/AP, ELT/AD, ELT/S, PLB, présentés ci-dessous :

i. ELT (Emergency Locator Transmitter ou émetteur de localisation d'urgence), équipement spécifique à l'aéronautique qui peut être mis en marche automatiquement à l'impact, ou déclenché manuellement :

o ELT/AF : A pour activation Automatique, F pour Fixe car attaché de façon permanente à l'aéronef.

o ELT/AP : A pour activation Automatique, P pour Portatif car bien qu'attaché de façon rigide à un aéronef, peut être aisément enlevé de l'aéronef.

o ELT/AD : A pour activation Automatique, D pour largable car bien qu'attaché de façon rigide à un aéronef, peut être largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

If the letter E is not crossed out, specify in range 19 – Remarks range (N/) the type of ELT/PLB among the types ELT/AF, ELT/AP, ELT/AD, ELT/S, PLB, presented below :

i. ELT (Emergency Locator Transmitter), aeronautical-specific equipment that can be started automatically on impact, or triggered manually :

o ELT/AF : A for Automatic activation, F for Fixed because permanently attached to the aircraft.

o ELT/AP : A for Automatic activation, P for Portable because although rigidly attached to an aircraft, can be easily removed from the aircraft.

o ELT/AD : A for Automatic activation, D for droppable because although rigidly attached to an aircraft, can be dropped and started automatically by impact and, in some cases, by hydrostatic detectors. Manual dropping is also planned.

o ELT/S : pour activation manuelle de Survie, qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

ii. PLB (Personal Locator Beacon ou balise de localisation personnelle) une balise de détresse autre qu'un ELT, autonome et portable, non spécifique à l'aéronautique, qui est mise en marche manuellement par des survivants.

4. Equipement de survie

À la suite de S/, biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas :

a) toutes les lettres, s'il n'y a pas d'équipement de survie à bord ;

b) la lettre P, s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu polaire à bord ;

c) la lettre D, s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu désertique à bord ;

d) la lettre M, s'il n'y a pas d'équipement de survie en mer à bord ;

e) la lettre J, s'il n'y a pas d'équipement de survie dans la jungle à bord.

5. Gilets de sauvetage

À la suite de J/, biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas :

a) toutes les lettres, s'il n'y a pas de gilet de sauvetage à bord ;

b) la lettre L, si les gilets de sauvetage ne comportent pas de lampes ;

c) la lettre F, si les gilets de sauvetage ne sont pas pourvus de fluorescéine ;

d) lettre U ou V, ou ces deux lettres, comme au 1) — « Radio » — ci-dessus, pour indiquer le cas échéant l'équipement radio des gilets de sauvetage.

6. Canots

À la suite de D/, indiquer les éléments relatifs aux canots de la façon suivante :

a) s'il n'y a pas de canot à bord : biffer les lettres D et C ; ou

b) si des canots sont à bord, indiquer leurs caractéristiques comme il suit :

i. NOMBRE : indiquer le nombre de canots transportés ;

ii. CAPACITE : indiquer le nombre total des personnes pouvant prendre place à bord de tous les canots transportés ;

iii. COUVERTURE : biffer la lettre C, si les canots ne sont pas couverts ;

iv. COULEUR : indiquer la couleur des canots.

7. Couleurs et marques de l'aéronef

À la suite de A/, indiquer la couleur de l'aéronef et ses marques significatives.

8. Remarques relatives à l'équipement de survie.

À la suite de N/, indiquer tout autre équipement de survie se trouvant à bord et toute autre remarque concernant l'équipement de survie, ou biffer la lettre N en l'absence de remarques.

9. Pilote

À la suite de C/, indiquer le nom du pilote commandant de bord.

Entité déposant le plan de vol.

Insérer en langage clair, dans le champ « DEPOSE PAR », le nom de l'organisme, du service ou de la personne qui dépose le plan de vol. Les numéros de téléphone mobile ou satellite sont recommandés.

1.10.2.3 Restrictions, limitations et informations particulières

Les plans de vol à destination, en provenance, ou traversant l'espace aérien de France métropolitaine (FIR / UIR, CTA / TMA, CTR, ...) doivent respecter les restrictions définies dans le document de disponibilité des routes (RAD). Ce document de référence européen commun contenant toutes les règles d'utilisation et de disponibilité de l'espace aérien français est disponible via
https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html

1.10.3 Le système de plan de vol répétitif (RPL)

Région CAR / SAM : Il n'y a pas de procédure de dépôt de plans de vol répétitifs (RPL) pour les vols établis à l'intérieur de la FIR Piarco ou FIR CAYENNE.

En région NAM : les transporteurs aériens déposent leur RPL directement auprès de Nav Canada.

o ELT/S : for manual activation of Survival, which can be removed from an aircraft, is stowed in such a way as to facilitate its prompt use in an emergency situation and is started manually by survivors.

ii. PLB (Personal Locator Beacon) an emergency beacon other than an ELT, autonomous and portable, non-aeronautical specific, which is manually activated by survivors.

4. Survival equipment

After S/, cross out one or more of the following letters, as appropriate :

a) all letters, if there is no survival equipment on board ;

b) the letter P, if there is no polar survival equipment on board ;

c) the letter D, if there is no desert survival equipment on board ;

d) the letter M, if there is no maritime survival equipment on board ;

e) the letter J, if there is no jungle survival equipment on board.

5. Life jackets

After J/, cross out one or more of the following letters, as appropriate :

a) all letters, if there is no lifejacket on board ;

b) the letter L, if the lifejackets do not have lamps ;

c) the letter F, if the lifejackets are not provided with fluorescein ;

d) letter U or V, or both, as in (1) — "Radio" — above, to indicate, where appropriate, the radio equipment of the life jackets.

6. Dinghies

Following D/, indicate the elements relating to the dinghiesas follows :

a) if there is no dinghies on board : cross out the letters D and C ; or

b) if dinghiesare on board, indicate their characteristics as follows :

i. NUMBER : indicate the number of dinghiescarried ;

ii. CAPACITY : indicate the total number of persons who may board all the dinghies carried ;

iii. COVER : cross out the letter C, if the dinghiesare not covered ;

iv. COLOR : indicate the colour of the dinghies.

7. Aircraft colours and markings

After A/, indicate the colour of the aircraft and its significant markings.

8. Remarks on Survival equipment.

After N/, indicate any other survival equipment on board and any other remarks concerning survival equipment, or cross out the letter N if no remarks are made.

9. Pilot

After C/, indicate the name of the pilot-in-command.

Entity submitting the flight plan.

Insert in plain language, in the "FILED BY" range, the name of the organization, department or person filing the flight plan.

1.10.2.3 Restrictions, limitations and specific information

Flight plans to, from, or through metropolitan France airspace (FIR / UIR, CTA / TMA, CTR, etc.) must comply with the restrictions set out in the Route Availability Document (RAD). This common European reference document containing all the rules for the use and availability of French airspace is available via
https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html

1.10.3 Repetitive flight plan (RPL) system

CAR / SAM Region : There is no procedure for filing repetitive flight plans (RPL) for flights established within the Piarco FIR or CAYENNE FIR.

In the NAM region : air carriers file their RPL directly with Nav Canada.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.10.4 Les changements apportés au plan de vol soumis

Toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

Les messages de mouvement, les messages de coordination, les messages complémentaires permettent également la transmissions d'informations actualisées sur les plans de vol.

Ces messages ainsi que leur adressage sont décrits en ENR 1.11.

1.10.4 Changes to the submitted flight plan

All changes to a flight plan filed for an IFR flight, or a VFR flight as a controlled flight, shall be reported as soon as possible to the competent air traffic services body.

In the case of other VFR flights, any significant changes to a flight plan shall be reported as soon as possible to the competent air traffic services body.

Movement messages, coordination messages, complementary messages also allow the transmission of up-to-date information on flight plans.

These messages and their addressing are described in ENR 1.11.

1.10.5 Planifications particulières

1.10.5 Special planning

1.10.5.1 Vols au départ ou à l'arrivée d'aérodromes coordonnés

1.10.5.1 Flights to or from coordinated aerodromes

Certains aérodromes sont dits « coordonnés » au sens du Règlement Communautaire (CEE) N° 95/93 du 18 janvier 1993 modifié. Ils sont qualifiés comme tels par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Tout atterrissage et tout décollage à partir de ces aéroports doit impérativement faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR.

En région CAR / SAM / NAM, aucun aérodrome français n'est coordonné au sens du règlement européen précité.

Pour les aérodromes de France métropolitaine, voir AIP France / ENR 1.10.5.1.

Some aerodromes are called "coordinated" or "schedules facilitated" as defined by the Community Regulation (EEC) NR 95/93 of 18 January 1993 as amended. They are qualified as such by an Order of the Minister responsible for civil aviation. Any landing and take-off from these airports are subject of a prior allocation of airport slot by the COHOR association.

In the CAR / SAM / NAM region, no French aerodrome is coordinated, or schedules facilitated as defined in the aforementioned European regulation.

For aerodromes in metropolitan France, see AIP France / ENR 1.10.5.1.

1.10.5.2 Vols circulaires en régime de vol IFR

1.10.5.2 Circular flights under IFR

1.10.5.2.1 Caractéristiques des vols concernés sous FL245

1.10.5.2.1 Characteristic of the flights concerned below FL245

Les vols concernés sont les vols en régime de vol IFR, dont l'aérodrome de départ et l'aérodrome de destination sont identiques (vols circulaires) et dont tout ou partie du vol se déroule en-dessous du FL245.

La trajectoire des vols circulaires en régime de vol IFR lorsqu'elle concerne plusieurs TMA et / ou CTR doit être coordonné avec chaque organisme gérant ces espaces par l'adressage adéquat d'un FPL à chaque organisme gestionnaire d'un espace traversé.

The flights concerned are IFR flights, whose departure aerodrome and destination aerodrome are identical (circular flights) and whose all or part of the flight takes place below FL245.

The trajectory of circular flights in IFR when it concerns several TMA and / or CTR must be coordinated with each unit managing these airspaces by the appropriate addressing of an FPL to each managing unit of the crossed airspace.

Note 5.2.1 - Cette procédure s'applique aux vols effectués après des travaux de maintenance afin de restituer le certificat de navigabilité qui relèvent de la circulation d'essais et de réception (voir § 1.10.5.3).

Note 5.2.1 - This procedure applies also to flights carried out after maintenance work in order to restore the certificate of airworthiness which are part of the test and acceptance air traffic (see § 1.10.5.3).

1.10.5.3 Vols effectués après des travaux de maintenance afin de restituer le certificat de navigabilité

1.10.5.3 Flights carried out after maintenance work in order to restore the certificate of airworthiness

1.10.5.3.1 Introduction

1.10.5.3.1 Introduction

Les vols devant être exécutés après des travaux de maintenance, intervention ou chantier effectués en atelier sur les aéronefs dans la perspective de restituer aux aéronefs leur certificat de navigabilité doivent, par leur caractère particulier, être coordonnés avec les organismes civils de contrôle aérien.

Flights to be carried out after maintenance, intervention or workshop on aircraft with a view to restoring to aircraft their certificate of airworthiness must, because their special nature, be coordinated with civil air traffic control units.

1.10.5.3.2 Procédure d'agrément

1.10.5.3.2 Approval procedure

Conformément à l'article D 131-4 du code de l'aviation civile, les nouveaux utilisateurs potentiels des services de la circulation aérienne d'essais-réception (CER) doivent déposer une demande afin d'obtenir l'agrément du directeur de DGA Essais en vol (DGA EV) pour effectuer un vol en CER.

In accordance with Article D 131-4 of the Civil Aviation Code, potential new users of test-acceptance air traffic services (CER) must submit an application in order to obtain the approval of the Director of DGA Flight Tests (DGA EV) to perform a CER flight.

Cette demande doit être adressée à :

This request should be addressed to :

Adresse postale :
Postal address :

DGA Essais en vol
Base d'essais d'Istres
Division CER
13128 Istres Armées

1.10.5.3.3 Planification des vols

Toute activité doit être programmée avec l'organisme en charge des espaces aériens concernés :

• CTR / TMA / SIV Pointe-à-Pitre,

sna-ag-ptp-subcontrol-bf@aviation-civile.gouv.fr

TEL : 0590 48 21 11, 0590 48 21 38.

• CTR / TMA Martinique,

• CTR / TMA / CTA / UIR / FIR Cayenne,

sna-ag-cayenne-iao-bf@aviation-civile.gouv.fr

TEL : 06 94 91 63 63 / 06 94 40 33 21.

• CTR / TMA Saint pierre et Miquelon,

sacspm@aviation-civile.gouv.fr

TEL : 05 08 41 18 22 / 05 08 41 18 00.

Chaque demande doit être obligatoirement accompagnée d'un profil de vol.

Dans tous les cas, un plan de vol doit être déposé et adressé à chaque organisme gestionnaire d'un espace traversé.

Note 5.3.1 : les demandes de vols nécessitant l'utilisation d'espaces particuliers soumis à réservation au niveau national, devront être déposées à J-2 auprès de la Cellule de Coordination.

1.10.5.3.4 Entretien téléphonique avant le vol

Pour chaque vol, un entretien téléphonique est obligatoire entre le commandant de bord (ou son représentant) et le chef de quart du premier organisme de contrôle concerné par le vol. Les numéros de téléphone sont fournis lors de la coordination préalable.

Lors de cet entretien, sont confirmés :

- Le code transpondeur ;
- La fréquence radio principale de travail ;
- La fréquence radio secondaire ;
- Le profil de vol ;
- Le secteur de travail ;
- Tous les éléments concourant à la bonne conduite et à la sécurité du vol.

1.10.6 Sanctions

En application des dispositions de l'article R-160-1 du code de l'aviation civile, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre d'un transporteur aérien ou de tout autre exploitant d'aéronef civil pour des manquements à certaines dispositions du règlement (UE) N° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien, notamment dans les cas suivants :

- Plan de vol mentionnant une exemption de créneau de départ ATFM pour un motif abusif ou en méconnaissance de l'article 7, paragraphe 1, du règlement (UE) N° 255/2010.
- Plan de vol ne rendant pas compte du profil de vol prévu.
- Plusieurs plans de vol déposés pour un même vol.

1.10.5.3.3 Flight planning

Any activity must be scheduled with the unit in charge of the airspace concerned :

• CTR / TMA / SIV Pointe-à-Pitre,

sna-ag-ptp-subcontrol-bf@aviation-civile.gouv.fr

TEL : +590 48 21 11, +590 48 21 38.

• CTR / TMA Martinique,

• CTR / TMA / CTA / UIR / FIR Cayenne,

sna-ag-cayenne-iao-bf@aviation-civile.gouv.fr

TEL : 06 94 91 63 63 / 06 94 40 33 21.

• CTR / TMA Saint pierre et Miquelon,

sacspm@aviation-civile.gouv.fr

TEL : 05 08 41 18 22 / 05 08 41 18 00.

Each request must be accompanied by a flight profile.

In all cases, a flight plan must be filed and sent to each managing unit of an airspace crossed.

Note 5.3.1 : Requests for flights requiring the use of particular airspaces subject to reservation at the national level, must be submitted to the Coordination cell on D-2.

1.10.5.3.4 Pre-flight telephone interview

For each flight, a telephone interview is mandatory between the pilot-in-command (or his representative) and the leader on duty of the first ATC unit concerned by the flight. Telephone numbers are provided during prior coordination.

During this interview, the following are confirmed :

- The transponder code ;
- The main radio frequency of work ;
- Secondary radio frequency ;
- The flight profile ;
- The sector of work ;
- All elements contributing to the good conduct and safety of the flight.

1.10.6 Sanctions

Pursuant to the provisions of Article R-160-1 of the Civil Aviation Code, the Minister responsible for civil aviation may impose an administrative fine on an air carrier or any other civil aircraft operator for failure to comply with certain provisions of Commission Regulation (EU) NR 255/2010 of 25 March 2010 laying down common rules on air traffic flow management, in particular in the following cases :

- Flight plan mentioning an ATFM departure slot exemption for an abusive reason or in breach of Article 7(1) of Regulation (EU) NR 255/2010.
- Flight plan that does not reflect the intended flight profile.
- Several flight plans filed for the same flight.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 1.11 DESTINATAIRES DES MESSAGES DE PLANS DE VOL

ADDRESSING OF FLIGHT PLANS MESSAGES

1.11.1 PRINCIPE GENERAL D'ADRESSAGE

Les destinataires des plans de vol et des messages associés sont identifiés par le pilote commandant de bord ou son représentant, lors de la rédaction du plan de vol - voir ENR 1.10.2.2.

Un plan de vol est adressé :

- Au centre de contrôle régional ou centre d'information de vol chargé de l'ATS dans la région de contrôle ou d'information de vol dans laquelle est situé l'aérodrome de départ ;

- À tous les centres chargés de chaque région d'information de vol ou région supérieure d'information de vol le long de la route ;

- À la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination ;

- Aux centres de gestion de la circulation chargés des organismes ATS situés sur la route.

Lorsque le plan de vol signale une éventuelle demande de modification de clairance en cours de vol (RIF), le message FPL est également transmis aux autres centres intéressés et à la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS du nouvel aérodrome de destination.

L'adresse comprend une série d'indicateurs de destinataires, à raison d'un indicateur par destinataire auquel le message doit être remis.

Chaque indicateur de destinataire est formé d'une séquence de huit lettres comprenant, dans l'ordre :

1) Un indicateur d'emplacement :

- L'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres attribuées au lieu du destinataire - voir note 1.

2) Un indicatif de trois lettres :

- Soit l'indicatif OACI de trois lettres désignant l'administration aéronautique, le service aéronautique ou l'exploitant d'aéronef auquel ou à laquelle le message est adressé - voir note 2.

- Soit, lorsqu'aucun indicatif n'a été attribué, l'un des indicatifs suivants :

  o YXY lorsque le destinataire est un service ou un organisme militaire ;

  o ZZZ lorsque le destinataire est un aéronef en vol ;

  o YYY dans tous les autres cas.

Note 1 : Une liste d'indicateurs d'emplacement OACI figure dans le Doc 7910 - Indicateurs d'emplacement.

Note 2 : Une liste des indicatifs OACI de trois lettres figure dans le Doc 8585 (Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques).

3) Une lettre :

- La lettre X ; ou

- L'indicatif d'une lettre désignant le service ou la section de l'organisme auquel le message est adressé.

Les indicatifs de trois lettres (du point 2) ci-après sont utilisés pour adresser les messages aux organismes ATS :

- Centre responsable d'une région d'information de vol ou d'une région supérieure d'information de vol (qu'il s'agisse d'un ACC ou d'un FIC) :

  o Dans le cas d'un vol VFR : ZFZ ;

  o Pour les organismes français hors zone IFPS, dans le cas d'un vol IFR : ZQZ ;

  o Pour les organismes de la zone IFPS, dans le cas d'un vol IFR : adresse de l'organisme NMOC, qui centralise les plans de vol pour cette zone (se reporter au § 1.11.2).

- Tour de contrôle d'aérodrome ou organisme AFIS : ZTZ.

- Bureau de piste des services de la circulation aérienne : ZPZ.

- D'autres indicatifs à trois lettres désignant des organismes ATS ne doivent pas être utilisés à cette fin.

1.11.1 GENERAL PRINCIPLE OF ADDRESSING

The recipients of the flight plans and associated messages are identified by the pilot-in-command or his representative when drawing up the flight plan - see ENR 1.10.2.2.

A flight plan is sent to :

- The Area Control Centre (ACC) or Flight Information Centre (FIC) in charge of ATS in the flight control area or Flight information region in which the aerodrome of departure is located ;

- All centres in charge of each flight information region or upper flight information region along the route ;

- The control tower or AFIS organization of the destination aerodrome ;

- Traffic management centres responsible for ATS units located on the route.

When the flight plan indicates a possible request for an in-flight clearance change (RIF), the FPL message is also transmitted to the other centres concerned and to the control tower or AFIS units of the new aerodrome of destination.

The address includes a series of recipient indicators, as one for each recipient to whom the message is to be delivered.

Each recipient indicator consists of an eight-letter sequence comprising, in order :

1) A location indicator :

- The four-letter ICAO location indicator assigned to the recipient location - see note 1.

2) A three-letter call sign :

- Either the ICAO code of three letters designating the aeronautical administration, aeronautical service or aircraft operator to whom the message is addressed - see note 2.

- Or, when no indicator has been assigned, one of the following callsigns :

  o YXY when the recipient is a military service or organization ;

  o ZZZ when the recipient is an aircraft in flight ;

  o YYY in all other cases.

Note 1 : A list of ICAO location indicators can be found in Doc 7910 - Location indicators.

Note 2 : A list of three-letter ICAO callsigns can be found in Doc 8585 (Aircraft Operator and Aeronautical Administration and Service Callsigns).

3) A letter :

- The letter X ; or

- The indicative of a letter designating the department or section of the organization to which the message is addressed.

The following three-letter codes (from point 2) are used to address messages to ATS agencies :

- Centre responsible for a flight information region or a upper flight information region (whether an ACC or a FIC) :

  o In the case of a VFR flight : ZFZ ;

  o For French units outside the IFPS zone, in the case of an IFR flight : ZQZ ;

  o For organizations in the IFPS zone, in the case of an IFR flight : address of the NMOC organization, which centralizes the flight plans for this area (see § 1.11.2).

- Aerodrome control tower or AFIS organization : ZTZ.

- Air Traffic Services Reporting Office : ZPZ.

- Other three-letter codes designating ATS organizations should not be used for this purpose.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Note 3 : Un service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol IFR a été institué sous l'autorité du centre des opérations du gestionnaire de réseau (NMOC) géré par l'agence EUROCONTROL. Ce service est assuré dans une partie de la Région EUR de l'OACI au moyen d'un système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS). Cette région est appelée « zone IFPS » (IFPZ). Elle n'inclut pas les régions CAR / SAM / NAM au sein desquelles sont situés les aérodromes / espace aérien français concernés par la présente publication.

Note 3 : A centralised service for the processing and dissemination of IFR flight plans has been set up under the authority of the Network Manager Operations Centre (NMOC) managed by EUROCONTROL. This service is provided in part of the ICAO EUR Region through an integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS). This region is called the IFPS Zone (IFPZ). It does not include the CAR/SAM/NAM regions within which the French aerodromes / airspace concerned by this publication are located.

Les dépôts de plans de vols traversant les espaces français (FIR / UIR, ACC / UAC ou CTA / UTA) doivent respecter les règles propres à chaque région survolée.

The submission of flight plans for flights crossing French airspace (FIR / UIR, ACC / UAC or CTA / UTA) must comply with the rules specific to each region overflown.

1.11.2 ADRESSES DES PLANS DE VOLS

1.11.2 ADDRESSES OF FLIGHT PLANS

1.11.2.1 Pour les plans de vol IFR

1.11.2.1 For IFR flight plans

L'adresse des plans de vol IFR doit respecter le principe suivant :

- Code OACI de l'AD de départ + ZPZX, puis
- Code OACI de l'AD de destination + ZTZX
- Code OACI des ACC traversés + ZQZX
- Code OACI des TMA traversées + ZTZX - note 4.
- Les adresses spécifiques pour des régions telles que la zone IFPS, la zone USA, définies dans chaque AIP correspondant.

The address of IFR flight plans respect the following principle :

- ICAO code of the departure AD + ZPZX, then
- ICAO code of destination AD + ZTZX
- ICAO code for crossed FIR + ZQZX
- ICAO code for crossed TMA + ZTZX - see note 4.
- Specific addresses for regions such as IFPS area, USA area, defined in each corresponding AIP.

Note 4 : le code OACI de TMA correspond au code de l'aérodrome auquel la TMA est rattachée.

Note 4 : The ICAO code of the TMA corresponds to the code of the aerodrome to which the TMA is attached.

Tout plan de vol pour un vol IFR au départ, ou à destination ou survolant la France métropolitaine doit être adressé au minimum à l'IFPS.

Any flight plan for an IFR flight to, from or over metropolitan France must be sent at least to IFPS.

Reseau / *Network*	**Adresse des organismes IFPS** *IFPS organization addresses*	
RSFTA / *AFTN*	EUCHZMFP	EUCBZMFP
SITA	BRUEP7X	PAREP7X

L'IFPS assure la diffusion du plan de vol accepté à tous les organismes ATS compétents, dans sa zone de responsabilité.

Pour assurer la cohérence entre les données de plan de vol diffusées à l'intérieur de l'IFPZ et celles qui le sont en dehors de l'IFPZ, le NMOC a établi une fonction de « ré-adressage ». Cette fonction est destinée principalement aux vols qui commencent dans l'IFPZ et qui en sortent.

Toutefois, l'entité déposant les plans de vol devrait s'assurer que les plans de vol et toutes les modifications qui y sont apportées sont bien déposés, validés et adressés à tous les organismes ATS compétents de la route.

Les autres adresses spécifiques mentionnées au § 1.11.2.3 seront utilisées conformément aux besoins des organismes ATS du SNA / AG.

IFPS ensures the dissemination of the accepted flight plan to all relevant ATS units in its area of responsibility.

To ensure consistency between flight plan data disseminated within the IFPZ and flight plan data disseminated outside the IFPZ, the NMOC has established a "re-addressing" function. This function is intended mainly for flights that start in and leave the IFPZ.

However, the entity submitting the flight plans should ensure that the flight plans and any amendments thereto are filed, validated and sent to all relevant ATS bodies on the route.

Other specific addresses mentioned in § 1.11.2.3 will be used in accordance with specific needs of the ATS units of SNA / AG.

1.11.2.2 Pour les plans de vol VFR

1.11.2.2 For VFR flight plans

L'adresse des plans de vol VFR doit respecter le principe suivant :

- Code OACI de l'AD de départ + ZPZX, puis
- Code OACI de l'AD de destination + ZTZX
- Code OACI des FIR traversées + ZFZX
- Code OACI des TMA traversées + ZTZX - voir note 4.

The addresses of VFR flight plans respect the following principle :

- ICAO code of the departure AD + ZPZX, then
- ICAO code of destination AD + ZTZX
- ICAO code for crossed FIR + ZFZX
- ICAO code for TMA crossed + ZTZX - see note 4.

Les autres adresses spécifiques mentionnées au § 1.11.2.3 seront utilisées conformément aux besoins des organismes ATS du SNA / AG.

Other specific addresses mentioned in § 1.11.2.3 will be used in accordance with specific needs of the ATS units of SNA / AG.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.11.2.3 Adresses particulières

Les autres adresses ci-dessous seront utilisées conformément aux besoins des organismes ATS du SNA / AG.

- Pour les aérodromes / espaces aériens français de la région CAR.

1.11.2.3 Specific addresses

Other specific addresses below are used in accordance with specific needs of the ATS units of SNA / AG.

- For the French aerodromes / airspace in the CAR region.

Catégorie de vol (IFR - VFR) *Category of flight (IFR - VFR)*	**Route ou aérodrome** *Route or aerodrome*	**Adresses de messages** *Message address*
1	**2**	**3**
IFR - VFR	Via PIARCO FIR	TTZPZQZX
IFR - VFR	De / vers - *From / to* : TFFF – TLPC – TLPL En transit dans / *Transiting through* : TMA / CTR FORT-DE-FRANCE - TMA / CTR SAINTE LUCIA	TFFFZTZX
IFR - VFR	De / vers - *From / to* : TFFG	TFFGZTZX TNCMZTZX TNCMZPZX TJZSZQZX (IFR) TJSJYFYX (VFR)
IFR - VFR	De / vers - *From / to* : TFFJ	TFFJZTZX TNCMZTZX TNCMZPZX TJZSZQZX (IFR) TJSJYFYX (VFR)
IFR - VFR	De / vers - *From / to* : TFFR – TFFA - TFFB – TFFC – TFFM - TFFS – TDPD – TDCF En transit dans / *Transiting through* : TMA / CTR POINTE-A-PITRE	TFFRZTZX

- Pour les aérodromes / espaces aériens français de la région SAM.

- For the French aerodromes / airspace in the SAM region.

Catégorie de vol (IFR - VFR) *Category of flight (IFR - VFR)*	**Route ou aérodrome** *Route or aerodrome*	**Adresses de messages** *Message address*
1	**2**	**3**
VFR	De / vers - *From / to* : TOUT / *ALL* AERODROME GUYANE	SOZZZTXX
IFR	De / vers - *From / to* : TOUT / *ALL* AERODROME GUYANE	En dessous du / *below* FL 115 : SOZZZTXX Au-dessus du / *above* FL 115 : SOOOZQZX
IFR	Transits FIR Cayenne	SOOOZQZX
VFR	Transits FIR Cayenne	SOOOZFZX

- Pour la région NAM.

For the French aerodromes / airspace in the NAM region.

LFVPZPZX …

LFVPZPZX …

1.11.3 VOLS PARTICULIERS

1.11.3 SPECIAL FLIGHTS

1.11.3.1 Vols IFR / VFR

1.11.3.1 IFR / VFR flights

Les vols IFR / VFR, et Y / Z seront déposés auprès du BRIA compétent. Les vols contenant des portions exécutées en IFR seront acheminés à l'IFPS, si l'IFPZ est concernée.

IFR / VFR or Y / Z flights will be subject to the territorially competent ATS Reporting Office (ARO – BRIA). Flights containing portions executed in IFR will be routed to IFPS, if the IFPZ is concerned.

1.11.3.2 Vol mixte militaire / civil

1.11.3.2 Mixed military / civilian flight

Les plans de vol concernant des aéronefs qui doivent évoluer à la fois selon les règles de la circulation aérienne générale (CAG) et celles de la circulation aérienne militaire (CAM) sont qualifiés de « mixtes ».

Tous les plans de vol mixtes doivent être envoyés aux organismes civils conformément aux adresses en § 1.11.2.

Les vols militaires qualifiés de vol opérationnels sont dispensés de dépôt de plan de vol. Toutefois ces vols ne bénéficient pas du service d'alerte.

Flight plans for aircraft that must operate according to both general air traffic (GAT) and military air traffic (CAM / OAT) rules are referred to as "mixed".

All mixed flight plans are sent to the civilian organizations in accordance to § 1.11.2.

Military flights qualified as operational flights are exempted from filing a flight plan. However, these flights do not benefit from the alerting service.

1.11.3.3 Vols avec escale

1.11.3.3 Flights with stopovers

Dans le cas d'un vol avec escales pour chaque étape duquel les plans de vol sont déposés au premier aérodrome de départ, on applique la procédure suivante :

1) Pour un vol dont le point de départ est en territoire français, les plans de vol des escales intermédiaires situées en France doivent être envoyés directement par le bureau de piste où ils sont déposés à tous les organismes concernés par le vol ;

In the case of a flight with stopovers for each steps of which the flight plans are deposited at the first aerodrome of departure, the following procedure shall be applied :

1) For a flight whose point of departure is in French territory, the flight plans of the intermediate stopovers located in France must be sent directly by the ARO where they are deposited to all the bodies concerned by the flight ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

2) Pour les escales intermédiaires situées en territoire étranger, les plans de vol correspondants sont envoyés aux seuls bureaux de piste intéressés qui sont chargés de les transmettre aux organismes concernés ;

3) Pour un vol dont le point de départ n'est pas situé sur le territoire français, les plans de vol des escales intermédiaires situées en France ne sont envoyés par l'organisme étranger qu'aux seuls bureaux de piste intéressés, qui dès réception du message plan de vol, prennent les mêmes dispositions que si le plan de vol avait été déposé localement (Procédure conforme aux dispositions OACI en vigueur).

2) For intermediate stopovers located in foreign territory, the corresponding flight plans shall be sent only to the ARO concerned, which shall be responsible for transmitting them to the bodies concerned ;

3) For a flight whose point of departure is not located in the territory French, the flight plans of the intermediate stopovers located in France are sent by the foreign organization only to the ARO concerned, which upon receipt of the flight plan message, make the same arrangements as if the flight plan had been filed locally (Procedure in accordance with the ICAO provisions in force).

1.11.4 MESSAGES DE MOUVEMENT

Les messages concernant les mouvements aériens prévus ou réels d'aéronefs sont fondés sur les derniers renseignements fournis aux organismes des services de la circulation aérienne par le pilote, l'exploitant ou son représentant désigné, ou obtenus par un moyen de surveillance ATS.

Les messages de plan de vol déposé et les messages de mise à jour associés comprennent les messages ci-dessous :

1.11.4 MOVEMENT MESSAGES

Messages concerning the intended or actual movement of aircraft shall be based on the latest information furnished to ATS units by the pilot, the operator or its designated representative, or derived from an ATS surveillance system.

Filed flight plan messages and associated update messages include the following messages :

1.11.4.1 Messages de plan de vol déposé (FPL)

Voir § 1.11.2.

1.11.4.1 Filed Flight Plan Messages (FPL)

See § 1.11.2.

1.11.4.2 Messages de retard (DLA)

Si une notification de retard n'a pas été faite dans les soixante minutes qui suivent l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT), un nouveau plan de vol devra être déposé.

Un message DLA est émis lorsque le départ d'un aéronef pour lequel des données de base de plan de vol (FPL ou RPL) ont été transmises est différé ou retardé de plus de 30 minutes (60 minutes pour les vols non contrôlés) par rapport à l'EOBT comprise dans les données de base de plan de vol.

Le message DLA sera transmis par l'organisme de la circulation aérienne desservant l'aérodrome de départ à tous les destinataires des données de base de plan de vol.

Conformément au règlement (CE) N° 1033/2006, qui fait référence au doc 7030/EUR de l'OACI, et à l'IFPS Users manual, tout retard de l'EOBT supérieur à 15 minutes, pour tout vol IFR à l'intérieur de l'IFPZ, est communiqué à l'IFPS.

1.11.4.2 Delay Messages (DLA)

If a notification of delay has not been made within sixty minutes of the estimated time of departure from the parking station, a new flight plan must be filed.

A DLA message is transmitted when the departure of an aircraft for which basic flight plan data (FPL) has been sent is delayed by more than 30 minutes (60 minutes for uncontrolled flights) to the estimated off-block time (EOBT) contained in the basic flight plan.

The DLA message will be transmitted by the air traffic unit serving the departure aerodrome to all recipients of the basic flight plan.

In accordance with Regulation (EC) NR 1033/2006, which refers to ICAO doc 7030/EUR, and the IFPS Users manual, any delay in the EOBT exceeding 15 minutes, for any IFR flight within IFPZ, is communicated to IFPS.

1.11.4.3 Messages de modification (CHG)

Un message CHG est émis lorsqu'il faut apporter une modification quelconque aux données de base faisant partie des données FPL ou RPL précédemment émises.

Ce message CHG est adressé aux destinataires des données de base de plan de vol qui sont affectés par la modification.

Les données de base du plan de vol révisées appropriées sont communiquées aux entités concernées qui ne les ont pas reçues précédemment.

Les changements d'identification de l'aéronef, d'aérodrome de départ, ou d'aérodrome de destination nécessitent l'envoi d'un nouveau plan de vol.

1.11.4.3 Change Messages (CHG)

A CHG message is transmitted when any changes need to be made to the basic flight plan that is part of the previously issued FPL data.

This CHG message is addressed to the recipients of the basic flight plan who are affected by the change.

The appropriate revised flight plan master data shall be communicated to the entities concerned that have not previously received them.

Changes in aircraft identification, departure aerodrome, or destination aerodrome require the sending of a new flight plan.

1.11.4.4 Messages d'annulation de plan de vol (CNL)

Un message CNL est émis lorsqu'un vol pour lequel des données de base de plan de vol ont été diffusées précédemment est annulé. L'organisme ATS desservant l'aérodrome de départ transmet ce message CNL aux organismes ATS qui ont reçu des données de base de plan de vol.

1.11.4.4 Flight Plan Cancellation (CNL) Messages

A CNL message is issued when a flight for which flight plan master data has been previously released is cancelled. The ATS organization serving the departure aerodrome transmits this CNL message to the ATS organizations that have received basic flight plan data.

1.11.4.5 Messages de départ (DEP)

Sauf dispositions contraires d'un accord régional de navigation aérienne, un message DEP est émis immédiatement après le décollage d'un aéronef pour lequel des données de base de plan de vol ont été diffusées précédemment.

Le message DEP est transmis par l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome de départ à tous les destinataires des données de base de plan de vol.

1.11.4.5 Departure Messages (DEP)

Unless otherwise provided for in a regional air navigation agreement, a DEP message shall be issued immediately after take-off of an aircraft for which basic flight plan has been previously disseminated.

The DEP message shall be transmitted by the ATS unit serving the departure aerodrome to all recipients of basic flight plan data.

1.11.4.6 Messages d'arrivée (ARR)

Lorsqu'un compte rendu d'arrivée est reçu par l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome d'arrivée, cet organisme adresse un message ARR :

a) Dans le cas d'un atterrissage à l'aérodrome de destination :

1.11.4.6 Arrival Messages (ARR)

When an arrival report is received by the ATS organization serving the aerodrome of arrival, that organization sends an ARR message :

a) In the case of a landing at the destination aerodrome :

© Service de l'Information Aéronautique, France

o Au centre de contrôle régional ou d'information de vol dans la région duquel est situé l'aérodrome d'arrivée, si ce centre l'exige, et

o À l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ qui a émis le message de plan de vol, si ce message comprenait une demande de message ARR.

b) Dans le cas d'un atterrissage sur un aérodrome de dégagement ou sur un autre aérodrome :

o Au centre de contrôle régional ou d'information de vol dans la région duquel est situé l'aérodrome d'arrivée ;

o À la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination ;

o Au bureau de piste de l'aérodrome de départ, au BNIA / BRIA ; et

o Au centre de contrôle régional ou d'information de vol chargé de chaque région d'information de vol ou région supérieure d'information de vol que, d'après le plan de vol, l'aéronef aurait traversée s'il n'avait pas été dérouté.

Lorsqu'un aéronef en vol contrôlé dont les radiocommunications ont été interrompues a atterri, l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome adresse un message ARR :

a) Dans le cas d'un atterrissage à l'aérodrome de destination :

o À tous les organismes de la circulation aérienne intéressés par le vol pendant l'interruption des radiocommunications ;

o À tous les autres organismes de la circulation aérienne qui ont pu être alertés ;

b) Dans le cas d'un atterrissage sur un aérodrome autre que l'aérodrome de destination :

o À l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome de destination ; cet organisme adresse ensuite un message ARR aux autres organismes ATS intéressés ou alertés, comme en a) ci-dessus.

1.11.4.7 Messages d'accusé de réception et de traitement des plans de vol (ACK)

Chaque message FPL, DLA, CHG et CNL, transmis par un organisme français métropolitain, donne lieu, pour les vols IFR, à un message de réponse adressé par l'organisme français chargé du traitement initial des plans de vol au BNIA / BRIA / Bureau de piste de l'aérodrome de départ et à l'expéditeur si ce dernier n'est pas le bureau de piste de l'aérodrome de départ.

1.11.5 MESSAGES DE COORDINATION

Les messages de coordination ne sont pas en principe transmis sur le RSFTA. Ils sont généralement transmis par communications vocales directes (téléphone) ou par liaisons entre ordinateurs.

Les messages de coordination comprennent :

1.11.5.1 Messages de plan de vol en vigueur (CPL)

A moins que l'on ait déjà diffusé des données de base de plan de vol (FPL ou RPL) qui seront complétées par des données de coordination dans le message d'estimation, un message CPL est transmis pour chaque vol contrôlé par chaque centre de contrôle régional au centre de contrôle régional suivant et du dernier centre de contrôle régional à la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination.

Un message CPL est transmis suffisamment tôt pour que chaque organisme intéressé de la circulation aérienne reçoive les renseignements au moins 20 minutes, à moins qu'un délai différent soit convenu, avant l'heure à laquelle on estime que l'aéronef franchira le point de transfert de contrôle ou le point limite à partir duquel il sera placé sous le contrôle de cet organisme.

1.11.5.2 Messages d'estimation (EST)

Lorsque les données de base de plan de vol d'un vol ont été communiquées, un message EST est adressé par chaque centre de contrôle régional ou d'information de vol au centre de contrôle régional ou d'information de vol suivant le long de la route.

Un message EST est émis suffisamment tôt pour que l'organisme intéressé de la circulation aérienne reçoive les renseignements au moins 20 minutes avant l'heure à laquelle on estime que l'aéronef franchira le point de transfert de contrôle ou le point limite à partir duquel il sera placé sous le contrôle de cet organisme.

o The ACC or FIC in whose region the aerodrome of arrival is located, if that centre so requires ; and

o To the air traffic organization of the aerodrome of departure that issued the flight plan message, if that message included a request for an ARR message.

b) In the case of a landing at a clearance aerodrome or another aerodrome :

o At the ACC or FIC in whose region the aerodrome of arrival is located ;

o The control tower or AFIS organization of the destination aerodrome ;

o At the ARO of the departure aerodrome, at the BNIA / BRIA ; and

o At the ACC or FIC responsible for each flight information region or upper flight information region that, according to the flight plan, the aircraft would have passed through had it not been diverted.

When a controlled aircraft with interrupted radiocommunications has landed, the ATS organization serving the aerodrome shall send an ARR message :

a) In the case of a landing at the destination aerodrome :

o To all air traffic organizations interested in the flight during the interruption of radiocommunications ;

o To all other air traffic organizations that may have been alerted ;

b) In the case of a landing at an aerodrome other than the destination aerodrome :

o To the ATS organization that serves the destination aerodrome ; this organization then sends an ARR message to other interested or alerted ATS organizations, as in (a) above.

1.11.4.7 Flight Plan Acknowledgement and Processing Messages (ACK)

Each FPL, DLA, CHG and CNL message, transmitted by a metropolitan French units, gives rise, for IFR flights, to a response message sent by the French unit responsible for the initial processing of flight plans to the BNIA / BRIA / ARO of attachment of the aerodrome of departure and to the sender if the latter is not the ARO of the aerodrome of departure.

1.11.5 COORDINATION MESSAGES

Coordination messages are not in principle transmitted on the AFTN. They are usually transmitted by direct voice communications (telephone) or by links between computers.

Coordination messages include :

1.11.5.1 Current Flight Plan (CPL)

Unless basic flight plan data (FPL) has already been released, which will be supplemented by coordination data in the estimate message, a CPL message shall be transmitted for each controlled flight by each ACC to the next ACC and from the last ACC to the control tower or AFIS body at the destination aerodrome.

A CPL message shall be transmitted in sufficient time for each interested air traffic organization to receive the information at least 20 minutes, unless a different period is agreed, before the time at which it is estimated that the aircraft will pass through the point of transfer of control or the limit point from which it will be placed under the control of that organization.

1.11.5.2 Estimate messages (EST)

Where the basic flight plan data of a flight have been communicated, an EST message shall be sent by each ACC or FIC to the next ACC or FIC along the route.

An EST message shall be issued in sufficient time for the interested air traffic organization to receive the information at least 20 minutes before the time at which it is estimated that the aircraft will pass through the transfer of control point or the boundary point from which it will be placed under the control of that organization.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.11.5.3 Messages de coordination (CDN)

Lorsqu'un organisme accepteur désire proposer de modifier les données de coordination qui figurent dans un message CPL ou EST précédemment reçu, il adresse un message CDN à l'organisme transféreur pendant le processus de coordination. Si l'organisme transféreur désire proposer de modifier les données qui figurent dans un message CDN reçu de l'organisme accepteur, il transmet un message CDN à l'organisme accepteur.

Le processus ci-dessus se répète jusqu'à ce que le processus de coordination se termine par la transmission d'un message d'acceptation (ACP) par l'un des deux organismes intéressés.

1.11.5.3 Coordination messages (CDN)

A CDN message shall be transmitted during the coordination dialogue by an accepting unit to the transferring unit when the former wishes to propose a change to coordination data as contained in a previously received CPL or EST message. If the transferring unit wishes to propose to modify the data contained in a CDN message received from the accepting unit, it sends a CDN message to the accepting unit.

The above process is repeated until the coordination process ends with the transmission of a Message of Acceptance (ACP) by one of the two interested units.

1.11.5.4 Les messages d'acceptation (ACP)

Pour indiquer que les données contenues dans un message CPL ou EST sont acceptées, l'organisme accepteur adresse un message ACP à l'organisme transféreur.

L'organisme accepteur ou l'organisme transféreur transmet un message ACP pour indiquer qu'il accepte les données reçues dans un message CDN et que le processus de coordination est terminé.

1.11.5.4 Acceptance messages (ACP)

Unless special arrangements have been made between the air traffic control units concerned, an ACP message shall be transmitted by an accepting unit to the transferring unit.

The accepting or transferring unit transmits an ACP message to indicate that it accepts the data received in a CDN message and that the coordination process has been completed.

1.11.5.5 Messages d'information (ABI)

Le message ABI est transmis par liaison entre ordinateurs d'un centre donneur à un centre accepteur dans le but de garantir la cohérence de la banque de données de plans de vol du centre accepteur avec le vol en cours et de mettre à jour le plan de vol du centre accepteur.

1.11.5.5 Information messages (ABI)

The ABI message is transmitted through communication between computers from a transferring centre to an accepting centre in order to guarantee the consistency of the flight plan data bank of the accepting centre with the current flight and to update the flight plan of the accepting centre.

1.11.5.6 Les messages d'activation (ACT)

Le message ACT est transmis par liaison entre ordinateurs et permet d'activer le vol dans le centre accepteur. Si le contrôleur accepteur accepte le vol dans les conditions de l'activation (notamment estimée et niveau de vol), ce message remplace la coordination téléphonique entre les contrôleurs ; sinon, l'initiative de l'appel est à la charge du contrôleur accepteur.

1.11.5.6 Activation messages (ACT)

The ACT message is transmitted by link between computers and allows the flight to be activated in the acceptor center. If the accepting controller accepts the flight under the conditions of activation (including estimated and flight level), this message replaces the telephone coordination between the controllers ; otherwise, the initiative of the call is the responsibility of the accepting controller.

1.11.5.7 Les messages d'accusé réception logique (LAM)

Le message LAM ne sera utilisé qu'entre ordinateurs ATC. Les ordinateurs ATC transmettront un message LAM en réponse à un message CPL ou EST, ou à un autre message approprié, qui est reçu et traité au point que la teneur opérationnelle sera reçue par le contrôleur compétent. L'absence de réception du message LAM par le centre donneur entraîne chez celui-ci une alarme indiquant le risque d'absence de réception du message ACT / EST par le centre accepteur.

Cette alarme implique une initiative de coordination téléphonique de la part du centre donneur.

1.11.5.7 Logical acknowledgment messages (LAM)

An LAM shall be used only between ATC computers. An ATC computer shall transmit an LAM in response to a CPL or EST or other appropriate message which is received and processed up to the point where the operational content will be received by the appropriate controller. Failure by the donor centre to receive the LAM message results in an alarm indicating the risk of the ACT / EST message not being received by the accepting centre.

This alarm involves a telephone coordination initiative from the transferring centre.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.11.6 MESSAGES COMPLEMENTAIRES

Les messages complémentaires comprennent :

1.11.6.1 Messages de demande de plan de vol (RQP)

Un message de demande de plan de vol (RQP) sera émis lorsqu'un organisme ATS désirera obtenir des données de plan de vol. Cela peut se produire à réception d'un message concernant un aéronef pour lequel aucune donnée de base de plan de vol n'a été précédemment reçue.

Le message RQP sera transmis à l'organisme ATS transféreur qui a émis un message EST ou au centre qui a émis un message de mise à jour auquel ne correspond aucune donnée de base de plan de vol disponible.

Si aucun message n'a été reçu, mais qu'un aéronef établisse des communications radiotéléphoniques et demande à bénéficier des services de la circulation aérienne, le message RQP sera transmis à l'organisme ATS précédent situé le long de la route du vol.

1.11.6.2 Messages de demande de plan de vol complémentaire (RQS)

Un message de demande de plan de vol complémentaire (RQS) est émis lorsqu'un organisme de la circulation aérienne désire obtenir des données de plan de vol complémentaire.

Ce message est adressé au bureau de piste des services de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ ou, éventuellement au dépositaire du FPL dans le cas d'un plan de vol déposé en cours de vol, à l'organisme ATS spécifié dans le message de plan de vol.

1.11.6.3 Messages de plan de vol complémentaire (SPL)

Un message SPL est adressé par le bureau de piste des services de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ, ou par l'organisme auprès duquel a été déposé le plan de vol, aux organismes de la circulation aérienne qui demandent des renseignements destinés à compléter ceux qui ont déjà été transmis dans un message CPL ou FPL.

Lorsqu'il est acheminé par le RSFTA, ce message porte le même indicateur de priorité que le message de demande.

1.11.6 SUPPLEMENTARY MESSAGES

Supplementary messages include :

1.11.6.1 Request Flight Plan (RQP) Messages

A request flight plan (RQP) message shall be transmitted when an ATS unit wishes to obtain flight plan data. This might occur upon receipt of a message concerning an aircraft for which no corresponding basic flight plan data had been previously received.

The RQP message shall be transmitted to the transferring ATS unit which originated an EST message, or to the centre which originated an update message for which no corresponding basic flight plan data are available.

If no message has been received at all, but an aircraft establishes radiotelephony (RTF) communications and requires air traffic services, the RQP message shall be transmitted to the previous ATS unit along the route of flight.

1.11.6.2 Request Complementary Flight Plan (RQS) Messages

A request supplementary flight plan (RQS) message shall be transmitted when an ATS unit wishes to obtain supplementary flight plan data.

The message shall be transmitted to the air traffic services reporting office at the departure aerodrome or in the case of a flight plan submitted during flight, to the ATS unit specified in the flight plan message.

1.11.6.3 Supplementary Flight Plan (SPL) messages

An SPL message shall be transmitted by the ATS reporting office at the departure aerodrome or by the unit to whom the FPL has been submitted to ATS units requesting information additional to that already transmitted in a CPL or FPL message.

When transmitted by the AFTN, the message shall be assigned the same priority indicator as that in the request message.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 1.12 INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS

INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

1.12.1 À l'exception du service d'interception et d'escorte fourni sur demande à un aéronef, l'interception des aéronefs civils est régie par les règlements et directives administratives applicables adoptés par les États contractants conformément à la convention relative à l'aviation civile internationale, et notamment à l'article 3, alinéa d), en vertu duquel les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.

1.12.1 *Except for intercept and escort service provided on request to an aircraft, interception of civil aircraft shall be governed by appropriate regulations and administrative directives issued by Member States in compliance with the Convention on International Civil Aviation, and in particular Article 3(d) under which ICAO Contracting States undertake, when issuing regulations for their State aircraft, to have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.*

1.12.2 Les circonstances suivantes peuvent être envisagées :

a) recherche de l'identité d'un aéronef.

b) conduire un aéronef en dehors d'une zone déterminée.

c) inviter l'aéronef intercepté à atterrir pour des raisons de sécurité sur un aérodrome désigné.

1.12.2 *The following circumstances may be considered:*

a) *investigate the identity of an aircraft.*

b) *lead an aircraft from a particular area.*

c) *an intercepted aircraft may be invited to land for security reasons on a designated aerodrome.*

1.12.3 L'application stricte du plan de vol et des procédures de contrôle, ainsi que le maintien d'un service d'écoute sur la fréquence appropriée du contrôle de la circulation aérienne rend l'interception et le recours au code des signaux visuels extrêmement improbables en ce qui concerne les aéronefs civils, notamment lorsque ceux-ci se conformeront aux ordres qui pourraient leur être transmis.

1.12.3 *Adherance to flight plans and ATC procedures and the maintenance of a listening watch on the appropriate ATC frequency, make the possibility of interception and resort of visual signals highly improbable as regards civil aircrafts, notably if they comply with the instructions given.*

1.12.4 Le pilote commandant de bord d'un aéronef civil intercepté :

a) obéit immédiatement aux instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications figurant dans les tableaux du paragraphe 1.12.6.

b) avise, si possible, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

c) essaie d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121.500 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol, et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 MHz.

d) s'il est doté d'un transpondeur SSR, émet le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

e) s'il est doté d'un équipement ADS-B ou ADS-C, active la fonction d'urgence appropriée, si une telle fonction est disponible, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.

1.12.4 *The pilot-in-command of a civil aircraft, when intercepted, shall:*

a) *immediately follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in tables of point 1.12.6.*

b) *notify, if possible, the appropriate air traffic services unit.*

c) *attempt to establish radiocommunication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121.500 MHz, giving the identify of the intercepted aircraft and the nature of the flight, and if no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergency frequency 243 MHz.*

d) *if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.*

e) *if equipped with ADS-B or ADS-C, select the appropriate emergency functionality, if available, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.*

If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.

If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by radio, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.

1.12.5 Si le contact radio est établi pendant l'interception, mais qu'il est impossible de communiquer dans une langue commune, on doit essayer de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans le tableau au paragraphe 1.12.7, et en transmettant chaque expression deux fois.

1.12.5 *If radio contact is established during interception but communication in a commom language is not possible, attempts shall be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations in table of point 1.12.7 and transmitting each phrase twice.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.12.6 SIGNAUX A UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION — *1.12.6 SIGNALS FOR USE IN THE EVENT OF INTERCEPTION*

SIGNAUX DE L'AÉRONEF INTERCEPTEUR ET RÉPONSES DE L'AÉRONEF INTERCEPTÉ				
Séries	**Signaux de l'INTERCEPTEUR**	**Signification**	**Réponse de l'INTERCEPTÉ**	**Signification**
1	**DE JOUR et DE NUIT :** Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de navigation (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à gauche, de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage à palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu. **Note 1 :** les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la série 1. **Note 2 :** si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.	Vous avez été intercepté. Suivez moi.	**DE JOUR et DE NUIT :** Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de navigation et suivre.	Compris, j'obéis.
2	**DE JOUR et DE NUIT :** Exécuter une manoeuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.	Vous pouvez continuer.	**DE JOUR et DE NUIT :** Balancer l'appareil.	Compris, j'obéis.
3	**DE JOUR et DE NUIT :** Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes et survoler la piste d'atterrissage en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère/aéronef à capacité de décollage et d'atterrissage verticaux (VTOL), survoler l'aire d'atterrissage des hélicoptères/aéronefs à capacité VTOL. Dans le cas d'hélicoptères/d'aéronefs à capacité VTOL, l'hélicoptère/l'aéronef à capacité VTOL intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.	Atterrissez sur cet aérodrome.	**DE JOUR et DE NUIT :** Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes, suivre l'aéronef intercepteur et si, après le survol de la piste d'atterrissage pour hélicoptère/aéronef à capacité VTOL, il est jugé possible d'atterrir en toute sécurité, procéder à l'atterrissage.	Compris, j'obéis.

SIGNAUX DE L'AÉRONEF INTERCEPTÉ ET RÉPONSES DE L'AÉRONEF INTERCEPTEUR				
Séries	**Signaux de l'INTERCEPTÉ**	**Signification**	**Réponse de l'INTERCEPTEUR**	**Signification**
4	**DE JOUR et DE NUIT :** Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères/aéronefs à capacité VTOL à une hauteur supérieure à 300 m (1 000 ft), mais inférieure à 600 m (2 000 ft) [dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m (170 ft), mais inférieure à 100 m (330 ft)] au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères/aéronefs à capacité VTOL. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous les autres feux utilisables.	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome.	**DE JOUR et DE NUIT :** S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la série 1 prescrits pour l'intercepteur. S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la série 2 prescrits pour l'intercepteur.	Compris, suivez-moi. Compris, vous pouvez continuer.
5	**DE JOUR et DE NUIT :** Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux à éclats.	Il m'est impossible d'obéir.	**DE JOUR et DE NUIT :** Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.
6	**DE JOUR et DE NUIT :** Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse.	**DE JOUR et DE NUIT :** Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.

© Service de l'Information Aéronautique, France

SIGNALS INITIATED BY INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSES BY INTERCEPTED AIRCRAFT				
Series	**INTERCEPTING Aircraft Signals**	**Meaning**	**INTERCEPTED Aircraft Responds**	**Meaning**
1	***DAY or NIGHT:*** *Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.* ***Note 1 :*** *Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.* ***Note 2 :*** *If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.*	*You have been intercepted. Follow me.*	**DAY or NIGHT:** *Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.*	*Understood, will comply.*
2	***DAY or NIGHT:*** *An abrupt breakaway manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.*	*You may proceed.*	***DAY or NIGHT:*** *Rocking the aircraft.*	*Understood, will comply.*
3	***DAY or NIGHT:*** *Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter / VTOL-capable aircraft, overflying the helicopter / VTOL-capable aircraft landing area. In the case of helicopters /VTOL-capable aircraft, the intercepting helicopter / VTOL-capable aircraft makes a landing approach, coming to hover near the landing area.*	*Land at this aerodrome.*	***DAY or NIGHT:*** *Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter / VTOL-capable aircraft landing area, landing is considered safe, proceeding to land.*	*Understood, will comply.*

SIGNALS INITIATED BY INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSES BY INTERCEPTED AIRCRAFT				
Series	**INTERCEPTING Aircraft Signals**	**Meaning**	**INTERCEPTED Aircraft Responds**	**Meaning**
4	***DAY or NIGHT:*** *Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter / VTOL-capable aircraft landing area at a height exceeding 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) (in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (330 ft)) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter / VTOL-capable aircraft landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.*	*Aerodrome you have designated is inadequate.*	***DAY or NIGHT:*** *If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft. If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.*	*Understood, follow me. Understood, you may proceed.*
5	***DAY or NIGHT:*** *Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.*	*Cannot comply.*	***DAY or NIGHT:*** *Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.*	*Understood.*
6	***DAY or NIGHT:*** *Irregular flashing of all available lights.*	*In distress.*	***DAY or NIGHT:*** *Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.*	*Understood.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.12.7 PROCEDURES LORSQUE LE CONTACT RADIO EST ETABLI PENDANT L'INTERCEPTION ALORS QUE LA COMMUNICATION DANS UNE LANGUE COMMUNE N'EST PAS POSSIBLE

1.12.7 PROCEDURES WHERE RADIO CONTACT IS ESTABLISHED DURING INTERCEPTION BUT COMMUNICATION IN A COMMON LANGUAGE IS NOT POSSIBLE

Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTEUR *Phrases for use by INTERCEPTING aircraft*			**Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTÉ** *Phrases for use by INTERCEPTED aircraft*		
Expression / ***Phrase***	**Prononciation /** ***Pronunciation*** **(1)**	**Signification /** ***Meaning***	**Expression /** ***Phrase***	**Prononciation /** ***Pronunciation*** **(1)**	**Signification /** ***Meaning***
CALL SIGN	KOL SA-IN	Quel est votre indicatif d'appel ? / *What is your call sign ?*	CALL SIGN (indicatif d'appel / *call sign*) (2)	KOL SA-IN (indicatif d'appel / *call sign*)	Mon indicatif d'appel est (indicatif d'appel) / *My call sign is (call sign)*
FOLLOW	FOL -LO	Suivez-moi. / *Follow me*	WILCO	VILL -KO	Compris, j'exécute / *Understood, will comply*
DESCEND	DEE- SEND	Descendez pour atterrir / *Descend for landing*	-	-	-
-	-	-	CAN NOT	KANN NOTT	Je suis incapable d'exécuter / *Unable to comply*
YOU LAND	YOU LAAND	Atterrissez à cet aérodrome / *Land at this aerodrome*	REPEAT	REE- PEET	Répétez vos instructions / *Repeat your instruction*
-	-	-	AM LOST	AM LOSST	Je ne connais pas ma position / *Position unknown*
PROCEED	PRO- SEED	Vous pouvez poursuivre votre route / *You may proceed*	-	-	-
-	-	-	MAYDAY	MAYDAY	Je suis en détresse / *I am in distress*
-	-	-	HIJACK (3)	HI - JACK	Je suis victime d'une intervention illicite / *I have been hijacked*
-	-	-	LAND (nom de lieu / *place name*)	LAAND (nom de lieu / *place name*)	Je demande à atterrir à (nom de lieu) / *I request to land at (place name*)
-	-	-	DESCEND	DEE-SEND	Je demande à descendre / *I require descent*

(1) Dans la deuxième colonne, les syllabes à accentuer sont soulignées.
(2) L'indicatif d'appel à donner est celui qui est utilisé dans les communications radiotéléphoniques avec les organismes de la circulation aérienne et qui correspond à l'identification de l'aéronef dans le plan de vol.
(3) Les circonstances peuvent parfois rendre impossible, ou peu souhaitable, l'emploi de l'expression **«HIJACK»** .

(1) In the second column, syllables to be emphasised are underlined.
(2) The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic services units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.
(3) Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase ***'HIJACK'*** *.*

1.12.8 Signaux visuels employés pour avertir un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée ou qu'il vole dans une zone dangereuse ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse.

De jour ou de nuit : une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de dix secondes produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts, indique à un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée, ou qu'il vole dans une zone dangereuse, ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent.

1.12.8 *Visual signals used to warn unauthorized aircraft flying in or about to enter a restricted, prohibited or danger area.*

By day or night: a series of projectiles discharges from the ground at intervals of ten secondes, each showing, on bursting, red and green lights or stars will indicate to an unauthorized aircraft that it is flying in or about to enter a restricted, prohibited or danger area, and that the aircraft is to take such remedial action as may be necessary.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 1.13 INTERVENTION ILLICITE

UNLAWFUL INTERFERENCE

Un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforce de régler le transpondeur sur le code 7500 et d'aviser l'organisme ATS compétent de toutes circonstances importantes associées à cette intervention et de tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances afin de permettre à cet organisme ATS de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs. Si les circonstances le justifient, il convient d'utiliser plutôt le code 7700.

An aircraft which is being subjected to unlawful interference shall endeavour to set the transponder to Code 7500 and notify the appropriate ATS unit of any significant circumstances associated therewith and any deviation from the current flight plan necessitated by the circumstances, in order to enable the ATS unit to give priority to the aircraft and to minimise conflict with other aircraft. If circumstances so warrant, Code 7700 should be used instead.

Si un pilote a sélectionné le code mode A 7500 et si l'ATC lui a demandé de confirmer ce code, le pilote devrait, selon les circonstances, soit confirmer soit ne pas répondre du tout. Si le pilote ne répond pas, l'ATC devrait considérer que cela confirme que l'utilisation du code 7500 n'est pas une sélection incorrecte due à une inadvertance.

If a pilot has selected Mode A Code 7500 and has been requested to confirm this code by ATC, the pilot should, according to circumstances, either confirm this or not reply at all. If the pilot does not reply, ATC should take this as confirmation that the use of Code 7500 is not an inadvertent false code selection.

Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite cherche à atterrir dès que possible à l'aérodrome approprié le plus proche ou à l'aérodrome désigné par l'autorité compétente, sauf si la situation à bord l'en empêche.

If an aircraft is subjected to unlawful interference, the pilot-in-command shall attempt to land as soon as practicable at the nearest suitable aerodrome or at a dedicated aerodrome assigned by the competent authority, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise.

Les procédures ci-après constituent des éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organisme ATS.

The following procedures are intended as guidance for use by aircraft when unlawful interference occurs and the aircraft is unable to notify an ATS unit of this fact.

a) Si le pilote commandant de bord ne peut se rendre à un aérodrome, il devrait essayer de poursuivre le vol sur la route et au niveau de vol qui lui ont été assignés, au moins jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'en aviser un organisme ATS, jusqu'à ce qu'il soit à portée d'un radar ou d'une station ADS-B.

a) If the pilot-in-command cannot proceed to an aerodrome, they should attempt to continue flying on the assigned track and at the assigned cruising level at least until able to notify an ATS unit or until within radar or ADS-B coverage.

b) Lorsqu'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite doit s'écarter de la route ou du niveau de croisière qui lui ont été assignés sans pouvoir établir de contact radiotéléphonique avec les services de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord devrait, chaque fois que cela est possible :

b) When an aircraft subjected to an act of unlawful interference must depart from its assigned track or its assigned cruising level without being able to make radiotelephony contact with ATS, the pilot-in-command should, whenever possible:

1) essayer de diffuser des avertissements sur le canal VHF en service ou la fréquence VHF d'urgence et sur d'autres canaux appropriés, sauf si la situation à bord l'en empêche. Il faudrait aussi utiliser d'autres équipements comme les transpondeurs de bord et les liaisons de données, lorsqu'il est utile de le faire et lorsque les circonstances le permettent ; et

1) attempt to broadcast warnings on the VHF channel in use or the VHF emergency frequency, and other appropriate channels, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise. Other equipment such as on-board transponders and data links should also be used when it is advantageous to do so and circumstances permit; and

2) poursuivre le vol conformément aux procédures spéciales pour les événements imprévus en vol, lorsque de telles procédures ont été établies et promulguées dans les Procédures complémentaires régionales (Doc 7030) ; ou

2) proceed in accordance with applicable special procedures for in-flight contingencies, where such procedures have been stablished and promulgated in the Regional Supplementary Procedures (Doc 7030); or

3) si aucune procédure régionale applicable n'a été établie, poursuivre le vol à un niveau qui, par rapport aux niveaux de croisière normalement utilisés pour le vol IFR, diffère :

3) if no applicable regional procedures have been established, proceed at a level which differs from the cruising levels normally used for an IFR flight by:

i) de 150 m (500 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) est appliqué ; ou

i) 150 m (500 ft) in an area where a vertical separation minimum of 300 m (1 000 ft) is applied; or

ii) de 300 m (1 000 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 600 m (2 000 ft) est appliqué.

ii) 300 m (1 000 ft) in an area where a vertical separation minimum of 600 m (2 000 ft) s applied.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 1.14 INCIDENTS DE LA CIRCULATION AERIENNE

AIR TRAFFIC INCIDENTS

Compte rendu d'événement lié à la sécurité de la circulation aérienne

Un pilote peut établir un compte rendu d'événement lié à la sécurité lorsqu'il estime que la sécurité de son aéronef a été ou aurait pu être compromise par :

- un risque de collision avec un autre aéronef (événement dit « AIRPROX »),
- un risque de collision avec le relief,
- un risque de collision sur l'aire de manœuvre,
- un événement en rapport avec le fonctionnement ou l'utilisation des installations,
- un événement en rapport avec les services rendus.

Le pilote qui établit un compte rendu d'événement adresse un message initial par voie de communication air-sol, à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il est en contact.

Si cette transmission n'est pas possible, le message initial doit être adressé dans les meilleurs délais (de préférence dès le premier atterrissage qui suit l'événement), par téléphone, télécopie ou courriel à l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans l'espace où a eu lieu l'événement.

Un compte-rendu détaillé de confirmation doit ensuite être adressé le plus rapidement possible, et au plus tard dans un délai de deux semaines, par courrier électronique ou postal à :

- la Direction des Opérations (DO-EC) si la DSNA est concernée : DO-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr

- la DSAC-IR compétente dans la région où s'est produit l'événement si la DSNA n'est pas concernée.

Dans le cadre de l'analyse d'un événement lié à la sécurité, lorsque l'organisme de la circulation aérienne concerné estime nécessaire d'obtenir des informations sur les circonstances d'un vol, il en fait la demande au pilote si possible, et, dans tous les cas, à l'exploitant ou au propriétaire de l'aéronef. Celui-ci doit alors faire parvenir ses commentaires et explications en réponse dès que possible, et au plus tard dans un délai de deux semaines à compter de la date de la demande.

Le résultat des investigations et des analyses ainsi que, le cas échéant, les mesures correctives prises pour assurer la sécurité des usagers et améliorer le service rendu, sont portés à la connaissance du notifiant dès que possible et, au plus tard, dans un délai de trois mois à compter de la date de connaissance de l'événement par l'organisme de la circulation aérienne.

Un modèle de formulaire de compte rendu d'incident de circulation aérienne est fourni ci-dessous.

D'autres modèles sont disponibles sur le site du Ministère : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident

Leur utilisation reste facultative, et ils peuvent être accompagnés de précisions sur papier libre.

Air Traffic Safety Event Report

Pilots can write a safety-related event report whenever they think that the safety of their aircraft has been or could have been threatened by:

- a risk of collision with another aircraft ("AIRPROX" event),
- a risk of collision with the terrain,
- a risk of collision in the maneuvring area,
- an event related to the operation or use of installations,
- an event related to services provided.

Pilots writing an event report use air-ground communication to send the first message to the air traffic authority with which they are in contact.

If this means of communication is not possible, the first message must be sent by phone, by fax or email, as soon as possible (preferably as soon as the aircraft lands after the event), to the authority in charge of providing air traffic services in the airspace where the event occurred.

A detailed confirmation report must then be sent as quickly as possible, and within two weeks at the latest, by email or post to:

- the Operations Directorate (DO-EC) if the DSNA [Direction des Services de la Navigation Aérienne / French Air Navigation Services Department] is concerned: DO-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr
- the DSAC-IR [Direction des services de l'aviation civile interrégionale / French Inter-regional Directorate of Civil Aviation Services] of the region where the event occurred if the DSNA is not concerned.

As part of the analysis of a safety-related event, when the concerned air traffic authority deems it necessary to obtain information about the circumstances of the flight, it will make a request to the pilot if possible, and in all cases, to the aircraft owner or operator. The latter must then send his comments and explanations as soon as possible, and within two weeks at the latest, as from the date of the request.

The findings of the investigations and analyses, as well as the corrective measures taken to ensure the safety of users and improve the service provided where necessary, are brought to the attention of the notifying party as soon as possible, and no later than three months as from the date on which the air traffic authority was informed of the event.

A template of an air traffic incident report form is provided below.

Other templates are available on the French Ministry's website: https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident

The use of these forms remains optional, and they may be accompanied by further details on a separate sheet of paper.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Ministère chargé de l'Aviation Civile

COMPTE-RENDU D'ÉVÉNEMENT LIÉ À LA SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

AIR TRAFFIC SAFETY EVENT REPORT

Compte rendu à adresser dans les deux semaines suivant l'événement à :

- Si les services de la DSNA sont concernés : DSNA-Direction des Opérations, Département 1, 9 rue de Champagne, 91200 Athis-Mons, e-mail : DO-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr
- Si les services de la DSNA ne sont pas concernés : la DSAC-IR compétente à l'endroit de l'incident, ou à défaut celle dont dépend le pilote notifiant : adresses disponibles sur le site du ministère https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident
- Si le pilote relève de la Défense: au BCM, à l'aide de l'application OASIS (Online Air Safety Information System). Direction des Opérations, 9 rue Champagne, 91205 Athis-Mons Cedex – France (33) (0)1.69.57.71.08 E-mail: bcm-gpsa@regis-dgac.net

Les cases en grisé s'appliquent aux renseignements à inclure dans un compte rendu initial par radio.
In an initial report by radio, shaded items should be included.

A - INDICATIF D'APPEL DE L'AERONEF
AIRCRAFT CALL SIGN

_____

B - TYPE D'EVENEMENT
TYPE OF EVENT

❒ **AIRPROX** *AIRPROX* ❒ **PROCEDURE** *PROCEDURE* ❒ **INSTALLATIONS** *INSTALLATION*

C - L'EVENEMENT / *THE EVENT*

1 - Renseignements généraux / *General Information*

a) Date et heure (UTC) de l'événement / *Date and time (in UTC) of event* _____

b) Position / *Position* _____

2 - Aéronef de référence / Own aircraft

a) Cap et route / *Heading and route* _____

b) Vitesse vraie / *True airspeed* _____ ❒ kt ❒ km / h

c) Niveau et calage altimétrique / *Level and altimeter setting* _____

d) Aéronef en montée ou en descente / *Aircraft climbing or descending*

❒ Palier / *Level flight* ❒ Montée / *Climbing* ❒ Descente / *Descending*

e) Avis d'évitement de trafic délivré par l'ATS / *Traffic avoidance advice issued by ATS* : ❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No*

f) Informations sur le trafic délivrées par l'ATS / *Traffic information issued by ATS* : ❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No*

g) Système anticollision embarqué – ACAS / *Airborne collision avoidance system - ACAS*

❒ Non installé *Not carried* ❒ Installé : _____ (Type) *(Type)* ❒ Emission d'un avis de circulation *Traffic advisory issued*

❒ Emission d'un avis de résolution *Resolution advisory issued* ❒ Pas d'avis de circulation ni de résolution *Traffic advisory or resolution advisory not issued*

h) Autre aéronef repéré avant le croisement / Other aircraft sighted before crossing

❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No* ❒ Erreur de repérage / *Wrong aircraft sighted*

i) Manœuvres d'évitement / *Avoiding action taken* ❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No*

j) Type de plan de vol / *Type of flight plan* ❒ IFR ❒ VFR ❒ Aucun / *None*

3. Autre aéronef / *Other aircraft*

a) Type et indicatif d'appel / immatriculation (si connus) _____
Type and call sign / registration (if known)

b) Si les données demandées en a) sont inconnues, indiquer / *If a) above not known, describe below :*

❒ Aile haute / *High wing* ❒ Aile moyenne / *Mid wing* ❒ Aile basse / *Low wing*
❒ Giravion / *Rotorcraft*
❒ Monomoteur / *1 engine* ❒ Bimoteur / *2 engines* ❒ Trimoteur / *3 engines*
❒ Quadrimoteur / *4 engines* ❒ Plus de 4 moteurs / *More than 4 engines*

Marques, couleurs ou autres renseignements / *Marking, colour or other available details :*

_____

_____

c) Montée ou descente / *Aircraft climbing or descending*

❒ Vol en palier / *Level flight* ❒ Montée / *Climbing* ❒ Descente / *Descending*
❒ Renseignement inconnu / *Unknown*

d) Manœuvres d'évitement / *Avoiding action taken*

❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No* ❒ Renseignement inconnu / *Unknow*

© Service de l'Information Aéronautique, France

4. Valeurs estimées des séparations / *minimales / Distance*

a) Séparation horizontale minimale / *Closest horizontal distance* _____NM

b) Séparation verticale minimale / *Closest vertical distance*_____Pieds / *Ft*

5. Conditions météorologiques de vol / *Flight weather conditions*

a) ❒ IMC ❒ VMC b) Soleil de face / soleil dans le dos**
*Flying into / out of** sun*

c) Visibilité en vol_____ m / km**
Flight visibility

6. Tout autre renseignement jugé important par le pilote commandant de bord ***
Any other information considered important by the pilot-in-command

_____

_____

_____

** Rayer les mentions inutiles / Delete as appropriate *** Continuer sur papier libre si nécessaire / Attached additional papers if necessary

D - RENSEIGNEMENTS DIVERS / MISCELLANEOUS

1. Renseignements relatifs à l'aéronef dont émane le compte rendu / *Information regarding reporting aircraft*

a) Immatriculation de l'aéronef / *Aircraft registration* _____b) Type / *Aircraft Type* _____

c) Exploitant _____ d) Aérodrome de départ _____
Operator *Aerodrome of departure*

e) Aérodrome de premier atterrissage_____ destination _____
Aerodrome of first landing *destination*

f) Signalé par radio ou d'autres moyens à_____ (nom de l'organisme ATS) le _____(date) à (heure UTC)
Reported by radio or other means to *(name of ATS unit) the* *(date) at* *(time UTC)*

g) Date / heure (UTC)/lieu d'établissement du compte rendu _____
Date / time (in UTC)/place of completion of form

2. Nom, Fonction, adresse et signature de l'auteur du compte rendu / *Name, Function, address and signature of person submitting report*

a) Nom / *Name* _____

b) Fonction / *Function* _____

c) Adresse / *Address* _____

d) Signature / *Signature* _____e) Numéro de téléphone / *Telephone number* _____

3. Fonction et signature de la personne recevant le compte rendu / *Function and signature of person receiving report*

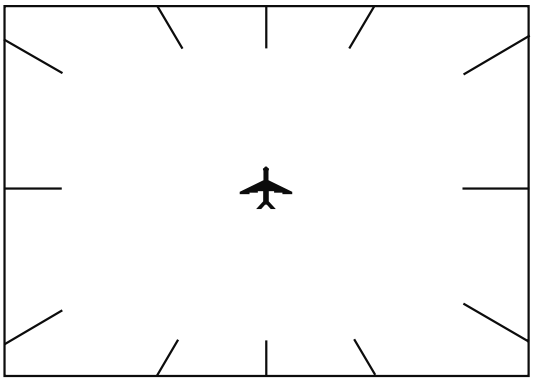
a) Fonction / *Function*_____ b) Signature / *Signature* _____

DIAGRAMMES D'AIRPROX

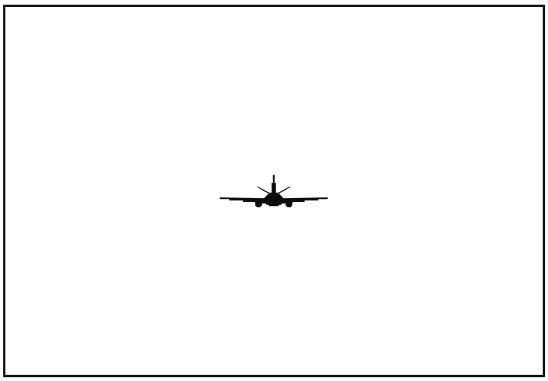
Tracez la trajectoire de l'autre aéronef par rapport à vous-même, dans le plan horizontal à gauche et dans le plan vertical à droite, en prenant comme hypothèse que **vous vous trouvez au centre de chaque diagramme**. Précisez la distance lors du premier contact visuel et la distance minimale de passage.

DIAGRAMS OF AIRPROX

*Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming **you are at the centre of each diagram**. Include first sighting and passing distance.*



VUE DU DESSUS / *VIEW FROM ABOVE*



VUE DE L'ARRIERE / *VIEW FROM ASTERN*

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 1.15 PLAN DE MESURES D'EXCEPTION
CONTINGENCY PROCEDURES

1.15.1 OBJECTIF

Le présent plan de mesures d'exception (ou plan de secours ou plan d'urgence) contient des dispositions visant à assurer la sécurité continue de la navigation aérienne en cas de perturbation partielle ou totale des services de la circulation aérienne (ATS) et est lié au Chapitre 2, paragraphe 2.28 de l'annexe 11 - Services de la circulation aérienne de l'OACI.

Ce plan d'urgence est applicable dans les espaces aériens sous responsabilité du centre de contrôle en route de CAYENNE.

Le plan de mesures d'exception devrait être conçu de manière à fournir d'autres itinéraires, en utilisant des itinéraires d'exception ou de secours (CR) au lieu de cheminements libres (FRA), ce qui permettra aux exploitants d'aéronefs de traverser ou d'éviter l'espace aérien de l'UIR Cayenne.

1.15.1 OBJECTIVE

This contingency plan contains arrangements to ensure the continued safety of air navigation in the event of a partial or total disruption of air traffic services (ATS) and is related to ICAO Annex 11 - Air Traffic Services, Chapter 2, paragraph 2.28.

This contingency procedure is applicable in the airspace under responsibility of CAYENNE ACC

The contingency plan should be designed to provide alternate routes, using contingency routes (CR) instead of free routes (FRA), which will allow aircraft operators to fly across or avoid airspace within the Cayenne UIR.

1.15.2 GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

1.15.2.1 Responsabilités de l'ATS

Les considérations tactiques de l'ATC pendant les périodes de surcharge peuvent nécessiter une réaffectation des routes ou segments de route. D'autres itinéraires devraient être conçus de manière à maximiser l'utilisation des structures d'itinéraires ATS existantes et des services de Communication, de Navigation et de Surveillance.

Dans le cas où les services de la circulation aérienne (ATS) ne peuvent pas être fournis dans l'UTA Cayenne, cet espace aérien sera déclassé en espace aérien de classe G, et l'ACC Cayenne publiera le NOTAM correspondant, indiquant ce qui suit :

a) l'heure et la date du début des mesures d'exception.

b) l'espace aérien disponible pour l'atterrissage ou le survol et l'espace aérien à éviter.

c) les détails des installations et des services disponibles ou non disponibles, et toute limitation dans la fourniture des services de la circulation aérienne, y compris la date prévue de rétablissement des services, le cas échéant.

d) des informations sur les dispositions prises en matière de services alternatifs.

e) itinéraires de secours ATS.

f) les procédures à suivre par les unités ATS adjacentes.

g) les procédures à suivre par les pilotes ; et

h) tout autre détail concernant la perturbation et les mesures prises que les exploitants d'aéronefs pourraient juger utile.

1.15.2 AIR TRAFFIC MANAGEMENT

1.15.2.1 ATS Responsibilities

ATC tactical considerations during periods of overload may require reallocation of routes or route segments. Alternate routes should be designed to maximize the use of existing ATS route structures and communication, navigation and surveillance services.

In the event that ATS cannot be provided in the Cayenne UTA, this airspace will be downgraded to class G airspace, and Cayenne ACC shall publish the corresponding NOTAM, indicating the following :

a) time and date of the beginning of the contingency measures.

b) airspace available for landing or overflying traffic, and airspace to be avoided.

c) details of the facilities and services available or not available, and any limits on ATS provision, including an expected date of restoration of services if available.

d) information on provisions made concerning alternative services.

e) ATS contingency routes.

f) procedures to be followed by adjacent ATS units.

g) procedures to be followed by pilots ; and

h) any other details with respect to the disruption and actions being taken that aircraft operators may find useful.

1.15.2.2 FIR concernés

Les FIR ci-après sont directement concernés par le présent plan de mesures d'exception :

- ATLANTICO (Brésil),
- AMAZONICA (Brésil),
- PARAMARIBO (Surinam),
- PIARCO (Trinidad & Tobago),
- DAKAR (Sénégal).

1.15.2.2 Affected FIRs

The following FIRs are directly affected by the present contingency plan :

- *ATLANTICO (Brazil),*
- *AMAZONICA (Brazil),*
- *PARAMARIBO (Surinam),*
- *PIARCO (Trinidad & Tobago),*
- *DAKAR (Senegal).*

1.15.2.3 Séparations

Les critères de séparation des aéronefs appliqués seront conformes aux procédures relatives aux services de navigation aérienne - Gestion du trafic aérien (Doc 4444) et aux procédures régionales supplémentaires (Doc 7030).

1.15.2.3 Separations

Aircraft separation criteria applied will be in accordance with the Procedures for Air Navigation Services-Air Traffic Management (Doc 4444) and the Regional Supplementary Procedures (Doc 7030).

1.15.2.4 Restrictions de niveau

Dans la mesure du possible, les avions sur les vols internationaux long-courriers seront prioritaires pour les niveaux de croisière.

Les aéronefs qui ne sont pas équipés RVSM ne peuvent pas voler dans l'espace aérien de CAYENNE pendant un plan d'urgence.

Les aéronefs volant au départ ou à destination de SOCA doivent appliquer la procédure publiée via NOTAM.

1.15.2.4 Level Restrictions

Where possible, aircraft on long-haul international flights will be given priority for cruising levels.

Non-RVSM aircraft cannot fly in CAYENNE airspace during a contingency plan.

Aircraft flying from or to SOCA must apply procedure published via NOTAM.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.15.2.5 Autres mesures

D'autres mesures relatives à la fermeture de l'espace aérien et à la mise en œuvre du plan d'urgence dans l'UIR de Cayenne peuvent être adoptées comme suit :

- Retard ou suspension des opérations IFR de l'aviation générale ; et
- Retard ou suspension des opérations commerciales IFR.

1.15.3 TRANSITION VERS UN RÉGIME D'URGENCE

En période d'incertitude, lorsque des fermetures d'espaces aériens semblent possibles, les exploitants d'aéronefs devraient :

- être préparés à un éventuel réacheminement en « route »,
- connaître les Routes d'urgence (CR) décrites dans le plan d'urgence, ainsi que ce qui peut avoir été publié par l'ACC de Cayenne via NOTAM, circulaire d'information aéronautique (AIC), supplément (SUP) ou AIP.

En cas de fermeture de l'espace aérien qui n'a pas été publié, l'ATC devrait, si possible, communiquer à tous les aéronefs de l'UTA Cayenne, l'espace aérien qui est fermé et se tenir prêt pour obtenir des instructions supplémentaires.

Les fournisseurs de services ATS doivent savoir que lorsque des fermetures d'espaces aériens ou d'aéroports sont promulguées, les compagnies aériennes peuvent avoir des exigences différentes quant à leurs itinéraires alternatifs. L'ATC doit être vigilant pour répondre à toute demande d'aéronef et réagir en fonction de la sécurité.

1.15.4 TRANSFERT DE CONTRÔLE ET COORDINATION

Le transfert du contrôle et de la communication entre les unités ATS devrait avoir lieu à la limite commune UIR, à moins qu'il n'y ait un accord mutuel entre les unités ATS adjacentes.

Les prestataires ATS devraient également examiner les exigences existantes en matière de coordination à la lumière des opérations d'urgence ou de la fermeture de l'espace aérien à bref délai.

1.15.5 PROCÉDURES RELATIVES AUX UNITÉS ATS

Les unités ATS concernées :

- transmettent les messages du plan de vol à l'ACC CAYENNE par l'intermédiaire du RSFTA (AFTN).
- autorisent l'entrée dans l'UIR CAYENNE, en accord avec les restrictions de séparation longitudinale définies dans la partie 9 du présent plan d'urgence.
- n'autorisent pas de changement de niveau de vol ou de vitesse dans les 10 minutes précédant l'entrée de l'avion dans l'UIR CAYENNE.
- demandent aux pilotes de maintenir le dernier niveau de vol et le dernier Mach assignés tout au long de leur transit à travers l'UIR CAYENNE.
- informent les pilotes de communiquer avec l'ACC adjacent dès que possible et au moins 15 minutes avant les heures estimées au-dessus du point de sortie CAYENNE UIR.

1.15.6 PROCÉDURES DES PILOTES ET DES EXPLOITANTS

Les pilotes doivent :

- inclure dans le dernier compte-rendu de position l'ACC adjacent compétent les temps estimés au-delà des points d'entrée et de sortie de CAYENNE UIR.
- suivre au plus près les itinéraires de secours définis pendant leur transit.
- maintenir le niveau de vol et le nombre de Mach attribués par l'ACC adjacent compétent pendant le survol de l'UIR CAYENNE, sauf pour des raisons d'urgence ou de sécurité du vol.

Chaque fois que des urgences et / ou des raisons de sécurité aérienne rendent impossible le maintien du niveau de vol attribué pour le transit par CAYENNE UIR :

- monter ou descendre bien à droite de l'axe médian de la route de secours empruntée,
- informer immédiatement tous les autres aéronefs du changement de niveau d'urgence, par diffusion aveugle sur la fréquence d'urgence 121,500 MHz et sur la fréquence air-air des pilotes 123,450 MHz.
- diffuser toutes les positions et intentions sur la fréquence d'urgence 121,500 MHz et sur la fréquence air-air des pilotes 123,450 MHz.
- veiller en permanence la fréquence d'urgence VHF 121,500 MHz.

1.15.2.5 Other measures

Other measures related to airspace closure and the implementation of the contingency scheme in the Cayenne UIR may be adopted as follows :

- Delay or suspension of IFR operations by general aviation ; and
- Delay or suspension of IFR commercial operations.

1.15.3 TRANSITION TO CONTINGENCY SCHEME

During times of uncertainty, when airspace closures seem possible, aircraft operators should :

- be prepared for possible rerouting while "en-route",
- be familiar with the Contingency Routes outlined in the contingency scheme, as well as what may have been promulgated by Cayenne ACC via NOTAM, aeronautical information circular (AIC), supplement (SUP) or AIP.

In the event of airspace closure that has not been promulgated, ATC should, if possible, broadcast to all aircraft in Cayenne UTA, what airspace is being closed and to standby for further instructions.

ATS providers should be aware that when airspace or airport closures are promulgated, individual airlines might have different company requirements as to their alternate routings. ATC should be alert to respond to any request by aircraft and react commensurate with safety.

1.15.4 TRANSFER OF CONTROL AND COORDINATION

Transfer of control and communication between ATS units should take place at the common UIR boundary, unless there is a mutual agreement between adjacent ATS units.

ATS providers should also review existing coordination requirements in light of contingency operations or closure of airspace at short notice.

1.15.5 ATS UNITS PROCEDURES

ATS units involved shall :

- transmit Flight Plan messages to CAYENNE ACC through AFTN.
- authorize entrance into CAYENNE UIR, in agreement with the longitudinal separation restrictions defined in Part 9 of the present Contingency Plan.
- not authorize any Flight Level or speed change in the 10 minutes prior to the aircraft entrance into CAYENNE UIR.
- instruct pilots to maintain the last assigned Flight Level and Mach number throughout their transit across CAYENNE UIR.
- inform pilots to contact the adjacent ACC as soon as possible and at least 15 minutes before the estimated times over CAYENNE UIR exit point.

1.15.6 PILOTS AND OPERATOR PROCEDURES

Pilots shall :

- include in the last position report to the competent adjacent ACC the estimated times over entry and exit points of CAYENNE UIR.
- follow as closely as possible the defined contingency routes during their transit.
- maintain the flight level and the Mach number assigned by the competent adjacent ACC while operating within CAYENNE UIR, unless for emergency or flight safety reasons.

Whenever emergencies and / or flight safety reasons make it impossible to maintain the flight level assigned for the transit through CAYENNE UIR :

• climb or descend well to the right of the centre line of the contingency route being flown,
• immediately inform all other aircraft of emergency level change, by blind broadcast on emergency frequency 121.500 MHz and on pilots' air to air frequency 123.450 MHz.
- broadcast every position and intention on emergency frequency 121.500 MHz and on pilots' air to air frequency 123.450 MHz.
- continuously guard the VHF emergency frequency 121.500 MHz.

© Service de l'Information Aéronautique, France

- conserver le dernier transpondeur SSR attribué. Si aucun transpondeur n'est attribué, sélectionnez le code 2000.

- contacter l'ACC compétent dès que possible et au moins 15 minutes avant les heures estimées au-dessus du point de sortie de l'UIR CAYENNE.

- garder les feux de navigation et les feux anticollision allumés en permanence pendant le survol de l'UIR CAYENNE.

- utiliser leur système ACARS.

Cas particulier des procédures internationales d'interception :

Les pilotes doivent savoir qu'en raison de circonstances internationales, un itinéraire d'urgence exigeant que les aéronefs opèrent hors des flux de trafic normaux peut entraîner une interception par des aéronefs militaires.

Les exploitants d'aéronefs doivent donc connaître les procédures internationales d'interception contenues au paragraphe 3.8 de l'annexe 2 – Règles de l'air de l'OACI et aux sections 2 et 3 de l'appendice 2.

Les pilotes doivent veiller en permanence la fréquence d'urgence VHF 121,5 MHz et activer leur transpondeur en tout temps pendant le vol, que l'aéronef se trouve à l'intérieur ou à l'extérieur de l'espace aérien où le radar de surveillance secondaire (SSR) est utilisé à des fins ATS. Les transpondeurs doivent être définis sur un code discret attribué par l'ATC ou sélectionner le code 2000 si aucun code n'a été attribué.

Si un aéronef est intercepté par un autre aéronef, le pilote doit immédiatement :

a) se conformer aux instructions données par l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant dans le cadre du plan d'urgence ATS, conformément aux procédures internationales , conformément aux procédures internationales.

b) si possible, aviser l'unité ATS correspondante.

c) tenter d'établir une communication radio avec l'aéronef intercepteur en effectuant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz et 243 MHz, s'il en est équipé ; et

d) régler le transpondeur sur le code 7700, sauf instruction contraire de l'unité ATS correspondante.

Si certaines des instructions reçues par radio de quelque source que ce soit sont en contradiction avec celles données par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté demande des éclaircissements immédiats tout en continuant à se conformer aux instructions données par l'aéronef intercepteur.

- keep the last SSR transponder assigned. If no transponder assigned, select 2000 code.

- contact the competent ACC as soon as possible and at least 15 minutes before the estimated times over exit point of CAYENNE FIR.

- keep navigation and anti-collision lights continually lit while CAYENNE FIR is being over flown.

- use their ACARS system.

Particular case of international intercept procedures :

Pilots must be aware that, as a result of international circumstances, a contingency routing requiring aircraft to operate off normal traffic flows may result in interception by military aircraft.

Aircraft operators must therefore be familiar with international intercept procedures contained in ICAO Annex 2 – Rules of the Air, paragraph 3.8 and Appendix 2, Sections 2 and 3.

Pilots must continuously watch the VHF emergency frequency 121.5 MHz and should activate their transponder at all times during flight, regardless of whether the aircraft is within or outside airspace where secondary surveillance radar (SSR) is used for ATS purposes. Transponders should be set on a discrete code assigned by ATC or select code 2000 if no code has been assigned.

If an aircraft is intercepted by another aircraft, the pilot shall immediately :

a) comply with instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and ATS Contingency responding to visual signals, in accordance with international procedures.

b) if possible, notify the corresponding ATS unit.

c) attempt to establish radio communication with the intercepting aircraft by making a general call on the emergency frequency 121.5 MHz and 243 MHz, if equipped ; and

d) set the transponder to code 7700, unless instructed otherwise by the corresponding ATS unit.

In case some of the instructions received by radio from any source are in contradiction with those given by the intercepting aircraft, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the instructions given by the intercepting aircraft.

1.15.7 APPROBATION DE SURVOL

Si nécessaire, les exploitants d'aéronefs devraient obtenir l'approbation de survol des États pour effectuer des vols dans leur espace aérien. Dans une situation d'urgence, les vols peuvent être reroutés sur court préavis et les exploitants peuvent ne pas être en mesure de donner le préavis requis en temps opportun pour obtenir l'approbation.
Les États responsables de l'espace aérien dans lequel des itinéraires de secours sont établis devraient envisager de prendre des dispositions spéciales pour faciliter l'approbation des vols dans ces situations d'urgence.

1.15.7 OVERFLIGHT APPROVAL

If necessary, aircraft operators should obtain overflight approval from States for operating flights within their airspace jurisdiction.
In a contingency situation, flights may be rerouted at short notice, and operators may not be able to give the required advance notice in a timely manner to obtain approval.
States responsible for the airspace in which contingency routes are established should consider establishing special arrangements to facilitate the approval of flights under these contingency situations.

1.15.8 GROUPE DE CONTINGENCE OPÉRATIONNELLE ATS (AOCG)

L'AOCG qui a été chargé de surveiller les événements et qui peut ordonner l'exécution du plan de mesures d'exception et la coordination des arrangements d'urgence est :

CAYENNE ACC

sna-ag-cayenne_se-encadrement-ld@aviation-civile.gouv.fr

TEL Officier de service : (594) 694 916 262.

En cas d'urgence, l'AOCG assurera la liaison avec les unités ATS adjacentes par l'intermédiaire du Bureau régional de l'OACI.

Le Bureau régional de l'OACI va :

a) suivre de près la situation et assurer la coordination avec tous les États concernés et le Bureau régional de l'IATA, afin d'assurer la fourniture de services de navigation aérienne aux opérations aériennes internationales dans la région SAM.

b) prendre note de tout incident signalé et prendre les mesures appropriées.

c) fournir l'assistance requise en cas de problème avec les administrations de l'aviation civile concernées par le plan d'urgence ; et

d) tenir le président du Conseil de l'OACI, le secrétaire général, le C / RAO, D / ANB et C / ATS constamment informés des événements, y compris de l'activation du plan de mesures d'exception.

1.15.8 ATS OPERATIONAL CONTINGENCY GROUP (AOCG)

The AOCG that has been assigned responsibility for monitoring events and that can order the execution of the contingency plan and the coordination of contingency arrangements is :

CAYENNE ACC

sna-ag-cayenne_se-encadrement-ld@aviation-civile.gouv.fr

TEL Duty Officer : (594) 694 916 262.

During a contingency situation, the AOCG will liaise with adjacent ATS units through the ICAO Regional Office.

The ICAO Regional Office will :

a) monitor the situation closely and coordinate with all States concerned and the IATA Regional Office, in order to ensure the provision of air navigation services to international aircraft operations in the SAM Region.

b) take note of any incidents reported and take appropriate action.

c) provide the required assistance in relation to any problems with the civil aviation administrations involved in the contingency plan ; and

d) keep the President of the ICAO Council, Secretary General, C / RAO, D / ANB and C / ATS constantly informed about events, including the activation of the contingency plan.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.15.9 SCHÉMA D'ITINÉRAIRE ALTERNATIF DE SECOURS

En cas de perturbation des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien relevant de la juridiction de Cayenne ACC (FIR / UIR DE CAYENNE), les exploitants d'aéronef doivent soumettre leurs plans de vol en utilisant les itinéraires alternatifs de secours énumérés dans le schéma mentionné en ENR 3.3.6 et dans la carte ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION-GUYANE.

Les autres routes ATS à l'intérieur de CAYENNE FIR / UIR sont temporairement indisponibles.

1.15.9 CONTINGENCY ALTERNATE ROUTE SCHEME

In the event of disruption of ATS within the airspace under the jurisdiction of Cayenne ACC (CAYENNE FIR / UIR), aircraft operators should submit their flight plans using the contingency alternate routes listed in the scheme mentioned in ENR 3.3.6 and in the chart ENR 6.3 - CONTINGENCY MAP - FRENCH GUIANA.

Other ATS routes within CAYENNE FIR / UIR are temporarily unavailable.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 1.2 REGLES DE VOL A VUE

VISUAL FLIGHT RULES

1.2.1 INTRODUCTION

Les règles de vol à vue (VFR) sont établies par les dispositions de la partie 5 (« Conditions météorologiques de vol à vue, règles de vol à vue, règles de vol VFR spécial et règles de vol aux instruments ») de l'annexe au règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 modifié établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (SERA). Le règlement européen est accessible à l'adresse suivante :

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

En complément de celles établies par le règlement SERA, les règles qui suivent sont applicables en France aux usagers de la circulation aérienne générale circulant conformément aux règles de vol à vue et sont issues de l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 (FRA).

Pour plus d'informations sur la mise en œuvre de ce règlement en France, veuillez consulter :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

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

1.2.1 INTRODUCTION

Visual Flight Rules (VFR) are established by the provisions of Part 5 ("Visual Meteorological Conditions, Visual Flight Rules, Special VFR Flight Rules and Instrument Flight Rules" in the Annex to amended commission implementing regulation (EU) NR 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation (SERA). The European regulation can be accessed at the following address :

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

In addition to those laid down in SERA regulation the following rules apply in France to general air traffic users operating under visual flight rules and are established by the amended of December 11th 2014 order on the implementation of Regulation (EU) NR 923/2012 (FRA).

For more information on the implementation of this regulation in France, please consult :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

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

1.2.2 CONDITIONS METEOROLOGIQUES DE VOL A VUE ET LIMITATIONS DE VITESSE

Les conditions météorologiques de vol à vue définies par le règlement SERA sont rappelées dans le tableau suivant.

1.2.2 VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS AND SPEED LIMITATIONS

The visual meteorological conditions defined in SERA regulation are set out in the following table.

<table>
<tr><td></td><td>Espace aérien contrôlé
Controlled airspace</td><td colspan="2">Espace aérien non contrôlé
Not controlled airspace</td></tr>
<tr><td>Classe d'espace aérien
Airspace class</td><td>A B C D E</td><td>F G
Au dessus du plus haut des 2 niveaux /
Above the highest of the 2 levels :
3000 ft AMSL ou /or 1000 ft ASFC</td><td>F G
A et au dessous du plus haut des 2 niveaux /
At and below the highest of the 2 levels :
3000 ft AMSL ou /or 1000 ft ASFC</td></tr>
<tr><td>Distance par rapport aux nuages
Distance to clouds</td><td colspan="2">1500 m horizontalement / horizontally
300 m (1000 ft) verticalement / vertically</td><td>Hors des nuages et en vue de la surface /
Out of clouds and Keeping the surface in sight</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Visibilité en vol
Flight Visibility</td><td colspan="2" rowspan="2">8 km
à et au dessus du FL 100 (2) / at and above FL 100 (2)

5 km
au dessous du FL 100 (2) / below FL 100 (2)</td><td>Aéronefs autres que les hélicoptères /
Aircraft other than helicopters :
- 5 000 m, ou / or
- 1 500 m, à / at Vi ≤ 140 kt (1).</td></tr>
<tr><td>Hélicoptères / Helicopters :
- 5 000 m, à / at Vi > 140 kt,
- 1 500 m, si / if 50 kt < Vi ≤ 140 kt,
- 800 m, à / at Vi ≤ 50 kt.</td></tr>
<tr><td colspan="4">Vi : vitesse indiquée / indicated air speed</td></tr>
<tr><td colspan="4">(1) Les aéronefs qui pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne permettent pas le maintien d'une vitesse indiquée inférieure ou égale à 140 nœuds peuvent, sous réserve d'évoluer à une distance de 15 km au moins des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des aérodromes réservés à l'usage des administrations et de l'Etat, sauf pour les besoins des arrivées et des départs, être exploités avec une visibilité en vol équivalente à la distance qu'ils parcourent en 30 secondes de vol.
(1) Aircraft which for technical reasons or quality of flight cannot maintain an indicated air speed lower or equal to 140 knots may, subject to evolve at a distance of 15 km at least from aerodromes open to public air traffic and from aerodromes reserved for use by governments, except for the purposes of arrivals and departures are operated with an equivalent flight visibility to the distance traveled in 30 seconds of flight.</td></tr>
<tr><td colspan="4">(2) ou 3 050 m (10 000 ft) si l'altitude de transition est supérieure à cette valeur.
(2) or 3 050 m (10 000 ft) if the transition altitude is higher than 10 000 ft.</td></tr>
</table>

1.2.3 PLANS DE VOL

Les dispositions générales concernant le plan de vol sont spécifiées dans la partie ENR 1.1 GENERALITES et celles concernant les modalités de remplissage en ENR 1.10 PLANS DE VOL.

1.2.3.1 Dépôt

Pour un vol VFR intérieur, le plan de vol est déposé au moins 30 minutes avant le départ.

1.2.3.2 Clôture

1.2.3 FLIGHT PLANS

The general provisions concerning the flight plans are specified in the section ENR 1.1 GENERAL and those relative to conditions of filing flight plans in ENR 1.10 FLIGHT PLANS.

1.2.3.1 Submission

For a domestic VFR flight, the flight plan is submitted at least 30 minutes before departure.

1.2.3.2 Closing

Un plan de vol relatif à un vol VFR peut être clos pendant le vol lorsqu'il n'est pas ou plus obligatoire. Cependant, il reste obligatoire pendant toute la durée d'un vol qui franchit une frontière.

A flight plan for a VFR flight may be closed during flight when it is not or is no longer compulsory. However, it remains mandatory for the duration of a flight crossing a border.

1.2.4 VOL VFR SPECIAL (FRA.5005 b))

1.2.4 SPECIAL VFR FLIGHT (FRA.5005 b))

1.2.4.1 VFR spécial en zone de contrôle

1.2.4.1 VFR special in control zone

Une clairance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand le pilote estime que les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.

Special VFR clearance is required to enter or operate in a control zone when the pilot estimates that visual meteorological conditions are not met or are no longer to be met.

1.2.4.2 VFR Spécial de nuit

1.2.4.2 VFR Special night

Selon SERA.5010 a), les vols VFR spécial peuvent être effectués de jour uniquement sauf autorisation contraire de l'autorité compétente. En France, pour les hélicoptères seulement (FRA.5010 a)), un pilote peut recevoir une clairance VFR spécial de nuit s'il évolue à une vitesse indiquée inférieure à 140 nœuds et qu'il peut maintenir les conditions suivantes :

According to SERA.5010 a), special VFR flights may be carried out by day only unless otherwise authorized by the competent authority. In France, for helicopters only (FRA.5010 a)), a pilot may receive a special VFR clearance by night if he is operating at a specified speed of less than 140 kts and can maintain the following conditions :

- l'aéronef évolue hors des nuages et en vue du sol ;

- the aircraft is evolving out of the clouds and in view of the ground ;

- la visibilité en vol est égale à 4000 mètres ou plus ;

- in-flight visibility is 4000 meters or more ;

- le plafond est au moins égal à 1000 pieds.

- the ceiling is at least 1000 ft.

1.2.5 VOL VFR DE NUIT (en application de SERA 5005 c))

1.2.5 NIGHT VFR FLIGHT (in application of SERA 5005 c))

Les vols VFR de nuit sont autorisés en France sous certaines conditions.

Night VFR flights are permitted in France under certain conditions.

1.2.5.1 Préambule

1.2.5.1 Preamble

Dans la présente partie, un vol est considéré comme évoluant aux abords d'un aérodrome s'il est effectué :

In this Part, a flight is considered to operate at the vicinity of an aerodrome if it is carried out :

a) à l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle (CTR) et éventuellement dans un volume défini localement dans les limites d'une TMA jointive et porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ; ou

a) within the lateral limits of a control zone (CTR) and possibly within a volume defined locally within the boundaries of a contiguous TMA and communicated to the users by means of aeronautical information ; or

b) en l'absence de zone de contrôle :

b) in the absence of a control area :

- à l'intérieur d'une une zone réglementée établie dans le but de protéger la circulation d'aérodrome de l'aérodrome auquel elle est associée, ou

- within a restricted area established to protect the aerodrome traffic of the aerodrome with which it is associated, or

- à une distance de l'aérodrome inférieure à 12 kilomètres (6,5 milles marins) de l'aérodrome.

- at a distance of less than 12 kilometers (6.5 nautical miles) from the aerodrome.

1.2.5.2 Plan de vol

1.2.5.2 Flight Plan

Pour rappel des règles de l'air européennes, lors d'un vol VFR de nuit, un plan de vol doit être déposé si l'aéronef quitte les abords d'un aérodrome.

As a reminder of European rules of the air, during a night VFR flight, a flight plan must be filed if the aircraft leaves the vicinity of an aerodrome.

1.2.5.3 Niveau minimal (FRA.5005 c) 5))

1.2.5.3 Minimum level (FRA.5005 c) 5))

1.2.5.3.1 Aéronefs autres que les hélicoptères

1.2.5.3.1 Aircraft other than helicopters

Le niveau minimal pour un vol VFR de nuit effectué hors itinéraire publié, au-delà des abords d'un aérodrome, est, pour les aéronefs autres que les hélicoptères, fixé à :

The minimum level for a night VFR flight conducted outside the published route beyond an aerodrome shall be, for aircraft other than helicopters, fixed at :

i) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, 600 mètres (2000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef ;

i) over high terrain or mountainous areas, 600 meters (2000 ft) above the highest obstacle within a radius of 8 km around the estimated position of the aircraft ;

ii) ailleurs que dans les régions spécifiées au i), 450 mètres (1500 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

ii) 450 meters (1500 ft) above the highest obstacle within 8 km of the estimated position of the aircraft, other than in the areas specified in (i).

1.2.5.3.2 Cas spécifique des ballons

1.2.5.3.2 Specific case of balloons

Dans le cas de vols de ballons, l'obstacle à considérer est le plus élevé situé dans un rayon équivalent à la distance parcourue en 10 mn de vol autour de la position estimée de l'aéronef.

In the case of balloon flights, the obstacle to be considered is the highest within a radius equivalent to the distance travelled in 10 minutes of flight around the estimated position of the aircraft.

1.2.5.3.3 Cas spécifique des hélicoptères

1.2.5.3.3 Specific case of helicopters

Le niveau minimal pour le vol VFR de nuit en hélicoptère effectué hors itinéraire publié est fixé à 300 mètres (1000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à une minute de vol autour de la position estimée de l'aéronef.

The minimum level for night VFR by helicopter flight outside any published route is set at 300 meters (1000 ft) above the highest obstacle within a radius equivalent to one minute of flight around the estimated position of the aircraft.

Excepté lorsqu'il suit un itinéraire spécifiant une altitude de vol, le pilote est responsable du franchissement des obstacles.

Except when following a route specifying a flight altitude, the pilot is responsible for obstacle clearance.

1.2.5.4 Aérodromes de départ et de destination

1.2.5.4 Aerodromes of departure and destination

Un vol VFR de nuit est effectué au départ et à destination d'aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

A night VFR flight shall be made to and from approved aerodromes communicated to the users by means of aeronautical information.

En outre, les vols d'hélicoptères en VFR de nuit peuvent être effectués au départ ou à destination d'hélisurfaces sur lesquelles l'exploitant d'hélicoptère s'est assuré qu'il peut effectuer son vol en sécurité.

In addition, night helicopter VFR flights can be operated at departure or destination of helisurfaces on which the helicopter operator has ensured that he can safely fly.

© Service de l'Information Aéronautique, France

←

← **1.2.5.5 Itinéraires : FRA.5005 c) 5) ter**

← Des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés dans les espaces aériens de classe B, C ou D. Un vol VFR de nuit contrôlé peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle.

Dans les espaces aériens de classe E ou G, des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés. Leur suivi est obligatoire, lorsqu'ils sont définis en dérogation à une règle particulière d'application générale comme celle relative aux hauteurs minimales de survol ; il est recommandé dans les autres cas. Le caractère obligatoire ou recommandé de l'itinéraire est porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

1.2.5.5 Routes: FRA.5005 c) 5) ter

Night VFR routes may be published in Class B, C or D airspace. A controlled night VFR flight may be carried out off-route, upon pilot request and acceptance by the ATC unit.

In Class E or G airspace, night VFR routes may be published. Such routes are mandatory when they are defined in derogation from a particular rule of general application such as that relating to minimum heights of overflight. The use of these routes is recommended in other cases. The mandatory or recommended nature of the VFR route is indicated through aeronautical information.

← **1.2.6 HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL**

← Les dispositions mentionnées en ENR 1.1.2 s'appliquent.

← **En outre (FRA.5005 f) 2)) :**

1.2.6 MINIMUM OVERFLIGHT HEIGHTS

Provisions mentioned in ENR 1.1.2 apply.

In addition (FRA.5005 f) 2)):

←

← a) Les planeurs effectuant des vols de pente, les ballons et les planeurs ultralégers peuvent évoluer à une hauteur inférieure à la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA.5005 f) 2) sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.

a) Gliders flying on slopes, balloons and ultra light gliders may fly at a height lower than the minimum height set by SERA.5005 (f) (2), at the condition they do not put at risk persons or property on the surface.

← b) Dans le cadre d'un vol d'instruction, la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA 5005 f) 2) est abaissée à 50 m (150 ft) pour les entraînements aux atterrissages forcés.

b) In the case of an instruction flight, the minimum height set by the provisions of SERA 5005 (f) (2) shall be reduced to 50 m (150 ft) for forced landings.

← Les aéronefs mentionnés au a) et b) maintiennent en permanence une distance de 150 m par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface et tout obstacle artificiel.

Aircraft referred to in a) and b) shall maintain a distance of 150 m from any person, vehicle, surface ship and artificial obstruction at all times.

← **1.2.7 CALAGE ALTIMETRIQUE ET NIVEAUX DE CROISIERE**

Sauf indication contraire figurant dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne, les vols VFR dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieure à 900 m (3 000 ft) au-dessus du sol ou de l'eau sont effectués à l'un des niveaux de croisière correspondant à leur route, spécifiés dans le tableau des niveaux de croisière ci-dessous (voir aussi Appendice 3 de SERA).

Les niveaux de croisière (SERA.3105) auxquels doit être effectué un vol ou une partie d'un vol sont exprimés :

a) en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition ;

b) en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

Pour plus de renseignements sur les procédures de calage altimétrique qui peuvent varier selon les régions, se référer à la partie ENR 1.7 de l'AIP.

1.2.7 ALTIMETER SETTING AND CRUISING LEVELS

Except where otherwise indicated in air traffic control clearances, VFR flights in level cruising flight when operated above 900 m (3000 ft) from the ground or water, shall be conducted at a cruising level appropriate to the track as specified in the following table of cruising levels (see also in Appendix 3.of SERA).

The cruising levels (SERA.3105) at which a flight or a portion of a flight is to be conducted shall be in terms of :

(a) flight levels, for flights at or above the lowest usable flight level or, where applicable, above the transition altitude ;

(b) altitudes, for flights below the lowest usable flight level or, where applicable, at or below the transition altitude.

For more information on altimeter setting procedures that may vary by region, refer to ENR 1.7 of the AIP.

ROUTE					
De 000 à 179			**De 180 à 359**		
Vols VFR			Vols VFR		
Niveau de vol	Pieds	Mètres	Niveau de vol	Pieds	Mètres
-	-	-	-	-	-
035	3500	1050	-	-	-
055	5500	1700	045	4500	1350
075	7500	2300	065	6500	2000
095	9500	2900	085	8500	2600
115	11500	3500	105	10500	3200
135	13500	4100	125	12500	3800
155	15500	4700	145	14500	4400
175	17500	5350	165	16500	5050
195	19500	5950	185	18500	5650
215	21500	6550	205	20500	6250
235	23500	7150	225	22500	6850
255	25500	7750	245	24500	7450
275	27500	8400	265	26500	8100
			285	28500	8700

← **1.2.8 RADIOCOMMUNICATIONS**

← **1.2.8.1 Régions et routes nécessitant une écoute permanente (FRA.5005 i)**

Les régions à l'intérieur ou à destination desquelles et les routes le long desquelles un vol VFR garde une écoute permanente des communications vocales air-sol sont publiées dans l'information aéronautique.

1.2.8 RADIOCOMMUNICATIONS

1.2.8.1 Regions and routes requiring permanent monitoring (FRA.5005 i)

Regions within or to which and the routes along which a VFR flight maintains a permanent listening of air-to-ground voice communications are published in aeronautical information.

←

← **1.2.9 SURVOLS MARITIMES**

1.2.9 MARITIME OVERFLIGHT

Si un aéronef évolue selon les règles de vol à vue à une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :

1° La distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;

2° La distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

Le vol doit être conforme aux règles suivantes :

- Le pilote doit déposer un plan de vol.

- Le pilote garde une écoute permanente des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié de l'organisme des services de la circulation aérienne qui assure le service d'information de vol et il rend compte, selon les besoins, de sa position audit organisme.

- Les aéronefs évoluant dans ces régions suivent les itinéraires obligatoires publiés en ENR 3.3 ou sur les cartes aéronautiques. Toutefois ils peuvent évoluer en dehors de ces itinéraires après avoir obtenu une autorisation des organismes fournissant les services de la circulation aérienne.

If an ACFT is operating under visual flight rules at a distance greater than the lower of the following two distances :

1° The maximum distance permitting the ACFT, an engine inoperative, to reach land suitable for emergency landing ;

2° The distance equal to fifteen times the altitude of the ACFT.

The flight must comply with the following rules :

- The pilot shall file a flight plan.

- The pilot shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and report its position as necessary to, the air traffic services unit providing flight information service.

- ACFT operating in these regions follow the mandatory routes published in ENR 3.3 or on aeronautical charts. However, they may evolve outside of these routes after obtaining authorization from the air traffic services agencies.

1.2.10 ITINERAIRES OBLIGATOIRES (FRA.5006)

Lorsque les caractéristiques propres à certaines régions le justifient pour assurer la sécurité des vols ou afin de faciliter la fourniture du service d'alerte, des itinéraires obligatoires peuvent être établis par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Ces itinéraires sont portés à la connaissance des usagers de l'espace aérien en ENR 3.3 de l'AIP ou sur les cartes aéronautiques.

1.2.10 MANDATORY ROUTES (FRA.5006)

When justified by the specific characteristics of certain regions to ensure flight safety or to facilitate the provision of the alerting service, mandatory routes may be established by decision of the Minister responsible for civil aviation. These routes are published in AIP section ENR 3.3 or on aeronautical charts.

1.2.11 CONDITIONS DE SURVOL DE LA GUYANE FRANÇAISE PAR LES AERONEFS VOLANT SUIVANT LES REGLES DE VOL A VUE (VFR)

1.2.11 PARTICULAR CONDITIONS ON FLIGHTS OVER FRENCH GUIANA BY AIRCRAFT FLYING UNDER VFR RULES

1.2.11.1 Plan de vol

a) Les vols VFR effectués au-dessus de la région Guyane doivent faire l'objet d'un plan de vol.

Le POB doit obligatoirement être mentionné, même sur les FPL non commerciaux.

b) Toute modification apportée au plan de vol initial doit être transmise aux services de l'aviation civile compétents.

c) Pour éviter le déclenchement injustifié de phases d'urgence, le plan de vol doit être clôturé auprès de l'organisme de la circulation aérienne de CAYENNE FELIX EBOUE par tous moyens appropriés.

1.2.11.1 Flight plan

a) Pilots shall file flight plans for VFR flights over the region of French Guiana.

The POB must be mentioned, even on non-commercial FPL.

b) Pilots shall transmit details of any alteration to their flight plans to the competent air traffic services.

c) To prevent any non justified triggering of emergency procedures, pilots shall finalise their flight plans with the CAYENNE FELIX EBOUE air traffic control center by any suitable means.

1.2.11.2 Radiocommunications

a) L'aéronef doit être doté d'un équipement de radio communication qui permette au pilote de transmettre les messages réglementaires à l'organisme de la circulation aérienne CAYENNE FELIX EBOUE.

b) Le pilote doit transmettre à cet organisme un message de compte rendu de position à chaque passage de FIR ou toutes les heures précisant :

- la position et l'heure de passage,
- l'estimée du prochain point de compte rendu et sa position,
- l'altitude ou le niveau de vol.

c) Pendant la période de 20 à 40 minutes qui suit le dernier compte rendu, le pilote transmet soit un compte rendu de position en un point qu'il aura lui-même spécifié (plan de vol ou contact radio), soit un message " vol normal ".

1.2.11.2 Radiocommunications

a) Aircraft shall be provided with radio communications equipment allowing the pilot to transmit regulatory messages to the air traffic control center of CAYENNE FELIX EBOUE.

b) Pilots shall transmit position reports to his centre whenever passing over a FIR or at every hour, detailing :

- position and time of passage,
- estimated next report time and position,
- altitude or flight level.

c) During the period of 20 to 40 minutes following the last report, the pilot shall transmit either a position report at a point that he has himself specified (flight plan or radio contact), or an " operations normal " message.

1.2.11.3 Dispositions derogatoires

Sans objet.

1.2.11.3 Derogation clause

Not applicable.

1.2.11.4 Aérodromes

a) Seuls les aérodromes de CAYENNE FELIX EBOUE, ST LAURENT DU MARONI et CAMOPI sont ouverts à la circulation aérienne publique.

b) Les aérodromes de REGINA, ST GEORGES DE L'OYAPOCK, SAUL, GRAND SANTI et MARIPASOULA sont agréés à usage restreint et leur utilisation est soumise à l'autorisation du Délégué de l'Aviation civile en Guyane par délégation du Préfet de la Guyane.

c) Sont dispensés du dépôt formel d'un plan de vol, les vols suivants :

- Vols d'entrainement VFR de jour ou de nuit aux abords de l'aérodrome de CAYENNE FELIX EBOUE.

1.2.11.4 Aerodromes

a) The aerodromes of CAYENNE FELIX EBOUE, ST LAURENT DU MARONI and CAMOPI only are open to general air traffic.

b) The aerodromes of REGINA, ST. GEORGES DE L'OYAPOCK, SAUL, GRAND SANTI and MARIPASOULA are certificated with restricted use subject to authorization of the Civil Aviation Representative in French Guiana under authority of the Prefect of French Guiana.

c) The following flights are exempt from the formal submission of a flight plan :

- Day or night VFR training flights near CAYENNE FELIX EBOUE aerodrome.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Aucune disposition dérogatoire ne sera acceptée pour les vols locaux autour de l'aérodrome de CAYENNE FELIX EBOUE et pour tous les vols locaux effectués sur les autres aérodromes de Guyane.

No derogation clause will be accepted for local flights around the aerodrome of CAYENNE FELIX EBOUE and for all local flights carried out on other aerodromes of French Guiana.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 1.3 REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

INSTRUMENT FLIGHT RULES

1.3.1 RÈGLES APPLICABLES À TOUS LES VOLS IFR

1.3.1.1 Introduction

Les règles de vol aux instruments (IFR) sont fixées par les dispositions de la partie 5 (« Conditions météorologiques de vol à vue, règles de vol à vue, règles de vol VFR spécial et règles de vol aux instruments ») de l'annexe au 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 (SERA). Le règlement européen est accessible à l'adresse suivante :

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

En complément de celles établies par le règlement (UE) n°923/2012, les règles qui suivent sont applicables en France aux usagers de la circulation aérienne générale circulant conformément aux règles de vol aux instruments. Elles sont issues de l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution n°923/2012 (FRA).

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

1.3.1.2 Plans de vol (FRA.4001 b) 3))

En France, le dépôt d'un plan de vol est requis pour les vols effectués conformément aux règles de vol aux instruments.

Toutefois, les vols d'hélicoptères effectuant du transport inter hospitalier peuvent déroger à cette règle.

1.3.1.3 Niveau minimal

Les dispositions mentionnées en ENR 1.1.2 s'appliquent.

1.3.2 RÈGLES APPLICABLES AUX VOLS IFR À L'INTÉRIEUR DE L'ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

1.3.2.1 Limitation de vitesse en espace aérien contrôlé

Les vols IFR évoluant à une altitude inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL sur une route ATS ou un itinéraire normalisé de départ et d'arrivée ou en guidage radar appliquent une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 nœuds, sauf clairance contraire explicite à l'initiative du contrôleur.

Toutefois, une vitesse supérieure à 250 nœuds est possible, après accord du contrôle aérien, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir une vitesse inférieure ou égale à 250 nœuds.

Note : Lorsque l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, le niveau de vol 100 devrait être utilisé au lieu de 10 000 ft AMSL.

1.3.3 RÈGLES APPLICABLES AUX VOLS IFR HORS DE L'ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

1.3.3.1 Niveau minimal (FRA.5025 a))

Outre le respect de la hauteur minimum de survol des agglomérations, installations et des rassemblements de personnes fixée par la réglementation (voir ENR 1.1.2), sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, un vol IFR doit être effectué à un niveau supérieur ou égal au niveau défini en SERA.5015 b) et au plus haut des deux niveaux suivants : 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer et 300 m (1 000 pieds) au-dessus de la surface.

Une possibilité de dérogation à cette règle est offerte pour les vols d'hélicoptères effectuant du transport inter hospitalier, dans les conditions définies par l'autorité compétente.

1.3.3.2 Communications (FRA.5025 b))

Un aéronef en vol IFR évoluant en espace aérien de classe G garde l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié, et établit, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

1.3.4 PROCÉDURES GÉNÉRALES DE L'ESPACE AÉRIEN EN CHEMINEMENT LIBRE (FRA)

1.3.4.1 Zone d'application

Les procédures en espace aérien FRA sont applicables à l'intérieur de la cellule FRA dénommée SOOOFRA, définie à l'ENR 2.2.5 et sur la carte ENR 6.3.

1.3.4.2 Règles de vol

1.3.4.2.1 Généralités

Dans la cellule FRA, les vols IFR sont soumis aux procédures définies à l'ENR 1.1 "Règles générales" et aux lettres d'accord entre centres de contrôle régional voisins.

1.3.1 RULES APPLICABLE TO ALL IFR FLIGHTS

1.3.1.1 Introduction

Instrument Flight Rules (IFR) shall be determined by the provisions of Part 5 ("Meteorological Requirements for Visual Flight, Visual Flight Rules, Special VFR Flight Rules and Instrument Flight Rules" in Annex To Commission Regulation (EU) NR 923/2012 of 26 September 2012 establishing common rules of the air and operational provisions for air navigation services and procedures (SERA). The European regulation can be accessed at the following address :

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

In addition to those laid down in Regulation (EU) NR 923/2012, the following rules shall apply in France to general air traffic users operating in accordance with instrument flight rules. They are the result of the order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) NR 923/2012 (FRA).

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

1.3.1.2 Flight plans (FRA.4001 b) 3))

In France, a flight plan is required for any IFR flight.

However, helicopters under IFR carrying out inter-hospital transport may derogate from this rule.

1.3.1.3 Minimum level

Provisions mentioned in ENR 1.1.2 apply.

1.3.2 RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS WITHIN CONTROLLED AIRSPACE

1.3.2.1 Speed limitation in controlled airspace

IFR flights operating at an altitude of less than 3 050 m (10 000 ft) AMSL on an ATS route or a standard route of departure and arrival or under radar guidance shall apply an airspeed limit (IAS) of 250 knots unless cleared otherwise.

However, a speed of more than 250 knots is permitted, subject to the approval of the air traffic control, for aircraft which for technical or flight quality reasons, cannot maintain speed lower or equal to 250 knots.

Note : When the transition altitude is lower than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, flight level 100 should be used instead of 10 000 ft AMSL.

1.3.3 RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS OUTSIDE CONTROLLED AIRSPACE

1.3.3.1 Minimum level (FRA.5025 a))

In addition to respecting the minimum flight height for the agglomerations, installations and gatherings of persons set by regulation (see ENR 1.1.2), except for take-off, landing and related manoeuvres, an IFR flight shall be operated at a level higher or equal to the level defined in SERA.5015 b) and to the highest of the following levels : 900 m (3000 ft) above mean sea level and 300 m (1000 ft) above ground.

An exemption to this rule may be granted to helicopters under IFR carrying out inter-hospital transport, subject to conditions defined by the competent authority.

1.3.3.2 Communications (FRA.5025 b))

An aircraft flying under IFR in G class airspace shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish bilateral communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service.

1.3.4 FREE ROUTE AIRSPACE (FRA) GENERAL PROCEDURES

1.3.4.1 Area of application

FRA procedures are applicable in the FRA cell named SOOOFRA, defined in ENR 2.2.5 and chart ENR 6.3.

1.3.4.2 Flight rules

1.3.4.2.1 General

In the FRA cell, IFR flights are subject to the procedures defined in ENR 1.1 "General Rules" and in the Letters of Agreement between neighbouring ACCs.

Les utilisateurs de la cellule FRA doivent planifier leurs trajectoires en utilisant les points significatifs publiés en ENR 4.4 "Indicatifs codés des points significatifs" de l'AIP CAR-SAM-NAM.

La fonction de ces points significatifs (FRA (E), FRA (X), FRA (I), FRA (D) ou FRA (A)) est mentionnée en colonne "Observations".

Les segments entre les points sont décrits par la mention "DCT".

1.3.4.2.2 Survol

Les aéronefs en survol dans une cellule FRA de l'UIR Cayenne doivent planifier leur vol obligatoirement depuis un point d'entrée FRA (E) vers un point de sortie FRA (X).

L'usage de points intermédiaires est autorisé dans la planification du vol et dans la description de la route.

L'usage de points intermédiaires non publiés définis par des coordonnées géographiques est autorisé en particulier pour indiquer un changement de niveau à l'intérieur de la cellule FRA.

1.3.4.2.3 Accès de / vers l'aérodrome de Cayenne-Félix Eboué (SOCA)

Les aéronefs à l'arrivée sur l'aérodrome doivent planifier leur vol d'un point FRA (E) vers un point FRA (A), puis sur le premier point de la STAR.

Les aéronefs au départ de l'aérodrome doivent planifier leur vol du dernier point de la SID vers un point FRA (D), puis un point FRA (X).

1.3.4.2.4 FRA transfrontalier

La planification de DCT transfrontalier n'est pas autorisée.

1.3.4.3 Espaces réservés

1.3.4.3.1 Contournement des espaces réservés

Les exploitants d'aéronefs planifient leur vol en espace FRA conformément aux informations publiées (en tenant notamment compte des espaces réservés durant les heures d'activités programmées).

1.3.4.3.2 Procédures additionnelles

Le champ 15 des plans de vols déposés pour évoluer à l'intérieur de l'espace FRA doit respecter la table des niveaux de croisière publiée à l'ENR 1.7 "Tableau des niveaux de croisières".

La parité des niveaux de croisière (FL PAIR ou IMPAIR) est choisie en fonction de la parité décrite pour les points FRA (E), FRA (X), et FRA (EX) comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

Within FRA cell, users must plan their trajectories using significant points published in ENR 4.4 "Named codes designators for significant points" of the CAR-SAM-NAM AIP.

The function of these significant points (FRA (E), FRA (X), FRA (I), FRA (D) or FRA (A)) is mentioned in column "Remarks".

Segments between points will be indicated by means of "DCT" instructions.

1.3.4.2.2 Overflight

Aircraft flying over a FRA cell of the UIR Cayenne must plan their flight compulsorily from a FRA entry point (E) to a FRA exit point (X).

The use of intermediate points is allowed in flight planning and in the route description.

The use of unpublished intermediate points defined by geographical coordinates is allowed in particular to indicate a change of level within the FRA cell.

1.3.4.2.3 Access from / to Cayenne-Félix Eboué Airport (SOCA)

Aircraft arriving at the aerodrome must plan their flight from a FRA (E) point to a FRA point (A), then to the first point of the STAR.

Aircraft departing from the aerodrome must plan their flight from the last point of the SID to a FRA point (D) and then to a FRA point (X).

1.3.4.2.4 Cross-border FRA

Planning cross-border DCT is not allowed.

1.3.4.3 Reserved areas

1.3.4.3.1 Rerouting reserved areas

Aircraft operators plan their flight in FRA airspace in accordance with the information published (considering temporary reserved areas during scheduled operating hours).

1.3.4.3.2 Additional procedures

Field 15 of the flight plans filed to operate within the FRA cell must respect the table of cruise levels published in ENR 1.7 "Table of cruising levels".

The parity of cruising levels (EVEN or ODD FL) is chosen according to the direction described for points FRA (E), FRA (X), and FRA (EX) as shown in the table below :

Parité des niveaux de croisière (FL) dans une cellule FRA
Direction of cruising levels (FL) in a FRA cell

FLs pour / *for* FRA (E)	FLs pour / *for* FRA (X)	FLs à l'intérieur d'une cellule FRA *FL inside a FRA cell*
PAIR / *EVEN*	PAIR / *EVEN*	FLs PAIRS pour tous les segments DCT *EVEN FLs for all DCT segments*
IMPAIR / *ODD*	IMPAIR / *ODD*	FLs IMPAIRS pour tous les segments DCT *ODD FLs for all DCT segments*

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 1.4 CLASSIFICATION DE L'ESPACE AERIEN ATS

ATS AIRSPACE CLASSIFICATION

1.4.1 Classification des espaces aériens à l'intérieur desquels les organismes français assurent les services de la circulation aérienne.

Conformément au réglement d'exécution (UE) N° 923/2012, les espaces aériens à l'intérieur desquels les organismes français assurent les services de la circulation aérienne sont classés en fonction des services rendus aux vols VFR et aux vols IFR, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

1.4.1 Classification of airspaces within which French organism provide air traffic services.

In compliance with European regulation (UE) NR 923/2012, airspaces within which French organism provide air traffic services are classified, according to, the types of services provided to VFR flights and IFR flights, as depicted in the following table.

CLASSES D'ESPACES *Airspace class*	**VOLS ADMIS** *Authorized flights*	**SERVICES FOURNIS PAR LES ORGANISMES DE LA CIRCULATION AERIENNE** *Services provided by air traffic services units*			**OBLIGATION contact RADIO bilateral** ***Bilateral*** *Radio contact mandatory*	**SOUMIS A CLAIRANCE** *Subject to clairance*	**LIMITATION DE VITESSE (1)** *Speed limitation (1)*
		SEPARATION / SEPARATION	**INFORMATION** *Information*	**ALERTE** *Alert*			
A	**IFR**	Séparation/ *Separation* IFR / IFR	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	250 kt sauf clairance contraire / *unless otherwise instructed by control (3)*
C	**IFR**	Séparation/ *Separation* IFR / IFR IFR / VFR	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	250 kt sauf clairance contraire / *unless otherwise instructed by control (3)*
	VFR	Séparation/ *Separation* VFR / IFR	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	250 kt (4)
D	**IFR**	Séparation/ *Separation* IFR / IFR	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	250 kt (4)
	VFR	NON	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	250 kt (4)
	VFR S (CTR)	Séparation/ *Separation* VFR S / IFR	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	250 kt (4)
E	**IFR**	Séparation/ *Separation* IFR / IFR	Oui Oui dans la mesure du possible / *Yes if possible*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	250 kt (4)
	VFR	Non / *No*	Oui dans la mesure du possible et si contact radio établi / *Yes if possible and if radio contact with the ATS unit is established*	Oui dans la mesure du possible / *Yes if possible*	Non /No	Non / *No*	250 kt (4)
G	**IFR**	Non / *No*	Oui sur demande / *Yes on request*	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	Non / *No*	250 kt (4)
	VFR	Non/ *No*	Oui sur demande / *Yes on request*	Oui / *Yes*	Non / *No*	Non / *No*	250 kt (4)

VFR S = VFR Spécial / *Special VFR.*

(1) sous FL 100 (ou 10000 ft si TA>10000 ft AMSL) / *below FL 100 (or 10000 ft if TA>10000 ft AMSL).*

(2) et suggestion de manoeuvre d'évitement à la demande du pilote / *and proposed avoidance action O/R by the pilot.*

(3) Les vols IFR évoluant à une altitude inférieure à 3 050m (10 000 ft) AMSL sur une route ATS ou un itinéraire normalisé de départ et d'arrivée ou en guidage radar appliquent une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 nœuds, sauf clairance contraire explicite à l'initiative du contrôleur.
• Toutefois, une vitesse supérieure à 250 nœuds est possible, après accord du contrôle aérien, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir une vitesse inférieure ou égale à 250 nœuds.
• Note : Lorsque l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, le niveau de vol 100 devrait être utilisé au lieu de 10 000 ft AMSL.
(3) IFR flights operating at an altitude of less than 3 050m (10 000 ft) AMSL on an ATS route or a standard departure and arrival route or in radar guidance apply a specified air speed limitation (IAS) at 250 knots, unless explicitly agreed otherwise by the controller.
• However, a speed exceeding 250 knots is possible, after approval of the air traffic control, for aircraft which, for technical reasons or flight quality, cannot maintain a speed less than or equal to 250 knots.
• Note: When the transition altitude is less than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, flight level 100 should be used instead of 10 000 ft AMSL.
(4) La limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 kts s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, sauf dans les cas approuvés par l'autorité compétente pour les types d'aéronef qui, pour des raisons techniques ou liées à la sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse.
(4) the specified air speed limitation (IAS) of 250 kts applies to all flights below 3,050 m (10,000 ft) AM.SL, except in cases approved by the competent authority for aircraft types which , for technical or security reasons, can not maintain this speed

© Service de l'Information Aéronautique, France

Notes importante sur l'information de vol : (1) Les informations relatives aux risques de collision comprennent uniquement les activités connues qui constituent des risques pour l'aéronef concerné. La disponibilité de ces informations auprès des services de la circulation aérienne peut parfois être incomplète (par exemple les limites dans la couverture radar ou radio, le contact radio facultatif par les pilotes, les limites de la précision des informations rapportées par les pilotes ou des informations de niveau non confirmées) et, par conséquent, les services de la circulation aérienne ne sont pas en mesure d'accepter l'obligation de les émettre à tout moment ou de se porter garants de leur exactitude (GM1 SERA.9005(b)(2) PORTEE DU SERVICE d'INFORMATION DE VOL, INFORMATION RELATIVE AUX RISQUE DE COLLISION) (2) Lorsque des organismes de services de la circulation aérienne assurent à la fois le service d'information de vol et le service du contrôle de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne a priorité sur le service d'information de vol chaque fois que le service du contrôle de la circulation aérienne l'exigera. (SERA 9001)

Important notes on flight information :
(1) Information relating to collision hazards includes only known activities that constitute risks to the aircraft concerned. The availability of such information to air traffic services may sometimes be incomplete (e.g. limitations in radar or radio coverage, optional radio contact by pilots, limitations in the accuracy of reported information by pilots, or unconfirmed level of information) and, therefore, air traffic services cannot assume responsibility for its issuance at all times or for its accuracy. (GM1 SERA.9005(b)(2) Scope of flight information service, INFORMATION RELATED TO COLLISION HAZARDS)
(2) Where air traffic services units provide both flight information service and air traffic control service, the provision of air traffic control service shall have precedence over the provision of flight information service whenever the provision of air traffic control service so requires. (SERA.9001)

L'une des classes décrites ci-dessus est attribuée aux espaces aériens contrôlés à l'intérieur desquels les organismes français assurent les services de la circulation aérienne.

La classification de ces espaces est précisée en :

- ENR 2.1 pour :

- ENR 2.1.1 : les régions d'information de vol de l'espace inférieur (FIR) et de l'espace supérieur (UIR),
- ENR 2.1.2 : la région inférieure de contrôle (LTA),
- ENR 2.1.2 : la région supérieure d'information de vol (UIR),
- ENR 2.1.2 : la région supérieure de contrôle (UTA),
- ENR 2.1.2 : les régions de contrôle (CTA),
- ENR 2.1.3 : les régions de contrôle terminales (TMA).
- ENR 3.1 pour les AWY.

- AD 2 pour les zones de contrôle qui sont classées, suivant le cas D ou A en totalité ou en partie, en fonction de la densité et la complexité des diverses circulations.

One of these classes above mentionned is assigned to controlled airspace within which French units ensure air traffic services.

The airspace's classification is specified in chapter:

- ENR 2.1 for:

- ENR 2.1.1: flight information regions within lower area (FIR) and upper area (UIR),
- ENR 2.1.2: lower traffic area (LTA),
- ENR 2.1.2: upper flight information region (UIR),
- ENR 2.1.2: upper control area (UTA),
- ENR 2.1.2: control areas (CTA),
- ENR 2.1.3: terminal control areas (TMA).
- ENR 3.1 for the AWY.

- AD 2 for the control zones, classified D or A entirely or partly, depending on the density and complexity of traffic.

1.4.2 Départements et territoires français d'outre mer

Les espace aériens au dessus des départements français d'outre-Mer, objet du présent AIP sont inclus :

1.4.2.1 ANTILLES FRANCAISES

Pour les départements de la Guadeloupe et de la Martinique, dans l'espace aérien de la FIR/UIR de PIARCO (Trinidad) dont les limites sont définies pages ENR 2.1-1 et ENR 2.2-1 à l'exception toutefois :

a) de l'espace aérien au-dessus de la partie française de l'île de Saint Martin (département de la Guadeloupe) qui relève de la région d'information de vol (FIR/UIR) de SAN JUAN (Puerto Rico) et se trouve situé sous la zone de contrôle d'aérodrome de PHILIPSBURG-JULIANA (Antilles néerlandaises - Voir page AD 1.7-1).

b) de l'espace aérien au-dessus de l'île de Saint Barthélémy (département de la Guadeloupe) qui relève de la région d'information de vol (FIR/UIR) de SAN JUAN.

1.4.2.2 GUYANE

Pour le département de la Guyane, dans l'espace aérien de la FIR et de l'UIR CAYENNE dont les limites sont décrites page ENR 2.1-1 et ENR 2.2-1.

Les règles de calage altimétrique utilisées et les procédures qui en découlent sont pratiquement conformes aux dispositions de l'OACI contenues dans les documents suivants.

- DOC 8168-OPS/611 - Procédures pour les Services de navigation aérienne.

*Exploitation technique des aéronefs.

- DOC 4444-RAC/501 - Procédures pour les Services de circulation aérienne ;

* Règles de l'Air et Service de la circulation aérienne.

- DOC 7030 - Procédures complémentaires régionales.

1.4.2.3 SAINT PIERRE ET MIQUELON

a) DIVISION DE L'ESPACE AERIEN

L'espace aérien situé au-dessus de la collectivité territoriale de Saint-Pierre et Miquelon est compris en totalité à l'intérieur de la région d'information de vol (FIR) GANDER DOMESTIC dont les limites sont définies page ENR 2.1-1.

1.4.2 French Overseas departments and territories

The air space above French overseas departments covered by Ihis AIP are included:

1.4.2.1 FRENCH ANTILLES

For the departments of Guadeloupe and Martinique in the FIR/UIR air space of PIARCO (Trinidad) the boundaries of which are defined in pages ENR 2.1-1 and ENR 2.2-1 except however:

a) The air space above the French part of Ihe island of Sainl Martin (department of Guadeloupe) which depends on the flight information region (FIR/UIR) of SAN JUAN (Puerto Rico) and lies under the aerodrome control zone of PHILIPSBURG-JULIANA (Dutch West Indies - see page AD 1.7-1).

b) The air space above Saint Barthélémy island (department of Guadeloupe) which depends on the flight information region (FIR/UIR) of SAN JUAN.

1.4.2.2 FRENCH GUIANA

For the French department of Guiana in the air space of the CAYENNE FIR and UIR, the boundaries of which are detailed on pages ENR 2.1-1 and ENR 2.2-1.

The rules for altimeter setting applied and the resulting procedures conform in practice with the provisions laid down by the ICAO in the following documents:

- DOC 8168 OPS/611 - Procedures for air navigation services;

*Technical operation of aircraft.

- DOC 4444 RAC/501 - Procedures for air traffic services;

* Rules for air traffic services

- DOC 7030 - Complementary regional procedures.

1.4.2.3 SAINT PIERRE AND MIQUELON

a) AIR SPACE DIVISION

The air space above the Saint-Pierre and Miquelon territorial collectivity is fully included in the GANDER DOMESTIC flight information region (FIR) the boundaries of which are defined on page ENR 2.1-1.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Afin de permettre la fourniture des services de la circulation aérienne, l'espace aérien contrôlé associé aux Iles St-Pierre et Miquelon a été organisé en :

a) la région de contrôle terminale de SAINT PIERRE (TMA) (voir pages ENR 2.3-2) :

b) la zone de contrôle de SAINT PIERRE (CTR) (voir page AD 1.7-1).

b) COMMUNICATION AIR/SOL

- Langues utilisées

Les organismes canadiens qui fournissent, par délégation de l'administration française, des services dans les espaces contrôlés associés aux Iles Saint-Pierre et Miquelon utilisent la langue anglaise.

Les organismes français implantés sur les aérodromes de la collectivité territoriale de St-Pierre et Miquelon utilisent la langue française et la langue anglaise.

- Désignation des points de compte-rendu

Pour éviter toute erreur d'interprétation, il est demandé aux commandants de bord d'employer pour la désignation des stations de radionavigation l'indicatif épelé en code OACI de préférence au nom des stations.

- Indicatifs d'appel radiotéléphonique.

Seuls sont admis par les organismes français de la circulation aérienne les indicatifs d'appel conformes aux dispositions de l'annexe 10 de l'OACI.

c) SERVICE DE CONTROLE

Conformément à un accord conclu entre le gouvernement français et le gouvernement canadien, le service de contrôle est rendu :

- par le centre de contrôle régional de GANDER (ACC) dans la portion de la région de contrôle terminale située au-dessus de 6000 ft ;

- par le centre de contrôle d'approche :

- dans la zone de contrôle de SAINT PIERRE à l'intérieur de la portion de contrôle terminale de SAINT PIERRE située à 6000 ft et au-dessous.

- dans le secteur Nord-Est délégué à cet effet par l'ACC GANDER entre 2200 ft/AMSL et 6000 ft/AMSL.

d) SERVICES D'INFORMATION ET D'ALERTE

L'organisation des services d'information et d'alerte est similaire à celle du service de contrôle dans la région de contrôle terminale de la zone de contrôle de SAINT PIERRE ainsi que dans le secteur "Nord-Est".

L'approche de SAINT PIERRE fournit également les services d'information et d'alerte dans la portion de la région d'information de vol situé sous la région de contrôle terminale de SAINT PIERRE.

In order to allow providing the air traffic services, the controlled air space associated to the St-Pierre and Miquelon Islands is organized as follows:

a) the terminal control area of SAINT PIERRE (TMA) (see pages ENR 2.3-2),

b) the control zone of SAINT PIERRE (CTR) (see page AD 1.7-1).

b) AIR-TO-GROUND COMMUNICATION

- Languages used

The Canadian Organizations providing services in the controlled air spaces associated to Saint-Pierre et Miquelon islands, by delegation from the French Administration, use the English language.

The French Organizations installed on aerodromes belonging to the Saint-Pierre et Miquelon territorial collectivity use both the French and English languages.

- Designation of reporting points

To avoid any misinterpretation, Captains are requested to use the call sign spelled in ICAO code rather than the name of stations, when designating radionavigation stations.

- Radiotelephone call signs

The French air traffic control organizations only accept call signs compliant with the provisions of ICAO Appendix 10.

c) CONTROL SERVICE

In compliance with an agreement signed between the French Government and the Canadian Government, the control service is provided:

- by the GANDER aera control center (ACC) in the part of the terminal control area above 6000 ft;

- by the approach control center:

- in the SAINT PIERRE control zone within the SAINT PIERRE terminal control part at 6000 ft and below.

- in the North-East sector delegated for this purpose to the GANDER ACC between 2200 ft/AMSL and 6000 ft/AMSL.

d) INFORMATION AND ALERTING SERVICES

The organization of the information and alerting services is the same as for the control service in the terminal control area of the SAINT PIERRE control zone and in the "North-East" sector.

The SAINT PIERRE approach also provides information and alerting services in the part of the flight information region located under the SAINT PIERRE terminal control area.

© Service de l'Information Aéronautique, France

L'organisation des services d'information et d'alerte est similaire à celle du service de contrôle dans la région de contrôle terminale de la zone de contrôle de SAINT PIERRE ainsi que dans le secteur "Nord-Est".

L'approche de SAINT PIERRE fournit également les services d'information et d'alerte dans la portion de la région d'information de vol situé sous la région de contrôle terminale de SAINT PIERRE.

The organization of the information and alerting services is the same as for the control service in the terminal control area of the SAINT PIERRE control zone and in the "North-East" sector.

The SAINT PIERRE approach also provides information and alerting services in the part of the flight information region located under the SAINT PIERRE terminal control area.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 1.5 PROCEDURES D'ATTENTE, D'APPROCHE ET DE DEPART

HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

1.5.1 GENERALITES

a) La règlementation française applicable aux procédures de vol aux instruments est fixée par l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments.

https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045076573

Ce texte national complète les dispositions règlementaires du règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, modifié notamment par le règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission du 14 février 2020.

Les critères de conception des procédures de vol aux instruments et les règles de détermination des minimums opérationnels associés à certaines procédures d'approche sont fixés par décision du ministre chargé de l'aviation civile.
Un moyen acceptable de conformité pour la conception des procédures et la détermination des minimums opérationnels est le document national intitulé : « Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés ».

Ce recueil est publié sur le site du ministère chargé de l'aviation civile :

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/
procedures-aux-instruments

Les procédures peuvent également être conçues en application des critères fixés dans le document OACI n°8168, volume II (PANS-OPS), ou dans le document OACI n°9905 (manuel RNP-AR).

b) Les critères français de conception des procédures de vol aux instruments figurant dans le recueil mentionné ci-dessus s'inspirent largement du document OACI n°8168, volume II (PANS-OPS).
Les critères généraux sont similaires.

Des différences existent entre les deux documents au sujet des procédures particulières. Ces différences sont signalées dans la partie GEN 1.7 de l'AIP.

Les procédures de vol aux instruments conçues en application du document OACI n°8168 sont portées à la connaissance des usagers au moyen d'une annotation spécifique sur les cartes aéronautiques.

Les règles françaises de cartographie sont définies dans l'arrêté du 6 juillet 2018 relatif aux cartes aéronautiques :

https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2018/7/6/ TRAA1813148A/jo/texte

Ces règles sont définies sur la base des dispositions de l'Annexe 4 de l'OACI. Les différences sont signalées dans la partie GEN 1.7 de l'AIP.

Enfin, il est rappelé que les règles d'utilisation des aérodromes par les aéronefs en IFR sont définies dans l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs :

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=
JORFTEXT000038864224&categorieLien=id

1.5.1.1 Catégories d'aéronef et vitesses indiquées associées

Les aéronefs étant classés par catégorie, les catégories prises en compte pour la protection des procédures sont précisées sur chaque carte d'approche aux instruments.

1.5.1 GENERAL

a) The French regulation on instrument flight procedures is set in the 24th of January 2022 order relating to the establishment and design of instrument flight procedures.

https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045076573

This national document completes and supplements Commission implementing regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, amended in particular by Commission implementing regulation (EU) 2020/469 of 14 February 2020.

The design criteria for instrument flight procedures and the rules for determining the operational minima to be published for some approach procedures are defined in a decision from the minister in charge of civil aviation.
One acceptable means of compliance for the design of instrument flight procedures and determination of operational minima is the national document entitled :"Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés" (Criteria for instrument flight procedure design and rules for operational minima determination).

This document is published on the website of the ministry in charge of civil aviation :

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/
procedures-aux-instruments

Procedures may also be designed in accordance with the criteria set in ICAO document 8168 volume II (PANS-OPS) or in ICAO document n°9905 (RNP-AR Manual).

b) French criteria for instrument flight procedures design set in the national document mentioned here above stem from ICAO document n°8168, volume II (PANS-OPS). General criteria are very similar but some differences exist for specific procedures.

These differences are indicated in part GEN 1.7 of the AIP.

Instrument flight procedures designed in application of ICAO document N°8168 are notified to airspace users through a specific annotation on aeronautical charts.

French cartographic rules are set in the following order :

https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2018/7/6/ TRAA1813148A/jo/texte

These rules stem from ICAO Annex 4. Differences are indicated in AIP part GEN 1.7.

Finally, it is reminded that the use of aerodromes by aircraft in IFR is subject to the application of the 12th July 2019 order relating to air traffic general procedures applicable to the use of aerodromes by aircraft :

*https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=
JORFTEXT000038864224&categorieLien=id*

1.5.1.1 Aircraft categories and associated indicated speeds

Aircraft are classified by category ; procedures protection is provided for the categories indicated on each instrument approach chart.

Catégorie d'aéronefs *Aircraft Category*	**Vat +**	**Vitesse d'approche initiale** *Initial approach Speed*		**Vitesse d'approche finale** *Final approach Speed*		**Vitesse MAX pour manoeuvres à vue (VPT ou MVL)** *MAX speed for circling manoeuvring (VPT / circling)*	**Vitesse MAX pour approche interrompue** *MAX speed for missed approach*	
		MNM.	**MAX.**	**MNM.**	**MAX.**	**VPT ou MVL** ***circling***	**Initiale et intermediaire** ***Initial and intermediate***	**Finale** ***Final***
A	≤ 91	90	150	70	100	100	100	110
B	91/120	120	180 (170*)	85	130	135	130	150
C	121/140	160	240 (220*)	115	160	180	160	240
D, DL	141/165	185	250 (220*)	130	185	205	185	265
E	166/210	185	250 (220*)	155	230	240	230	275
H	S/O	70	120**	60	90	S/O	90	90
H (PinS)	S/O	70	120	60	90	S/O	70 ou 90	70 ou 90

+ Vat : vitesse au seuil égale à 1,3 fois la vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage à la masse maximale certifiée à l'atterrissage ou à 1,23 VS1 G, suivant le cas.
* : vitesse maximale pour procédures d'inversion ou en hippodrome.

** : la vitesse maximale pour les procédures d'inversion et en hippodrome jusqu'à 6 000 ft inclusivement est de 100 kt, et la vitesse maximale pour les procédures d'inversion et en hippodrome au-dessus de 6 000 ft est de 110 kt.

+ Vat: (Speed at threshold) : 1.3 times stalling speed in landing configuration at the maximum certificated landing mass.

** Maximum speed for reversal or racetrack procedure.*

***: maximum speed for reversal or racetrack procedures is 100 kt (at or below 6 000 ft) or 110 kt (above 6000 ft).*

1.5.1.2 Procédures PBN

1.5.1.2.1 Procédures PBN RNP APCH

Les procédures d'approche PBN publiées sur les cartes IAC sont des approches de non-précision (LNAV), des approches avec guidage vertical (LNAV-VNAV et LPV), ou des approches de précision (LPV 200 ft). Elles se reconnaissent notamment au titre "RNP RWY xx" et au cartouche des minimums associés. Elles sont établies en utilisant des critères conformes à ceux des PANS-OPS de l'OACI.

Pour suivre une procédure d'approche PBN (intermédiaire, finale et approche interrompue), l'aéronef doit être équipé d'un système de navigation certifié conforme à la spécification RNP (APCH) du "Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)" de l'OACI (Doc 9613).

1.5.1.2.2 Procédures PBN RNP AR APCH

Les procédures d'approche RNP AR publiées dans l'AIP, sont des approches avec guidage vertical présentant des éléments de conception plus exigeant au niveau de leur exécution pour les systèmes de bord et les équipages, que les procédures d'approche de type RNP APCH (valeur de la précision de navigation demandée, présence de segment de type RF en finale, longueur potentiellement courte de la trajectoire finale axée sur la piste). Elles se reconnaissent notamment au titre "RNP RWY xx (AR)" et au cartouche des minimums associés. Elles sont établies en utilisant les critères de conception issus du Doc 9905 de l'OACI.

Pour suivre une procédure d'approche RNP AR, l'aéronef et l'équipage doivent répondre aux exigences de la spécification de navigation RNP AR APCH telle que décrite dans le "Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)" de l'OACI (Doc 9613).

En complément, l'exécution de ces procédures par un exploitant d'aéronef nécessite la délivrance d'une approbation opérationnelle spécifique conformément à l'annexe 6 de l'OACI.

Il existe deux types d'approbations :

• Une approbation permettant à un exploitant de réaliser toutes les procédures RNP AR qui répondent aux deux critères suivants :

- être publiques (non-privées), et
- être entièrement conformes aux critères de la 3ème édition du document OACI 9905.

→ L'« approbation RNP AR » doit être délivrée par l'autorité de tutelle de l'exploitant, ainsi qu'une attestation indiquant que l'« approbation RNP AR » a été délivrée conformément au Doc 9997 de l'OACI.

→ Ce type de procédure fait l'objet sur la carte IAC dans l'AIP français, de la mention : « Réservée aux exploitants munis d'une approbation, voir ENR 1.5 ».

• Cette approbation sera complétée d'une approbation spécifique à une procédure, nécessaire à un exploitant pour exécuter toute procédure RNP AR ne répondant pas à au moins l'un des deux critères précédents.

→ Ce type de procédure, si elle est publiée dans l'AIP, fait l'objet sur la carte IAC dans l'AIP français, de la mention : « Réservée aux exploitants munis d'une approbation française, voir AD 2.22 ». Par ailleurs le caractère « spécifique » de la procédure est explicité dans la partie AD 2.22 de l'aérodrome concerné.

1.5.1.2 PBN procedures

1.5.1.2.1 RNP APCH PBN procedures

The PBN approach procedures published in IAC charts are either non-precision approaches (LNAV), approaches with vertical guidance (LNAV-VNAV and LPV) or precision approaches (LPV 200 ft). They are identified with the "RNP RWY xx" title and with the associated minimum box. They are defined using criteria complying with those of ICAO PANS-OPS.

To follow a PBN approach procedure (intermediate, final and missed approach), the aircraft must be equipped with a navigation system certified in compliance with the RNP specification (APCH) of the ICAO Doc 9613, "Performance Based Navigation (PBN) Manual".

1.5.1.2.2 RNP AR APCH PBN procedures

The RNP AR approach procedures published in the AIP are vertically guided approaches with more demanding design elements in their execution for aircraft systems and crews than the usual RNP APCH approach procedures (required navigation accuracy value, presence of RF type segments on final, potentially short length of the final path centered on the runway). They can be identified by the title "RNP RWY xx (AR)" and the associated minimums. They are established using design criteria from ICAO Doc 9905.

To fly an RNP AR approach procedure, the aircraft and crew must meet the requirements of the RNP AR APCH navigation specification as described in the ICAO "Performance Based Navigation (PBN) Manual" (Doc 9613).

In addition, the execution of these procedures by an aircraft operator requires the issuance of a specific operational approval in accordance with ICAO Annex 6.

There are two types of approvals :

• An approval allowing an operator to perform all RNP AR procedures that meet the following two criteria :

- *be public (non-private), and*
- *fully compliant with the criteria of ICAO 9905, 3rd edition.*

→ The "RNP AR approval" must be issued by the operator's supervisory authority, together with a statement that the "RNP AR approval" has been issued in accordance with ICAO Doc 9997.

→ This type of procedure is identified on the IAC chart in the French AIP as "Reserved for approved operators, see ENR 1.5".

• This approval will be supplemented by a procedure-specific approval, required for an operator to perform any RNP AR procedure not meeting at least one of the two previous criteria.

→ This type of procedure, if published in the AIP, is identified on the IAC chart in the French AIP as "Reserved for operators with French approval, see AD 2.22". Furthermore, the "specific" nature of the procedure is explained in the AD 2.22 section of the concerned aerodrome.

© Service de l'Information Aéronautique, France

→ L'approbation « spécifique à une procédure » est délivrée par la DSAC/NO de la DGAC-France. Elle vise à s'assurer que l'exploitant et son autorité de tutelle ont pris en compte les particularités d'exploitation de la procédure.

La demande d'approbation doit être adressée à la DGAC-France DSAC/NO 50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15 France, et par courriel à : dsac-st-no-bf@aviation-civile.gouv.fr.

→ The "procedure-specific" approval is issued by the DSAC/NO of the DGAC-France. It is intended to ensure that the operator and his supervisory authority have taken into account the operating characteristics of the procedure.

The request for approval should be addressed to DGAC-France DSAC/NO 50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15 France, and by e-mail to : dsac-st-no-bf@aviation-civile.gouv.fr.

1.5.1.3 Procédures PBN en zone terminale publiées avec la mention"RNAV-1 et P-RNAV"

Les procédures RNAV en zone terminale publiées avec l'identification "RNAV" et séparément, la mention "RNAV-1 et P-RNAV" sont utilisables par les aéronefs équipés d'un système de navigation conforme à l'une ou l'autre de ces spécifications.

Ces procédures sont protégées DME/DME et/ou GNSS. La procédure PBN publiée peut requérir que la performance du système de navigation soit accomplie à l'aide de capteurs spécifiques (ex : GNSS ou DME/DME/IRU).

Les procédures publiées comme étant utilisables en RNAV1 et en P-RNAV excluent les aéronefs autorisés P-RNAV avec capteur VOR-DME uniquement.

1.5.1.3 PBN procedures in terminal area published with the "RNAV-1 and P-RNAV" mention

RNAV procedures in terminal area published with « RNAV » identification and separately "RNAV-1 and P-RNAV" mention are available for aircraft equipped with a navigation system in compliance with the one or other one of these specifications.

These procedures are protected for DME/DME and/or GNSS. The published PBN procedure can require that the performance of the navigation system is realized by means of specific sensors (ex : GNSS or DME/DME/IRU).

Procedures published as available for RNAV-1 and for P-RNAV exclude aircraft authorized for P-RNAV with only sensor VOR-DME.

1.5.1.4 Procédures PBN en zone terminale publiées avec la mention "RNAV- 5"

Certains segments de procédures répondant à des conditions particulières peuvent être publiés avec l'identification "RNAV" et séparément, la mention "RNAV5".

Les conditions opérationnelles associées à leur utilisation sont les suivantes :

• Altitude minimale de sécurité radar : Les itinéraires publiés sont établis à l'altitude minimale de sécurité radar ou au-dessus.

• Base de données : Les procédures définies dans la base de données ne doivent pas être modifiées par l'équipage.

> Absence de la capacité RNAV requise en zone terminale : En l'absence de la capacité RNAV requise, le pilote doit :

• dans le cas d'une arrivée normalisée aux instruments (STAR) ou d'une approche initiale aux instruments, soit :

- suivre ou rejoindre la procédure conventionnelle correspondante publiée, si elle existe ou,

- annoncer "Non RNAV zone terminale" dès le début de la procédure afin de bénéficier du guidage radar ;

• dans le cas d'un départ normalisé aux instruments (SID) :

- annoncer "Non RNAV zone terminale" dès la mise en route afin de bénéficier du guidage radar dès la fin du segment initial conventionnel ou d'être autorisé à suivre un départ normalisé aux instruments.

> Perte de la capacité RNAV requise en zone terminale

En cas de perte de la capacité RNAV requise, le pilote doit :

• dans le cas d'une arrivée normalisée aux instruments (STAR) ou d'une approche initiale aux instruments, soit :

- suivre ou rejoindre la procédure conventionnelle correspondante publiée, si elle existe ou,

- annoncer "RNAV Impossible [cause (raison)]" dès la perte de la capacité RNAV requise afin de bénéficier du guidage radar ;

• dans le cas d'un départ normalisé aux instruments (SID) :

- annoncer "RNAV Impossible [cause (raison)]" afin de bénéficier du guidage radar ou d'être autorisé à suivre un départ normalisé aux instruments.

1.5.1.4 PBN procedures in terminal area published with "RNAV-5" mention

Some segments of procedures complying with specific conditions can be published with "RNAV" identification and separately "RNAV-5" mention.

Operational conditions associated to their using are hereafter :

• Minimum radar vector altitude : The published flight routes are set at the minimum radar vector altitude or above.

• Data base : The procedures defined in the data base shall not be changed by air crew.

> Absence of RNAV required capacity in terminal area : In absence of RNAV required capacity, the pilot shall :

• for a STAR or initial instrument approach, either :

- follow or join the appropriate conventional procedure published, when existing or,

- report "Non RNAV terminal area" upon starting the procedure in order to get a radar guidance ;

• for a SID :

- report "Non RNAV terminal area" upon engine starting up in order to get a radar guidance since the end of the conventional initial segment or to be cleared to carry out a SID procedure.

> Loss of RNAV capacity required in terminal area

In case of loss of RNAV capacity required, the pilot shall :

• for a STAR or initial instrument approach, either :

- follow or join the appropriate conventional procedure published, when existing or,

- report "Unable RNAV [due (reason)]" upon the loss of RNAV capacity required in order to get a radar guidance ;

• for a SID :

- report "Unable RNAV [due (reason)]" in order to get a radar guidance or to be cleared to carry out a SID procedure

1.5.2 VOLS A L'ARRIVEE

1.5.2 ARRIVING FLIGHTS

1.5.2.1 Altitude minimale de secteur (MSA) ou route d'arrivée spécifiée

1.5.2.1 Minimum sector altitude (MSA) or specified arrival route

L'altitude minimale de secteur est calculée avec une marge de franchissement d'obstacle de 300 m. Toutefois cette marge peut être augmentée d'une valeur pouvant atteindre 300 m en cas de relief important. L'altitude minimale de franchissement d'obstacles sur une route d'arrivée spécifiée est calculée :

• s'il n'existe pas d'espace contrôlé associé à la procédure :

• à partir du dernier repère en route, s'il est situé à moins de 25 NM de l'IAF, sinon du point situé à 25 NM de l'IAF sur la route d'arrivée.

• s'il existe un espace contrôlé associé à la procédure :

- à partir de la limite de cet espace ou du repère le plus proche possible de cette limite.

- à partir de la limite de cet espace ou du repère le plus proche possible de cette limite.

Une contrainte de circulation aérienne (altitude de procédure) peut être, si nécessaire, publiée ; elle précède alors l'altitude minimale de franchissement d'obstacles.

Exemple : "4300* 3000 *si LFR50 active

Minimum sector altitude is calculated with an obstacle clearance margin of 300 m. However this margin can be increased to 300 m when surface inequalities are considerable. Minimum obstacle clearance altitude is calculated on a specified arrival route :

• if no controlled airspace is associated with the procedure :

• from the last fix, within a radius of 25 NM from the IAF, if not, from the point located at 25 NM from IAF on the arrival route.

• if a controlled airspace is associated with the procedure :

- An Air Traffic constraint (procedure altitude) may be published if necessary ; it then precedes the minimum obstacle clearance altitude.

- from the limit of this airspace or from the nearest possible fix to this limit.

An Air Traffic constraint (procedure altitude) may be published if necessary ; it then precedes the minimum obstacle clearance altitude.

Example: "4300 3000 *if LFR50 active*

1.5.2.2 Altitudes d'arrivée en région terminale (TAA)

Des altitudes minimales d'arrivée en TMA (TAA), associées à des aires basées sur le repère d'approche initiale et/ou le repère d'approche intermédiaire peuvent être fournies pour faciliter la descente et l'entrée dans la procédure.

La configuration type prévoit 3 secteurs de TAA : entrée directe, base gauche et base droite.

Les principes de construction et d'utilisation sont similaires à ceux des altitudes minimales de secteur qui figurent sur les cartes d'approche aux instruments des procédures conventionnelles, mais les limites latérales de ces secteurs sont adaptées à l'utilisation des récepteurs GNSS et plus généralement, des systèmes de navigation

1.5.2.3 Procédure en hippodrome

En principe, le ralliement d'un hippodrome s'effectue à l'issue d'un circuit d'attente. Cependant pour permettre à un aéronef, qui n'a pas à attendre, d'entrer directement dans l'hippodrome, les entrées sont étudiées comme pour une attente du même type. Pour un hippodrome basé à la verticale d'une installation VOR, NDB ou sur une intersection de rayons VOR, la durée d'éloignement pour l'entrée est de une minute trente secondes maximum.

En conséquence :

• pour les hippodromes dont le temps d'éloignement et l'altitude minimale sont ceux de l'attente, les entrées dans les hippodromes sont automatiquement protégées ; aucune mention n'est portée sur la carte IAC ;

• pour les hippodromes dont le temps d'éloignement est de une minute trente secondes, les entrées sont étudiées et mention en est faite sur la carte IAC. (Exemple : « les entrées dans l'hippodrome sont protégées » ou « Entrées dans l'hippodrome secteurs 1 et 3 protégées » (les entrées dans le secteur 2 ne sont alors pas possibles) ou « Entrées dans l'hippodrome de une minute trente sont protégées » (lorsque l'hippodrome est de une minute trente pour certaines catégories et supérieur à une minute trente pour d'autres).

• pour un hippodrome basé sur des informations VOR et DME, les entrées sont étudiées comme pour une attente du même type. Mention est faite sur la carte IAC.

Dans certains cas, un seul circuit est utilisé pour représenter, sur la vue en plan des cartes IAC, l'attente et l'hippodrome ; dans ce cas, les entrées en hippodrome sont protégées.

Lorsque l'attente et l'hippodrome sont représentés séparément, les entrées doivent s'effectuer dans l'attente, l'exécution de l'hippodrome ne pouvant être effectuée qu'une fois l'avion stabilisé en attente, à l'altitude minimale de celle-ci ; si, dans ce cas, les entrées en hippodrome sont néanmoins possibles pour certains avions, ceci est mentionné (CAT MAX ou IAS MAX).

1.5.2.4 Virages conventionnels 45°/180°

Sauf instruction contraire figurant sur la carte, le temps d'éloignement compté à partir du début du virage de 45° est de :

• 1 min pour les aéronefs de catégorie A et B,

• 1 min 15 pour les aéronefs de catégorie C et D.

1.5.2.5 Procédures d'approche finale à forte pente

Afin d'attirer l'attention des pilotes sur les approches finales dont la pente est supérieure à 3,5° dans le cas d'une approche de précision et à 6,5% dans le cas d'une approche classique, les cartes d'approche concernées comportent, sur la vue en plan, un cartouche :

• "ILS avec GP calé à plus de 3,5° " dans le cas d'une approche de précision ILS ou,

• "Angle de descente > à 3,5°" dans le cas d'une approche SBAS,

• "Pente finale supérieure à 6,5% (CAT A, B) à 6,1% (CAT C, D) dans le cas d'une approche classique NPA.

Ces mentions signifient que des qualifications appropriées pour l'aéronef et l'équipage de conduite sont nécessaires pour suivre une telle procédure.

Par ailleurs, il convient pour les vols en transport public de se référer au règlement (UE) 965/2012 qui contient des dispositions spécifiques supplémentaires pour les procédures d'approche à forte pente de 4,5° et plus.

1.5.2.6 Approche classique : définition du MAPT

Pour une approche classique de non-précision (NPA), il est défini un MAPT ; ce point est la limite aval à laquelle la procédure d'approche interrompue doit être amorcée afin de garantir la marge minimale de franchissement d'obstacle.

1.5.2.7 Approche interrompue

1.5.2.2 Arrival altitude in terminal area (TAA)

Terminal arrival altitudes in TMA (TAA), associated with areas based on the initial approach fix and/or the intermediate approach fix, can be provided to ease the descent and the approach procedure entry.

The typical configuration provides three TAA sectors : direct entry, left base and right base.

The principles for design and operational use are the same to those of minimum sector altitudes included in instrument approach charts for conventional procedures, but the lateral limits of these sectors are adapted to the use of GNSS receivers and more usually, of navigation systems.

1.5.2.3 Racetrack procedure

In principle, an aircraft enters a racetrack procedure when leaving a holding pattern. However, to allow an aircraft that has not to be kept on hold to directly enter the racetrack procedure, the entries are examined in the same way as if the aircraft had been on hold. When a racetrack is based on a VOR or NDB, or on the intersection of a VOR radial, the outbound time to the entry point is one minute and thirty seconds maximum.

Consequently :

• in the case of racetrack for which the outbound time and the minimum altitude are those of the holding pattern, entries into the racetrack are automatically protected and no special mention is made on the IAC.

• in the case of racetracks with an outbound time of one minute and thirty seconds, entries are defined and detailed on the IAC for example : "entries to racetrack protected" or "entries into the racetrack of sectors 1 or 3 protected" (entries into the sector 2 are then impossible) or "entries into the racetrack of one minute and thirty seconds are protected" (when the racetrack outbound time is one minute and thirty seconds for certain categories, and greater than one minute and thirty seconds for others).

• in the case of a racetrack using VOR or DME information, the entries are determined as for a holding pattern of the same type. This is then specified on the IAC.

Sometimes only one circuit represents on the IAC the holding pattern and the racetrack. In these cases, the entries in racetrack are protected.

When the holding pattern and the racetrack are shown separately, the entries must be done in the holding pattern, the racetrack can be executed only when the ACFT is stabilized at the minimum altitude in the holding pattern. In such a case, entries in racetrack are however possible for certain ACFT, if mentioned on the chart (CAT. MAX or IAS MAX).

1.5.2.4 Procedure turns of 45°/180°

Unless otherwise specified on the chart, flying time from the start of 45° turn is :

• one minute for aircraft of categories A and B

• one minute 15 sec, for aircraft of categories C and D.

1.5.2.5 Steep angle final approach procedures

In order to draw pilot's attention to final approaches whose glide path angle is more than 3,5° for a precision approach and more than 6,5% for a non-precision approach, the appropriate approach charts include a box in the plan view :

• "ILS with GP tuned over 3,5 %" for a precision approach or,

• "Descent slope angle > 3,5 %" for a SBAS approach or,

• "Final slope angle > 6,5 % (CAT. A, B) or > 6,1 % (CAT. C, D)" for a non-precision approach.

These notes are meaning that appropriate aircraft and fight crew qualifications are required to use the related procedures.

In addition, it is required for commercial flights to refer to the European rule (EU) 965/2012 which contains additional specific provisions for steep angle approach procedures whose glide path is equal or more than 4,5°.

1.5.2.6 Non precision approach : MAPT

For non-precision approaches (NPA), an MAPT is specified, this is the downstream limit at which a missed approach procedure must be started to ensure a minimal obstacle clearance margin.

1.5.2.7 Missed approach

© Service de l'Information Aéronautique, France

En approche interrompue, le franchissement d'obstacle est étudié en se basant sur un calcul de pente de 2,5 % jusqu'à la hauteur minimale d'accélération ; cette valeur n'est pas portée sur les cartes mais les minimums calculés pour cette pente sont systématiquement publiés. Lorsque des minimums supplémentaires sont calculés en prenant en compte des pentes supérieures à 2,5 %, ces pentes sont alors publiées en regard des minimums correspondants.

Cependant, une pente minimale de 3,3 % est prise en compte pour vérifier la séparation avec une autre trajectoire ou espace et pour calculer le dimensionnement des espaces. Cette pente n'est publiée que dans les cas où elle est supérieure à 3,3 %. En conséquence, à défaut de pente supérieure publiée en API, une pente minimale de 3,3 % doit être respectée.

En cas de rejointe d'une attente, l'aire de protection pour la partie du palier située dans l'attente considère notamment les éléments suivants :

• inclinaison : 25° (ou taux de virage de 3°/s si l'inclinaison qui en résulte est inférieure à 25°).

Le palier d'accélération peut ne pas être étudié : la mention "Palier d'accélération non étudié" est alors publiée dans la description de l'API.

Pour les procédures PBN, le segment d'approche interrompue (API) est normalement basé sur la navigation de surface mais peut, dans certains cas, être basé sur une navigation à l'estime ou une navigation effectuée à l'aide de moyens de radio-navigation tels que VOR ou le NDB.

Dans le cas où l'approche est interrompue en raison d'une panne ou d'une perte du guidage du système de navigation GNSS, l'exploitant doit définir et suivre une procédure d'urgence (suivie d'une phase de ralliement).

La phase de ralliement pour effectuer une nouvelle approche PBN ou une approche conventionnelle devra ensuite être réalisée à l'aide des moyens de navigation conventionnels et/ou sous assistance radar.

1.5.2.8 Référence altimétrique

Les indications de hauteur d'obstacles, de DH ou MDH sont données par rapport à l'altitude de l'aérodrome, excepté dans les cas suivants :

• pour les approches de précision (ILS ou SBAS CAT I, PAR) et les approches avec guidage vertical (APV SBAS, APV Baro) ; et

• pour les approches classiques, lorsque le seuil de la piste sur laquelle s'effectue l'approche aux instruments est à plus de 2 m (7 ft) au-dessous de l'altitude de l'aérodrome.

Dans ces deux cas, le niveau de référence est alors l'altitude du seuil de la piste.
Lorsqu'un niveau de référence autre que le niveau moyen de la mer est utilisé, il est porté bien en évidence sur la carte.

1.5.2.9 Représentation du relief et des obstacles

Le relief est représenté d'une manière schématique par des courbes de niveau et des points cotés pour les points culminants. Des teintes hypsométriques sont utilisées pour souligner le relief. Les obstacles significatifs sont indiqués.

Sur les cartes d'approche autres que les cartes VPT, le relief est représenté à partir d'une courbe de niveau située au moins à 300 m AAL. Au-dessus de ce niveau, l'intervalle entre courbes de niveau est fonction du relief à représenter.

Sur les cartes VPT, la courbe de niveau la plus basse, ainsi que l'intervalle entre courbes de niveau est fonction du relief à représenter. La présentation du relief diffère donc d'une carte à l'autre.

1.5.2.10 Utilisation des procédures d'approche aux instruments en l'absence d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome

Les procédures d'approche aux instruments ne sont autorisées que lorsque la diffusion du calage altimétrique QNH est assurée :

• soit via un système de transmission automatique de paramètres (STAP) sur l'aérodrome de destination ;

• soit via une station désignée indiquée sur la carte IAC de l'aérodrome de destination.

←

Les procédures d'approches sont alors obligatoirement suivies d'une MVL pour laquelle des minimums éventuellement majorés sont publiés. De nuit, pour les opérations de transport public régulier un représentant de l'exploitant devra être présent sur l'aérodrome et devra disposer de consignes approuvées par les services compétents de l'aviation civile lui permettant de déclencher le plan de secours de l'aérodrome ainsi que les phases d'urgence si nécessaire.

Les procédures d'approche aux instruments ne sont pas autorisées lorsque :

• la mention suivante est publiée : "Procédure interdite en dehors des horaires ATS" (cas d'une nécessité de coordination, d'un environnement dangereux interdisant d'une façon définitive de telles manoeuvres).

• aucune procédure d'agrément d'une station n'est publiée, cette dernière n'ayant pas été étudiée et l'aérodrome n'est pas doté d'un système de transmission automatique de paramètres (STAP).

In case of missed approach, the obstacle clearance is check with a climb gradient of 2,5 % up to minimal height of acceleration. This value is not referred on the charts, but the computed minimums for this slope are systematically published. Where supplementary minimums are provided with more than 2,5 % climb gradient, these gradient are published with corresponding minimums.

However, minimum slope of 3,3 % is used to verify the separations with another track or airspace and to design airspaces limits. This climb gradient is published, only if it is greater than 3,3 %. Consequently, if no greater slope is published in missed approach, a minimum climb gradient of 3,3 % must be observed.

In the case of joining a holding pattern, the protection area for the part of the horizontal segment within the holding pattern takes into consideration the following elements :

• bank angle : 25° (or a 3°/s turn rate if the resulting bank angle is less than 25°)

The acceleration leg may not be studied: the mention "Acceleration level not studied" is then laid down in the missed approach description.

The missed approach segment for PBN procedures is usually based on the area navigation but, sometimes, it may be based on dead reckoning navigation or navigation carried out by conventional radio navigation aids such VOR and NDB.

In the case where the missed approach is due to a loss or a failure of the GNSS guidance system, the aircraft operator must define and execute an contingency procedure (followed by a homing phase).

The homing phase to execute a new PBN approach or conventional approach shall then be carried out using conventional navigation aids and/or under radar assistance.

1.5.2.8 Altimetric reference

Information on obstacle heights, DH or MDH are expressed in relation to the aerodrome elevation, except in the following cases:

• for precision approaches (ILS or SBAS CAT I, PAR) and approaches with vertical guidance (APV SBAS, APV Baro); and

• for non-precision approaches, when the threshold of the runway on which the instrument approach is conducted is located more than 2 m (7 ft) below the aerodrome elevation.

In both cases, the reference level is the runway threshold elevation.

Where a reference level other than mean sea level is used, it shall be prominently displayed on the chart.

1.5.2.9 Illustration of relief and obstacles:

The relief is illustrated schematically by contour lines and values indicating peaks. Hypsometric tints are used to depict ranges of elevation. Significant obstacles are indicated.

On approach charts other than VPT charts, relief is illustrated by a level curve located at least at 300 m AAL. Above this level, the interval between level curves depends on the height to be indicated.

On VPT charts, the lowest level curve and the interval between level curves depends on the height to be illustrated. Therefore, the indication of the relief differs on the various charts.

1.5.2.10 Use of instrument procedures without air traffic services at the aerodrome

Instruments approach procedures are only permitted when the QNH altimeter setting is transmitted :

• either from an automatic parameter transmission system (STAP) at the destination aerodrome ;

• or from a designated station indicated on the IAC chart of the destination aerodrome.

The approaches procedures are compulsorily followed with a circling for which minima are possibly increased and published. By night, an operator agent should have to be at the aerodrome to carry out scheduled air public transport operations and should to get approval instructions from the suitable air traffic service enabling him to trig the safety plan of aerodrome and emergency phases if necessary.

The instruments approach procedures are not allowed when :

• the following sentence is published : "prohibited procedure out of ATS HOR" (on account of necessary coordination, dangerous surroundings which prohibit definitely such manoeuvres) :

• no approved station is published, and no STAP (Automatic transmission system of parameters) on the aerodrome.

Les règles d'intégration dans le circuit d'aérodrome à l'issue d'une procédure d'approche aux instruments sont fixées par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

1.5.3 VOLS AU DEPART

1.5.3.1 Procédures de départ omnidirectionnel

a) Publication des procédures :

Des procédures de départ omnidirectionnel sont décrites :

• sur les cartes de départ TMA des aérodromes dotés d'espaces aériens contrôlés pour lesquels une telle documentation est disponible ;

• sur les cartes d'aérodrome IAC pour les aérodromes pour lesquels aucune information n'est disponible en carte TMA (Aérodromes en espace de classe G notamment).

Le recueil pour la conception des procédures de vol aux instruments distingue deux types de départs omnidirectionnels :

Type A : monter depuis le décollage, suivant une route magnétique spécifiée jusqu'à une altitude/hauteur spécifiée à partir de laquelle l'aéronef peut effectuer un départ omnidirectionnel ou par secteur.

Type B : monter, depuis le décollage, vers un repère (en général l'IAF de la procédure d'approche), une altitude à atteindre au repère étant, si nécessaire, spécifiée, puis départ omnidirectionnel ou par secteur.

Les principes généraux relatifs aux procédures de départ s'appliquent : en particulier, la pente théorique de montée n'est publiée que si elle est supérieure à 3,3 %.

Il est important de noter qu'après avoir atteint l'altitude/hauteur permettant une route directe, la protection vis à vis des obstacles a été étudiée, en supposant que l'aéronef poursuit sa montée selon une pente au moins égale à la pente spécifiée ou au moins égale à 3,3 % si aucune pente n'est spécifiée, jusqu'à ce que l'aéronef atteigne l'altitude minimale de sécurité en route. L'obstacle le plus pénalisant ayant servi à déterminer la pente théorique de montée est indiqué ; il ne peut être fait abstraction de cet obstacle sauf lorsque la procédure précise la nouvelle pente en cas d'abstraction, en raison de la présence éventuelle d'autres obstacles non publiés ; la pente publiée peut ne pas prendre en compte des obstacles très proches de la piste et justifiant normalement une pente très élevée ; les informations relatives à ces obstacles sont publiées

b) Utilisation:

En espace aérien contrôlé, des clairances pour suivre des départs omnidirectionnels peuvent être délivrées :

• sur demande du pilote,

• à l'initiative de l'organisme de la circulation aérienne lorsque des départs omnidirectionnels sont publiés.

• En espace aérien non contrôlé, ces procédures sont désignées "consignes recommandées pour un départ IFR" ; elles ne sont que des indications destinées à aider l'exploitant à définir une procédure assurant le franchissement des obstacles avec des marges suffisantes.

1.5.3.2 Confirmation de la clairance de départ normalisé aux instruments (SID) ou du départ omnidirectionnel

a) Procédure pilote

Le pilote d'un aéronef en vol IFR, ayant obtenu une clairance de départ comportant le suivi d'un départ normalisé aux instruments (SID) ou d'un départ omnidirectionnel annonce, lors du premier contact radiotéléphonique avec le contrôleur d'approche :

• l'indicatif d'appel de l'aéronef ;

• l'indicatif du SID ou la route ;

• le niveau vers lequel il monte (altitude ou niveau de vol).

b) Procédure contrôleur

Lorsque les éléments annoncés par le pilote sont erronés le contrôleur d'approche utilise la phraséologie " Négatif " suivie des éléments dans leur version correcte.

Lorsque le pilote oublie d'annoncer l'indicatif du SID ou la route et/ou le niveau associé, le contrôleur d'approche rappelle l'élément ou les éléments manquants.

1.5.4 CIRCUITS D'ATTENTE

1.5.4.1 Procédure d'entrée omnidirectionnelle dans les attentes VOR ou NDB.

L'entrée dans l'attente est supposée s'effectuer selon le cas en fonction des trois secteurs d'entrée représentés ci-dessous, en admettant une tolérance de ± 5° par rapport aux limites de secteurs.

The rules for joining the aerodrome circuit at the end of an instrument approach procedure are set by the 12th July 2019 order relating to air traffic general procedures applicable to the use of aerodromes by aircraft.

1.5.3 DEPARTURE FLIGHTS

1.5.3.1 Omnidirectional departure procedures

a) Publication of the procedures :

Omnidirectional departures procedures are discribed :

• on TMA departures charts for aerodromes with controlled airspace for which such documents are available ;

• on AD IAC charts: for those aerodromes where there is no information in TMA chart (aerodromes in class G airspace, mainly).

The manual for the flight procedure design distinguishes two types of omnidirectional departures :

A type : initial climb after take-off and follow a specified magnetic track climbing to a specified altitude/height from which the aircraft can make an omnidirectional departure or a departure by sector.

B type : initial climb after take-off, to a fix (generally the approach procedure IAF), an altitude to be reached to the fix being defined if necessary, then proceed to an omnidirectional departure or a departure by sector.

The general principles relating to departure procedures are applicable : in particular, the theoretical climb gradient is only published when greater than 3,3 %.

It is important to note that after reaching the altitude/height that allows to proceed direct to an omnidirectional departure, or a departure by sector, protection against obstacles has been reviewed assuming that the aircraft continues to gain height to a climb gradient at least equal to the gradient specified, or at least 3,3 % when no gradient is specified, until it reaches the minimum safety altitude. The controlling obstacle which has been used to calculate the theoretic climb gradient is indicated. No abstraction of this obstacle may be made except when the procedure specify the new climb gradient, on account of others unpublished obstacles. The published climb gradient may not take into account the very closer obstacles to the runway justifying a very hight climb gradient. Informations related to these obstacles are published

b) Utilization

In controlled airspace, omnidirectional departures clearances may be ordered :

• on pilot request,

• from ATC when omnidirectional departures are published.

• In uncontrolled airspace, these procedures are called, "Recommanded instruction for IFR departure". They are only indications to help the aircraft operator to define a procedure which ensure obstacle clearance with sufficie margins.

1.5.3.2 Confirmation of SID clearance or omnidirectional departure clearance

a) Pilot procedure

The pilot of an aircraft in IFR flight, with a departure clearance including a SID procedure or omni-directional departure procedure, will report on the first radio contact to the approach controller as follows :

• Aircraft call sign ;

• SID Identification or Flight Route ;

• Level to which aircraft is climbing (altitude or flight level).

b) Controller procedure

When data from pilot are erroneous, the approach controller use the phraseology "Negative" followed with the data in correct version.

When the pilot forgets to report SID identification or Flight route and/or the associated level, the approach controller will recall the missing data.

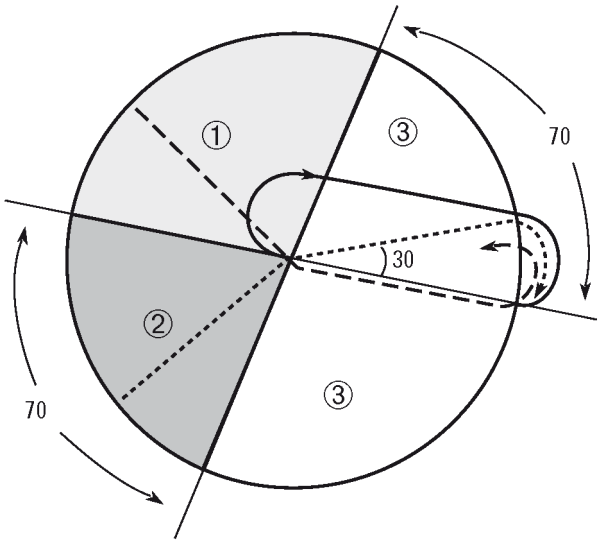
1.5.4 HOLDING PATTERNS

1.5.4.1 Omnidirectional entry procedure in VOR or NDB holding patterns.

Entry into the holding pattern is assumed to depend on the three entry sectors illustrated below, assuming a tolerance of ± 5° in relation to the entry sector boundaries.

© Service de l'Information Aéronautique, France

SECTEURS D'ENTREE / *ENTRY SECTORS*



Note : cette représentation se rapporte à une attente droite.

• Procédure de secteur (entrée parallèle)

Au survol du repère, tourner pour prendre un cap parallèle et inverse au cap spécifié de la trajectoire de rapprochement et maintenir ce cap pendant la durée d'éloignement spécifiée pour l'attente. Si cette durée est supérieure à une minute et demi, la valeur du temps d'éloignement lors de l'entrée ne doit pas dépasser une minute et demi, ou une distance limite correspondante.

Ensuite tourner à gauche pour rejoindre le parcours de rapprochement ou directement le repère.

Au deuxième passage verticale repère, suivre le circuit d'attente.

• Procédure de secteur (entrée décalée)

Au survol du repère, prendre un cap permettant de suivre une trajectoire faisant un angle de 30° avec le parcours de rapprochement du côté attente et s'éloigner à ce cap pendant un temps égal au temps d'éloignement spécifié. Cette durée peut être limitée dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Tourner ensuite à droite pour rejoindre le parcours de rapprochement du circuit d'attente.

• Procédure de secteur (entrée directe)

Au survol du repère, tourner à droite pour suivre le circuit d'attente.

***Note** : this illustration shows a right hand pattern.*

• Sector procedure (parallel entry)

When flying over the reference point (fix), turn to take a heading parallel and opposite to the heading specified for the approach and keep this heading during the flying time specified for holding. Should this time be greater than one minute and a half, the flying time when entering must not be more than one and a half minute, or a corresponding limiting distance.

Then turn left to join the inbound track, or the reference fix directly.

When passing for the second time overhead above the reference fix, follow the holding pattern.

• Sector procedure (offset entry)

When flying over the reference fix, take a heading allowing the aircraft to follow a route at an angle of 30° with the approach path on the holding side and leave this heading for a time equal to the specified flying time. This time can be limited under the same conditions as above.

Then turn to the right to join the approach path of the holding pattern.

• Sector procedure (direct entry)

When flying over the reference point (fix), turn to the right to follow the holding pattern.

1.5.4.2 Procédures d'entrée en attente VOR-DME Principes généraux

L'arrivée dans une attente VOR DME peut s'effectuer :

• en suivant l'axe de rapprochement de l'attente.

• en suivant une trajectoire publiée.

En cas de guidage radar, les aéronefs doivent être établis sur des trajectoires réglementaires protégées.

Le point d'entrée est :

• soit le repère d'attente.

• soit le repère de fin d'éloignement.

Différents types d'arrivées dans une attente VOR-DME et entrées correspondantes

Les procédures d'entrée réglementaires sont décrites sur les schémas suivants :

a) Cas où le point d'entrée est le repère d'attente :

1.5.4.2 Entry procedures in a VOR DME holding pattern General principle

Entries in a VOR DME holding pattern can be done:

• by following the inbound track of the holding pattern.

• by following a published track.

In radar vectoring, aircraft must be established on regulatory protected tracks.

The entry point is :

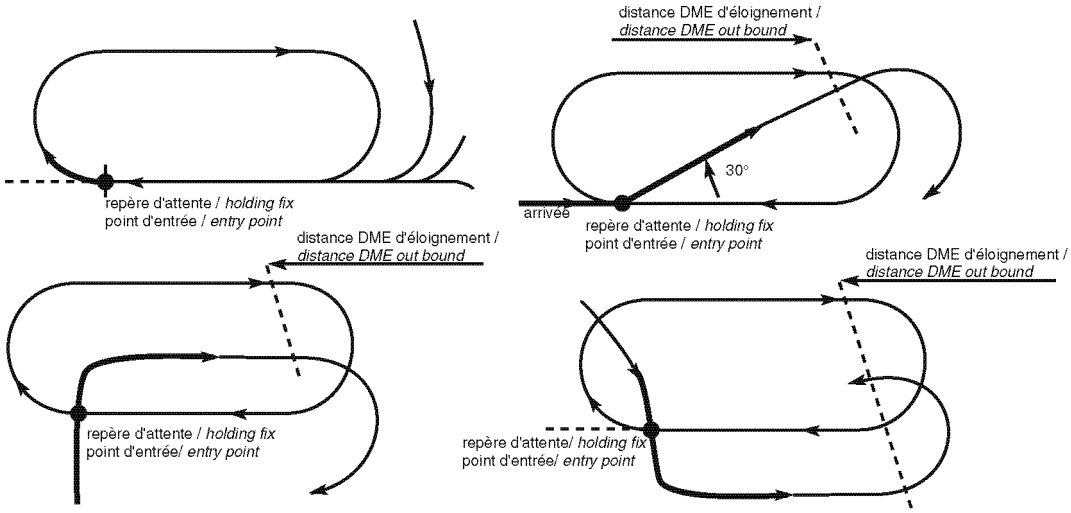
• either the holding pattern fix

• or the end of flying distance fix

Types of arrivals into a VOR DME holding pattern and corresponding entries

The regulatory entry procedures are illustrated on the diagrams below :

a) Entry point is the holding fix :

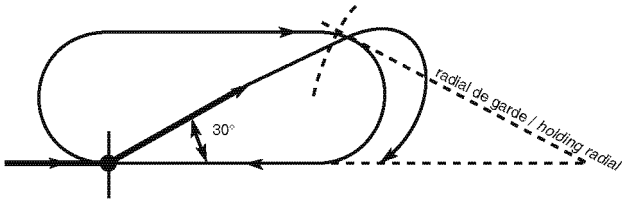


Cas particulier d'une attente VOR DME en éloignement avec entrée nécessitant un radial de garde.

Dans le cas où le radial de garde est atteint avant l'arc DME, l'aéronef est supposé suivre le radial de garde jusqu'à la distance DME limite d'éloignement.

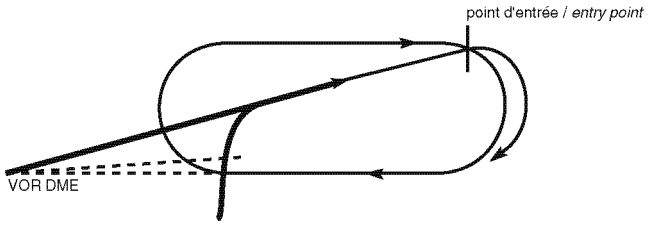
The particular case of a VOR DME holding pattern with entry requiring a limiting bearing.

When the limiting radial is reached before the DME arc, the aircraft is assumed to be following the limiting bearing up to the DME leg limit.



b) Cas où le point d'entrée est le repère de fin d'éloignement de l'attente.

b) The entry point is the outbound holding pattern fix :



1.5.4.3 Procédures d'entrée en attente sur intersection de radials VOR

Les entrées en attente sur intersection de radials VOR s'effectuent à l'issue d'une arrivée le long de l'un des deux radials définissant le repère d'attente.

Les procédures sont les mêmes que pour les entrées omnidirectionnelles selon la position du radial sécant à l'intérieur de chaque secteur.

1.5.4.3 Procedures for entries into a holding pattern on VOR radial intersections

Entries into a holding pattern at VOR bearings intersection are performed when arriving along one of the two bearings defining the holding pattern fix.

The procedures are the same as those for omnidirectional entries, depending on the position of the intersecting bearing within each sector.

1.5.4.5 Attente protégée RNAV/GNSS

Différentes attentes RNAV/GNSS peuvent être publiées :

• Attente pour les systèmes disposant de la fonction attente.

• Attente pour les systèmes ne disposant pas de la fonction attente.

a) Systèmes disposant de la fonction attente :

Toutes les attentes publiées peuvent être réalisées à l'aide de cette fonction. Elles sont codées et intégrées dans les bases de données des systèmes de navigation.

b) Systèmes ne disposant pas de la fonction attente :

Ces attentes peuvent être réalisées manuellement, sauf publication d'une mention spéciale (fonction attente requise) sur la carte d'approche. Elles ne sont pas intégrées dans les bases de données des systèmes de navigation.

Elles peuvent être exécutées manuellement à l'aide des fonctions de base des systèmes de navigation GNSS (cf. consigne opérationnelle F- 2012-01).

1.5.4.5 RNAV/GNSS protected holding pattern

Various RNAV/GNSS holding patterns may be published :

• Holding pattern for systems with holding function.

• Holding pattern for systems without holding function.

a) Systems with holding function :

All published holding patterns can be executed, using this function. They are encoded and embedded in data bases of navigation systems.

b) Systems without holding function :

These holding patterns can be executed manually, unless a special mention is published (holding function required) on the approach chart. They are not embedded in data bases of navigation systems.

They can be manually flown, using basic functions of GNSS navigation systems (refer to operational instruction NR F-2012-01).

1.5.5 PROCEDURES D'APPROCHE RNAV (GNSS)

1.5.5.1 Généralités

Les procédures d'approche RNAV (GNSS) publiées dans les cartes IAC sont des approches de non-précision. Elles se reconnaissent notamment au titre "RNAV (GNSS)" et à la case minima "LNAV". Elles sont établies en utilisant des critères conformes à ceux des PANS-OPS de l'OACI.

1.5.5 RNAV (GNSS) APPROACH PROCEDURES

1.5.5.1 General

The RNAV (GNSS) approach procedures published in IAC charts are non-precision approaches. They are especially identified with the "RNAV (GNSS)" title and with the "LNAV" minima box. They are defined using criteria complying with those of ICAO PANS-OPS.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Ces procédures sont constituées de segments rectilignes généralement disposés suivant une configuration en "T" ou en "Y".

Pour suivre une procédure d'approche RNAV (GNSS) (initiale, intermédiaire, finale et approche interrompue), l'aéronef doit être équipé d'un système RNAV (GNSS) certifié conforme à la spécification RNP (APCH) du "Manuel de la navigation" fondée sur les performances (PBN) de l'OACI (Doc 9613).

La consigne opérationnelle N° F-2007-01C traite de la réalisation d'approches de non précision au moyen d'équipements embarqués RNAV/GNSS.

1.5.5.2 Identification des repères

Chaque repère est déterminé sous forme d'un point de cheminement défini par ses coordonnées géographiques avec une résolution du dixième de seconde (ou du centième de seconde pour les seuils de piste), en référence au système géodésique mondial de 1984 - WGS 84 et représenté sur la carte d'approche aux instruments avec le symbole correspondant à son type (selon le cas : "à survoler" ou "par le travers »).

1.5.5.3 Tableau pour les Intégrateurs de données

Avec chaque carte d'approche aux instruments RNAV (GNSS) est publié un tableau pour les intégrateurs de données comprenant, pour chaque point : le type de repère (IAF, IF, FAF, MAPT), l'identification, les coordonnées géographiques, le codage proposé (IF, TF, CF, DF, FA), le statut (FLY BY ou FLY OVER).

1.5.5.4 Concept en "T" ou en "Y"

Une configuration dite en "T" ou en "Y" est adoptée, sauf contraintes particulières, afin de permettre une exécution simple de la procédure, quelle que soit la direction d'arrivée. Dans cette configuration, on dispose :

- d'un segment final aligné sur la piste, en aval d'un segment intermédiaire et de segments initiaux pouvant aller jusqu'au nombre de trois, disposés de part et d'autre du prolongement de la trajectoire d'approche finale, pour constituer un "T" ou un "Y ».

- de segments latéraux d'approche initiale, fondés sur des différences de trajectoires de 70° à 90° par rapport à la trajectoire du segment intermédiaire.

1.5.5.5 Concept d'altitudes d'arrivée en région terminale (TAA)

Des altitudes minimales d'arrivée en région terminale (TAA), associées à des aires basées sur le repère d'approche initiale et/ou le repère d'approche intermédiaire peuvent être fournies pour faciliter la descente et l'entrée dans la procédure.

La configuration type prévoit trois aires de TAA : entrée directe, base gauche et base droite.

Les principes de construction et d'utilisation sont similaires à ceux des altitudes minimales de secteur qui figurent sur les cartes d'approche aux instruments des procédures conventionnelles, mais les limites latérales de ces secteurs sont adaptées à l'utilisation des récepteurs GNSS de base et plus généralement, des systèmes RNAV.

1.5.5.6 Approche interrompue

1.5.5.6.1 Le segment d'approche interrompue (API) est normalement basé sur la navigation de surface mais peut, dans certains cas, être basé sur une navigation à l'estime ou une navigation effectuée à l'aide de moyens radioélectriques classiques tels que VOR, NDB.

1.5.5.6.2 Dans le cas où l'approche est interrompue pour une raison indépendante du fonctionnement du système RNAV/GNSS, l'équipage doit continuer à utiliser le guidage RNAV/GNSS pour conduire la procédure d'approche interrompue.

1.5.5.6.3 Dans le cas où l'approche est interrompue en raison d'une panne ou d'une perte du guidage du système RNAV/GNSS, l'exploitant doit définir et suivre une procédure d'extraction d'urgence (suivie d'une phase de ralliement). Elle consiste à atteindre une altitude suffisante le long d'une trajectoire dégagée d'obstacles. Elle doit prendre en compte la présence des obstacles, les performances de l'aéronef, les caractéristiques de ses systèmes de bords.

La phase de ralliement pour effectuer une nouvelle approche RNAV/GNSS ou un autre type d'approche devra ensuite être réalisée à l'aide des moyens de navigation conventionnels et/ou sous assistance radar

1.5.5.7 Attente protégée RNAV/GNSS

Différentes attentes RNAV/GNSS peuvent être publiées :

- Attente pour les systèmes disposant de la fonction attente.

- Attente pour les systèmes ne disposant pas de la fonction attente.

a) Systèmes disposant de la fonction attente :

Toutes les attentes publiées peuvent être réalisées à l'aide de cette fonction. Elles sont codées et intégrées dans les bases de données des systèmes de navigation.

b) Systèmes ne disposant pas de la fonction attente :

These procedures consist in straight segments generally located according to a "T" or "Y" configuration.

To follow a RNAV approach procedure (GNSS) (initial, intermediate, final and missed approach), the aircraft must be equipped with a RNAV system (GNSS) certified in compliance with the RNP specification (APCH) of the "Manual of the navigation" based on performances (PBN) of the ICAO (Doc 9613).

The operational instruction NR F-2007-01C deals with the execution of non-precision approaches, using RNAV/GNSS aircraft equipment.

1.5.5.2 Identification of fixes

Each fix is determined as a waypoint defined by its geographic coordinates with a resolution of a tenth of a second (or a hundredth of a second for runway thresholds), according to the World Geodetic System of 1984 - WGS 84) and shown on the Instrument Approach Chart with the appropriate symbol for its type: "fly over" or "fly by").

1.5.5.3 Table for data integrators

With every RNAV (GNSS) instrument approach chart, a table is published for data integrators including for each waypoint: type of fix (IAF, IF, FAF, MAPT), identification, geographic coordinates, proposed coding (IF, TF, CF, DF, FA), status (FLY BY or FLY OVER).

1.5.5.4 "T" or "Y" concept

A configuration, called "T" or "Y" configuration, is adopted, except in case of special requirements, and in order to ensure a simple conduct of the procedure, irrespective of the arrival direction. In this configuration, we have :

- a final segment aligned with the runway, downstream from an intermediate segment and initial segments being three as a maximum, located on both sides of the final approach path extension, to make a "T" or a "Y".

- Lateral initial approach segments based on path differences by 70° to 90° with respect to the intermediate segment path.

1.5.5.5 Arrival altitude concept in terminal area (TAA)

Minimum arrival altitudes in terminal area (TAA), associated with areas based on the initial approach fix and/or the intermediate approach fix, can be provided to make the descent and the approach procedure entry easier.

The typical configuration provides three TAA areas : direct entry, left base and right base.

The principles for preparation and operation are identical to those of minimum sector altitudes included in instrument approach charts for conventional procedures, but the lateral limits of these sectors are adapted to the use of basic GNSS receivers and more usually, of RNAV systems.

1.5.5.6 Missed approach

1.5.5.6.1 The missed approach segment (API) is usually based on the area navigation but, in some cases, may be based on dead reckoning navigation or navigation carried out by means of conventional radioelectric aids such VOR, NDB.

1.5.5.6.2 In the case when the approach is discontinued for a reason not depending on RNAV/GNSS system operation, the flight crew must continue to use the RNAV/GNSS guidance to execute the missed approach procedure.

1.5.5.6.3 In the case when the approach is discontinued because of RNAV/GNSS system guidance loss or failure, the operator must define and execute an emergency extraction procedure (followed with a homing phase). It consists in reaching a sufficient altitude along an obstacle-free flight path. It must consider the presence of obstacles, aircraft performance and characteristics of aircraft systems.

The homing phase to execute a new RNAV/GNSS approach or another approach, shall then be carried out, using conventional navigation aids and/or under radar assistance.

1.5.5.7 RNAV/GNSS protected holding pattern

Various RNAV/GNSS holding patterns may be published :

- Holding pattern for systems with holding function.

- Holding pattern for systems without holding function.

a) Systems with holding function :

All published holding patterns can be executed, using this function. They are encoded and embedded in data bases of navigation systems.

b) Systems without holding function :

Ces attentes peuvent être réalisées manuellement, sauf publication d'une mention spéciale (fonction attente requise) sur la carte d'approche. Elles ne sont pas intégrées dans les bases de données des systèmes de navigation.

Elles peuvent être exécutées manuellement à l'aide des fonctions de base des systèmes RNAV/GNSS (cf consigne opérationnelle F- 2007-01).

These holding patterns can be executed manually, unless a special mention is published (holding function required) on the approach chart. They are not embedded in data bases of navigation systems.

They can be manually flown, using basic functions of RNAV/GNSS systems (refer to operational instruction NR F-2007-01).

1.5.5.8 Phraséologie

1.5.5.8 Phraseology

La clairance d'approche GNSS est demandée par le pilote après vérification qu'elle peut être entreprise.

The GNSS approach clearance is requested by the pilot after checking that it could be undertaken.

Phraséologie de base du pilote, puis du contrôleur :

Basic phraseology between pilot and controller :

Pilote : Lille, Citron Air 32 45. demandons approche G N S S piste 0 8.

Contrôle **: Citron Air 32 45, autorisé approche G N S S piste 0 8.**

Pilot : Lille, Citron AIR 32 45, requesting G N S S approach runway 0 8.

Controller ***: Citron Air 32 45 cleared for G N S S approach runway 0 8.***

En cas d'impossibilité de poursuivre l'approche alors que celle-ci a débuté :

In case of impossibility to continue the approach when started :

Pilote : Lille, Citron Air 32 45, approche G N S S piste 0 8 impossible cause équipement.

Pilot : Lille, Citron Air 32 45, G N S S approach runway 0 8 is not possible because of equipment failure.

1.5.6 Responsabilité du commandant de bord en espace de classe G

1.5.6 Responsibility of the pilots in command in class G airspace

Lorsque le service de contrôle d'approche n'est pas assuré (mention "NIL" dans la rubrique APP), le pilote commandant de bord doit :

Without APP service (mention "NIL" on the chart), the pilots in command must :

- transmettre des comptes-rendus de positions et indiquer ses intentions :

- transmit positions reports and say their intentions :

- avant d'entamer l'approche ;

- before beginning the approach ;

- à chaque position caractéristique de la procédure aux instruments ;

- at each distinctive point of the IFR procedure ;

- assurer sa séparation vis à vis des autres ACFT en IFR, après entente éventuelle entre pilotes, en tenant compte, si nécessaire, de la procédure prévue en API.

- secure their separations with the other IFR aircraft according themself together, and respecting specified procedure for missed approach.

1.5.7 Intégration dans la circulation d'aérodrome

1.5.7 Joining aerodrome circuit

a) Les règles d'intégration dans le circuit d'aérodrome à l'issue d'une procédure d'approche aux instruments sont fixées par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

a) *Rules for joining the aerodrome circuit at the end of an instrument approach procedure are set by the 12th july 2019 order relating to air traffic general procedures applicable to the use of aerodromes by aircraft.*

b) Sur un aérodrome contrôlé, la tour de contrôle délivre des clairances en fonction de l'ordre d'atterrissage.

b) *In the case of a controlled aerodrome, the control tower gives clearances in accordance with the aircraft landing order.*

c) Sur un aérodrome doté d'un AFIS, les vols VFR doivent normalement manoeuvrer pour ne pas gêner l'approche, suivie d'un atterrissage direct ou d'une VPT, effectuée par un vol IFR. Cette disposition est prévue pour permettre aux IFR de respecter la trajectoire VPT publiée. Toutefois les ACFT en IFR appliquent les règles suivantes :

c) *On aerodromes provided with an AFIS, VFR flights must normally manoeuvre so that they do not interfere with the approach followed by a direct landing or a VPT (visual manoeuvring with prescribed track), made by an IFR flight. This provision is made to allow IFR flights to respect the VPT published. However IFR ACFT comply with following rules :*

- ils s'intègrent directement en finale si une approche aux instruments directe est possible ;

- they integrate directly in final if instrument direct approach is possible ;

- ils s'intègrent sur la trajectoire VPT si une VPT est possible et nécessaire compte tenu des conditions météorologiques ;

- they integrate the VPT circuit if a VPT is possible and necessary because of MTO conditions ;

- ils effectuent une MVL si une MVL est possible et nécessaire compte tenu des conditions météorologiques, s'intègrent dans la circulation d'aérodrome en respectant, sauf consigne particulière relative au sens de la manoeuvre à vue libre, les règles d'intégration définies pour les VFR ; si les conditions météorologiques le permettent, la descente est interrompue à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodromes publiés pour la piste en service à moins que l'aérodrome ne soit accessible qu'aux ACFT munis de radio et qu'aucun autre ACFT n'évolue dans la circulation d'aérodrome et sous réserve de respecter les consignes particulières publiées.

- They perform one circling if a circling is possible and necessary because of MET conditions. They integrate aerodrome circuit, respecting VFR integration rules, except particular instructions as for the circling circuit. If MET conditions permit it, the descent is interrupted at an upper height than the higher circuit of the aerodrome, which is published for the runway in use ; except if the radio is compulsory for aircraft and no other ACFT is performing in aerodrome circuit, and in the respect of published particular instructions.

d) Sur un aérodrome non pourvu d'une TWR ou AFIS sur lesquels une procédure d'approche aux instruments est autorisée seule une MVL est autorisée en respectant, sauf consigne particulière relative au sens de la manoeuvre à vue libre, les règles d'intégration définies pour les VFR ; si les conditions météorologiques le permettent, la descente est interrompue à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodromes publiés pour la piste en service.

d) *On aerodrome not provided with a TWR or AFIS and where instrument approach is authorized only a circling is authorized with the aircraft joining the aerodrome circuit and complying with the rules applicable to VFR flights, unless any particular instructions are given on visual manoeuvring. If MET conditions permit it, the descent is interrupted at the upper height than the higher circuit of the aerodrome, which is published for the runway in use.*

e) En espace aérien non contrôlé, un aéronef IFR qui décide d'effectuer une approche à vue doit évoluer en VMC et s'intégrer dans la circulation d'aérodrome conformément aux règles applicables aux vols VFR.

e) *When the airspace is not controlled, an aircraft flying under IFR which decides to make a visual approach must operate under VMC and join the aerodrome circuit in accordance with the rules applicable to VFR flights.*

f) Les éléments du circuit d'aérodrome (sens et hauteur) sont indiqués dans la case « observations » des cartes IAC lorsque le circuit d'aérodrome ne répond pas à la définition du circuit type (virages par la gauche - hauteur 300 m/1000 ft).

f) *Information on the aerodrome circuits (direction and height) are given in the "observations" box of IAC when the aerodrome circuit does not meet the conditions laid down for a standard circuit (left hand turn height 300 m/1000 ft).*

Les émissions ATIS sont assurées sur un certain nombre d'aérodromes où il est nécessaire de réduire le volume de communication VHF air-sol des services ATS.

ATIS transmissions are provided on a certain number of aerodromes where it is necessary to reduce the volume of VHF air-ground communications made by ATS.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 1.6 SERVICES ET PROCEDURES DE SURVEILLANCE ATS

ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

1.6.1 Radar primaire de surveillance (PSR)

1.6.1.0 Fonctions du système de surveillance ATS

Les fonctions ‘‘surveillance” et ‘‘assistance” peuvent être assurées par les organismes de la circulation aérienne dotés d’un équipement d’affichage de situation ATS (radar).

La fonction ‘‘guidage” peut ne pas être assurée par certains organismes de la circulation aérienne disposant d’une détection radar.

1.6.1.1 Services complémentaires

Les radars primaires d’approche situés dans les centres de contrôle d’approche permettent de détecter les aéronefs au départ et à l’arrivée d’un aérodrome, notamment ceux qui ne seraient pas équipés de transpondeurs.

Les radars primaires de sol permettent de détecter les véhicules et les aéronefs circulant sur l’aérodrome.

Les radars primaires ne sont pas utilisés pour rendre le service de contrôle en route.

1.6.1.2 Application d’un service de contrôle radar

• Antilles françaises

Les Antilles françaises ne disposent pas de radar primaire de surveillance (PSR).

• Guyane française

La Guyane française dispose d’un radar primaire de surveillance (PSR) à usage militaire exclusif en combinaison d’un radar secondaire de surveillance (SSR). Pour rendre les services de la circulation aérienne, seul le SSR est utilisé.

• Saint-Pierre-et-Miquelon

L’organisme de contrôle de Saint-Pierre et Miquelon ne dispose pas de radar primaire de surveillance (PSR).

1.6.1.3 Procédures en cas d’échec de communications radar et air-sol

NIL.

1.6.1.4 Obligations de comptes rendus de position par communications vocales ou CPDLC

Voir ENR 1.6.5.

1.6.1.5 Représentation graphique de la zone de couverture radar

La zone de couverture du radar primaire est associée à la zone de couverture du radar secondaire lorsqu’une telle description graphique existe.

1.6.2 Radar secondaire de surveillance (SSR)

1.6.2.0 Fonctions du système de surveillance ATS

Les fonctions ‘‘surveillance” et ‘‘assistance” peuvent être assurées par les organismes de la circulation aérienne dotés d’un équipement d’affichage de situation ATS (radar).

La fonction ‘‘guidage” peut ne pas être assurée par certains organismes de la circulation aérienne disposant d’une détection radar SSR.

• Antilles françaises

Aux Antilles françaises, le radar de surveillance secondaire (SSR) est utilisé seul pour assurer les services de la circulation aérienne.

o Martinique

Le centre de contrôle d’approche de MARTINIQUE AIME CESAIRE est habilité à utiliser les fonctions de surveillance, d’assistance et de guidage radar pour rendre les services de contrôle, d’information de vol et d’alerte. La séparation radar minimale est fixée à 5 NM.

o Guadeloupe

1.6.1 Primary Surveillance Radar (PSR)

1.6.1.0 Functions of the ATS surveillance system

The "surveillance" and "assistance" functions may be provided by air traffic services unit equipped with ATS situation display equipment (radar).

The "vectoring" function may not be provided by some air traffic services unit equipped with radar detection.

1.6.1.1 Supplementary services

Primary approach radars located in approach control centres are used to detect aircraft departing from and arriving at an aerodrome, including those not equipped with transponders.

Primary ground radar detects vehicles and aircraft on the airport.

The primary radars are not used to provide en route control service.

1.6.1.2 The application of radar control service

• French Antilles (French West Indies)

The French Antilles (French West Indies) do not have a primary surveillance radar (PSR).

• French Guiana

French Guiana has a primary surveillance radar (PSR) for exclusive military use in combination with a secondary surveillance radar (SSR). To provide air traffic services, only the SSR is used.

• Saint Pierre et Miquelon

The air traffic services organisation of Saint-Pierre and Miquelon does not have a primary surveillance radar (PSR).

1.6.1.3 Radar and air-ground communication failure procedures

NIL.

1.6.1.4 Voice and controller-pilot data link communications (CPDLC) position reporting requirements

See ENR 1.6.5.

1.6.1.5 Graphic portrayal of the area of radar coverage

The primary radar coverage area is associated with the secondary radar coverage area, when such a graphic portrayal exists.

1.6.2 Secondary surveillance radar (SSR)

1.6.2.0 Functions of the ATS surveillance system

The "surveillance" and "assistance" functions may be provided by air traffic services unit equipped with ATS situation display Equipment (radar).

The "vectoring" function may not be provided by some air traffic services unit equipped with radar detection.

• French Antilles (French West Indies)

In the French West Indies, the secondary surveillance radar (SSR) is used alone to provide air traffic services.

o Martinique

The MARTINIQUE AIME CESAIRE approach control center is authorised to use surveillance, assistance and vectoring radar functions to provide control, flight information and alerting services. The minimum radar separation is set at 5 NM.

o Guadeloupe

© Service de l'Information Aéronautique, France

Le centre de contrôle d'approche de GUADELOUPE MARYSE CONDE est habilité à utiliser les fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte. La séparation radar minimale est fixée à 5 NM.

• Guyane française

Le centre de contrôle d'approche de CAYENNE FELIX EBOUE est habilité à utiliser les fonctions de surveillance et d'assistance radar pour les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte. La séparation radar minimale est fixée à 10 NM. La fonction de guidage radar n'est pas fournie.

• Saint Pierre et Miquelon

L'organisme de contrôle de Saint-Pierre et Miquelon ne dispose pas de radar secondaire de surveillance (SSR).

• The GUADELOUPE MARYSE CONDE approach control center is authorised to use surveillance, assistance and vectoring radar functions to provide control, flight information and alerting services. The minimum radar separation is set at 5 NM.

• French Guiana

The CAYENNE FELIX EBOUE approach control center is authorised to use surveillance and assistance radar functions to provide control, flight information and alerting services. The minimum radar separation is set at 10 NM. The radar vectoring function is not provided.

• Saint Pierre et Miquelon

The air traffic services organisation of Saint-Pierre and Miquelon does not have a secondary surveillance radar (SSR).

1.6.2.1 Procédures d'urgence

Le pilote d'un aéronef sélectionne le code 7700 pour signaler une situation d'urgence sauf si l'ATC l'a préalablement invité à régler le transpondeur sur un code particulier. Dans ce dernier cas, un pilote peut néanmoins sélectionner le code 7700 s'il existe une raison précise de penser que ce serait la meilleure façon de procéder.

1.6.2.1 Emergency procedures

The pilot of an aircraft selects Code 7700 to indicate a state of emergency unless ATC has previously directed the pilot to operate the transponder on a specified code. In the latter case, a pilot may nevertheless select Code 7700 whenever there is a specific reason to believe that this would be the best course of action.

1.6.2.2 Procédures en cas d'échec de communication air/sol et d'interférence illicite

1.6.2.2 Air-ground communication failure and unlawful interference procedures

1.6.2.2.1 Panne de communication

1.6.2.2.1 Communication failure

Le pilote d'un aéronef sélectionne le code 7600 pour signaler une situation de panne de communication radio.

Dans ce cas, le contrôleur s'efforce de déterminer si le récepteur de bord fonctionne, en demandant à l'aéronef, sur la fréquence utilisée, d'accuser réception en effectuant une manœuvre spécifiée ou lui demandant d'utiliser le dispositif d'identification SPI (impulsion spéciale d'identification) ou en effectuant des changements de codes.

Si le contrôleur a pu établir que le récepteur de bord fonctionne, il continuera de contrôler l'aéronef et lui demandera d'accuser réception des clairances en utilisant le dispositif SPI ou en effectuant des changements de codes.

The pilot of an aircraft selects Code 7600 to indicate a state of radio-communication failure.

In this case, the controller shall endeavour to determine whether the on-board receiver is functioning by requesting the aircraft, on the frequency in use, to acknowledge by performing a specified manoeuvre or requesting it to use the SPI (Special Pulse Identification) or by performing code changes.

If the controller has been able to establish that the on-board receiver is functioning, he will continue to control the aircraft and request it to acknowledge the clearances by using the SPI device or by making code changes.

1.6.2.2.2 Intervention illicite

1.6.2.2.2 Unlawful interference

Le pilote d'un aéronef s'efforce de sélectionner le code 7500 pour signaler une situation d'intervention illicite. Si les circonstances le justifient, le code 7700 est utilisé.

The pilot attempts to select Code 7500 to indicate a state of unlawful interference. If circumstances so warrant, Code 7700 is used.

1.6.2.3 Système d'assignation de codes SSR - procédures d'utilisation des modes et codes

1.6.2.3 The system of SSR code assignment : procedure for using modes and codes

1.6.2.3.1 Procédures générales pour les vols IFR

1.6.2.3.1 General procedures for IFR flights

• Mode C : transmission de l'altitude

Lorsque l'aéronef est doté d'un équipement mode C avec alticodeur en état de fonctionnement, le pilote active la fonction «report d'altitude» pendant tout le vol, sauf instruction contraire de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

• Mode A : affichage du code 4 chiffres

Sauf dans les cas spécifiés ci-dessus d'urgence, de panne de communication, ou d'intervention illicite, le pilote affiche le code de 4 chiffres spécifié, par radiotéléphonie ou par liaison de données, par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne. Ce code est répété par le pilote dans son accusé de réception.

• Mode S

Les aéronefs équipés de transpondeurs mode S ayant une fonction d'identification d'aéronef transmettent l'identification d'aéronef comme spécifié dans le point 7 du plan de vol de l'OACI ou, lorsqu'aucun plan de vol n'a été déposé, l'immatriculation de l'aéronef.

Cependant, il est rappelé que les Antilles française et la Guyane française ne disposent pas de moyen de surveillance SSR en mode S. Les aéronefs sont alors pris en compte à l'aide des procédures de surveillance utilisant les modes A + C.

• En cas d'absence d'instructions de l'organisme ATS.

Le pilote d'aéronef volant en IFR et entrant dans l'espace aérien français en provenance d'une région ou portion d'espace définie où l'organisme de contrôle de la circulation aérienne ne leur a pas demandé d'afficher un code transpondeur, ni donné d'instruction en ce sens avant le transfert de communication, sélectionne systématiquement le code 2000 jusqu'à nouvelle instruction de l'organisme de contrôle français.

• Mode C : transmission of altitudes

When the aircraft is equipped with Mode C equipment with a functioning alticoder, the pilot shallactivate the altitude reporting function throughout the flight, unless otherwise instructed by the air traffic control organisation.

• Mode A : display of the 4-digit code

Except in the cases specified above of emergency, communication failure, or unlawful interference, the pilot shalldisplay the 4-digit code specified, by radio or data link, by the air traffic control unit. This code will be repeated by the pilot in his acknowledgement.

• Mode S

Aircraft equipped with Mode S transponders having an Aircraft Identification function must transmit the aircraft identification as specified in ICAO flight plan item 7 or, where no flight plan has been filed, the aircraft registration.

However, it is recalled that the French Antilles and French Guyana do not have mode S SSR surveillance. Aircraft are then taken into account with surveillance procedures using modes A + C.

• In case of no instruction from ATS unit.

The pilot of an aircraft flying under IFR and entering French airspace from a defined area or portion of airspace where the air traffic control organisation has not asked them to display a transponder code, nor given an instruction to this effect before the transfer of communication, shall systematically select the code 2000 until further instruction from the French control unit.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.6.2.3.2 Procédures générales pour les vols VFR

• Mode A + C

Le pilote d'aéronef équipé d'un transpondeur mode A+C avec alticodeur volant en VFR affiche, en l'absence d'instructions de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne, le code 2000 et active la fonction «report d'altitude» durant tout le vol.

Note : Cette mesure ne s'applique pas aux aéronefs effectuant des tours de piste.

• Mode A (non applicable à l'intérieur de la FIR / UIR Cayenne).

Le pilote d'aéronef équipé d'un transpondeur sans alticodeur volant en VFR n'utilise pas son transpondeur, sauf si l'organisme de la circulation aérienne lui assigne un code.

Note : L'utilisation du transpondeur ne dégage en rien les commandants de bord de leur obligation en matière de vigilance visuelle et de prévention des abordages telles que décrites dans les règles de l'air.

1.6.2.4 Obligations de comptes rendus de position par communications vocales et CPDLC

En FIR Cayenne, les reports de positions seront transmis toutes les 30 minutes maximum ou sur demande des services de contrôle par communication radio ou moyen ADS-C comme précisé § 1.6.5.7.

1.6.2.5 Représentation graphique de la zone de couverture SSR

• Antilles françaises

Les centres de contrôle d'approche disposent d'une détection multiradar secondaire couvrant leur zone de responsabilité. Il n'y a pas de description graphique de la zone de couverture SSR. Toutefois, les altitudes minimales de guidage sont décrites pour :

o MARTINIQUE AIME CESAIRE : CARTES AD2 - TFFF – AMG

o GUADELOUPE MARYSE CONDE : CARTES AD2 - TFFR – AMG

• Guyane française

Le centre de contrôle d'approche de CAYENNE FELIX EBOUE dispose d'une détection monoradar.

Il n'y a pas de description graphique de la zone de couverture SSR.

1.6.3 Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B)

La direction des services de la navigation aérienne (DSNA) en tant que prestataire ATS français a mis en œuvre l'ADS-B dans les espaces aériens à l'intérieur desquels l'organisme de Cayenne rend les services d'information de vol et d'alerte conformément aux modalités qui suivent.

1.6.3.0 Dispositions générales

1.6.3.0.1 Introduction

L'ADS-B émission (OUT) est une fonction à bord d'un aéronef qui transmet périodiquement des données telles que l'identification, la position, la vitesse et d'autres informations. La liaison de données utilisée pour les messages ADS-B en Europe est le squitter étendu 1090 MHZ (ADS-B extended squitter (ES)) . La position ADS-B de l'aéronef est dérivée des systèmes embarqués basés sur le GNSS.

1.6.3.0.2 Equipement ADS-B et utilisation des données ADS-B

Les exigences relatives à l'équipement ADS-B OUT se trouvent dans le règlement d'exécution (UE) N° 1207/2011 modifié de la Commission européenne. Toutes les données fournies, même celles qui dépassent ce qui est spécifié par le règlement, doivent être vérifiées.

Les messages ADS-B diffusés sont traités par des récepteurs ADS-B et des systèmes de surveillance, envoyés aux systèmes ATM et présentés sur l'affichage de situation utilisé par les organismes ATS. Ces données traitées peuvent être utilisées par d'autres aéronefs dotés de la fonctionnalité ADS-B réception (IN) ou ACAS.

Les aéronefs transmettant des données ADS-B peuvent bénéficier de services de la circulation aérienne basés sur la surveillance, cette surveillance étant basée sur les données ADS B. Il faut alors que la qualité des données ADS-B fournies soit conforme aux exigences de qualité des données du service ATC.

1.6.2.3.2 General procedures for VFR flights

• Mode A + C

The pilot of an aircraft equipped with an A+C mode transponder with an alticoder flying under VFR shall, in the absence of instructions from the air traffic control unit, display code 2000 and activate the "altitude report" function during the entire flight.

Note : This measure does not apply to aircraft performing traffic pattern.

• Mode A (not applicable within the FIR / UIR Cayenne).

The pilot of an aircraft equipped with a transponder without an alticoder flying under VFR will not use his transponder unless the air traffic unit assigns him a code.

Note : The use of the transponder does not relieve Pilots-In-Command of their obligation of visual vigilance and collision avoidance as described in the Rules of the Air.

1.6.2.4 Voice and CPDLC position reporting requirements

In the Cayenne FIR, position reports will be transmitted every 30 min maximum or upon ATC request, by means of radiocommunication or by ADS-C means, as specified in paragraph 1.6.5.7.

1.6.2.5 Graphic portrayal of the area of SSR coverage

• French Antilles (West Indies)

The approach control centers have a secondary multi-radar detection covering their area of responsibility. There is no graphic portrayal of the SSR coverage area. However, the minimum vectoring altitudes are described for :

o MARTINIQUE AIME CESAIRE : CHARTS AD2 - TFFF – AMG

o GUADELOUPE MARYSE CONDE : CHARTS AD2 - TFFR - AMG

• French Guiana

The CAYENNE FELIX EBOUE approach control center has a secondary monoradar detection.

There is no graphic portrayal of the SSR coverage area.

1.6.3 Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B)

The Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA), ATS provider in France, has implemented ADS-B in the airspace within which the Cayenne organisation provides flight information and alerting services in accordance with the following procedures.

1.6.3.0 General provisions

1.6.3.0.1 Introduction

ADS-B OUT is a function on-board an aircraft that periodically transmits data such as identification, position, velocity and other information. The data link used for ADS-B messages in Cayenne FIR is 1090 MHZ Extended Squitter. The aircraft ADS-B position is derived from onboard GNSS-based systems.

1.6.3.0.2 ADS-B Equipment and ADS-B data usage

The requirements for ADS-B OUT equipage can be found in the European Commission Implementing Regulation (EU) NR 1207/2011 as amended . All data items provided, even those over and above what is specified by the regulation, shall be verified.

The broadcasted ADS-B messages are processed by ADS-B receivers and Surveillance systems, sent to the ATM systems and presented on the Situation Data Display used by ATS providers. These processed data can be used by other aircraft with ADS-B IN or ACAS functionality.

Aircraft transmitting ADS-B data may be provided with surveillance-based Air Traffic Services based on the ADS-B data, if the provided data quality is in compliance with the ATC service data quality requirements.

1.6.3.0.3 Exigences des systèmes ADS-B

Pour les aéronefs devant être équipés d'ADS-B OUT conformément au règlement d'exécution (UE) N° 1207/2011 de la Commission européenne, les exigences applicables sont la sous-partie D CS ACNS de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), section 4.

Pour les aéronefs qui ne sont pas tenus de s'équiper d'ADS-B OUT conformément au règlement d'exécution (UE) N° 1207/2011 de la Commission européenne, les systèmes ADS-B OUT doivent être conformes à l'une des normes ci-dessous :

• AESA CS ACNS, sous-partie D, section 4 ;

• AESA CS -STAN ;

• Federal Aviation Administration (FAA) Title 14 Code of Federal Regulations (14 CFR) section 91.227 or AC N° 20-165B (or replacement) – Airworthiness Approval of ADS-B ;

• Toute autre norme de certification permettant un niveau de performance au moins équivalent à celles citées ci-dessus et approuvée par une autorité compétente.

Les systèmes ADS-B out qui ne peuvent pas répondre aux exigences ci-dessus doivent :

• S'assurer que l'aéronef transmet toujours une valeur de 0 (zéro) pour un ou plusieurs des indicateurs de qualité de position suivants : NUCp (uniquement pour les unités ADS-B version 0), NIC et / ou SIL, ou

• Désactiver la transmission ADS-B.

1.6.3.0.3 ADS-B system requirements

For aircraft required to equip with ADS-B OUT per European Commission Implementing Regulation (EU) NR1207/2011 and subsequent amendments the applicable requirements are European Union Aviation Safety Agency (EASA) CS ACNS Subpart D, Section 4.

For aircraft not required to equip with ADS-B OUT per European Commission Implementing Regulation (EU) NR 1207/2011 and subsequent amendments the ADS-B OUT systems shall comply with one of the standards below :

• EASA CS ACNS Subpart D, Section 4 ; or

• EASA CS-STAN ; or

• Federal Aviation Administration (FAA) Title 14 Code of Federal Regulations (14 CFR) section 91.227 or AC NR 20-165B (or replacement) – Airworthiness Approval of ADS-B ;

• Any other certification standard that provides a level of performance at least equivalent to the above and is approved by a competent authority.

ADS-B Out systems that are unable to meet the requirements above, must :

• ensure that the aircraft always transmits a value of 0 (zero) for one or more of the following position quality indicators : NUCp (only for ADS-B version 0 units), NIC and/or SIL, or

• disable ADS-B transmission.

1.6.3.1 Procédures d'urgence

1.6.3.1 Emergency procedures

1.6.3.1.1 Messages d'urgence

1.6.3.1.1 Emergency messages

Des messages d'urgence peuvent être envoyés par les équipages : urgence absolue, panne des communications, interférence illicite, carburant minimal, urgence médicale.

Emergency messages may be sent by the flight crews : absolute emergency, communication failure, unlawful interference, minimum fuel, medical emergency.

1.6.3.1.2 Situation d'urgence

1.6.3.1.2 Emergency Situation

Le pilote de l'aéronef affiche sur le transpondeur le Code 7700 et sélectionne le mode urgence sur le système de surveillance dépendante automatique/communication contrôleur-pilote par liaison de données (ADS / CPDLC).

Des mesures complémentaires sont indiquées au §1.6.2.1.

The pilot of the aircraft displays Code 7700 on the transponder and selects the emergency mode on the Automatic Dependent Surveillance system/Controller-Pilot Data Link Communication (ADS / CPDLC).

See additional measures in §1.6.2.1.

1.6.3.2 Procédures en cas d'échec de communication air-sol et d'interférence illicite

1.6.3.2 Air-ground communication failure and unlawful interference procedures

Pas de mesures spécifiques à l'ADS-B.

Voir §1.6.2.2.

No ADS-B specific measures.

See §1.6.2.2.

1.6.3.3 Prescriptions concernant l'identification des aéronefs

1.6.3.3 Aircraft identification requirements

1.6.3.3.1 Plan de vol

1.6.3.3.1 Flight plans

L'équipement ADS-B doit être notifié dans le champ 10b du Plan de vol conformément aux dispositions applicables au plan de vol OACI décrites dans l'ENR1.10.

a) Equipement et possibilités SSR mode S :

E : Transpondeur - mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B).

L : Transpondeur - mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) et possibilité de surveillance enrichie.

Note : La possibilité de surveillance enrichie est la capacité de l'aéronef à transmettre en liaison descendante, au moyen d'un transpondeur mode S, des données provenant de l'aéronef.

b) Equipement et possibilités ADS-B :

B1 : ADS-B avec possibilité ADS-B "out" sur fréquence spécialisée 1090 MHz.

B2 : ADS-B avec possibilité ADS-B "out" et "in" sur fréquence spécialisée 1090 MHz.

c) Information à rajouter dans le champ 18 du Plan de vol OACI :

1) SUR/260 si la capacité de l'équipement ADS-B est conforme aux spécifications de TSO-C166, issu de RTCA, INC. DO-260.

2) SUR/260B si la capacité de l'équipement ADS-B est conforme aux spécifications de TSO-C166b, issu de RTCA, INC. DO-260B.

ADS-B equipment must be notified in Field 10b of the Flight Plan in accordance with the provisions applicable to the ICAO flight plan described in ENR1.10.

a) Equipment and SSR Mode S capabilities :

E : Transponder — Mode S, with capability of transmitting aircraft identification, pressure-altitude, and extended squitters (ADS-B).

L : Transponder — Mode S, with capability of transmitting aircraft identification, pressure-altitude, and extended squitters (ADS-B) and enhanced monitoring capability .

Note : The enhanced monitoring capability is the capacity of the aircraft to transmit downlink data, via a Mode S transponder.

b) Equipment and ADB-B capabilities :

B1 : ADS-B with ADS-B "out" capability on specialized frequency of 1090 MHz.

B2 : ADS-B with ADS-B "out" and "in" capability on specialized frequency of 1090 MHz.

c) Information to add in Field 18 of the ICAO Flight Plan :

1) SUR/260 if the capacity of the ADS-B equipment complies with the specifications of TSO-C166, issued by RTCA, INC. DO-260.

2) SUR/260B if the capacity of the ADS-B equipment complies with the specifications of TSO-C166b, issued by RTCA, INC. DO-260B.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3) CODE/ : adresse de l'aéronef exprimée sous la forme d'un code alphanumérique à six caractères hexadécimaux :
(Par exemple : « CODE/3A46B1 »).

3) CODE/ : address of the aircraft expressed as a six-character hexadecimal alphanumeric code.
(For example : "CODE/3A46B1").

1.6.3.3.2 Identification de l'aéronef

1.6.3.3.2 Identification of the aircraft

Un indicatif de vol (FLTID) qui est une réplique exacte de l'identification de l'aéronef saisie dans le champ 7 du plan de vol OACI doit être programmé dans le transpondeur ou le système de gestion de vol (FMS) afin que cet aéronef puisse recevoir les services de surveillance.

Les compagnies aériennes utilisent leur indicatif OACI d'exploitant d'aéronef de trois lettres, suivi de l'identification du vol : (exemples : KLM511, NGA213, JTR25).

A flight code (FLTID) which is an exact replica of the identification of the aircraft entered in field 7 of the ICAO flight plan must be programmed into the transponder or the flight management system (FMS) so that this aircraft can receive surveillance services.

Airlines must use their three-letter ICAO airline code followed by flight identification (exemples : KLM511, NGA213, JTR25).

1.6.3.3.3 Expressions conventionnelles (phraséologie) liées à l'ADS-B

1.6.3.3.3 Phraseology related to ADS-B

Les expressions conventionnelles utilisées sont celle des Règles de l'Air Européenne- SERA complet :

• Version française : FRA Appendice 6 « expressions conventionnelles » de l'Arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 ;

• Version anglaise : AMC1.SERA14001.

The phraseology used is based on the provisions of the European rules of the Air – SERA complet :

• French version : FRA Appendice 6 « expressions conventionnelles » ;

• English Version : AMC1.SERA14001.

Identification :

«Transmettez identification ADS-B » pour demander d'actionner le dispositif IDENT.

«Entrez de nouveau identification ADS-B de l'aéronef » pour corriger un identifiant erroné.

Identification :

"Transmit ADS-B identification" to request to activate the IDENT device.

"Re-enter ADS-B aircraft identification" is used to correct an incorrect identifier.

Vérification de la capacité ADS-B :

«Indiquez possibilités ADS-B» ;

* «Emetteur ADS-B» ;

* «Récepteur ADS-B» ;

* «Négatif ADS-B».

Verification of ADS-B capability :

"Advise ADS-B capabilities" ;

** "ADS-B transmitter" ;*

**"ADS-B receiver" or ;*

** "Negative ADS-B".*

* indique une communication du pilote.

** indicates communication from the pilot.*

Informations erronées :

«Arrêtez transmission ADS-B» pour demander d'arrêter l'émetteur ADS-B.

«Arrêtez transmission altitude ADS-B, indication erronée» pour demander d'arrêter la transmission de l'altitude-pression en raison d'un fonctionnement défectueux.

Erroneous information :

"Stop ADS-B transmission" to request to stop ADS-B transmitter.

"Stop ADS-B altitude transmission, incorrect indication" to request to stop pression altitude transmission due to malfunction.

Cessation du service ADS-B :

«Fin de l'identification [raison]» ; «Je vais bientôt perdre l'identification» ;

«Identification perdue».

Termination of ADS-B service :

"Identification terminated [reason]"; "I will shortly lose identification" ;

"Identification lost".

1.6.3.3.4 Opérations dans l'espace aérien de la FIR Cayenne

1.6.3.3.4 Operations in the airspace of Cayenne FIR

Le centre de contrôle de Cayenne est susceptible de demander aux usagers équipés : des comptes rendus de position spécifiques, des mesures de distance à des points stratégiques de l'espace aérien ou encore l'utilisation des diverses fonctionnalités de l'émetteur ADS-B (ident, codes d'urgence, modification d'identifiant, etc.).

The Cayenne control centre is likely to request from equipped users : specific position reportings, distance measurements at strategic points of the airspace or the use of the various functionalities of the ADS-B transmitter (ID, emergency codes, ID modification, etc.).

1.6.3.4 Obligations de comptes rendus de position par communications vocales et CPDLC

1.6.3.4 Voice and CPDLC position reporting requirements

En FIR Cayenne, les reports de positions seront, de préférence, transmis par les moyens de l'ADS-C. voir § 1.6.5.7.

In the Cayenne FIR, position reports will preferably be transmitted by ADS-C means, as specified in paragraph 1.6.5.7.

1.6.3.5 Représentation graphique de la zone de couverture ADS-B

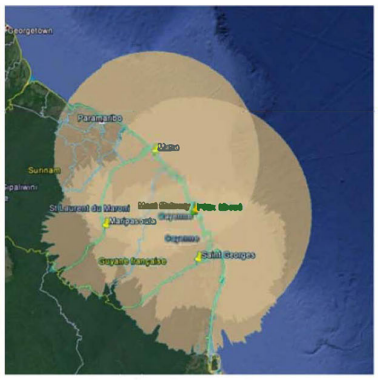
1.6.3.5 Graphic portrayal of the area of ADS-B coverage

L'ADS-B est mis en œuvre dans la FIR Cayenne afin de rendre les services d'information de vol et d'alerte aux aéronefs équipés

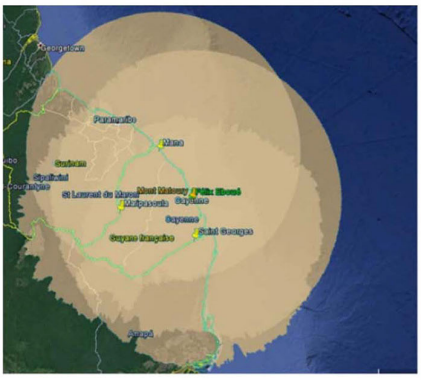
ADS-B is implemented in the Cayenne FIR to provide flight information and alerting services to equipped aircraft.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Portée théorique à 3 000 ft / *Theoritical range at 3 000ft*



Portée théorique à 10 000 ft / *Theoritical range at 10 000 ft*



Portée théorique à 30 000 ft / *Theoritical range at 30 000 ft*

1.6.4 Autres informations et procédures applicables

1.6.4.1 Procédures en cas de panne de transpondeur SSR

1er cas : La panne est connue avant le départ.

En cas de panne de transpondeur détectée avant le départ d'un aérodrome et non réparable sur cet aérodrome de départ, le pilote doit informer les organismes ATS dès que possible et de préférence avant de déposer son plan de vol.

Si la panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C), le pilote doit insérer dans la case 10 du FPL, sous la rubrique SSR, la lettre «A» indiquant qu'il dispose d'un transpondeur répondant sur le mode A 4096 codes, uniquement.

Si la panne est totale, modes A et C, le pilote doit :

- impérativement obtenir, avant le départ, une exemption délivrée par le premier organisme de contrôle concerné par le vol. L'organisme délivrant l'exemption, après coordination avec les autres centres français concernés, fixera les contraintes en matière d'heure de départ et d'espace aérien, en particulier de niveau de croisière.

- insérer dans la case 10 du plan de vol, sous la rubrique SSR, la lettre N et dans la case 18 la mention «RMK/DEROGATION PANNE SSR».

Note : Cette procédure d'exemption n'est utilisable que dans l'espace aérien géré par les organismes ATS français et ne préjuge en rien de la possibilité de poursuite du vol dans des espaces aériens gérés par des organismes étrangers.

2ème cas : La panne intervient lorsque l'aéronef est toujours sous la responsabilité de l'organisme de la circulation aérienne du terrain de départ.

Si la panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C), alors les organismes ATS assureront la poursuite du vol.

Si la panne est totale, modes A et C, alors le premier organisme peut refuser la poursuite du vol pour des raisons de densité ou de complexité du trafic.

Dans ce cas, il peut être demandé au pilote de revenir sur son aérodrome de départ ou tout autre aérodrome acceptable tant par l'exploitant que par les organismes de la circulation aérienne. Si la réparation ne peut y être effectuée, le pilote se conforme aux dispositions du 1er cas.

3ème cas : La panne intervient en route.

Si la panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C), les organismes ATS assureront la poursuite du vol.

Si la panne est totale, modes A et C : les organismes ATS s'efforceront d'assurer la poursuite du vol jusqu'à l'aérodrome de destination.

Toutefois, le pilote peut se voir imposer certaines restrictions, voire se faire refuser l'accès à certains espaces.

Dans certains cas, il peut être demandé au pilote de revenir sur son aérodrome de départ ou tout autre aérodrome acceptable tant par l'exploitant que par les organismes de la circulation aérienne.

4ème cas : La panne intervient avant l'entrée dans l'espace aérien contrôlé.

1.6.4 Other relevant information and procedures

1.6.4.1 Procedures in case of transponder failure

1st case : The failure is known before departure.

In the case of a transponder failure detected before departure from an aerodrome and not repairable at that departure aerodrome, the pilot shall inform the ATS units as soon as possible and preferably before filing his flight plan.

If the failure concerns only the altitude transmission (mode C), the pilot must insert in box 10 of the FPL, under the heading SSR, the letter "A" indicating that he has a transponder responding on mode A 4096 codes, only.

In case of a total failure, modes A and C, the pilot shall :

- imperatively obtain, before departure, an exemption issued by the first ATS unit concerned by the flight. The unit issuing the exemption, after coordination with the other French centres concerned, will set the constraints in terms of departure time and airspace, in particular the cruise level.

- insert in box 10 of the flight plan, under the heading SSR, the letter N and in box 18 the words "RMK/CONCESSION SSR FAILURE".

Note : This exemption procedure can only be used in the airspace managed by French ATS unis and does not prejudge the possibility of continuing the flight in airspace managed by foreign organisations.

2nd case : The failure occurs while the aircraft is still under the responsibility of the ATS unit of the departure airfield.

If the failure is only in altitude transmission (mode C), then the ATS units will continue the flight.

If the failure is total, modes A and C, then the first unit may refuse continuation of the flight for traffic density or complexity reason.

In this case, the pilot may be asked to return to his departure aerodrome or any other aerodrome acceptable to both the operator and the air traffic services. If the repair cannot be carried out there, the crew shall comply with the provisions of Case 1.

3rd case : The failure occurs en route.

If the failure is only in altitude transmission (mode C), then the ATS units will continue the flight.

If the failure is total, modes A and C, ATS units will endeavour to ensure the flight continues to the destination aerodrome.

However, the pilot may be subject to restrictions or even denied access to certain areas.

In some cases, the pilot may be required to return to the aerodrome of departure or any other aerodrome acceptable to both the operator and the air traffic control authorities.

4th case : Failure occurs prior to entry into controlled airspace.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Si la panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C), alors les organismes ATS assureront la poursuite du vol conformément au plan de vol.

Si la panne est totale, modes A et C : les organismes ATS peuvent ne pas autoriser la pénétration dans l'espace aérien contrôlé, même si une clairance avait été précédemment délivrée.

If the failure only affects altitude transmission (Mode C), then ATS units will continue the flight according to the flight plan.

If the failure is total, Modes A and C, ATS units may not clear the aircraft into controlled airspace, even if a clearance had previously been issued.

1.6.4.2 Procédures en cas de panne du système de surveillance ATS

1.6.4.2 Procedures in case of failure of the ATS surveillance system

En cas de panne du système de surveillance ATS, se conformer aux instructions de l'organisme ATS.

In case of a failure of the ATS surveillance system, follow the instruction of the ATS units.

1.6.4.3 Procédures de surveillance pour les aéronefs d'Etat

1.6.4.3 Surveillance procedure for state aircraft

Aux fins du présent paragraphe, les aéronefs d'Etat sont les aéronefs militaires, des services de douane, de sécurité publique et de sécurité civile.

For the purposes of this paragraph, state aircraft are military, customs, public security and civil security aircraft.

Les aéronefs d'Etat, évoluant en régime de vol CAG IFR, doivent être équipés de transpondeurs mode S répondant au besoin de la surveillance élémentaire. Les aéronefs d'Etat de type transport d'une MTOW > 5,7 tonnes ou d'une Vitesse de croisière > 250 Kts doivent être équipés de transpondeurs mode S répondant au besoin de la surveillance enrichie et de l'ADS-B out.

State aircraft, operating in the GAT IFR, must be equipped with Mode S transponders meeting the need for elementary surveillance. State aircraft of transport type with MTOW > 5.7 tonnes or Cruising Speed > 250 Kts must be equipped with Mode S transponders meeting the need for enhanced surveillance and ADS-B out.

Par mesures dérogatoires et transitoires, et s'il n'est pas possible de faire tout ou partie du vol en CAM, les procédures particulières relatives à la prise en compte des aéronefs d'État pour le mode S et l'ADS-B out sont les suivantes :

By way of derogation and transitional measures, and if it is not possible to make all or part of the flight in OAT, the specific procedures for the handling of State aircraft for Mode S and ADS-B out are as follows :

• Les aéronefs d'État français et étrangers non équipés :

o de transpondeur mode S répondant au besoin de la surveillance élémentaire ou enrichie sont pris en compte par la DSNA à l'aide des procédures de surveillance utilisant les modes A + C,

o d'ADS-B out version 2 sont pris en compte par la DSNA à l'aide des procédures de surveillance utilisant les modes S ou A + C selon leur équipement.

• French and foreign State aircraft not equipped with :

o a Mode S transponder meeting the needs of elementary or enhanced surveillance are taken into account by the DSNA with surveillance procedures using Modes A + C,

o ADS-B out version 2 are taken into account by the DSNA with surveillance procedures using modes S or A + C depending on their equipment.

• Les aéronefs d'État français équipés de transpondeur mode S (répondant au besoin de la surveillance élémentaire ou enrichie), avec ou sans ADS-B out version 2, pour lesquels l'utilisation de l'ADS-B out ou du mode S n'est pas souhaitée par leurs opérateurs pour des vols opérationnels jugés sensibles, sont pris en compte par la DSNA à l'aide des procédures de surveillance utilisant les modes A + C.

• French State aircraft equipped with mode S transponders (meeting the need for elementary or enhanced surveillance), with or without ADS-B out version 2, for which the use of ADS-B out or mode S is not desired by their operators for operational flights deemed sensitive, are taken into account by the DSNA with the surveillance procedures using modes A + C.

Note 1 : cette disposition dérogatoire a pour conséquence une dégradation des performances de surveillance, le recours à celle-ci doit être exceptionnel et cadré par les autorités d'emploi de l'aéronautique d'État.

Nota 1 : this derogatory provision results in a deterioration of surveillance performance, and its use must be exceptional and framed by the State aviation operations authorities.

Note 2 : les aéronefs d'État étrangers peuvent bénéficier de cette disposition sous réserve d'exécuter des vols au-dessus du territoire français en vertu d'un accord avec le ministère concerné, à condition que le besoin soit dument justifié et s'inscrive dans le cadre défini pour les aéronefs d'État français du même ministère.

Nota 2 : foreign State aircraft may benefit from this provision provided that they perform flights over French territory in accordance with an agreement with the Ministry concerned, on condition that the need is duly justified and falls within the framework defined for French State aircraft of the same Ministry.

• Lorsque les modes A + C sont utilisés, la totalité du vol est surveillée à l'aide de ces modes.

• When modes A + C are used, the entire flight is monitored using these modes.

• Les plans de vol des vols jugés sensibles pour lesquels l'utilisation de l'ADS-B out ou du mode S ne sont pas souhaitables sont remplis comme pour les aéronefs non équipés (Cf. AIP ENR 1.10).

• Flight plans for flights deemed sensitive for which the use of ADS-B out or Mode S is not desirable are completed as for non-equipped aircraft (see AIP ENR 1.10).

En tout état de cause les aéronefs sont pris en charge suivant le contrôle aux procédures et se conforment aux instructions ATS le cas échéant.

In any case, aircraft are taken over according to the control procedures and comply with ATS instructions where applicable.

1.6.4.4 Procédures de surveillance pour les aéronefs non équipés (hors aéronefs d'État)

1.6.4.4 Procedures for non-equipped aircraft (except state aircraft)

Les aéronefs se conforment aux obligations d'emport décrites dans l'arrêté du 21 juin 2001 modifié relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage installés à bord des aéronefs volant dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française ainsi qu'aux autres obligations d'emport spécifiques à un territoire donné établies par arrêté, le cas échéant.

Aircraft shall comply with the carriage requirements described in the following French CNS regulation : « arrêté du 21 juin 2001 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage installés à bord des aéronefs volant dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française », Order of 21 June 2001 on the communication, navigation, surveillance and collision avoidance equipment installed on board aircraft flying overseas airspace operated by the French administration, as well as with any other carriage requirements specific to a given territory establishedby a legal document, where applicable.

1.6.5 Procédures ADS-C/CPDLC

1.6.5 Procedures for ADS-C/CPDLC

1.6.5.1 Introduction

1.6.5.1 Introduction

Cette partie précise les procédures d'utilisation du CPDLC et de l'ADS-C, à la lumière de l'expérience acquise dans ce domaine.

This party describes procedures in use in the light of the acquired experience in these new means of surveillance and communication.

La DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne) a mis en service les fonctionnalités ADS-C et CPDLC en FIR SOOO en mai 2011, permettant aux contrôleurs de Cayenne de :

• communiquer en CPDLC avec les avions équipés FANS1/A, le CPDLC devenant le moyen de communication en FIR SOOO pour les opérations normales.

• visualiser, sur moniteur, toutes les positions des avions comme suit :

o Pour ceux équipés du FANS1/A, en utilisant l'application ADS-C,

o Pour les autres, en utilisant les informations du plan de vol, mis à jour manuellement par le contrôleur (entrée des informations de reports de positions communiqué par les équipages en HF ou VHF).

DSNA has implemented the ADS-C and CPDLC in SOOO ATM system in may 2011, enabling the ATCo of Cayenne Area Control Center to :

• communicate via CPDLC with FANS1/A equipped aircraft. CPDLC being the mean of communication for normal operations.

• visualize, on an Aircraft Situation Display, all ACFT positions as follow :

o For FANS1/A (or later version) equipped ACFT, thanks to the use of the ADS-C application,

o For other aircraft, from flight plan information updated by the controllers (from HF or VHF position reports communicated by the pilots).

1.6.5.2 Définitions

ADS-C : Automatic Dependant Surveillance / Contract : Moyen de surveillance par lequel un avion fournit, par liaison de données, des informations de navigation et de calcul de position issues des équipements de bord via des communications pilote-contrôleur par liaison de données (CPDLC).

Avions équipés FANS1/A : Avions qui ont la capacité AFN (ATS Facilities Notification), ADS-C et CPDLC en utilisant le réseau SITA.

CPDLC : Controller Pilot Data Link Communications : liaison de données utilisée pour communiquer entre le sol et le bord, fournir des clairances, recevoir automatiquement des reports d'informations.

Réseau SITA : nom du réseau sur lequel s'appuient les échanges de données ADS-C et CPDLC.

1.6.5.2 Definitions

ADS-C : Automatic Dependant Surveillance / Contract : Surveillance means through which an ACFT supplies, via a data link position calculation and navigation information originating from on board equipment via CPDLC.

FANS1/A equipped ACFT : Aircraft having the AFN (ATS Facilities Notification), ADS and CPDLC capability using the SITA network.

CPDLC : Controller Pilot Data Link Communications : data link used between pilot and controller, issue clearances and receive automatically information reports.

SITA network : Network on which the ADSC and CPDLC data exchanges are based.

1.6.5.3 Moyens de communication

Le CPDLC est H24 le moyen nominal de communication pour tous les avions équipés FANS1/A qui entrent en FIR SOOO et effectuant des opérations normales.

La HF sera utilisée uniquement en secours en cas de panne de l'ADSC, du CPDLC ou pour des opérations anormales (emergency ou autre).

La VHF est utilisée à la discrétion du contrôleur dans toute la zone de couverture VHF. Le contrôleur décidera à partir de quel point ou instant le changement du CPDLC pour le contact radio ou du contact radio pour le CPDLC aura lieu.

1.6.5.3 Means of communication

CPDLC is H24 the normal mean of communication for all FANS1/A equipped ACFT entering SOOO FIR and conducting normal operations.

HF is to be use in case of ADS-C, CPDLC breakdown or abnormal operations.Voice contact is to be avoided unless of absolute necessity.

VHF is to be used at ATCO discretion within VHF coverage. The ATCO will decide at which position or time the change from CPDLC to Voice or from Voice to CPDLC should be processed.

1.6.5.4 Fonctionnalités du système

Le système installé sur le site de Cayenne est composé principalement d'interfaces permettant :

• l'affichage de la situation aérienne, alimenté par les informations « plan de vol » actualisées par radio et les reports ADS-C / CPDLC.

• l'affichage nécessaire à la mise en œuvre du CPDLC pour :

o la transmission des clairances ATC et des instructions de contrôle,

o les demandes de reports de position et les demandes de clairance par les pilotes,

o la transmission de textes dénommés « Free-Text » comme compléments aux messages pré formatés.

Le système ATM sera étendu avec les fonctionnalités AIDC (Coordination Inter centres Automatiques) dans une nouvelle version à venir.

1.6.5.4 System functionalities

The system, installed in Cayenne, is composed mainly of interfaces for :

• the display of the air situation fed by the flight plan information updated by radio (HF or VHF) and ADS-C/CPDLC report ;

• the display required for CPDLC implementation :

o transmission of ATC clearances and control instructions,

o ATC requests for position reports and for clearance by pilots,

o transmission of texts called "Free-Text" as complements to the preformatted messages.

The ATM system will be extended to provide AIDC (Automated Coordination with Adjacent Centers) in the near future.

1.6.5.5 Plan de vol

Le système ATS de Cayenne utilise le champ 10 (équipement) du plan de vol standard OACI (format novembre 2012) pour vérifier la capacité liaison de données de l'aéronef.

L'opérateur doit renseigner le formulaire plan de vol comme décrit en ENR 1.10, notamment les champs 10 et 18.

1.6.5.5 Flight plans

Cayenne ATS system uses Item 10 (equipment) of the standard ICAO (format november 2012) flight plan to identify an aircraft's data link capabilities.

The operator must complete the flight plan form as described ENR 1.10 Especially items 10 and 18.

1.6.5.6 Procédures de connexion

1.6.5.6.1 Généralités

Tous les FPL envoyés dans le système ATM de SOOO sur l'adresse SOOOZQZX doivent l'être en conformité avec les règles internationales décrites dans l'ENR1.10 , notamment le REG/ en case 18. Il s'agit là d'un prérequis à un LOGON effectué avec succès.

Ce LOGON permet l'activation des fonctionnalités ADS-C et CPDLC. Les opérateurs et compagnies aériennes sont invités à renseigner les cases du FPL en évitant les erreurs. Ces erreurs conduisent à un rejet du FPL par nos systèmes.

1.6.5.6 Connection procedures

1.6.5.6.1 Generalities

All FPL sent in the SOOO ATM system, in the adress SOOOZQZX, shall comply with the rules presceibed in the ENR1.10, particularly the REG/ in box 18. This is a prerequisite for a successful LOGON.

This LOGON enables activation of ADS-C and CPDLC. Airlines and operators are requested to carefully manage the FPL items to avoid errors. These errors may lead to a FPL rejection from the ATM systems.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.6.5.6.2 Indicatifs et adresses des services ATS de Cayenne

Remarque importante concernant les plans de vol : l'attention particulière des opérateurs est attirée sur l'obligation d'assurer une transmission aux adresses ci-dessous spécifiées ainsi qu'une formulation strictement conforme à l'ENR 1.11.2.

L'attention des opérateurs est également attirée sur l'importance de l'immatriculation de l'appareil dans le FPL. En conséquence tout changement d'appareil doit faire l'objet d'une notification.

L'indicateur d'emplacement OACI de Cayenne est SOOO.

L'indicatif d'appel de l'ACC (CCR) de Cayenne est « Cayenne Contrôle ».

Les messages ATS sont envoyés :

• SOOOZQZX pour les vols entrant dans la FIR Cayenne SOOO ou évoluant à moins de 60 NM des limites de celle-ci ;

• SOOOZQZX, SOZZZTXX pour tous les vols au départ ou à destination de l'aérodrome de Cayenne (SOCA) ;

• EUCHZMFP, EUCBZMFP pour tous les vols au départ de l'aérodrome de Cayenne (SOCA) et à destination de la zone EUROCONTROL ;

• Adresse ACARS de Cayenne : CAYCAYA.

1.6.5.6.2 Cayenne ATS call signs and addresses

Important notice related to the fligh plans : the particular attention of operators is drawn to the obligation to ensure transmission to the addresses specified below and to ensure strict compliance with ENR 1.11.2.

Operators' attention is also drawn to the importance of registering the aircraft in the FPL. Consequently, any change of aircraft must be notified.

CAYENNE ICAO location indicator is : SOOO.

CAYENNE ACC call sign is : Cayenne Control.

ATS messages are sent to :

• SOOOZQZX for flights entering Cayenne FIR and for aircraft flying close, by at a distance range of 60 NM or less ;

• SOOOZQZX, SOZZZTXX for all flights outbound from or inbound to CAYENNE aerodrome (SOCA) ;

• EUCHZMFP, EUCBZMFP for all flight departing from Cayenne aerodrome (SOCA) to EUROCONTROL zone ;

• Cayenne ACARS address : CAYCAYA.

1.6.5.6.3 ACFT provenant d'une FIR non dotée ADS-C/CPDLC (LOGON à l'initiative du pilote)

Pour les aéronefs à destination de la FIR Cayenne en provenance d'une FIR non ADS-C/ CPDLC, l'ATC acceptera le 1er LOGON entre 15 et 45 minutes avant l'entrée en FIR SOOO (réglementation OACI).

Cependant l'ATC Cayenne demande un LOGON initial au plus tard 30 minutes avant la limite estimée de FIR et un « report de position CPDLC » doit être initié avant l'entrée de la FIR.

1.6.5.6.3 ACFT coming from a FIR not equipped with ADS/- CPDLC (LOGON at the pilot's initiative)

For flights entering Cayenne FIR from a FIR not equipped with ADS-C/CPDLC, the ATC will accept the 1st LOGON between 15 and 45 minutes before the entry to SOOO FIR (ICAO regulations).

However Cayenne ATC asks for an initial LOGON 30 minutes before estimated FIR boundary, at the latest and a "CPDLC position report" must be initiated before entering the FIR.

1.6.5.6.4 ACFT provenant d'une FIR dotée ADS-C/CPDLC

Pour les vols entrant à partir d'une FIR dotée d'un système ATM intégrant ADS-C et CPDLC, le LOGON s'effectue normalement de façon automatique par transfert venant de l'ACC donnant. Les équipages vérifieront que ce LOGON automatique à bien eu lieu à approximativement 30 minutes de l'entrée de la FIR SOOO. Dans le cas contraire, ils initieront un LOGON manuel sur SOOO au moyen de leur IHM, au plus tard 20 minutes avant l'entrée dans la FIR SOOO. L'attention des équipages est attirée sur l'importance du respect de cette procédure de LOGON.

Il est également rappelé aux équipages que, quelle que soit l'Interface Homme Machine, le LOGON manuel sur 4 centres est toujours possible, cela permettra que la fonctionnalité ADS-C soit effectivement suivie par les 4 Centres de Contrôle. La connexion CPDLC est contrôlée par le centre donnant, qui terminera lui-même la connectivité de sa Data Authority. Ils existent 2 connexions CPDLC : l'une active avec la « Data Authority actuelle dite DA » et l'autre inactive, avec la « Next Data Authority dite NDA ».

1.6.5.6.4 ACFT coming from a FIR equipped with ADS-C/CPDLC

For flights entering from a FIR equipped with ADS-C, the LOGON process is normally made automatically by transfer from the giving ACC. Aircrews shall check that this automatic LOGON is made actually thirty (30) minutes before entering the SOOO FIR. Otherwise, they shall initiate a Manual LOGON on SOOO, no later twenty (20) minutes before entering the SOOO FIR. Aircrew's attention is drawn to the importance of complying with this LOGON procedure.

Aircrews are also reminded that whatever the Human/Machine interface, the manual LOGON on 4 centers is always possible and will ensure that the ADS-C functionality is effectively followed by all 4 Control Centres. The CPDLC connection is controlled by the giving ATS unit, which will itself terminate the connectivity of its Data Authority. There are 2 CPDLC connections, one active with the Current « Data Authority - DA » and one inactive, with the "Next Data Authority NDA".

1.6.5.6.5 ACFT en limite de FIR SOOO, non prévu dans la FIR SOOO

Tous les vols étant situés à l'intérieur d'une zone de 60 NM autour de la FIR SOOO, devront avoir au préalable fait l'objet d'un envoi de FPL à l'adresse RSFTA de la FIR SOOO, soit SOOOZQZX.

Pour ces vols, les équipages suivront les procédures de LOGON prévues, comme s'ils rentraient dans la FIR SOOO à la différence que seule la connexion ADS-C sera initiée et pas la connexion CPDLC.

Les contrôleurs de SOOO exigent un rapport ADS-C.

1.6.5.6.5 ACFT at or near the SOOO FIR limits, not scheduled in SOOO FIR

For flights located within an area of sixty (60) NM around the SOOO FIR, the corresponding flight plans shall be sent to the SOOO FIR AFTN address, i.e. SOOOZQZX.

For these flights, crews will comply with the previous LOGON process, as if they were entering the SOOO FIR unlike that only ADS-C connection shall be initiated and not CPDLC connection.

The SOOO ATCOs require ADS-C reports.

1.6.5.6.6 Entrée en FIR SOOO d'un ACFT équipé FANS1/A

Comme indiqué dans la seconde édition du GOLD (Global Operational dataLink Document) de l'OACI en date du 26 Avril 2013 (appendice E Table E-SAM-A), l'ACC Cayenne (SOOO ATSU) conduit une procédure d'entrée en FIR en supprimant le SELCAL TEST.

Cette nouvelle procédure réduit les risques de confusion relatifs au choix du moyen de communication à utiliser (HF ou CPDLC) et augmente le taux de LOGON, dans cette zone de l'Atlantique Sud.

Ces deux facteurs contribuent à l'amélioration de la sécurité aérienne en FIR SOOO, FIR où les contrôleurs doivent cumuler leur responsabilité ATC avec le rôle d'opérateur HF.

Cayenne ACC veille ses fréquences H24.

1.6.5.6.6 SOOO FIR entry of an ACFT equipped with FANS1/A

As underlined in the ICAO GOLD (Global Operational dataLink Document) second edition of April 26, 2013, appendix E.9.1, (Administrative provisions related to data link operations), -table ESAM- 1. "Data link services by control area", SOOO ATSU is conducting a "NO SELCAL TEST" operation.

This new procedure reduces the risk of confusion regarding the choice of the means of communication to be used (HF or CPDLC) and increases the LOGON rate in this area of the South Atlantic.

Both factors contribute to the improvement of air safety in the SOOO FIR, where controllers have to combine their ATC responsibility with the role of HF operator.

Cayenne ATS is monitoring H24 its HF frequency.

1.6.5.6.6.1 Communications océaniques

Le test SELCAL n'est pas requis par les ACFT équipés du CPDLC à l'entrée de la FIR SOOO.

1.6.5.6.6.1 Oceanic communications

The SELCAL check by CPDLC-equipped aircraft is not required on entering SOOO FIR.

Les pilotes listant un SELCAL code dans leur FPL en case 18 sont réputés posséder un SELCAL en état de fonctionnement et maintiendront la veille SELCAL sur la fréquence HF reçue dans l'instruction « MONITOR » transmise par l'autorité ayant procédé au transfert de l'avion.

Au point d'entrée en FIR SOOO, le pilote effectuera un report de position manuel par CPDLC.

Dès lors que le pilote suit la procédure de LOGON prescrite ci-dessus, le cockpit reçoit le message CPDLC UL suivant : « MONITOR SOOO (une fréquence) ».

Cette instruction arrive peu après l'entrée en FIR SOOO. Le même message ayant certainement déjà été envoyé par l'autorité précédente au moment du transfert. Cette instruction MONITOR doit être comprise (par les pilotes d'avion équipés FANS et en LOGON avec SOOO) comme l'instruction de "MAINTENIR LA VEILLE SELCAL ".

Par définition, à réception d'un message de MONITOR, le pilote ne doit pas initier de contact vocal.

Dès lors que le message DL WILCO ou ROGER DL est reçu de l'équipage, Cayenne ACC enverra le message UL CPDLC suivant : "CPDLC SUCCESSFUL SELCAL TEST NOT REQUIRED WITH SOOO".

NB : L'équipage n'initie normalement pas de contact vocal, il maintient la veille SELCAL sur l'unique fréquence précédemment reçue en MONITOR. En cas d'urgence et d'opérations anormales le choix du moyen de communication est laissé à la discrétion de l'équipage.

• Si le message UL « CPDLC SUCCESSFULL » est reçu par le pilote, le CPDLC est le moyen normal de communication. Le TEST SELCAL n'est pas requis et la HF peut être utilisé seulement en moyen de secours.

• Si le message UL « CPDLC SUCCESSFULL » n'est pas reçu par le pilote dans les 10 minutes suivant son entrée en FIR SOOO, l'équipage appliquera la procédure SELCAL habituelle utilisée par les avions non équipés FANS1A.

• Au cas où le contrôleur décide de la nécessité d'un contact vocal, il enverra un message UL CPDLC « CONTACT SOOO Center on HF XXXX ».

• En cas de nécessité absolue, l'équipage a toujours la possibilité d'utiliser le message CPDLC UL pré formaté suivant DL « REQUEST VOICE CONTACT ON XXXX), le contrôleur prendra en compte cette demande et effectuera un appel SELCAL sur la fréquence proposée.

Pilots listing a SELCAL code in their FPL in box 18 are deemed to have a functioning SELCAL and will maintain the SELCAL watch on the HF frequency received in the "MONITOR" instruction issued by the transferring authority.

At SOOO entry point, the pilot shall perform a manual CPDLC position reporting.

As soon as the pilot follows the LOGON procedure prescribed above, the cockpit will receive the following CPDLC UL message : "MONITOR SOOO (one frequency)".

This instruction will arrive shortly after the entry into the SOOO FIR. The same message will probably have already been sent by the previous authority at the time of transfer. This MONITOR instruction should be understood (by pilots of aircraft equipped with FANS and in LOGON with SOOO) as the instruction to "MAINTAIN SELCAL WATCH".

By definition, upon receipt of a message from MONITOR, the pilot should not initiate voice contact.

Once the DL WILCO or ROGER DL message is received from the crew, Cayenne ACC will send the following UL CPDLC message : "CPDLC SUCCESSFUL SELCAL TEST NOT REQUIRED WITH SOOO".

NB : In normal operation, crew will not initiate any voice contact and will maintain SELCAL WATCH on monitored frequency previously received. In case of emergency or abnormal operation, choice of mean of communication is at crew discretion.

• In case the UL CPDLC SUCCESSFUL is received by ACFT, CPDLC is the mean of communication. SELCAL TEST is not required and HF can only be used as a back-up mean for emergency purposes, abnormal operations, or when CPDLC is unserviceable.

• In case the UL CPDLC SUCCESSFUL is not received by ACFT within 10 minutes after entry, crew will comply with the usual SELCAL procedure by HF (used by non FANS1A ACFT).

• In case ATCO needs a voice contact, an UL CPDLC "CONTACT SOOO CENTER on HF XXXX" message will be send by ATC.

• In case of absolute necessity ,the crew still has the possibility to use the preformatted DL message "REQUEST VOICE CONTACT ON XXXX), the ATCO will take this request into account by initiating a SELCAL.

1.6.5.6.2 Communications CPDLC en zone VHF (terrestre)

La procédure prescrite au paragraphe précédent s'applique, mais, le CPDLC est le moyen de communication jusqu'au point où le contrôleur contacte l'avion en VHF où à partir du point où le contrôleur prévient le pilote par VHF qu'il continue les communications en CPDLC.

La fréquence VHF que l'équipage doit veiller est précisée dans un message CPDLC UL « MONITOR CAYENNE CENTER on VHF XXX,XX ».

Les pilotes veilleront toujours la fréquence VHF prescrite dès lors qu'ils sont à portée VHF.

1.6.5.6.2 Overland communications (within VHF coverage)

Process underlined in previous paragraph applies but, CPDLC is the mean of communication until the point where the ATCO is calling the ACFT by means of VHF or on the other hand, from the point the ATCO is switching to CPDLC means.

The VHF frequency to be monitored by the crew is specified in a CPDLC UL message "MONITOR CAYENNE CENTER on VHF XXX,XX".

Crews will always monitor the ACC VHF frequency within VHF coverage.

1.6.5.6.3 Départs de SOCA et SMJP

Pour un trafic au départ de l'aéroport de Cayenne Félix Eboué, et au départ de Paramaribo (SMJP) vers la FIR Cayenne, le LOGON initial sera effectué après avoir passé le FL 100 ou sur instruction du contrôle.

1.6.5.6.3 ACFT departing from SOCA and SMJP

For any traffic from Cayenne Félix Eboué airport, and departing from Paramaribo (SMJP) towards Cayenne FIR, the initial LOGON will be made after crossing FL 100, or on control instruction.

1.6.5.6.7 Clôture de la connexion CPDLC

L'ACFT quittant la FIR recevra le message MONITOR [icaounitname] [primary frequency] puis le message END SERVICE, au plus tard 5 minutes avant la sortie de FIR.

Auparavant, le contrôleur ainsi que l'équipage doivent s'assurer qu'aucun dialogue CPDLC n'est en cours. Si un dialogue n'a pas été clôturé avant l'envoi du message « END SERVICE », la procédure de déconnexion puis connexion au centre suivant ne se fera pas.

La procédure de fin de connexion CPDLC est entre les mains du contrôleur transférant et, sauf oubli de celui-ci, (certains centres étant doté d'une déconnexion manuelle), ne nécessite pas d'action de la part de l'équipage. En dernier recours, l'équipage pourrait la forcer en sélectionnant un « SELECT ATC COM OFF » pour permettre la connexion suivante.

1.6.5.6.7 CPDLC Connection closure

The ACFT leaving the FIR will receive the MONITOR message [icaounitname] [primary frequency] then the message : "END SERVICE", no later than five (5) minutes before leaving the FIR.

Prior to this, the controller and crew must ensure that no CPDLC dialogue is in progress. If a dialogue has not been closed before the "END SERVICE" message is sent, the disconnection and connection to the next centre will not be performed.

The procedure for ending the CPDLC connection is in the hands of the transferring controller and, unless the controller forgets (some centres have a manual disconnect), does not require any action from the crew. As a last resort, the crew could force it by selecting a "SELECT ATC COM OFF" to allow the next connection.

1.6.5.7 Contrat de surveillance dépendante automatique (ADS-C)

L'autorité de contrôle courante doit allouer la priorité de connexion ADS-C au prochain ATSU qui doit avoir la responsabilité de contrôle de l'aéronef.

Les messages de position des aéronefs équipés ADS connectés à l'ACC Cayenne seront transmis par les moyens de l'ADS-C.

1.6.5.7 Automatic Dependant Surveillance – Contract (ADS-C)

The current controlling authority shall allocate ADS-C connection priority to next ATSU that will have air traffic control responsibility for the aircraft.

The position messages of ADS equipped aircraft connected to Cayenne ACC will be accomplished by means of ADS-C.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Cependant, le pilote doit envoyer manuellement un report de position par CPDLC au point d'entrée de la FIR pour confirmer que l'ACC Cayenne possède le statut de Current Data Authority.

A la suite de ce report initial par CPDLC à la frontière, aucun autre report de position par CPDLC ou par la voix ne sera effectué dans le cadre des procédures à l'intérieur de la FIR Océanique CAYENNE.

Au cas où l'ADS-C et le CPDLC ne sont pas disponibles, ou à la demande de l'ACC CAYENNE, les messages de position doivent être transmis via la fréquence HF établie.

Le contrat ADS suivant est alors établi :

• Contrat périodique avec report toutes les 15 minutes ;

• Un contrat d'événement qui est établi lorsque l'un des événements suivants est détecté par les fonctions ADS de l'aéronef :

o à des points de cheminement significatifs de la route ;

o à des changements de points de la route : capacité de détecter une déviation latérale et en altitude.

• Un contrat de demande, lorsqu'il y a un besoin opérationnel.

Lorsqu'il y a un besoin opérationnel, le contrat périodique de base peut être modifié sans notification préalable.

Il ne sera pas demandé au pilote d'actualiser les estimées des points de la route lorsque l'aéronef fait un report par ADS-C, à l'exception des situations suivantes :

• une estimée, préalablement donnée oralement ou par CPDLC, qui a changée de plus de 2 minutes ; ou

• une démarche initiée par le pilote, comme un changement de vitesse, qui modifierait l'estimée sur le prochain point de report de plus de 2 minutes.

However, the pilot shall send manually a CPDLC position reporting at the FIR entry position to confirm that Cayenne ACC holds the status of Current Data Authority.

Following the initial CPDLC report at the boundary, no further CPDLC or voice position reportings will be required for operations within CAYENNE Oceanic FIR.

In case ADS-C and CPDLC are not available, or at the request of ACC CAYENNE, position messages shall be transmitted via the established HF frequency.

The ADS contract is then established :

• Periodic contract with a reporting every 15 minutes ;

• An event contract that is established when one of the following events is detected by the aircraft's ADS functions :

o at signifiant waypoints points of the route ;

o at waypoints changes : capability to detect lateral or altitude deviation.

• A request contract , whenever there is an operational need.

When there is an operational need, the basic periodic contract may be modified without prior notification.

The pilot will not be required to update route waypoint estimates when the aircraft is reporting via ADS-C, with the exception of :

• an estimate, previously given orally or by CPDLC, that has changed by more than 2 minutes ; or

• an action initiated by the pilot, such as change in speed, which would change the estimate on the next reporting point by more than 2 minutes.

1.6.5.8 Les Communications Pilotes/Contrôleurs par Liaison de Données (CPDLC)

1.6.5.8 Controller Pilot Data Link Communication (CPDLC)

1.6.5.8.1 Utilisation du CPDLC

L'aéronef équipé doit utiliser le CPDLC pour toutes les communications ATC. Les reports de positions seront, de préférence, transmis par les moyens de l'ADS-C, comme précisé au paragraphe 1.6.5.7.

Au cas où le CPDLC n'est pas disponible ou, exceptionnellement, à la demande de l'ACC CAYENNE, les communications avec l'ACC CAYENNE seront effectuées par la fréquence HF transmise par l'entité ATS responsable de la FIR adjacente ou établie lors d'un message ''MONITOR" ou ''CONTACT".

Lorsqu'un message montant "MONITOR" est reçu, le pilote change la fréquence adéquate au moment approprié. Un appel de vérification n'est pas requis sur cette fréquence.

Le contrôleur ou le pilote doivent construire les messages CPDLC en utilisant l'ensemble de messages pré-formatés, un texte libre ou une combinaison des deux.

Les messages en texte libre ne doivent être utilisés que lorsque le message pré-formaté approprié n'est pas disponible, et de la façon suivante :

• le format et les expressions conventionnelles (phraséologie) doivent être en accord avec les standards ATC ;

• les mots et phrases non essentiels doivent être évités ;

• les abréviations peuvent être incluses seulement en accord avec les expressions conventionnelles ATC standard.

A l'exception d'un cas d'urgence, lorsqu'un contrôleur ou un pilote communiquent par CPDLC, la réponse doit se faire par CPDLC. De plus, lorsqu'un contrôleur ou un pilote communique par la voix, la réponse doit se faire par la voix.

1.6.5.8.1 Using the CPDLC

The equipped aircraft shall use CPDLC for all ATC communications. In the Cayenne FIR, position reports will preferably be transmitted by ADS-C means, as specified in § 1.6.5.7.

In case that the CPDLC is not available or exceptionally on request of the CAYENNE ACC, communications with ACC Cayenne shall be accomplished on HF frequency informed by the ATS unit responsible by adjacent FIR or established by means of ''MONITOR" or ''CONTACT" message.

When a "MONITOR" uplink message is received, the pilot shall change to the nominated frequency at the appropriate time. A check call is not required on that frequency.

The controller or pilot shall construct CPDLC messages using the preformatted message set, a free text message or a combination of both.

Free text messages shall be used only when an appropriate pre-formatted message is not available, so the following shall be observed :

• format and phraseology shall be in accordance with the ATC standard ;

• non essential words and sentences shall be avoided ;

• abbreviations shall be included only when in accordance with the standard ATC phraseology.

Except in case of emergency, when a controller or pilot communicates via CPDLC, the response shall be via CPDLC. In addition, when a controller or pilot communicates via voice, the response shall be via voice.

1.6.5.8.2 Echange de messages CPDLC

Lorsque les communications vocales sont utilisées pour corriger un message CPDLC pour lequel aucune réponse opérationnelle n'a encore été reçue, le message radio transmis par le contrôleur ou le pilote doit être précédé de la phrase suivante :

["DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK"] – suivi de la clairance correcte, l'instruction de contrôle, l'information ou la demande.

Si un message CPDLC requérant une réponse opérationnelle est, dans un second temps, négociée à la voix, un message CPDLC de clôture approprié doit être envoyé, afin d'assurer une synchronisation correcte du dialogue CPDLC. Cela pourrait se terminer en explicitant le contenu du message vocal pour clore le dialogue.

Afin d'éviter une ambiguïté possible, le pilote évitera, si possible, d'envoyer une demande de clairance multiple dans le même message descendant.

1.6.5.8.2 Exchange CPDLC messages

When voice communications are used to correct a CPDLC message for which no operational response has yet been received, the controller's or pilot's transmission shall be prefaced by the following sentence :

["DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK"] – followed by the correct clearance, instruction, information or request .

If a CPDLC message requiring an operational response is subsequently negotiated by voice, an appropriate closing CPDLC message should be sent, to ensure correct synchronisation of the CPDLC dialogue. This could end by making the content of the voice message explicit to close the dialogue.

In order to avoid possible ambiguity, the pilot should avoid, if possible, sending a multiple clearance request in the same downlink message.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Dans le cas où un contrôleur ou un pilote ont un quelconque doute sur le sens d'un message, ou s'il existe n'importe quelle autre ambiguïté, une clarification doit être apportée à travers le moyen de communication le plus approprié.

Lorsqu'un contrôleur ou un pilote est alerté d'un dysfonctionnement CPDLC, et que le contrôleur ou le pilote a besoin de communiquer avant que le CPDLC ne soit rétabli, le contrôleur ou le pilote doit revenir à la voix, si possible, en commençant la communication par l'information suivante :

[CPDLC FAILURE…], ensuite le dialogue entier, et surtout les messages CPDLC importants, doivent être réémis à la voix.

Lorsque le CPDLC dysfonctionne mais est rétabli avant le besoin de revenir à la voix, tous les messages importants doivent être considérés comme non délivrés et le dialogue entier, et surtout les messages CPDLC importants, doivent être réémis par CPDLC.

Lorsque le contrôleur ou le pilote est alerté de l'échec d'un unique message CPDLC, le contrôleur ou le pilote doit entreprendre l'une des actions suivantes la plus appropriée :

• par la voix, confirmer les actions devant être entreprises en fonction du dialogue en cours, en introduisant le message avec la phrase : *[CPDLC MESSAGE FAILURE]* ou

• par CPDLC, rééditer le message CPDLC en échec.

Lorsqu'un contrôleur demande à tous les aéronefs ou à un vol spécifique d'éviter d'envoyer des requêtes CPDLC pendant une période limitée, la phrase suivante doit être utilisée :

[(Call Sign) or ALL AIRCRAFT STOP SENDING CPDLC REQUESTS] [UNTIL ADVISED] [reason].

La reprise d'une utilisation nominale du CPDLC doit être effectuée en utilisant la phrase suivante :

[(Call sign) or ALL AIRCRAFT RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS]

Lorsqu'un pilote ou un contrôleur choisit de réémettre un message après qu'un temps raisonnable soit écoulé et aucun message d'erreur n'a été reçu indiquant la non-délivrance du message, le message doit être envoyé comme une demande.
Alternativement, la communication par la voix peut être utilisée.

Lorsqu'il y a une connexion CPDLC dans un environnement non ADS-C, le pilote doit s'assurer que la position reportée est effectuée par CPDLC.

Un report de position CPDLC doit être envoyé manuellement par le pilote dès qu'un point prévu de la route ATC est survolé, (ou au travers d'un tel point en cas de déviation latérale de route).

Le pilote doit envoyer un report de position CPDLC (point de la route ATC) à la prochaine entité ATS après la réalisation des événements suivants :

• une première connexion CPDLC (provenant d'une zone ne fournissant pas les services CPDLC), ou lors d'un transfert de connexion,

• et également lorsqu'un transfert de connexion a été terminé ; ou lors du passage frontière de la FIR associée.

In the event that a controller or pilot is in any doubt as to the meaning of a message, or if there is any other ambiguity, clarification shall be provided through the most appropriate means of communication.

When a controller or pilot is alerted to a CPDLC malfunction, and the controller or pilot needs to communicate before CPDLC is restored, the controller or pilot should revert to voice, if possible, starting the communication with the following information :

[CPDLC FAILURE…], then the entire dialogue, and especially the important CPDLC messages, should be re-broadcast in voice.

When CPDLC malfunctions but is restored before the need to revert to voice, all important messages should be considered undelivered and the entire dialogue, and especially the important CPDLC messages, should be reissued by CPDLC.

When the controller or pilot is alerted to the failure of a single CPDLC message, the controller or pilot shall take one of the following actions whichever is most appropriate :

• by voice, confirming the actions to be taken according to the dialogue in progress, by introducing the message with the phrase : [CPDLC MESSAGE FAILURE] or

• by CPDLC, reissue the failed CPDLC message.

When a controller requests all aircraft or a specific flight to avoid sending CPDLC requests for a limited period of time, the following phrase should be used :

[(Call Sign) or ALL AIRCRAFT STOP SENDING CPDLC REQUESTS] [UNTIL ADVISED] [reason].

Resumption of a nominal use of CPDLC should be done using the following sentence :

[(Call sign) or ALL AIRCRAFT RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS]

When a pilot or controller chooses to re-transmit a message after a reasonable amount of time has elapsed and no error message has been received indicating non-delivery of the message, the message should be sent as a request.
Alternatively, voice communication may be used.

When there is a CPDLC connection in a non-ADS-C environment, the pilot must ensure that the reported position is performed by CPDLC.

A CPDLC position reporting must be sent manually by the pilot as soon as a planned ATC route waypoint is passed over, (or passed abeam in the case of a lateral route deviation).

Pilots shall downlink a CPDLC position report (ATC waypoint) to the next ATS unit after the completion of :

• an initial CPDLC connection (when inbound from an area not providing CPDLC services), or during a connection transfer ;

• as well as when the CPDLC connection transfer has been completed ; or at the associated FIR boundary.

1.6.5.9 ADS/CPDLC d'urgence et ADS manuelle

L'ACC CAYENNE souligne, à l'attention des opérateurs aériens, que le système ATS comporte de nouvelles fonctionnalités en matière « d'emergency ».

Le pilote peut utiliser ADS et CPDLC pour informer le contrôle d'une situation d'urgence ou de détresse à bord (en dehors de la radio VHF ou HF). De fait le GOLD dit bien que l'équipage utilisera tous moyens appropriés pour communiquer en situation d'urgence, CPDLC et/ou Phonie.

En la matière il y a 2 niveaux d' "emergency" :

• "l'emergency" ADS qui sera commandée automatiquement par le FMC au cas où le pilote envoie un message CPDLC de « MAYDAY» ;

• "l'emergency" ADS qui peut être commandée manuellement par le pilote par une action de sélection d'un bouton sur son afficheur ATC.

1.6.5.9 Emergency ADS/CPDLC and manual ADS

The CAYENNE ACC emphasizes , for the attention of air operators, that the ATS system includes new "emergency" functionalities.

The pilot may use ADS and CPDLC to inform control of an emergency or distress situation on board (other than VHF or HF). In fact the GOLD states that the crew will use all appropriate means to communicate in an emergency situation, CPDLC and/or Voice.

To that end, there are two levels of emergency :

• the ADS emergency that will be controlled automatically by the FMC in case the pilot sends a CPDLC message of "MAYDAY» ;

• the emergency ADS which can be operated manually by the pilot by selecting a button on his ATC display.

1.6.5.9.1 Emergency ADS/CPDLC

Le message d'urgence peut être envoyé par le pilote par un message pré-formaté CPDLC « MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY », ce qui a pour effet de mettre en alerte les IHM de tous les centres de contrôle bénéficiant d'un LOGON. Cependant, seule l'entité ATS étant Data Authority est en mesure de communiquer par CPDLC avec l'aéronef considéré.

Le centre de contrôle de Cayenne met en place la procédure suivante :

• immédiatement effectuer une demande de report ADS-C ponctuel (« On-Demand ») puis ensuite un autre de manière régulière toutes les 4 minutes ;

• dans le cas où un pilote envoie un message pré-formaté « MAYDAY » de son IHM, il recevra en CPDLC (dès lors que SOOO est sa Data Authority) le message suivant : « ROGER MAYDAY ».

1.6.5.9.1 Emergency ADS/CPDLC

The emergency message can be sent to the pilot by a CPDLC pre-formatted message "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY", which has the effect of alerting the HMIs of all the control centres having a LOGON. However, only the ATS entity being Data Authority is able to communicate by CPDLC with the aircraft concerned.

The control centre in Cayenne implements the following procedure :

• immediately make a ponctual a request for ADS-C reporting («on demand») , then another on a regular basis every 4 minutes ;

• if a pilot sends a pre-formatted "MAYDAY" message from his HMI, he will receive in CPDLC (as soon as SOOO is its Data Authority) the following message : « ROGER MAYDAY ».

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.6.5.9.2 EMERGENCY ADS manuelle

L'ADS peut être passé manuellement en mode emergency par le pilote, ce qui a pour effet de mettre en alerte les IHM de tous les centres de contrôle bénéficiant d'un LOGON. Cependant, seule l'entité ATS étant Data Authority est en mesure de communiquer par CPDLC avec l'aéronef considéré.

Dans le cas où seule l'emergency ADS est manuellement activée, le contrôleur se posera obligatoirement des questions sur la raison d'une telle alerte, et cela, qu'il soit Data Authority ou non ; des coordinations téléphoniques pourront dans ce cas être échangées avec les centre adjacents.

Par conséquent, le centre de contrôle de Cayenne met en place la procédure suivante :

• immédiatement effectuer une demande de report ADS-C ponctuel (« On-Demand ») puis ensuite un autre de manière régulière toutes les 4 minutes ;

• dans le cas où un pilote sélectionne et envoie manuellement une «EMERGENCY ADS» de son IHM, il recevra en CPDLC (dès lors que SOOO est sa Data Authority) le message suivant : «CONFIRM ADS EMG».

Le pilote répond à cette demande d'information importante pour l'ACC Cayenne de la manière qu'il juge la plus appropriée.

1.6.5.9.2 Emergency ADS in manual

The ADS can be manually switched to emergency mode by the pilot, which has the effect of alerting the HMIs of all the control centres having a LOGON. However, only the ATS entity being Data Authority is able to communicate by CPDLC with the aircraft concerned.

If only the emergency ADS is manually activated, the controller will inevitably wonder about the reason for such an alert, whether he is a Data Authority or not ; telephone co-ordination may be exchanged with adjacent centres in this case.

Consequently, the control centre in Cayenne is implementing the following procedure :

• immediately make a ponctual a request for ADS-C reporting (« On-Demand ») , then another on a regular basis every 4 minutes ;

• in the event that a driver manually selects and sends an "EMERGENCY ADS" from his HMI, he will receive in CPDLC (as soon as SOOO is its Data Authority) the following message : « CONFIRM ADS EMG ».

The pilot will respond to this request for information of importance to the ACC Cayenne in the manner he/she deems most appropriate.

1.6.5.10 Aéronefs non équipés FANS 1/A

Les aéronefs non équipés FANS 1/A doivent établir un contact bilatéral avec l'ACC Cayenne, sur la fréquence transmise par l'entité ATS responsable de la FIR adjacente de celle de CAYENNE océanique.

1.6.5.10 FANS 1/A Non-equipped aircraft

The FANS 1/A non-equipped aircraft shall establish bilateral contact with Cayenne ACC, on the frequency indicated by the ATS unit responsible for the adjacent FIR to CAYENNE Oceanic FIR.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 1.7 PROCEDURES DE CALAGE ALTIMETRIQUE

ALTIMETER SETTING PROCEDURES

←

1.7 Procédures de calage altimétrique

1.7.1 Introduction

1.7.1.1 Généralités

Le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne contient les dispositions applicables en matière de calage altimétrique.

De plus, les règles de calage altimétrique utilisées et les procédures qui en découlent se basent sur les pratiques prévues dans les dispositions de l'OACI contenues dans les documents suivants :

• DOC 8168 – Procédures pour les Services de Navigation Aérienne, volume III « Procédures d'exploitation technique des aéronefs » ;

• DOC 4444 – Chap 4.10 - Procédures pour les Services de circulation aérienne - Règles de l'air et Service de la circulation aérienne ;

• DOC 7030 – Procédures complémentaires régionales.

1.7.1.2 But et application des procédures de calage altimétrique

Les procédures de calage altimétrique sont établies dans le but :

• D'assurer durant toutes les phases du vol, une séparation verticale convenable entre aéronefs ;

• De permettre, durant toutes les phases du vol, le franchissement des obstacles avec les marges applicables.

1.7.2 Procédures élémentaires de calage altimétrique

1.7.2.1 Séparation verticale des aéronefs

Sauf pour les opérations d'atterrissage et de décollage, la séparation verticale des aéronefs est basée sur l'utilisation d'un système prédéfini de niveaux de vol.

Le niveau de vol zéro coïncide avec la surface isobare 1013,2 hPa et les niveaux de vol successifs sont séparés par des intervalles de 152,4 m (500 ft) en atmosphère standard.

Suivant la portion d'espace considérée, la séparation verticale est obtenue en utilisant des niveaux de vols distants de 500, 1 000 ou 2 000 ft (en atmosphère standard).

1.7.2.2 En route

Les commandants de bord peuvent vérifier en vol que le niveau de vol utilisé ou prévu assure une marge de franchissement des obstacles convenable, à l'aide des renseignements QNH fournis par le réseau des stations météorologiques.

Les niveaux de croisière auxquels doit être effectué un vol ou une partie d'un vol sont exprimés :

• en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition ;

• en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

1.7 Altimeter setting procedures

1.7.1 Introduction

1.7.1.1 Generalities

The implementing regulation (EU) NR 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation contains the provisions applicable to altimeter setting.

Moreover, the rules for altimeter setting used and the resulting procedures are based on the practices provided in the ICAO provisions contained in the following documents :

• DOC 8168 - Procedures for Air Navigation Services, volume III « Aircraft Operating Procedures » ;

• DOC 4444 - Chap 4.10 - Procedures for Air Navigation Services – Air traffic Management ;

• DOC 7030 - Regional Supplementary Procedures.

1.7.1.2 Purpose and application of altimeter setting procedures

The purpose of altimeter setting procedures is :

• To ensure, during all phases of flight, a suitable vertical separation between aircraft ;

• To allow, during all phases of flight, the clearance of obstacles with the applicable margins.

1.7.2 Basic altimeter setting procedures

1.7.2.1 Vertical separation of aircraft

Except for landing and take-off operations, vertical separation of aircraft is based on the use of a pre-defined system of flight levels.

The flight level zero coincides with the 1013.2 hPa isobaric surface and successive flight levels are separated by intervals of 152.4 m (500 ft) in standard atmosphere.

Depending on the portion of airspace considered, vertical separation is obtained by using flight levels 500, 1000 or 2000 ft apart (in standard atmosphere).

1.7.2.2 En route

Pilot-in-command may verify in flight that the flight level used or planned provides adequate obstacle clearance, using QNH information provided by the weather station network.

The cruising levels at which a flight or part of a flight must be performed are expressed :

• in flight levels, for flights at or above the lowest usable flight level or, where applicable, above the transition altitude ;

• in altitudes, for flights below the lowest usable flight level or, where applicable, at or below the transition altitude.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.7.2.3 Opérations d'atterrissage et de décollage

L'altitude de transition est l'altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude.

Une altitude de transition est fixée pour chaque région de contrôle terminale (TMA). Elle est publiée sur les cartes IAC des aérodromes situés dans les limites de la TMA ainsi que sur celles des aérodromes situés sous la TMA lorsque l'altitude minimale d'attente est au-dessus du plancher de la TMA. L'altitude de transition n'est pas inférieure à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aérodrome.

Le niveau de transition est le niveau de vol le plus bas utilisable au-dessus de l'altitude de transition. Le niveau de transition est situé 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'altitude de transition.

Les organismes des services de la circulation aérienne déterminent le niveau de transition à utiliser dans les zones où une altitude de transition est établie, pour la période de temps appropriée sur la base des rapports QNH et de la pression prévue au niveau moyen de la mer, si nécessaire.

Le changement de calage altimétrique a lieu au plus tard en traversant :

• le niveau de transition pour les aéronefs en descente,

• l'altitude de transition pour les aéronefs en montée.

Le QNH est fourni :

• par le service automatique d'information de région terminale (ATIS) ; les calages sont alors rappelés par les organismes de la circulation aérienne conformément aux instructions en vigueur ;

• par les organismes habilités à communiquer les paramètres en l'absence d'ATIS.

Le QFE (aérodrome et ou seuil) est fourni sur demande du pilote.

Si un aéronef qui a reçu la clairance d'atterrissage termine son approche en utilisant la pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome (QFE), la position de cet aéronef dans le plan vertical est exprimée en fonction de la hauteur au-dessus du niveau de l'aérodrome pendant la partie du vol pour laquelle le QFE peut être utilisé. La position de l'aéronef est toutefois exprimée en fonction de la hauteur au-dessus du niveau du seuil de la piste :

• pour les pistes aux instruments dont le seuil se trouve à 2 m (7 ft) ou plus au-dessous de l'altitude de l'aérodrome ;

• pour les pistes avec approche de précision.

Le choix des calages altimétriques utilisés pendant la procédure d'approche interrompue est déterminé selon que la procédure peut ou non être effectuée au-dessous de l'altitude de transition.

1.7.2.3 Landing and taking-off operations

The transition altitude is the altitude at or below which the vertical position of an aircraft is given by its altitude.

A transition altitude is established for each Terminal Control Area (TMA). It is published on the Instrument Approach Chart (IAC) of aerodromes within the TMA boundary and on those of aerodromes below the TMA where the minimum holding altitude is above the TMA base. The transition altitude is not less than 450 m (1 500 ft) above the aerodrome.

The transition level is the lowest flight level available for use above the transition altitude. The transition level is at least 300 m (1 000 ft) above the transition altitude.

Air traffic services units shall determine the transition level to be used in areas where a transition altitude is established, for the appropriate period of time on the basis of QNH reports and predicted pressure at the mean sea level, if required.

The change of the altimeter setting takes place at the latest when crossing :

• the transition level in the case of a descending aircraft,

• the transition altitude in the case of an ascending aircraft.

The QNH is provided :

• by the Automatic Terminal Information Service (ATIS) ; the settings are then repeated by the air traffic services in accordance with the instructions in force ;

• by organisations authorised to communicate parameters in the absence of an ATIS.

The QFE (aerodrome and / or threshold) is provided upon request of the pilot.

If an aircraft that has been cleared to land completes its approach using the atmospheric pressure at the aerodrome elevation (QFE), the position of that aircraft in the vertical plane is expressed as a function of the height above the aerodrome elevation for the portion of the flight for which the QFE may be used. However, the position of the aircraft is expressed as a function of the height above the runway threshold elevation :

• for instrument runways where the threshold is 2 m (7 ft) or more below the aerodrome elevation ;

• for runways with precision approach.

The choice of altimeter settings used during the missed approach procedure is determined by whether or not the procedure can be conducted below the transition altitude.

1.7.2.4 Valeurs du QNH et du QFE

La valeur du QNH et du QFE transmise aux aéronefs dans les instructions de contrôle est arrondie au hPa entier immédiatement inférieur.

1.7.2.4 QNH and QFE values

The QNH and QFE values provided to aircraft in the control instructions are rounded down to the nearest integral hPa.

1.7.2.5 Séries de niveaux de vol

Il est rappelé que dans les voies aériennes et en espace aérien supérieur, seuls sont utilisés les niveaux dont le numéro est un multiple entier de 10, hormis les exceptions mentionnées au paragraphe SERA.5005.d.2 du règlement (UE) N° 923/2012.

Pour faciliter la désignation d'ensemble de niveaux de vol, deux termes sont utilisés :

• Série paire,

• Série impaire.

La série paire désigne, parmi les niveaux de vol, ceux dont le numéro est un multiple pair de 10, c'est à dire : 40, 60, 80, 100, etc.

La série impaire désigne, parmi les niveaux de vol, ceux dont le numéro est un multiple impair de 10, c'est à dire : 50, 70, 90, 110, etc.

Cependant à partir du niveau de vol 290, la séparation verticale étant basée sur un espacement de 600 m (2 000 ft), les niveaux suivants sont alors utilisés :

• 310, 350, 390, 430, etc.

• 290, 330, 370, 410, etc.

Entre les niveaux de vol 290 et 410, le Minimum Réduit de Séparation Verticale (RVSM - 1 000 ft) est appliqué dans l'UTA CAYENNE, en respectant la règle des Séries Paires et Impaires.

Les niveaux suivants sont alors utilisés :

• Série paire : 300, 320, 340, 360, 380, 400 ;

• Série impaire : 290, 310, 330, 350, 370, 390, 410.

Le niveau de vol 420 n'est pas utilisé et à partir du niveau 430 inclus, la séparation verticale est basée sur un espacement de 2 000 ft, les niveaux suivants sont utilisés :

1.7.2.5 Flight level series

It is reminded that in airways and in upper airspace, only those levels whose number is an integral multiple of 10 shall be used, with the exceptions mentioned in paragraph SERA.5005.d.2 of Regulation (EU) NR 923/2012.

To facilitate the designation of flight level sets, two terms are used :

• Series Even,

• Series Odd.

Series Even consists of flight levels whose number is an even multiple of 10 i.e. : 40, 60, 80, 100, etc.

Series Odd consists of flight levels whose number is an odd multiple of 10 i.e.: 50, 70, 90, 110, etc.

However, as from flight level 290, since the vertical separation is based on a distance of 600 m (2 000 ft), the following levels are used :

• 310, 350, 390, 430, etc.

• 290, 330, 370, 410, etc.

Between flight levels 290 and 410 included, the Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM - 1 000 ft) is applied inside UTA CAYENNE, in accordance to the rule of Even and Odd series.

Then the following levels are used :

• Series Even : 300, 320, 340, 360, 380, 400 ;

• Series Odd : 290, 310, 330, 350, 370, 390, 410.

The FL 420 is not used and, on FL 430 and after, the vertical separation is based on a distance of 2 000 ft, the following levels are used :

© Service de l'Information Aéronautique, France

• 430 ;
• 450.

1.7.3 Description des régions de calage altimétrique

Les stations de QNH suivantes situées sur des aérodromes civils émettent des METAR automatiques toutes les 30 minutes.

• 430 ;
• 450.

1.7.3 Description of altimeter setting regions

The following QNH stations at civil aerodromes issue automatic METARs every 30 minutes.

Cayenne Félix Eboué	SOCA
Martinique Aimé Césaire	TFFF
Pointe à Pitre Le Raizet	TFFR

L'information QNH est mise à jour toutes les 30 minutes et mise à disposition des usagers et des organises de la circulation aérienne dans les 5 minutes.

Les commandants de bord peuvent en obtenir communication par l'intermédiaire de l'organisme rendant les services ATS à l'intérieur de la région d'information de vol dans laquelle ils se trouvent.

Les centres de contrôle d'approche déterminent les niveaux de vol les plus bas utilisables pour la totalité des régions de contrôle de type CTA/TMA dans lesquels ils assurent les services ATS.

The QNH information is updated every 30 minutes and made available to users and ATS units within 5 minutes.

Pilots-in-command may obtain this information through the organisation providing ATS within the Flight Information Region in which they are located.

Approach Control Centres shall determine the lowest usable flight levels for the whole control area (i.e.CTA/TMA) in which they provide ATS.

1.7.4 Procédures applicables aux exploitants d'aéronefs

Les niveaux auxquels le vol doit être effectué sont spécifiés dans le plan de vol et exprimés :

• en niveau de vol si ce vol a lieu au premier niveau de vol utilisable ou au-dessus : en ce qui concerne les vols effectués en VFR, porter simplement la mention VFR dans la case correspondante du plan de vol ;

• en altitude si ce vol a lieu au-dessous du premier niveau de vol utilisable en route (FL 40 en IFR ou FL 35 en VFR), ou s'il y a lieu au voisinage d'un aérodrome à l'altitude de transition ou au-dessous de cette altitude.

Les niveaux de vol sont spécifiés dans le plan de vol par des numéros alors que les altitudes sont spécifiées par leurs valeurs en mètres ou en pieds.

Le ou les niveaux de vol choisis pour effectuer un vol doivent :

• assurer une marge de franchissement d'obstacles réglementaire et le respect des hauteurs minimales de survol en tous points de la route à parcourir ;

• satisfaire aux exigences du contrôle de la circulation aérienne et particulièrement aux spécifications concernant les niveaux utilisables sur les voies aériennes et les itinéraires prédéterminés ;

• le cas échéant, être compatibles avec les spécifications des tableaux fixant les niveaux de vol utilisables en fonction de la route magnétique en dehors des espaces contrôlés (publié en ENR 1.7.5).

Les données nécessaires pour déterminer le niveau de vol le plus bas qui assure une marge suffisante de franchissement des obstacles peuvent être obtenues du centre météorologique de l'aérodrome de départ qui tient à la disposition des exploitants un ou plusieurs des renseignements suivants :

• derniers QNH des stations désignées ;

• prévisions de pression minimum au niveau moyen de la mer pour chaque tronçon de voie, prévisions de température au sol et en altitude ;

• QNH déduits des cartes synoptiques.

Note : lorsque le plancher d'une voie aérienne est défini par un niveau de vol, ce plancher se trouve au minimum à 300 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 km (4,3 NM), tant que le QNH n'est pas inférieur à 960 hPa.

Selon les renseignements utilisés, il convient d'appliquer les méthodes suivantes :

• si l'on utilise les derniers QNH mesurés, il faut tenir compte des corrections de distance vis-à-vis de la dernière station de relèvement du QNH, au moment de l'utilisation et éventuellement des corrections de température.

• si l'on utilise des prévisions de QNH ou des QNH déduits des cartes synoptiques, seule la correction de température doit être éventuellement appliquée.

La correspondance entre les niveaux de croisière et la route magnétique prescrite en ENR 1.7.5 ne s'applique pas lorsque des indications contraires figurent :

1.7.4 Procedures applicable to operators

The levels at which the flight is to be conducted are specified in the flight plan and expressed :

• in flight level if the flight is at or above the first usable flight level : for VFR flights, simply enter VFR in the appropriate box on the flight plan ;

• in altitude if this flight takes place below the first usable en-route flight level (FL 40 in IFR or FL 35 in VFR) or, if applicable, in the vicinity of an aerodrome at or below the transition altitud.

Flight levels are specified in the flight plan by numbers while altitudes are specified by their values in metres or feet.

The flight level(s) chosen to perform a flight shall:

• ensure the regulatory obstacle clearance and compliance with the minimum overflight heights at all points along the route to be flown ;

• meet the requirements of air traffic control and in particular the specifications for usable levels on airways and predetermined routes ;

• where applicable, be compatible with the specifications in the tables of usable flight levels by magnetic route outside controlled areas (published in ENR 1.7.5).

The data necessary to determine the lowest flight level that provides sufficient obstacle clearance may be obtained from the meteorological centre at the departure aerodrome, which puts one or more of the following information at the disposal of operators :

• latest QNH of designated stations ;

• forecast of minimum pressure at mean sea level for each section of the route, forecast of ground and upper air temperature ;

• QNH calculated from synoptic charts.

Note : *where the floor of an airway is defined by a flight level, this floor is at least 300 m above the highest obstacle within a radius of 8 km (4.3 NM), as long as the QNH is not below 960 hPa.*

Depending on the information used, the following methods should be applied :

• if the last measured QNH is used, distance corrections to the last QNH reading station at the time of use and possibly temperature corrections must be taken into account,

• if QNH forecasts or QNH derived from synoptic charts are used, only the temperature correction may need to be applied.

The correspondence between cruising levels and the magnetic route prescribed in ENR 1.7.5 does not apply where contrary indications are given :

© Service de l'Information Aéronautique, France

• à l'AIP ENR 3 pour chaque segment de route ATS; ou
• dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne.

• *to AIP ENR 3 for each ATS route segment ; or*
• *in the air traffic control clereances.*

1.7.5 Tableau des niveaux de croisière

Niveau de vol utilisable en FIR / UIR Cayenne

1.7.5 Table of cruising levels

Flight levels usable in FIR / UIR Cayenne

ROUTE MAGNETIQUE / *MAGNETIC TRACK*											
De 000° à 179° / *from 000° to 179°* *						De 180° à 359° / *from 180° to 359°* *					
Vols IFR / *IFR flights*			Vols VFR / *VFR flights*			Vols IFR / *IFR flights*			Vols VFR / *VFR flights*		
Niveau de vol *Flight level*	Altitude		Niveau de vol *Flight level*	Altitude		Niveau de vol *Flight level*	Altitude		Niveau de vol *Flight level*	Altitude	
	m	*ft*		m	*ft*		m	*ft*		m	*ft*
010	300	1 000	—	—	—	020	600	2 000	—	—	—
030	900	3 000	35	1 050	3 500	040	1 200	4 000	45	1 350	4 500
050	1 500	5 000	55	1 700	5 500	060	1 850	6 000	65	2 000	6 500
070	2 150	7 000	75	2 300	7 500	080	2 450	8 000	85	2 600	8 500
090	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000			
210	6 400	21 000				220	6 700	22 000			
230	7 000	23 000				240	7 300	24 000			
250	7 600	25 000				260	7 900	26 000			
270	8 250	27 000				280	8 550	28 000			
290	8 850	29 000				300	9 100	30 000			
310	9 450	31 000				320	9 750	32 000			
330	10 050	33 000				340	10 350	34 000			
350	10 650	35 000				360	10 950	36 000			
370	11 300	37 000				380	11 600	38 000			
390	11 900	39 000				400	12 200	40 000			
410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
etc.	*etc.*	*etc.*				*etc.*	*etc.*	*etc.*			

Il est rappelé que les vols VFR sont interdits au-dessus du niveau 195, sauf autorisation de l'autorité ATS et dans les conditions prescrites par celle-ci, ou dans un espace aérien réservé établi à cet effet, et ce, jusqu'au niveau 285.

It is reminded that VFR flights are prohibited above level 195, unless authorised by and under the conditions prescribed by the ATS authority, or in restricted airspace established for that purpose, up to level 285.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 1.8 PROCEDURES COMPLEMENTAIRES REGIONALES (DOC 7030)

REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)

1.8.1 INFORMATIONS GENERALES

Le centre de contrôle Régional de CAYENNE fournit les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte dans l'UIR CAYENNE.

Dans l'UTA CAYENNE (FL 245 à FL 660 sauf cellule SOOOFRA) :

- Les normes d'espacement utilisées entre deux aéronefs au même niveau sont 100 NM latéralement et / ou 10 minutes longitudinalement avec la Technique du Nombre de Mach.
- Les comptes-rendus de position aux points d'entrée / sortie de l'UTA CAYENNE sont obligatoires.
- L'espace compris entre le FL 290 et le FL 410 inclus est exclusivement réservé aux aéronefs homologués RVSM.

Les routes utilisables sont définies dans le réseau de routes ATS (cf. ENR 3.2, ENR 3.3, ENR 6.2 et 6.3).

Dans la cellule SOOOFRA (FL 245 à FL 660).

- Les normes d'espacement utilisées entre deux aéronefs au même niveau sont 100 NM latéralement et / ou 15 minutes longitudinalement (10 minutes avec la Technique du Nombre de Mach).
- Les comptes-rendus de position aux points FRA (A), FRA (D), FRA (X) et FRA (E) sont obligatoires.
L'espace compris entre le FL 290 et le FL 410 inclus est exclusivement réservé aux aéronefs homologués RVSM.

Conformément à l'ENR 1.3.4, le concept de Free route est mis en place entre les points FRA définis en ENR 4.4.

Les points d'entrée et de sortie de la FIR Cayenne devront être insérés dans le champ route du plan de vol OACI.
Ces points de passage sont obligatoires.

1.8.2 SEPARATIONS VERTICALES

Les séparations verticales applicables dans l'UIR CAYENNE sont de 1000 pieds au-dessous du FL 290.

Entre le FL 290 et le FL 410 inclus, le minimum réduit de séparation verticale (RVSM - 1000 pieds) est appliqué.

Au-dessus du FL 410 l'espacement conventionnel (CVSM - 2000 pieds) est appliqué.

1.8.3 PROCEDURES DANS L'ESPACE RVSM CAYENNE

1.8.3.1 Avant de pénétrer dans l'espace RVSM CAYENNE, le pilote doit vérifier l'etat de fonctionnement de l'équipement requis. L'équipement suivant doit fonctionner normalement :

1) deux systèmes primaires d'alerte d'altitude ;

2) un système de maintien d'altitude automatique ;

3) un système d'alerte d'altitude.

Le pilote doit informer les services de la circulation aérienne dès que l'équipement requis n'est plus opérationnel.

Durant les changements de niveaux, les aéronefs ne doivent pas dépasser ou s'arrêter avant le niveau assigné de plus de 150 pieds (45 m).

1.8.1 GENERAL INFORMATION

CAYENNE Aera Control Centre provides control, flight information and alert services in CAYENNE UIR.

In the CAYENNE UTA (FL 245 to FL 660 except SOOOFRA) :

- Separation standards applied to aircraft at the same level are 100 NM lateral and / or 10 minutes longitudinal using MNT (Mach Number Technique).

- Position reports at entry / exit point of the CAYENNE UTA are compulsory.

- RVSM approval is required for aircraft to operate within airspace between FL 290 and FL 410 inclusive.

Routes available are part of the published ATS routes network (cf. ENR 3.2, ENR 3.3, ENR 6.2 and 6.3).

In the SOOOFRA (FL 245 to FL 660).

- Separation standards applied to aircraft at the same level are 100 NM lateral and / or 15 minutes longitudinally (10 minutes using Mach Number Technique).

- Position reports at FRA (A), FRA (D), FRA (X) and FRA (E) are mandatory. RVSM approval is required for aircraft to operate within airspace between FL 290 and FL 410 inclusive.

In accordance with ENR 1.3.4, the Free Route Airspace concept is implemented between the FRA points defined in section ENR 4.4.

Entry and exit points from the Cayenne FIR must be specified in the "Route" field of ICAO flight plans.
The use of those points is mandatory.

1.8.2 VERTICAL SEPARATIONS

In the CAYENNE UIR, vertical separation is 1000 ft below FL 290.

Between FL 290 and FL 410 included, the Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM - 1000 ft) is applied.

Above FL 410, the Conventionnal Vertical Separation Minimum (CVSM - 2000 ft) is applied.

1.8.3 IN FLIGHT PROCEDURES WITHIN CAYENNE RVSM AIRSPACE

1.8.3.1 Before entering CAYENNE RVSM airspace, pilot shall review the status of required equipment. The following equipment shall be operating normally :

1) two primary altitude warning systems ;

2) one automatic altitude keeping device ;

3) one altitude alerting device.

The pilot must notify ATC whenever the aircraft no longer has therequired serviceable equipment.

During changes of level, the aircraft shall not overshoot the assignate FL by more than 150 ft (45 m).

© Service de l'Information Aéronautique, France

Si le TCAS est installé sur un aéronef homologué RVSM, l'équipement doit être mis à jour avec la version 7 ou avec une version ultérieure homologuée, afin d'obtenir une exploitation optimum en espace RVSM.

La lettre "W" doit être inscrite dans la case 10 du plan de vol OACI pour indiquer l'homologation RVSM de l'aéronef.

If TCAS is installed in RVSM compliant aircraft, the equipment shall be update to change 7 or later approved version for optimum performance in RVSM airspace.

The letter "W" shall be inserted in item 10 (equipment) in the ICAO standard flight plan to indicate RVSM approval aircraft.

1.8.3.2 Evolution d'aéronefs non homologués RVSM à l'intérieur de l'espace aérien CAYENNE

1.8.3.2 Operation of non RVSM approved aircraft within CAYENNE RVSM airspace

1.8.3.2.1 Aéronefs d'Etat non homologués RVSM

1.8.3.2.1 Non RVSM approved State aircraft

Un aéronef d'Etat non homologué RVSM peut demander à évoluer dans l'espace aérien RVSM CAYENNE.

Non RVSM approved State aircraft may flight plan at RVSM flight levels in airspace CAYENNE RVSM.

L'exploitant d'aéronef d'Etat non homologué RVSM doit :

a) inclure la lettre "M" dans la case 8 du plan de vol OACI ;

b) inclure la mention "STS / NONRVSM" dans la case 18 du plan de vol OACI.

Operators of non RVSM approved State aircraft shall :

a) insert the letter M in the Item 8 of the ICAO flight plan form ;

b) insert "STS / NONRVSM" in the Item 18 of the ICAO flight plan form.

Nota : Le dépôt du plan de vol vaut demande d'autorisation d'évoluer dans l'espace aérien RVSM.

Note : the filling of a flight plan serves as advance notice to ATC that the aircraft is requesting to operate in RVSM airspace.

1.8.3.2.2 Aéronefs civils non homologués RVSM

1.8.3.2.2 Non RVSM approved civil aircraft

1) Un aéronef civil non homologué RVSM, dans l'incapacité de rejoindre une destination appropriée en volant au ou sous le FL 280 et au ou au-dessus du FL 430, peut obtenir une dérogation de vol dans l'espace aérien RVSM CAYENNE à condition que ce soit :

a) un aéronef livré dans son pays d'immatriculation ou d'exploitation.

b) un aéronef homologué RVSM mais qui, ayant son équipement défectueux, rejoint un atelier de maintenance lui permettant de recouvrer l'homologation RVSM.

c) un aéronef effectuant un vol à but humanitaire ou sanitaire.

1) A non RVSM approved civil aircraft unable to fly to an appropriate destination at or below FL 280 or at or above FL 430, may flight plan at RVSM flight levels in CAYENNE RVSM airspace, provided :

a) the aircraft is being initially delivered to the state of registration or operator, or.

b) the aircraft was formely RVSM approved but has experienced an equipment failure and is being flown to a maintenance facility for repair in order to meet RVSM requirement and / or obtain approval.

c) the aircraft is being utilised for mercy or humanitarian purpose.

2) L'exploitant désirant cette dérogation doit :

a) S'il part de la FIR CAYENNE, obtenir l'approbation du Centre de Contrôle Régional de CAYENNE. Cette demande doit parvenir au plus tôt 12 heures et au plus tard 4 heures avant l'heure prévue de départ. Il appartient ensuite à l'exploitant de notifier cette approbation aux centres de contrôle concernés par le vol, ou :

b) S'il transite dans l'UIR CAYENNE, avant son départ il notifie au Centre de Contrôle Régional de CAYENNE L'APPROBATION reçue du premier centre traversée, et :

c) Inclure la mention "STS / NON RVSM" dans la case 18 du plan de vol.

2) Aircraft operator requesting approval as above shall :

a) If departing within CAYENNE FIR, obtain approval from the CAYENNE ACC normally not more than 12 hours and not less than 4 hours prior to the intended departure time. He has to notify this approval to next ACC concerned by the flight, or :

b) If transiting CAYENNE RVSM airspace, notify the CAYENNE ACC after approval is received from the first affected ACC and prior to departure :

c) Include the remark " STS / NON RVSM " in field 18 of the ICAO flight plan.

Nota : le seul dépot de plan de vol n'a pas de valeur de notification.

Ce processus d'approbation s'entend uniquement pour les cas indiqués et non comme un moyen de contourner le processus normal.

Note : that filing of the flight plan is not appropriate notification.

This approval process is intended exclusively for the purposes indicated above and not as a means to circumvent the normal RVSM approval process.

1.8.3.2.3 Une séparation verticale minimale de 2000 pieds est appliquée dans l'espace RVSM entre un aéronef non homologué RVSM et tout autre aéronef.

1.8.3.2.3 Non RVSM approved aircraft operating in the RVSM stratum will be separated from all other aircraft by a minimum 2000 ft vertical separation.

1.8.3.2.4 Pour toute demande d'approbation, contacter :

TELEPHONE (594) 594 359 308 (ou 309)

AFTN SOOOZQZX

1.8.3.2.4 Contact details for coordination are as follows :

TELEPHONE *(594) 594 359 308 (ou 309)*

AFTN *SOOOZQZX*

1.8.3.3 Procédures de suspension du RVSM dans l'UIR CAYENNE

1.8.3.3 Procedures for suspension of RVSM in CAYENNE UIR

Les services de la circulation aérienne peuvent être amenés à suspendre l'utilisation du RVSM dans l' UIR CAYENNE si les pilotes font état d'une turbulence supérieure à la turbulence modérée. Lorsque l'utilisation du RVSM est suspendue, la séparation verticale minimale entre deux aéronefs est de 2000 pieds.

ATS will consider suspending RVSM procedures within CAYENNE UIR when there are pilot reports of greater than moderate turbulence. When RVSM procedures are suspended, the vertical separation minimum between all aircraft will be 2000 ft.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 1.9 GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AERIEN ET GESTION DE L'ESPACE AERIEN

AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT AND AIRSPACE MANAGEMENT

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 2 ESPACE AERIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA ET CTA

FIR, UIR, TMA AND CTA

ENR 2.1.1 FIR - UIR

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Organisme / *Unit* Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
FIR CAYENNE 09°20'00"N , 054°00'00"W - 10°00'00"N , 048°00'00"W - 13°30'00"N , 037°30'00"W - 07°40'00"N , 035°00'00"W - 05°00'00"N , 040°00'00"W - 05°00'00"N , 048°00'00"W - 04°30'00"N , 051°00'00"W - 04°23'41"N , 051°38'21"W - Frontière Guyane-Bresil - 02°20'24"N , 054°35'55"W - Frontière Guyane-Surinam - 05°41'53"N , 054°00'00"W - 09°20'00"N , 054°00'00"W	G	FL 245 ---------- SFC	ACC CAYENNE CAYENNE INFO FR-EN	H24
FIR GANDER DOMESTIC 53°00'00"N , 054°00'00"W - 50°35'00"N , 062°25'00"W - 48°30'00"N , 062°00'00"W - 44°40'00"N , 054°53'00"W - 45°00'00"N , 053°00'00"W - 45°00'00"N , 051°00'00"W - 49°00'00"N , 051°00'00"W - 53°00'00"N , 054°00'00"W	G	UNL ---------- SFC	GANDER ACC GANDER CENTRE EN	H24
FIR PIARCO 15°00'00"N , 065°00'00"W - 15°00'00"N , 063°15'00"W - 15°20'00"N , 063°00'00"W - 17°22'00"N , 063°00'00"W - 18°00'00"N , 062°00'00"W - 18°00'00"N , 056°00'00"W - 18°00'00"N , 045°00'00"W - 22°18'00"N , 040°00'00"W - 17°00'00"N , 037°30'00"W - 13°30'00"N , 037°30'00"W - 10°00'00"N , 048°00'00"W - 09°20'00"N , 054°00'00"W - 08°55'00"N , 057°00'00"W - 08°55'00"N , 059°57'00"W - 09°59'00"N , 061°28'00"W - 09°59'00"N , 061°56'00"W - 10°05'00"N , 062°03'00"W - 10°44'00"N , 061°47'00"W - 11°00'00"N , 062°30'00"W - 15°00'00"N , 065°00'00"W	G	FL 055 ---------- SFC	ACC/ FIC PIARCO PIARCO RADIO EN	H24
UIR CAYENNE 09°20'00"N , 054°00'00"W - 10°00'00"N , 048°00'00"W - 13°30'00"N , 037°30'00"W - 11°40'00"N , 036°42'00"W (GOGSO) - 09°48'58"N , 035°54'30"W (ARAGO) - 07°40'00"N , 035°00'00"W (MOVGA) - 05°00'00"N , 040°00'00"W - 05°00'00"N , 048°00'00"W - 04°30'00"N , 051°00'00"W - 04°23'41"N , 051°38'21"W - Frontière Guyane-Bresil - 02°20'24"N , 054°35'55"W - Frontière Guyane-Surinam - 05°41'53"N , 054°00'00"W - 09°20'00"N , 054°00'00"W	G	UNL ---------- FL 660	FIC CAYENNE CAYENNE INFO FR-EN	H24
UIR PIARCO 15°00'00"N , 065°00'00"W - 15°00'00"N , 063°15'00"W - 15°20'00"N , 063°00'00"W - 17°22'00"N , 063°00'00"W - 18°00'00"N , 062°00'00"W - 18°00'00"N , 056°00'00"W - 18°00'00"N , 045°00'00"W - 22°18'00"N , 040°00'00"W - 17°00'00"N , 037°30'00"W - 13°30'00"N , 037°30'00"W - 10°00'00"N , 048°00'00"W - 09°20'00"N , 054°00'00"W - 08°55'00"N , 057°00'00"W - 08°55'00"N , 059°57'00"W - 09°59'00"N , 061°28'00"W - 09°59'00"N , 061°56'00"W - 10°05'00"N , 062°03'00"W - 10°44'00"N , 061°47'00"W - 11°00'00"N , 062°30'00"W - 15°00'00"N , 065°00'00"W	G	UNL ---------- FL 245	ACC/ FIC PIARCO PIARCO RADIO EN	H24

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.1.2 UTA - CTA - LTA

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Organisme / *Unit* Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
CTA PIARCO partie A 15°00'00"N , 065°00'00"W - 15°00'00"N , 063°15'00"W - 15°20'00"N , 063°00'00"W - 17°22'00"N , 063°00'00"W - 18°00'00"N , 062°00'00"W - 18°00'00"N , 056°00'00"W - 09°05'00"N , 056°00'00"W - 08°55'00"N , 057°00'00"W - 08°55'00"N , 059°57'00"W - 09°59'00"N , 061°28'00"W - 09°59'00"N , 061°56'00"W - 10°05'00"N , 062°03'00"W - 10°44'00"N , 061°47'00"W - 11°00'00"N , 062°30'00"W - 15°00'00"N , 065°00'00"W	A	FL 245 ---------- FL 195	ACC PIARCO PIARCO CONTROL EN	H24 Espace à l'ouest du 56°W Airspace west of 56°W
	E	FL 195 ---------- FL 055	ACC PIARCO PIARCO CONTROL EN	H24
CTA PIARCO partie B 18°00'00"N , 056°00'00"W - 18°00'00"N , 045°00'00"W - 22°18'00"N , 040°00'00"W - 17°00'00"N , 037°30'00"W - 13°30'00"N , 037°30'00"W - 10°00'00"N , 048°00'00"W - 09°20'00"N , 054°00'00"W - 09°05'00"N , 056°00'00"W - 18°00'00"N , 056°00'00"W	G	FL 245 ---------- SFC	ACC PIARCO PIARCO CONTROL EN	H24 Secteur sud South sector Espace à l'Est du 56°W Airspace east of 56°W
UTA CAYENNE 09°20'00"N , 054°00'00"W - 10°00'00"N , 048°00'00"W - 13°30'00"N , 037°30'00"W - 07°40'00"N , 035°00'00"W - 05°00'00"N , 040°00'00"W - 05°00'00"N , 048°00'00"W - 04°30'00"N , 051°00'00"W - 04°23'41"N , 051°38'21"W - Frontière Guyane-Bresil - 02°20'24"N , 054°35'55"W - Frontière Guyane-Surinam - 05°41'53"N , 054°00'00"W - 09°20'00"N , 054°00'00"W	A	FL 660 ---------- FL 245	UAC CAYENNE CAYENNE CONTROL FR-EN	H24
UTA PIARCO partie A 15°00'00"N , 065°00'00"W - 15°00'00"N , 063°15'00"W - 15°20'00"N , 063°00'00"W - 17°22'00"N , 063°00'00"W - 18°00'00"N , 062°00'00"W - 18°00'00"N , 056°00'00"W - 09°05'00"N , 056°00'00"W - 08°55'00"N , 057°00'00"W - 08°55'00"N , 059°57'00"W - 09°59'00"N , 061°28'00"W - 09°59'00"N , 061°56'00"W - 10°05'00"N , 062°03'00"W - 10°44'00"N , 061°47'00"W - 11°00'00"N , 062°30'00"W - 15°00'00"N , 065°00'00"W	A	UNL ---------- FL 245	ACC PIARCO PIARCO CONTROL EN	H24 L'information peut être relayée par PIARCO RADIO Information may be relayed by PIARCO RADIO Espace à l'Ouest du 56°W excluant CTR et TMA Airspace west of 56°W excluding CTR and TMA
UTA PIARCO partie B 18°00'00"N , 056°00'00"W - 18°00'00"N , 045°00'00"W - 22°18'00"N , 040°00'00"W - 17°00'00"N , 037°30'00"W - 13°30'00"N , 037°30'00"W - 10°00'00"N , 048°00'00"W - 09°20'00"N , 054°00'00"W - 09°05'00"N , 056°00'00"W - 18°00'00"N , 056°00'00"W	G	UNL ---------- FL 245	ACC PIARCO PIARCO CONTROL EN	H24 L'information peut être relayée par PIARCO RADIO Information may be relayed by PIARCO RADIO Espace à l'Est du 56°W excluant CTR et TMA Airspace east of 56°W excluding CTR and TMA

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.1.3 TMA

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Organisme / *Unit* Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
TMA CAYENNE	TA : 3000 ft			
TMA CAYENNE partie 1 05°22'58"N , 052°43'15"W - arc horaire de 40 NM de rayon centré sur 04°48'49"N , 052°22'06"W (VOR-DME CYR) - 05°09'34"N , 052°56'26"W - 04°59'30"N , 052°36'14"W - 05°06'30"N , 052°31'40"W - 05°16'35"N , 052°35'20"W - 05°22'58"N , 052°43'15"W	D	FL 245 ---------- 1500ft ASFC	ACC CAYENNE CAYENNE APPROCHE CAYENNE APPROACH	H24 FR-EN A l'exclusion des parties interférentes avec les SO-P 4 ROURA, SO-R 1, SO-R 3 CEFE, SO-R 5 BEAP, SO-D 2, SO-D 3, SO-D 10 A et B CONNETABLE et SO-D 11 A et B ROYALE lorsqu'elles sont actives. Except for interfering part of SO-P 4 ROURA, SO-R 1, SO-R 3 CEFE, SO-R 5 BEAP, SO-D 2, SO-D 3, SO-D 10 A and B CONNETABLE and SO-D 11 A and B ROYALE when active.
TMA CAYENNE partie 2 06°45'27"N , 051°51'33"W - arc horaire de 120 NM de rayon centré sur 04°48'49"N , 052°22'06"W (VOR-DME CYR) - 04°58'17"N , 050°22'15"W - 04°14'22"N , 052°01'29"W - arc anti-horaire de 40 NM de rayon centré sur 04°48'49"N , 052°22'06"W (VOR-DME CYR) - 05°22'58"N , 052°43'15"W - 05°25'09"N , 052°45'58"W - 06°45'27"N , 051°51'33"W	D	FL 245 ---------- FL 035	ACC CAYENNE CAYENNE APPROCHE CAYENNE APPROACH	H24 A l'exclusion des parties interférentes avec les SO-R 1, SO-D 2, SO-D 3, SO-D 4 A, SO-D 4 B, SO-D 6, SO-D 10 A et B CONNETABLE et SO-D 11 A et B ROYALE lorsqu'elles sont actives. Except for interfering part of SO-R 1, SO-D 2, SO-D 3, SO-D 4 A, SO-D 4 B, SO-D 6, SO-D 10 A and B CONNETABLE and SO-D 11 A and B ROYALE when active.
TMA MARTINIQUE	TA : 9000 ft			
TMA MARTINIQUE partie 1 14°06'41"N , 061°20'05"W - 14°28'26"N , 061°26'28"W - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 14°35'27"N , 061°01'22"W (VOR-DME FOF) - 14°18'53"N , 060°41'31"W - 14°10'36"N , 060°49'44"W - 14°13'00"N , 060°52'00"W - 14°06'41"N , 061°20'05"W	D	FL 105 ---------- 1500ft ASFC	TFFF MARTINIQUE APP MARTINIQUE Approche (FR) MARTINIQUE Approach (EN)	H24
TMA MARTINIQUE partie 2 14°13'00"N , 060°52'00"W - 14°10'36"N , 060°49'44"W - 14°01'47"N , 060°40'29"W - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 13°44'00"N , 060°58'37"W (VOR-DME BNE) - 13°18'55"N , 060°59'41"W - 13°34'00"N , 061°30'00"W - 14°02'05"N , 061°40'05"W - 14°13'00"N , 060°52'00"W	D	FL 105 ---------- 4500ft ASFC	APP MARTINIQUE (1) MARTINIQUE Approche (FR) MARTINIQUE Approach (EN) APP HEWANORRA (2) HEWANORRA Approche (FR) HEWANORRA Approach (EN)	HO (1) 0300-1000 (2) 1000-0300
TMA MARTINIQUE partie 3 16°10'00"N , 060°18'00"W - 14°52'30"N , 059°48'00"W - 13°53'57"N , 060°35'02"W - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 13°44'00"N , 060°58'37"W (VOR-DME BNE) - 13°18'55"N , 060°59'41"W - 13°34'00"N , 061°30'00"W - 14°02'05"N , 061°40'05"W - 14°54'00"N , 061°57'00"W - 16°10'00"N , 060°18'00"W	D	FL 195 ---------- FL 105	TFFF MARTINIQUE APP MARTINIQUE Approche (FR) MARTINIQUE Approach (EN)	H24 A l'exception de la TFD3 lorsqu'elle est activée par NOTAM Except TFD3 when activated by NOTAM.
TMA MARTINIQUE partie 4 16°10'00"N , 060°18'00"W - 14°52'30"N , 059°48'00"W - 13°53'57"N , 060°35'02"W - arc anti-horaire de 25 NM de rayon centré sur 13°44'00"N , 060°58'37"W (VOR-DME BNE) - 14°01'47"N , 060°40'29"W - 14°10'36"N , 060°49'44"W - 14°18'53"N , 060°41'31"W - arc anti-horaire de 25 NM de rayon centré sur 14°35'27"N , 061°01'22"W (VOR-DME FOF) - 14°28'26"N , 061°26'28"W - 14°06'41"N , 061°20'05"W - 14°02'05"N , 061°40'05"W - 14°54'00"N , 061°57'00"W - 16°10'00"N , 060°18'00"W	E	FL 105 ---------- 3000ft AMSL 1000ft ASFC	TFFF MARTINIQUE APP MARTINIQUE Approche (FR) MARTINIQUE Approach (EN)	H24 A l'exception de la TFD3 lorsqu'elle est activée par NOTAM. Except TFD3 when activated by NOTAM.
TMA MARTINIQUE partie 5 16°10'00"N , 060°18'00"W - 14°52'30"N , 059°48'00"W - 13°53'57"N , 060°35'02"W - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 13°44'00"N , 060°58'37"W (VOR-DME BNE) - 13°18'55"N , 060°59'41"W - 13°34'00"N , 061°30'00"W - 14°02'05"N , 061°40'05"W - 14°54'00"N , 061°57'00"W - 16°10'00"N , 060°18'00"W	A	FL 245 ---------- FL 195	TFFF MARTINIQUE APP MARTINIQUE Approche (FR) MARTINIQUE Approach (EN)	H24
TMA POINTE A PITRE	TA : 9000 ft			
TMA POINTE A PITRE partie 1 17°25'00"N , 060°46'00"W - 16°48'10"N , 060°32'10"W - 16°02'40"N , 061°16'50"W - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 16°15'55"N , 061°32'25"W (VOR-DME PPR) - 15°55'50"N , 061°31'57"W - 16°30'00"N , 062°23'30"W - 16°50'00"N , 061°15'00"W - 17°25'00"N , 060°46'00"W	D	FL 105 ---------- 2500ft AMSL 1000ft ASFC	TFFR RAIZET APP RAIZET Approche (FR) RAIZET Approach (EN)	H24 FR-EN
TMA POINTE A PITRE partie 2 17°25'00"N , 060°46'00"W - 16°48'10"N , 060°32'10"W - 16°10'00"N , 060°18'00"W - 14°54'00"N , 061°57'00"W - 15°45'00"N , 063°00'00"W - 16°46'00"N , 063°00'00"W - 16°30'00"N , 062°23'30"W - 16°50'00"N , 061°15'00"W - 17°25'00"N , 060°46'00"W	D	FL 195 ---------- FL 105	TFFR RAIZET APP RAIZET Approche (FR) RAIZET Approach (EN)	H24 FR-EN

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Organisme / *Unit* Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
TMA POINTE A PITRE partie 3 16°48'10"N , 060°32'10"W - 16°10'00"N , 060°18'00"W - 14°54'00"N , 061°57'00"W - 15°45'00"N , 063°00'00"W - 16°46'00"N , 063°00'00"W - 16°30'00"N , 062°23'30"W - 15°55'50"N , 061°31'57"W - arc anti-horaire de 20 NM de rayon centré sur 16°15'55"N , 061°32'25"W (VOR-DME PPR) - 16°02'40"N , 061°16'50"W - 16°48'10"N , 060°32'10"W	E	FL 105 ---------- 3000ft AMSL 1000ft ASFC	TFFR RAIZET APP RAIZET Approche (FR) RAIZET Approach (EN)	H24 FR-EN
TMA POINTE A PITRE partie 4 17°25'00"N , 060°46'00"W - 16°48'10"N , 060°32'10"W - 16°10'00"N , 060°18'00"W - 14°54'00"N , 061°57'00"W - 15°45'00"N , 063°00'00"W - 16°46'00"N , 063°00'00"W - 16°30'00"N , 062°23'30"W - 16°50'00"N , 061°15'00"W - 17°25'00"N , 060°46'00"W	A	FL 245 ---------- FL 195	TFFR RAIZET APP RAIZET Approche (FR) RAIZET Approach (EN)	H24 FR-EN
TMA SAINT PIERRE				
TMA SAINT PIERRE 47°20'02"N , 055°57'55"W - arc anti-horaire de 35 NM de rayon centré sur 46°46'15"N , 056°11'14"W - 46°40'00"N , 055°21'11"W - 46°44'31"N , 055°57'07"W - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 46°46'15"N , 056°11'14"W - 46°55'45"N , 056°07'31"W - 47°20'02"N , 055°57'55"W	D	6000ft AMSL ---------- 700ft ASFC	LFVP SAINT PIERRE APP SAINT PIERRE Approche (FR) SAINT PIERRE Approach (EN)	ETE : 2ème DIM MAR au 1er DIM NOV exclu LUN-SAM : 1000-2000 DIM : 1700-2000 HIVER : 1er DIM NOV au 2ème DIM MAR exclu LUN-SAM : 1100-2100 DIM : 1800-2100 En dehors de ces HOR, ATS fournis par ACC GANDER. SUM : from 2nd SUN MAR to 1st SUN NOV excluded MON-SAT: 1000-2000 SUN: 1700-2000 WIN : from 1st SUN NOV to 2nd SUN MAR excluded MON-SAT: 1100-2100 SUN: 1800-2100 Outside these SKED, ATS by GANDER ACC.
	E	18000ft AMSL ---------- 6000ft AMSL	ACC GANDER GANDER CENTRE EN	H24

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.2 AUTRE ESPACE RÉGLEMENTÉ

OTHER REGULATED AIRSPACE

ENR 2.2.1 RMZ

NIL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.2.2 TMZ

NIL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.2.3 RMZ-TMZ

NIL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.2.4 SECTEURS DE CONTROLE
CONTROL SECTORS

NIL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.2.5 CELLULES FRA
FRA CELLS

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Organisme / *Unit* Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
ESPACE FRA CAYENNE / CAYENNE FREE ROUTE AIRSPACE (SOOOFRA) 09°40'28"N , 051°03'00"W - 10°00'00"N , 048°00'00"W - 13°30'00"N , 037°30'00"W - 07°40'00"N , 035°00'00"W - 05°00'00"N , 040°00'00"W - 05°00'00"N , 048°00'00"W - 09°40'28"N , 051°03'00"W	A	FL 660 ---------- FL 245	CAYENNE UAC ACS CAYENNE Contrôle (FR) CAYENNE Control (EN)	H24

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.2.6 DELEGATIONS DE SERVICES ATS
DELEGATION OF AIR TRAFFIC SERVICES

© Service de l'Information Aéronautique, France

NIL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.2.7 SIV

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	Organisme / *Unit* Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
SIV CAYENNE 09°20'00"N , 054°00'00"W - 10°00'00"N , 048°00'00"W - 13°30'00"N , 037°30'00"W - 07°40'00"N , 035°00'00"W - 05°00'00"N , 040°00'00"W - 05°00'00"N , 048°00'00"W - 04°30'00"N , 051°00'00"W - 04°23'41"N , 051°38'21"W - Frontière Guyane-Bresil - 02°20'24"N , 054°35'55"W - Frontière Guyane-Surinam - 05°41'53"N , 054°00'00"W - 09°20'00"N , 054°00'00"W	FL 245 ---------- SFC	ACC CAYENNE FIS CAYENNE INFO (FR) CAYENNE INFO (EN)	H24 A l'exclusion des parties interférentes avec les voies aériennes, SO-P 3, SO-P 4 ROURA, et CTR, TMA, SO-R 1, SO-R 2, SO-R 3 CEFE, SO-R 4, SO-R 5 BEAP, SO-R 6 SECTEUR VSV, SO-D 1, SO-D 2, SO-D 3, SO-D 4, SO-D 5, SO-D 6, SO-D 7, SO-D 8, SO-D 9, SO-D 10 A et B CONNETABLE et SO-D 11 A et B ROYALE lorsqu'elles sont actives. Fréquences : voir ENR 6.4 Except for interfering part of airways, SO-P 3, SO-P 4, and CTR, TMA, ROURA, SO-R 1, SO-R 2, SO-R 3 CEFE, SO-R 4, SO-R 5 BEAP, SO-R 6 SECTEUR VSV, SO-D 1, SO-D 2, SO-D 3, SO-D 4, SO-D 5, SO-D 6, SO-D 7, SO-D 8, SO-D 9, SO-D 10 A et B CONNETABLE et SO-D 11 A et B ROYALE when active. Frequencies : see ENR 6.4
SIV POINTE A PITRE 16°39'12"N , 061°52'14"W - 16°45'52"N , 061°29'14"W - arc horaire de 30 NM de rayon centré sur 16°15'55"N , 061°32'25"W (VOR-DME PPR) - 16°39'12"N , 061°52'14"W	2500ft AMSL ---------- SFC	TWR POINTE A PITRE FIS RAIZET INFO 129.800	H24 A l'exclusion des limites de la CTR POINTE A PITRE. Except for limits of CTR POINTE A PITRE.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.2.8 NPZ

© Service de l'Information Aéronautique, France

NIL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 3 ROUTES ATS

ATS ROUTE

ENR 3.0 DESCRIPTION DES ROUTES ATS

DESCRIPTION OF ATS ROUTES

GENERALITES

La description des routes ATS donnée en ENR 3.1 et ENR 3.2 reprend les caractéristiques générales de ces routes (points significatifs et, pour chaque tronçon, sens d'utilisation, RM, longueur, limites verticales, série FL, organisme gestionnaire et statut).

Les routes de navigation de surface sont publiées dans la section ENR 3.2.

Ces routes sont également utilisables en navigation conventionnelle dans les conditions énoncées à la section ENR 3.1.

3.0.1 Une route de navigation de surface est une route établie pour les aéronefs qui peuvent utiliser la navigation de surface.

3.0.2 La navigation de surface est une méthode qui permet l'exploitation de l'aéronef sur n'importe quelle trajectoire de vol souhaitée dans la limite de couverture d'aides à la navigation référencées ou dans les limites de la capacité des aides autonomes, ou une combinaison de celles-ci.

3.0.2.1 Dans la FIR SOOO, la totalité des routes sont utilisables en navigation de surface (RNAV-5).

3.0.2.1.1 Par défaut, l'ATC considèrera l'ensemble des aéronefs empruntant ces routes comme évoluant en navigation de surface. Si un équipage désire utiliser la navigation conventionnelle, se reporter aux indications de l'ENR 3.1 lors de la préparation du vol, ou à l'ENR 3.0.4 pour les situations dégradées.

3.0.3 Avant de débuter ou lors de l'exploitation d'opération RNAV-5, le bon fonctionnement du système de navigation de surface embarqué sera vérifié, entre autres les aspects établis sur le processus d'approbation opérationnelle, notamment :

a) que l'équipement nécessaire au fonctionnement du RNAV-5 n'a pas été dégradé pendant le vol ;

b) que l'itinéraire est conforme à l'autorisation ATC ;

c) par des vérifications croisées, que la précision de navigation de l'aéronef est appropriée aux opérations RNAV-5 ;

d) que d'autres aides à la navigation sont sélectionnées pour permettre un contrôle croisé ou une inversion immédiate en cas de perte de la capacité de navigation de surface.

3.0.4 En ce qui concerne la dégradation ou la défaillance en vol du système de navigation de surface lorsque l'aéronef est sur une route ATS désignée RNAV-5, les procédures suivantes doivent être suivies :

a) L'aéronef sera autorisé à voler sur les routes ATS "conventionnelles" telles que définies en ENR 3.1 ; ou

b) Si ces routes "conventionnelles" ne sont pas disponibles, l'aéronef sera autorisé à voler avec des aides à la navigation conventionnelles, c'est-à-dire VOR / DME ou NDB en état de fonctionnement.

3.0.5 Les mesures ATC concernant un aéronef qui ne peut pas satisfaire aux exigences PBN en raison d'une défaillance ou d'une dégradation du système de navigation de surface dépendront des informations fournies par le pilote selon lesquelles l'aéronef n'est pas en mesure de se conformer aux exigences RNAV-5 et des conditions générales de circulation aérienne.

GENERAL

The description of ATS routes given in ENR 3.1 and ENR 3.2 includes the general characteristics of these routes (significant points and, for each leg, magnetic track, length, vertical limits, FL series, controlling organisation and status).

Area navigation routes are published in ENR 3.2 section.

These routes are usable in conventional navigation under conditions stated in section ENR 3.1.

3.0.1 *An area navigation Route is a route established for the use of aircraft that can use the area navigation.*

3.0.2 *Area Navigation is a method which permits aircraft operation on any desired flight path within the coverage of station-referenced navigation aids or within the limits of the capability of self-contained aids, or a combination of these.*

3.0.2.1 *In FIR SOOO, all the routes can be used in area navigation (RNAV-5).*

3.0.2.1.1 *By default, ATC will consider all aircraft using these routes as operating in area navigation. If a crew wishes to use conventional navigation, it must refer to ENR 3.1 during flight planning or ENR 3.0.4 on degraded situations.*

3.0.3 *Before starting or when operating an operation on RNAV-5, the proper operation of the on-board RNAV system will be verified, among others aspects established on the operational approval process, including :*

a) That the equipment required for RNAV-5 operation has not been degraded during the flight ;

b) That the route is consistent with the ATC authorization ;

c) Through crosschecks, that the aircraft navigation precision is appropriate for RNAV-5 operations ;

d) That other navigation aids are selected to enable crosscheck or immediate reversal in case of loss of area navigation capability.

3.0.4 *Regarding the in-flight degradation or failure of the area navigation system when the aircraft is on an ATS route designated as RNAV-5, the following procedures must be followed :*

a) The aircraft will be authorized to fly on the "conventional" ATS routes as defined in ENR 3.1 ; or

b) If these "conventional" routes are not available, the aircraft will be authorized to fly with conventional navigation aids, that is, VOR / DME or NDB in service.

3.0.5 *ATC measures with respect to an aircraft that cannot meet PBN requirements due to failure or degradation of the area navigation system will depend on the information provided by the pilot that the aircraft is not able to comply with RNAV-5 requirements and on the general air traffic conditions.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.0.6 PHRASEOLOGIE

3.0.6.1 Informer l'ATC de la dégradation ou d'une panne du système de navigation de surface :

(indicatif) RNAV IMPOSSIBLE CAUSE (raison)

3.0.6.2 Informer l'ATC de l'absence de capacité RNAV

(indicatif) NEGATIF RNAV
(Indicatif) IMPOSSIBLE RNAV CAUSE EQUIPEMENT

3.0.6 PHRASEOLOGY

3.0.6.1 *Informing ATC of area navigation system degradation or failure :*

(aircraft call sign) UNABLE RNAV DUE TO (reason)

3.0.6.2 *Informing ATC of no RNAV capability*

(call sign) NEGATIVE RNAV
(call sign) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 3.1 ROUTES DE NAVIGATION CONVENTIONNELLE

CONVENTIONAL NAVIGATION ROUTES

Les portions de routes publiées à l'AIP ENR 3.2 et qui sont balisées au moins par une aide radioélectrique de navigation en état de fonctionnement sont utilisables en navigation conventionnelle.

Routes segments published in AIP ENR 3.2 as area navigation routes and which are marked by at least one radioelectric navigation aid can be used for conventional navigation.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 3.2 ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE

AREA NAVIGATION ROUTES

ENR 3.2.1 ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE

AREA NAVIGATION ROUTES

Identification	Point caractéristique *Significant point*		Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*	
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*		
A247		Largeur 20 NM - Classe E en-dessous du FL 245 / Width 20 NM - Class E below FL 245										
▲	CAYENNE FELIX EBOUE VOR-DME (CYR)	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W										
RNAV 5			004	183	40.0	FL 245	FL 035		⇑	⇓	CAYENNE	(1)
▲	SILAT	05°27'38.0"N 052°32'29.0"W										
RNAV 5			330	149	116.3	FL 245	FL 035		⇑	⇓	CAYENNE	(2)
▲	BUXEX	06°45'00.0"N 054°00'00.0"W										
(1) En cas d'activation SOD1, SOD2, SOD3, contournement via TEKAD, ISMAN/In case of SOD1, SOD2, SOD3 activation, bypass via TEKAD, ISMAN.												
(2) En cas d'activation SOR1, contournement via TEKAD ou REKIM/In case of SOR1 activation, bypass via TEKAD or REKIM.												
UA247												
▲	CAYENNE FELIX EBOUE VOR-DME (CYR)	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W										
RNAV 5			004	183	40.0	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	(1)
▲	SILAT	05°27'38.0"N 052°32'29.0"W										
RNAV 5			330	149	116.3	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
▲	BUXEX	06°45'00.0"N 054°00'00.0"W										
(1) En cas d'activation SOR1, contournement via TEKAD ou REKIM / In case of SOR1 activation, bypass via TEKAD or REKIM. En cas d'activation SOD1, SOD2, SOD3, contournement via TEKAD, ISMAN / In case of SOD1, SOD2, SOD3 activation, bypass via TEKAD, ISMAN.												
A312												
▲	DAMOV	13°28'58.0"N 060°38'04.0"W										
RNAV 5			357	176	70.0	FL 245	4000 ft AMSL		⇑	⇓	MARTINIQUE	(1)
▲	MARTINIQUE AIME CESAIRE VOR-DME (FOF)	14°35'26.7"N 061°01'22.1"W										
RNAV 5			360	180	59.5	FL 245	7000 ft AMSL		⇑	⇓	MARTINIQUE	(2)
▲	NDB (DOM)	15°33'03.4"N 061°17'44.3"W										
RNAV 5			357	177	45.0	FL 245	6300 ft AMSL		⇑	⇓	RAIZET	
▲	GUADELOUPE MARYSE CONDE VOR-DME (PPR)	16°15'54.7"N 061°32'24.5"W										
RNAV 5			359	179	27.7	FL 245	3500 ft AMSL		⇑	⇓	RAIZET	
▲	KASKI	16°42'37.0"N 061°40'28.0"W										
(1) MARTINIQUE APP>4500 ft - ST LUCIA APP<=4500 ft (0300-1000).												
(2) RAIZET APP												
A324												
▲	RIBOR	13°22'50.0"N 061°07'32.0"W										
RNAV 5			038	218	22.8	FL 245	3500 ft AMSL		⇓	⇑	MARTINIQUE	(1)
▲	VOR-DME (BNE)	13°44'00.1"N 060°58'37.4"W										
RNAV 5			012	192	27.1	FL 245	5500 ft AMSL		⇓	⇑	MARTINIQUE	
▲	KISES	14°11'11.0"N 061°00'04.0"W										
RNAV 5			012	192	24.2	FL 245	5500 ft AMSL		⇓	⇑	MARTINIQUE	
▲	MARTINIQUE AIME CESAIRE VOR-DME (FOF)	14°35'26.7"N 061°01'22.1"W										
(1) MARTINIQUE APP>4500 ft - ST LUCIA APP<=4500 ft (1000-0300).												

Identification													
Point caractéristique *Significant point*			Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*	
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*		
	A517											
▲	GUADELOUPE MARYSE CONDE VOR-DME (PPR)	16°15'54.7"N 061°32'24.5"W										
RNAV 5			327	147	32.5	FL 245	3500 ft AMSL		⇑	⇓	RAIZET APP	
▲	BIMBO	16°37'36.0"N 061°57'37.0"W										
	A550											
▲	TULEX	15°19'31.0"N 062°28'24.0"W										
RNAV 5			059	239	23.5	FL 245	3500 ft AMSL		⇓	⇑	RAIZET APP	
▲	DUNTA	15°36'32.0"N 062°11'35.0"W										
RNAV 5			059	239	54.4	FL 245	7200 ft AMSL		⇓	⇑	RAIZET APP	
▲	GUADELOUPE MARYSE CONDE VOR-DME (PPR)	16°15'54.7"N 061°32'24.5"W										
	A551											
▲	SOMON	14°09'15.0"N 061°41'51.0"W										
RNAV 5			072	252	47.2	FL 245	4000 ft AMSL		⇓	⇑	MARTINIQUE APP	
▲	MARTINIQUE AIME CESAIRE VOR-DME (FOF)	14°35'26.7"N 061°01'22.1"W										
	A555	Classe E en-dessous du FL 245 / Class E below FL 245										
▲	NDB (OIA)	03°51'37.0"N 051°48'00.0"W										
RNAV 5			348	168	26.4	FL 245	FL 055		⇑	⇓	CAYENNE	(1)
▲	ALDIX	04°14'22.0"N 052°01'29.0"W										
RNAV 5			348	168	40.0	FL 245	FL 035		⇑	⇓	CAYENNE	(2)
▲	CAYENNE FELIX EBOUE VOR-DME (CYR)	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W										
RNAV 5			313	132	53.0	FL 245	FL 035		⇑	⇓	CAYENNE	
▲	KALEP	05°10'27.0"N 053°10'38.0"W										
RNAV 5			341	161	80.9	FL 245	FL 035		⇑	⇓	CAYENNE	
▲	MILUX	06°15'00.0"N 054°00'00.0"W										
RNAV 5			343	162	206.7	FL 245	FL 035		⇑	⇓	PARAMARIBO	
▲	TRAPP	09°05'05.0"N 055°59'29.0"W										
RNAV 5			336	155	247.0	FL 245	FL 035		⇑	⇓	PIARCO	
▲	KELSO	12°13'02.0"N 058°43'18.0"W										
RNAV 5			335	155	68.0	FL 245	3000 ft AMSL		⇑	⇓	ADAMS	
▲	VOR-DME (BGI)	13°04'30.2"N 059°29'01.8"W										
RNAV 5			331	151	81.6	FL 245	3500 ft AMSL		⇑	⇓	MARTINIQUE	
▲	BORUS	14°02'46.0"N 060°27'59.0"W										
RNAV 5			331	151	45.9	FL 245	4000 ft AMSL		⇑	⇓	MARTINIQUE	
▲	MARTINIQUE AIME CESAIRE VOR-DME (FOF)	14°35'26.7"N 061°01'22.1"W										
RNAV 5			327	147	48.7	FL 245	7000 ft AMSL		⇑	⇓	MARTINIQUE	
▲	EMOLA	15°08'07.0"N 061°38'47.0"W										
RNAV 5			327	147	42.5	FL 245	3500 ft AMSL		⇑	⇓	RAIZET APP	
▲	DUNTA	15°36'32.0"N 062°11'35.0"W										
RNAV 5			327	146	62.3	FL 245	3500 ft AMSL		⇑	⇓	RAIZET APP	
▲	ILURI	16°18'04.0"N 063°00'00.0"W										

(1) En cas d'activation de la SOR5 ou SOR1, contournement via TEKAD-ISMAN/In case of SOR5 or SOR1 activation, bypass via TEKAD-ISMAN.
Tronçon de OIA à ALDIX largeur 15 NM majorée au Nord de l'espace délimité par les points / Section from OIA to ALDIX 15 NM width increased to the North with airspace bounded by points: 041924N, 0515011W - 035439N, 0514101W - 041721N, 0515445W - 041924N, 0515011W.

(2) Tronçon de ALDIX à MILUX largeur 20 NM / Section from ALDIX to MILUX 20 NM in width.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification	Point caractéristique *Significant point*		Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*	
UA555	En cas d'activation de la SOR 1, SOD 1, SOD 2, SOD 3, UA555 fermée. Contournement via REKIM ou TEKAD en navigation conventionnelle. In case of SOR 1, SOD 1, SOD 2, SOD 3 activation, UA555 closed. Bypass via REKIM or TEKAD with conventional navigation specifications.										
▲	NDB (OIA)	03°51'37.0"N 051°48'00.0"W									
RNAV 5			348	168	26.4	UNL	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC
▲	ALDIX	04°14'22.0"N 052°01'29.0"W									
RNAV 5			348	168	40.0	UNL	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC
▲	CAYENNE FELIX EBOUE VOR-DME (CYR)	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W									
RNAV 5			338	158	151.3	UNL	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC
▲	BUXEX	06°45'00.0"N 054°00'00.0"W									
A632											
▲	BIRNO	14°21'55.0"N 060°12'38.0"W									
RNAV 5			347	166	89.0	FL 245	3500 ft AMSL		⇑	⇓	MARTINIQUE
▲	TASAR	15°40'04.0"N 060°57'16.0"W									
RNAV 5			346	166	73.4	FL 245	3500 ft AMSL		⇑	⇓	RAIZET APP
▲	MEDUS	16°44'22.0"N 061°34'28.0"W									
CR09	En cas d'activation de la SOR 1, SOD 1, SOD 2, SOD 3, CR09 fermée. Route utilisable uniquement en cas d'activation des mesures d'exception pour les flux entre AMAZONICA FIR et PARAMARIBO FIR (voir ENR 1.15, ENR3.3.6, ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION - GUYANE). In case of SOR 1, SOD 1, SOD 2, SOD 3 activation, CR09 closed. Route usable only in case of activation of contingency procedure for flow between AMAZONICA FIR and PARAMARIBO FIR (see ENR 1.15, ENR3.3.6, ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION - GUYANE).										
▲	NDB (OIA)	03°51'37.0"N 051°48'00.0"W									
RNAV 5			348	168	66.4	FL 325	FL 295		⇑	⇓	CAYENNE UAC
▲	CAYENNE FELIX EBOUE VOR-DME (CYR)	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W									
RNAV 5			338	158	151.3	FL 325	FL 295		⇑	⇓	CAYENNE UAC
▲	BUXEX	06°45'00.0"N 054°00'00.0"W									
CR10	Route utilisable uniquement en cas d'activation des mesures d'exception pour les flux entre PIARCO FIR et PARAMARIBO FIR (voir ENR 1.15, ENR3.3.6, ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION - GUYANE). Route usable only in case of activation of contingency procedure for flow between PIARCO FIR and PARAMARIBO FIR (see ENR 1.15, ENR3.3.6, ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION - GUYANE).										
▲	DIMAS	02°55'00.0"N 054°10'00.0"W									
RNAV 5			062	242	156.4	FL 365	FL 325		⇓	⇑	CAYENNE UAC
▲	CAYENNE FELIX EBOUE VOR-DME (CYR)	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W									
RNAV 5			059	239	234.6	FL 365	FL 325		⇓	⇑	CAYENNE UAC
▲	KONTI	07°48'12.0"N 049°49'10.0"W									
RNAV 5			069	248	254.4	FL 365	FL 325		⇓	⇑	CAYENNE UAC
▲	BISUK	10°30'00.0"N 046°30'00.0"W									
CR11	Route utilisable uniquement en cas d'activation des mesures d'exception pour les flux entre PIARCO FIR et ATLANTICO FIR (voir ENR 1.15, ENR3.3.6, ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION - GUYANE). Les niveaux de vol 350 et 360 sont inutilisables. Route usable only in case of activation of contingency procedure for flow between PIARCO FIR and ATLANTICO FIR (see ENR 1.15, ENR3.3.6, ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION - GUYANE). FL350 and FL360 are unusable.										
▲	KOTVO	05°00'00.0"N 043°00'00.0"W									
RNAV 5			045	222	533.4	FL 385	FL 325		⇓	⇑	CAYENNE UAC
▲	PUBLI	13°00'00.0"N 039°00'00.0"W									

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification														
Point caractéristique *Significant point*			Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*	
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*		
	CR12	Route utilisable uniquement en cas d'activation des mesures d'exception pour les flux entre ATLANTICO FIR et DAKAR FIR (voir ENR 1.15, ENR3.3.6, ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION - GUYANE). Les niveaux de vol 310, 320, 330, 340, 370, 380 sont inutilisables. Route usable only in case of activation of contingency procedure for flow between ATLANTICO FIR and DAKAR FIR (see ENR 1.15, ENR3.3.6, ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION - GUYANE). FL 310, FL 320, FL330, FL340, FL370, FL380 are unusable.											
▲	MAVKO	05°00'00.0"N 040°00'00.0"W										
RNAV 5			044	221	443.8	FL 395	FL 295		⇓	⇑	CAYENNE UAC	
▲	GOGSO	11°40'00.0"N 036°42'00.0"W										
	CR13	Route utilisable uniquement en cas d'activation des mesures d'exception pour les flux entre ATLANTICO FIR et DAKAR FIR (voir ENR 1.15, ENR3.3.6, ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION - GUYANE). Route usable only in case of activation of contingency procedure for flow between ATLANTICO FIR and DAKAR FIR (see ENR 1.15, ENR3.3.6, ENR 6.3 - CARTE DE MESURES D'EXCEPTION - GUYANE).										
▲	ARUSI	06°25'00.0"N 037°20'00.0"W										
RNAV 5			311	132	597.0	FL 325	FL 305		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
▲	BISUK	10°30'00.0"N 046°30'00.0"W										
	G443	Classe E en-dessous de FL 245 / Class E below FL 245										
◭	NDB (OIA)	03°51'37.0"N 051°48'00.0"W										
RNAV 5			348	168	26.4	FL 245	FL 055		⇑	⇓	CAYENNE	(1)
▲	ALDIX	04°14'22.0"N 052°01'29.0"W										
RNAV 5			348	168	40.0	FL 245	FL 035		⇑	⇓	CAYENNE	
▲	CAYENNE FELIX EBOUE VOR-DME (CYR)	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W										
RNAV 5			302	121	40.0	FL 245	FL 035		⇑	⇓	CAYENNE	
▲	GEDAX	04°57'50.0"N 053°01'09.0"W										
RNAV 5			301	121	78.7	FL 245	FL 035		⇑	⇓	CAYENNE	(2)
◭	MIKOK	05°15'15.0"N 054°18'08.0"W										
(1) Tronçon de ALDIX à MIKOK largeur 20 NM / Section from ALDIX to MIKOK 20 NM in width. Tronçon de OIA à ALDIX largeur 15 NM majorée au Nord de l'espace délimité par les points / Section from OIA to ALDIX 15 NM width increased to the North with airspace bounded by points: 041924N, 0515011W - 035439N, 0514101W - 041721N, 0515445W - 041924N, 0515011W.												
(2) En cas d'activation SOR1 ou SOR5, contournement via TEKAD / In case of SOR1 or SOR5 activation, bypass via TEKAD.												
	UG443											
▲	CAYENNE FELIX EBOUE VOR-DME (CYR)	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W										
RNAV 5			302	121	40.0	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	(1)
▲	GEDAX	04°57'50.0"N 053°01'09.0"W										
RNAV 5			301	121	78.7	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
◭	MIKOK	05°15'15.0"N 054°18'08.0"W										
(1) En cas d'activation de la SOR1, contournement via TEKAD/In case of SOR1 activation, bypass via TEKAD.												
	G449	Largeur 20 NM - Classe E en-dessous de FL 245 / 20 NM in width - Class E below FL 245										
◭	REBER	03°11'44.0"N 052°18'00.0"W										
RNAV 5			327	147	69.7	FL 245	FL 050		⇑	⇓	CAYENNE	
▲	LIXEB	03°55'00.0"N 053°12'46.0"W										
RNAV 5			327	146	96.8	FL 245	FL 050		⇑	⇓	CAYENNE	
◭	NASON	04°55'00.0"N 054°29'00.0"W										
	UG449											
◭	OTONI	02°39'59.0"N 052°30'02.0"W										
RNAV 5			335	154	82.6	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
▲	ROGAP	03°39'35.0"N 053°27'30.0"W										
RNAV 5			334	154	83.9	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
◭	VILAS	04°40'00.0"N 054°26'00.0"W										

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification	Point caractéristique *Significant point*		Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*	
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*		
G642												
▲	VOR-DME (BGI)	13°04'30.2"N 059°29'01.8"W										
RNAV 5			318	138	73.7	FL 245	3500 ft AMSL		⇑	⇓	ADAMS	
▲	TEDDY	13°44'02.0"N 060°32'56.0"W										
RNAV 5			318	138	31.5	FL 245	4200 ft AMSL		⇑	⇓	MARTINIQUE	(1)
▲	NDB (SLU)	14°00'50.9"N 061°00'21.8"W										
(1) MARTINIQUE APP>4500 ft, ST LUCIA APP<=4500 ft.												
L306		Largeur 20 NM - Classe E en-dessous de FL 245 / 20 NM in width - Class E below FL 245										
▲	DIMAS	02°55'00.0"N 054°10'00.0"W										
RNAV 5			062	242	82.7	FL 245	FL 055		⇓	⇑	CAYENNE	
▲	LIXEB	03°55'00.0"N 053°12'46.0"W										
RNAV 5			062	242	33.7	FL 245	FL 055		⇓	⇑	CAYENNE	
▲	DABRA	04°19'25.0"N 052°49'25.0"W										
RNAV 5			062	242	40.0	FL 245	FL 055		⇓	⇑	CAYENNE	
▲	CAYENNE FELIX EBOUE VOR-DME (CYR)	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W										
UL306												
▲	DIMAS	02°55'00.0"N 054°10'00.0"W										
RNAV 5			062	242	61.4	FL 660	FL 245		⇓	⇑	CAYENNE UAC	
▲	ROGAP	03°39'35.0"N 053°27'30.0"W										
RNAV 5			062	242	55.0	FL 660	FL 245		⇓	⇑	CAYENNE UAC	
▲	DABRA	04°19'25.0"N 052°49'25.0"W										
RNAV 5			062	242	40.0	FL 660	FL 245		⇓	⇑	CAYENNE UAC	
▲	CAYENNE FELIX EBOUE VOR-DME (CYR)	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W										
UM786												
▲	CAYENNE FELIX EBOUE VOR-DME (CYR)	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W										
RNAV 5			313	132	53.0	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	(1)
▲	KALEP	05°10'27.0"N 053°10'38.0"W										
RNAV 5			341	161	80.9	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
▲	MILUX	06°15'00.0"N 054°00'00.0"W										
RNAV 5			343	162	206.7	FL 660	FL 245		⇑	⇓	PARAMARIBO UAC	
▲	TRAPP	09°05'05.0"N 055°59'29.0"W										
(1) Itinéraire obligatoire pour les aéronefs ayant survolé TRAPP et à destination de la FIR SOOO / Mandatory route for ACFTs having overflew TRAPP and flying to FIR SOOO.												
UM791												
▲	ARNAM	04°44'00.0"N 049°38'03.0"W										
RNAV 5			332	152	171.1	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
▲	PANER	06°42'36.0"N 051°42'19.0"W										
RNAV 5			328	147	178.0	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
▲	ISUTO	08°37'06.0"N 054°00'00.0"W										
RNAV 5			328	148	57.2	FL 660	FL 245		⇑	⇓	PARAMARIBO UAC	
▲	DOLRO	09°14'12.0"N 054°44'12.0"W										
N650		Route ATS à utiliser en cas d'activation SOR1 - Largeur 20 NM - Classe E en-dessous du FL 245 / ATS route to be used in case of SOR1 activation - Width 20 NM - Class E below FL 245										
▲	NDB (OIA)	03°51'37.0"N 051°48'00.0"W										
RNAV 5			321	141	86.5	FL 245	FL 055		⇑	⇓	CAYENNE	
▲	TEKAD	04°38'24.0"N 053°00'48.0"W										
RNAV 5			347	166	112.8	FL 245	FL 035		⇑	⇓	CAYENNE	
▲	MILUX	06°15'00.0"N 054°00'00.0"W										

Identification													
Point caractéristique *Significant point*			Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*	
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*		
	UN650	Route ATS à utiliser en cas d'activation SOR1 / ATS route to be used in case of SOR1 activation										
◢	NDB (OIA)	03°51'37.0"N 051°48'00.0"W										
RNAV 5			321	141	86.5	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
▲	TEKAD	04°38'24.0"N 053°00'48.0"W										
RNAV 5			347	166	112.8	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
◢	MILUX	06°15'00.0"N 054°00'00.0"W										
	N662	Route ATS à utiliser en cas d'activation SOR1 - Largeur 20 NM - Classe E en-dessous du FL 245 / ATS route to be used in case of SOR1 activation - Width 20 NM - Class E below FL 245										
▲	TEKAD	04°38'24.0"N 053°00'48.0"W										
RNAV 5			314	134	85.5	FL 245	FL 035		⇑	⇓	CAYENNE	
▲	MIKOK	05°15'15.0"N 054°18'08.0"W										
	UN662	Route ATS à utiliser en cas d'activation SOR1 / ATS route to be used in case of SOR1 activation										
▲	TEKAD	04°38'24.0"N 053°00'48.0"W										
RNAV 5			314	134	85.5	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
◢	MIKOK	05°15'15.0"N 054°18'08.0"W										
	N674	Route ATS à utiliser en cas d'activation SOR1 - Largeur 20 NM - Classe E en-dessous du FL 245 / ATS route to be used in case of SOR1 activation - Width 20 NM - Class E below FL 245										
◢	NDB (OIA)	03°51'37.0"N 051°48'00.0"W										
RNAV 5			004	183	99.5	FL 245	FL 055		⇑	⇓	CAYENNE	
▲	REKIM	05°28'08.0"N 052°13'44.0"W										
RNAV 5			324	144	130.6	FL 245	FL 035		⇑	⇓	CAYENNE	
◢	BUXEX	06°45'00.0"N 054°00'00.0"W										
	UN674	Route ATS à utiliser en cas d'activation SOR1 / ATS route to be used in case of SOR1 activation										
◢	NDB (OIA)	03°51'37.0"N 051°48'00.0"W										
RNAV 5			004	183	99.5	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
▲	REKIM	05°28'08.0"N 052°13'44.0"W										
RNAV 5			324	144	130.6	FL 660	FL 245		⇑	⇓	CAYENNE UAC	
◢	BUXEX	06°45'00.0"N 054°00'00.0"W										
	R750											
▲	VOR-DME (BGI)	13°04'30.2"N 059°29'01.8"W										
RNAV 5			310	130	70.8	FL 245	3500 ft AMSL		⇑	⇓	ADAMS APP	
▲	TIBOT	13°33'45.0"N 060°35'11.0"W										
RNAV 5			310	130	25.0	FL 245	3500 ft AMSL		⇑	⇓	MARTINIQUE APP	(1)
▲	VOR-DME (BNE)	13°44'00.1"N 060°58'37.4"W										
(1) MARTINIQUE APP>4500 ft, ST LUCIA APP<=4500 ft (1000-0300)												
	R888											
▲	GUADELOUPE MARYSE CONDE VOR-DME (PPR)	16°15'54.7"N 061°32'24.5"W										
RNAV 5			311	131	40.6	FL 245	4700 ft AMSL		⇑	⇓	RAIZET APP	
▲	GORET	16°33'53.0"N 062°10'19.0"W										
	RD2	Route MARTINIQUE-EUROPE										
▲	MARTINIQUE AIME CESAIRE VOR-DME (FOF)	14°35'26.7"N 061°01'22.1"W										
RNAV 5			056	236	82.9	FL 245	4000 ft AMSL		⇓	⇑	MARTINIQUE APP	
▲	SESPO	15°38'59.0"N 060°05'57.0"W										
	RD3	Route POINTE A PITRE-EUROPE										
▲	GUADELOUPE MARYSE CONDE VOR-DME (PPR)	16°15'54.7"N 061°32'24.5"W										
RNAV 5			056	236	75.2	FL 245	3500 ft AMSL		⇓	⇑	RAIZET APP	
▲	BOSET	17°13'25.0"N 060°41'38.0"W										

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification													
Point caractéristique *Significant point*			Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*	
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*		
	RD4	Route POINTE A PITRE - MELVILLE HALL										
▲	SEDOG	15°46'05.8"N 061°12'19.4"W										
RNAV 5			342	162	35.4	8000 ft AMSL	3600 ft AMSL		⇑	⇓	RAIZET APP	
▲	GUADELOUPE MARYSE CONDE VOR-DME (PPR)	16°15'54.7"N 061°32'24.5"W										

ENR 3.2.2 ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE POUR HÉLICOPTÈRES
HELICOPTERS AREA NAVIGATION ROUTES

NIL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 3.3 AUTRES ROUTES

OTHER ROUTES

3.3.1 Itinéraires obligatoires (FRA.5006)

Lorsque les caractéristiques propres à certaines régions le justifient pour assurer la sécurité des vols ou afin de faciliter la fourniture du service d'alerte, des itinéraires obligatoires peuvent être établis par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Ces itinéraires sont portés à la connaissance des usagers de l'espace aérien à la fin de cette partie de l'AIP.

3.3.1 Mandatory routes (FRA.5006)

When justified by the specific characteristics of certain regions to ensure flight safety or to facilitate the provision of the alerting service, mandatory routes may be established by decision of the Minister responsible for civil aviation. These routes are published at the end of this part of the AIP.

3.3.2 Itinéraires : FRA.5005 c) 6)

Des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés dans les espaces aériens de classe B, C ou D. Un vol VFR de nuit contrôlé peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle.

Dans les espaces aériens de classe E ou G, des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés. Leur suivi est obligatoire, lorsqu'ils sont définis en dérogation à une règle particulière d'application générale comme celle relative aux hauteurs minimales de survol ; il est recommandé dans les autres cas. Le caractère obligatoire ou recommandé de l'itinéraire est porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.3.2 Routes : FRA.5005 c) 6)

Night VFR routes may be published in Class B, C or D airspace. A controlled night VFR flight may be carried out off-route, upon pilot request and acceptance by the control body.

In Class E or G airspace, night VFR routes may be published. Their monitoring is mandatory when they are defined in derogation from a particular rule of general application such as that relating to minimum heights of overflight ; it is recommended.

3.3.3 Survols Maritimes

Si un aéronef évolue selon les règles de vol à vue à une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :

1° La distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;

2° La distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

Le vol doit être conforme aux règles suivantes :

- Le pilote doit déposer un plan de vol.

Se référer à la partie GEN 1.5 pour les équipements obligatoires en radiocommunication / navigation / transpondeur.

- Le pilote établit des communications radiotéléphoniques bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol au-dessus des étendues maritimes dans les régions traversées et garde une écoute permanente des communications sur le canal de communication approprié. Il applique, le cas échéant, des procédures particulières pour les régions où la couverture radio est insuffisante.

- Les aéronefs évoluant dans ces régions suivent les itinéraires obligatoires publiés ci-dessous. Toutefois ils peuvent évoluer en dehors de ces itinéraires après avoir obtenu une autorisation des organismes fournissant les services de la circulation aérienne.

3.3.3 Maritime Overflights

If an aircraft is operating under visual flight rules at a distance greater than the lower of the following two distances :

1° The maximum distance permitting the aircraft, an engine inoperative, to reach land suitable for emergency landing ;

2° The distance equal to fifteen times the altitude of the aircraft.

The flight must comply with the following rules :

- The pilot must file a flight plan.

Refer to part GEN 1.5 for mandatory equipage related to radiocommunication / navigation / transponder.

- The pilot establishes bilateral radiotelephone communications with the air traffic services unit providing the flight information service over the maritime areas in the areas crossed and keeps a constant listening of communications on the appropriate communication channel. Where appropriate, it shall apply special procedures for areas where radio coverage is insufficient.

- Aircraft operating in these regions follow the mandatory routes published below. However, they may evolve outside of these routes after obtaining authorization from the air traffic services agencies.

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.3.4 Itinéraires de transit VFR entre les aérodromes de ST MARTIN GRAND CASE et de ST BARTHELEMY

Voir carte ENR 3.3 ITI VFR SAINT MARTIN SAINT BARTHELEMY

3.3.4 VFR transit routes between ST MARTIN GRAND CASE and ST BARTHELEMY aerodromes

See chart ENR 3.3 ITI VFR SAINT MARTIN SAINT BARTHELEMY

ITINERAIRES DE TRANSIT VFR *VFR transit routes*	NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE *Level, height, altitude*	OBSERVATIONS *Remarks*
De / *From* GRAND-CASE vers / *to* ST BARTHELEMY Caye Verte ----------> Ile Fourchue	1500 AMSL	Itinéraire obligatoire Contacter GRAND-CASE INFORMATION 119.200 Transpondeur obligatoire code 2000 avec alticodeur *Compulsory route* *Contact GRAND-CASE INFORMATION 119.200* *Compulsory transponder with coding altimeter squawk 2000*
De / *From* ST BARTHELEMY vers / *to* GRAND-CASE Ile Frégate ----------> Ile Tintamarre	1000 AMSL	Itinéraire obligatoire Contacter SAINT-BARTH INFORMATION 118.450 Transpondeur obligatoire code 2000 avec alticodeur *Compulsory route* *Contact SAINT-BARTH INFORMATION 118.450* *Compulsory transponder with coding altimeter squawk 2000*

3.3.5 Espace aérien en cheminement libre (FRA)

3.3.5 Free Route Airspace (FRA)

3.3.5.1 Définition

3.3.5.1 Definition

Il s'agit d'un espace aérien spécifié au sein duquel les utilisateurs peuvent planifier librement des itinéraires directs entre un point d'entrée défini et un point de sortie défini, y compris des informations sur l'itinéraire direct, les restrictions sur l'utilisation des points de cheminement pour les itinéraires directs et l'indication dans le plan de vol (champs 15).

Les utilisateurs des cellules FRA doivent planifier leurs trajectoires en utilisant les points significatifs publiés en ENR 4.4 « Indicatifs codés des points significatifs » de l'AIP CAR SAM NAM.

La fonction de ces points significatifs est mentionnée en colonne « Observations » :

FRA (A) Point de connexion d'arrivée FRA
FRA (D) Point de connexion de départ FRA
FRA (E) Point d'entrée horizontale FRA
FRA (I) Point intermédiaire FRA
FRA (X) Point de sortie horizontale FRA

Limitation des DCT : à l'intérieur des cellules FRA, la limitation de distance ne s'applique pas aux DCT.

Les règles applicables sont détaillées en ENR 1.3 pour les règles de vol, les espaces aériens concernés sont indiqués en ENR 2.2 et en ENR 6.3.

Free route airspace ("FRA") is a specified airspace within which airspace users may freely plan a route between defined entry and exit points, including information on the direct routing, the restrictions on the use of waypoints for direct routings and the indication in the flight plan (item 15).

Airspace users must plan their route using significant points published in section 4.4 ("Name-code designators for significant points") in AIP CAR SAM NAM.

The function is shown in column "Remarks" :

FRA (A) FRA arrival connecting point
FRA (D) FRA departure connecting point
FRA (E) FRA horizontal entry point
FRA (I) FRA intermediate point
FRA (X) Point de sortie horizontale FRA / FRA horizontal exit point

DCT Limitations : inside FRA cells, distance limitation does not apply to DCT.

Applicable rules are defined in Section ENR 1.3 for Flight Rules, concerned airspaces are described in ENR 2.2 and in the ENR 6.3.

3.3.5.2 Route de connexion FRA

3.3.5.2 FRA connecting route

L'accès aux zones terminales et la connexion avec les aérodromes situés à l'intérieur ou à proximité de la zone FRA concernée est pris en compte dans la conception de l'espace FRA.

Cela nécessite une définition de la route de connexion FRA pour faciliter la planification des vols et la distribution du trafic, en prévoyant une route entre des points significatifs FRA spécifiquement définis ou d'autres points significatifs existants sur la frontière CTR / TMA ou à proximité dans son voisinage.

Access to terminal manoeuvring area and connection to aerodromes located inside or in the vicinity of FRA areas have been considered in the design of the FRA cells.

This requires the definition of the FRA connection route to facilitate flight planning and flow management, by planning a route between FRA significant points specifically defined or others significant existing points located at the CTR / TMA boundary or in its vicinity.

Routes de connexion d'arrivée FRA *FRA arrival connecting routes*	Itinéraire d'arrivée *Arrival route*	Premier point de la STAR *STAR first point*	Aéroport *Airport*
	MEBLI DCT REKIM	REKIM	SOCA

Routes de connexion de départ FRA *Departure connecting routes*	Aéroport *Airport*	Dernier point SID *SID last point*	Itinéraire de départ *Departure route*
	SOCA	SOCA	SOCA DCT IVRIS

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.3.6 Routes d'exception ou de secours

En application du plan de mesures d'exception mentionnée en ENR 1.15, seules les routes suivantes sont utilisables dans des situations d'urgence dans la FIR / UIR CAYENNE.

3.3.6 Contingency routes

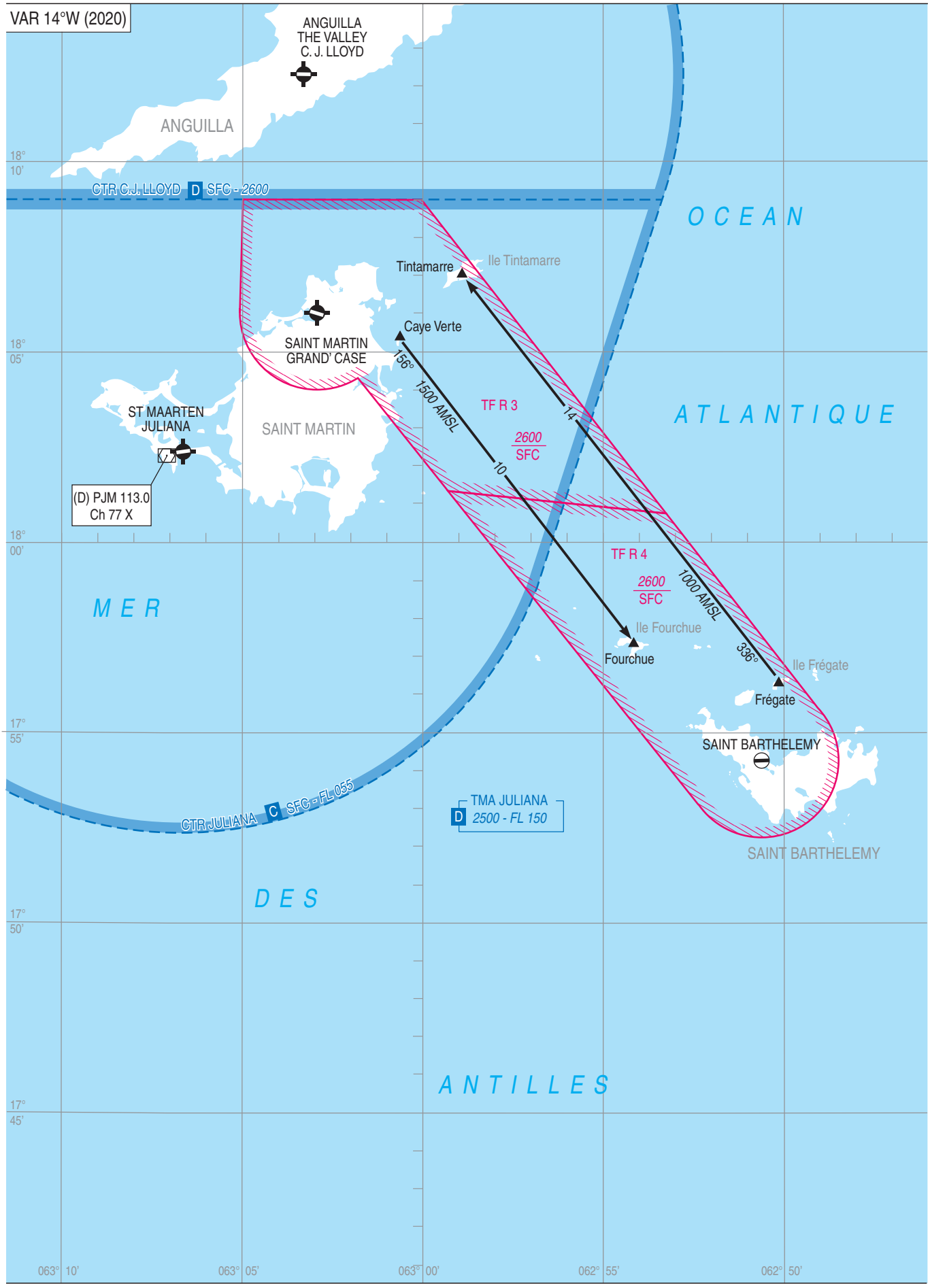
In compliance with the contingency procedure described in Section ENR 1.15, only the following routes are to be used in contingency situations in the FIR / UIR Cayenne.

EXISTING ATS ROUTES	CONTINGENCY ALTERNATE ROUTES	ENTRY POINT	VIA	EXIT POINT	FL	LONGITUDINAL SEP.	REMARKS
Flow from AMAZONICA FIR to PARAMARIBO FIR	CR09	OIA	CYR	BUXEX	300 320	15 minutes	
Flow from AMAZONICA FIR to CAYENNE Félix EBOUE Airport	/	/	/	/	/	/	Follow Contingency NOTAM instructions
Flow from PARAMARIBO FIR to AMAZONICA FIR	CR09	BUXEX	CYR	OIA	310	15 minutes	
Flow from PARAMARIBO FIR to CAYENNE Félix EBOUE Airport	/	/	/	/	/	/	Follow Contingency NOTAM instructions
Flow from PARAMARIBO FIR to PIARCO FIR	CR10	DIMAS	CYR-KONTI	BISUK	330 350	15 minutes	
Flow from ATLANTICO FIR to PIARCO FIR	CR13	ARUSI		BISUK	320	15 minutes	
	CR11	KOTVO		PUBLI	330 370	15 minutes	
Flow from ATLANTICO FIR to DAKAR FIR	CR12	MAVKO		GOGSO	350 390	15 minutes	
Flow from ATLANTICO FIR to CAYENNE Félix EBOUE Airport	/	/	/	/	/	/	Follow Contingency NOTAM instructions
Flow from PIARCO FIR to ATLANTICO FIR	CR13	BISUK		ARUSI	310	15 minutes	
	CR11	PUBLI		KOTVO	340 380	15 minutes	
Flow from PIARCO FIR to CAYENNE Félix EBOUE Airport	/	/	/	/	/	/	Follow Contingency NOTAM instructions
Flow from PIARCO FIR to PARAMARIBO FIR	CR10	BISUK	KONTI-CYR	DIMAS	340 360	15 minutes	
Flow from DAKAR FIR to ATLANTICO FIR	CR12	GOGSO		MAVKO	300 360	15 minutes	
Flow from DAKAR FIR to CAYENNE Félix EBOUE Airport	/	/	/	/	/	/	Follow Contingency NOTAM instructions

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ITINERAIRES VFR / *VFR Routes*
SAINT MARTIN - SAINT BARTHELEMY



© SIA

ENR 3.4 ATTENTE EN-ROUTE

EN-ROUTE HOLDING

Nom /FIX / WPT Coordonnées *Coordinates*	**Cap de rapprochement** *inbound track (*MAG)*	**Sens du circuit** *Direction of pattern*	**MAX IAS (KT)**	**Niveau MNM et MAX de l'attente** *MNM - MAX HLDG level FL/FT (AMSL)*	**Temps d'éloignement ou DIST (MIN)** *Time (MIN) or DIST outbound*	**Organisme de contrôle / FREQ** *Controlling unit/FREQ.*
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
NIL						

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 3.5 AUTRES ROUTES

OTHER ROUTES

3.5.1 Route FLEX

Un itinéraire FLEX est une route non fixe calculée quotidiennement pour fournir le profil de vol ou la trajectoire la plus efficace dans un volume spécifique de l'espace aérien qui supprime les contraintes des routes nommées (UL....) et offrent aux compagnies plus de flexibilité. La route FLEX peut être constituée de toute combinaison d'éléments, y compris mais non limité à des points cinq lettres, latitude / longitude, voies existantes, terrains, aides à la navigation ou d'autres points importants.

Les itinéraires FLEX sont disponibles dans la FIR/UIR CAYENNE au dessus du FL 245.

Les exploitants d'aéronefs doivent planifier la trajectoire préférentielle en utilisant les points cinq lettres fixes (GOGSO 114000N 0364200W), ARAGO (094858N 0355430W) MOVGA (074000N 0350000W) disponibles sur la frontière CAYENNE FIR/DAKAR OCEANIQUE FIR (SOOO/GOOO).

Les portions de route entre waypoints seront indiquées par la mention "DCT".

3.5.1 FLEX Routes

A Flex Route (also called Random Route, User Preferred Route, Free Route or 4D Trajectory) is described as a non fixed route calculated on a daily basis to provide the most efficient flight profile or trajectory on a given city pair or through a specific volume or airspace. The Flex Route can be comprised of any combination of elements including but not limited to five-letter waypoints names ; latitude / longitude, existing airways, ground based navigation aids or other significant points.

Flexible routings are available within the CAYENNE FIR/UIR above FL 245 (CAYENNE UTA)

Aircraft operators will be able to plan user-preferred trajectories through the use of boundary fixes GOGSO (114000N 0364200W), ARAGO (094858N 0355430W), MOVGA (074000N 0350000W) wich exist on the CAYENNE FIR/DAKAR OCEANIQUE FIR (SOOO/GOOO) boundary.

Route portions between waypoints will be indicated by means of "DCT" instruction.

3.5.2 Itinéraires obligatoires (FRA.5006)

Lorsque les caractéristiques propres à certaines régions le justifient pour assurer la sécurité des vols ou afin de faciliter la fourniture du service d'alerte, des itinéraires obligatoires peuvent être établis par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Ces itinéraires sont portés à la connaissance des usagers de l'espace aérien à la fin de cette partie de l'AIP.

3.5.2 Mandatory routes (FRA.5006)

When justified by the specific characteristics of certain regions to ensure flight safety or to facilitate the provision of the alerting service, mandatory routes may be established by decision of the Minister responsible for civil aviation. These routes are published at the end of ENR 1.2.

3.5.3 Itinéraires : FRA.5005 c) 6)

Des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés dans les espaces aériens de classe B, C ou D. Un vol VFR de nuit contrôlé peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle.

Dans les espaces aériens de classe E ou G, des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés. Leur suivi est obligatoire, lorsqu'ils sont définis en dérogation à une règle particulière d'application générale comme celle relative aux hauteurs minimales de survol ; il est recommandé dans les autres cas. Le caractère obligatoire ou recommandé de l'itinéraire est porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.5.3 Routes : FRA.5005 c) 6)

Night VFR routes may be published in Class B, C or D airspace. A controlled night VFR flight may be carried out off-route, upon pilot request and acceptance by the control body.

In Class E or G airspace, night VFR routes may be published. Their monitoring is mandatory when they are defined in derogation from a particular rule of general application such as that relating to minimum heights of overflight ; it is recommended.

3.5.4 Survols Maritimes

Si un aéronef évolue selon les règles de vol à vue à une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :

1° La distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;

2° La distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

Le vol doit être conforme aux règles suivantes :

- Le pilote doit déposer un plan de vol.

Se référer à la partie GEN 1.5 pour les équipements obligatoires en radiocommunication / navigation / transpondeur.

- Le pilote établit des communications radiotéléphoniques bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol au-dessus des étendues maritimes dans les régions traversées et garde une écoute permanente des communications sur le canal de communication approprié. Il applique, le cas échéant, des procédures particulières pour les régions où la couverture radio est insuffisante.

- Les aéronefs évoluant dans ces régions suivent les itinéraires obligatoires publiés ci-dessous.Toutefois ils peuvent évoluer en dehors de ces itinéraires après avoir obtenu une autorisation des organismes fournissant les services de la circulation aérienne.

3.5.4 Maritime Overflights

If an aircraft is operating under visual flight rules at a distance greater than the lower of the following two distances :

1° The maximum distance permitting the aircraft, an engine inoperative, to reach land suitable for emergency landing ;

2° The distance equal to fifteen times the altitude of the aircraft.

The flight must comply with the following rules :

- The pilot must file a flight plan.

Refer to part GEN 1.5 for mandatory equipage related to radiocommunication / navigation / transponder.

- The pilot establishes bilateral radiotelephone communications with the air traffic services unit providing the flight information service over the maritime areas in the areas crossed and keeps a constant listening of communications on the appropriate communication channel. Where appropriate, it shall apply special procedures for areas where radio coverage is insufficient.

- Aircraft operating in these regions follow the mandatory routes published below. However, they may evolve outside of these routes after obtaining authorization from the air traffic services agencies.

© Service de l'Information Aéronautique, France

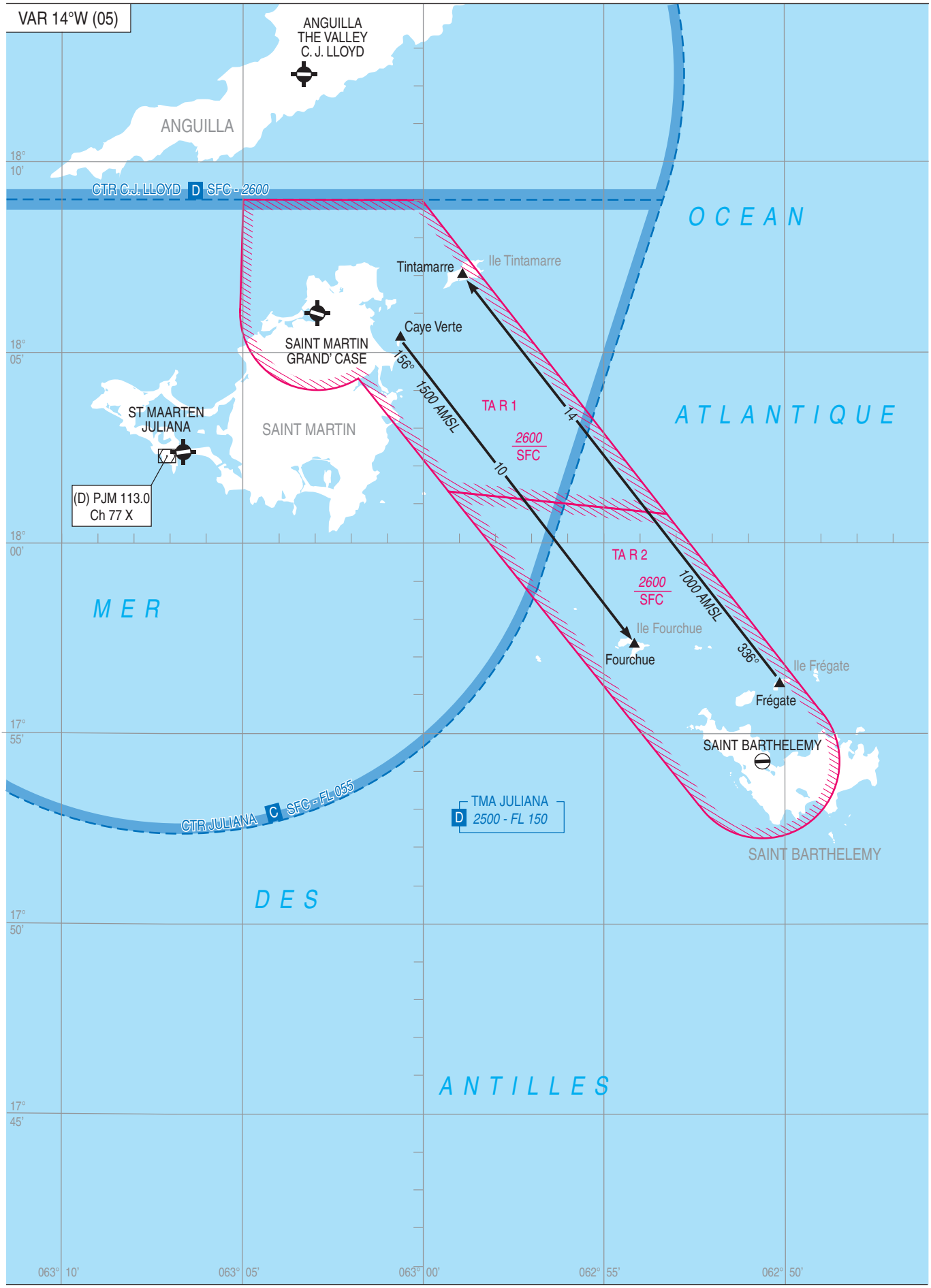
3.5.5 Itinéraires de transit VFR entre les aérodromes de ST MARTIN GRAND CASE et de ST BARTHELEMY

3.5.5 VFR transit routes between ST MARTIN GRAND CASE and ST BARTHELEMY aerodromes

ITINERAIRES DE TRANSIT VFR ***VFR transit routes***	**NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE** ***Level, height, altitude***	**OBSERVATIONS** ***Remarks***
De/ *From* GRAND-CASE vers/ *to* ST BARTHELEMY Caye Verte ----------> Ile Fourchue	1500 AMSL	Itinéraire obligatoire Contacter GRAND-CASE information 119.2 Transpondeur obligatoire code 2000 avec alticodeur *Compulsory route* *Contact GRAND-CASE information 119.2* *Compulsory transponder with coding altimeter squawk 2000*
De/ *From* ST BARTHELEMY vers/ *to* GRAND-CASE Ile Frégate ----------> Ile Tintamarre	1000 AMSL	Itinéraire obligatoire Contacter SAINT-BARTHELEMY information 118.450 Transpondeur obligatoire code 2000 avec alticodeur *Compulsory route* *Contact SAINT-BARTHELEMY information 118.450* *Compulsory transponder with coding altimeter squawk 2000*

© Service de l'Information Aéronautique, France

ITINERAIRES VFR / *VFR Routes*
SAINT MARTIN - SAINT BARTHELEMY



© SIA

ENR 3.6 ATTENTE EN-ROUTE

EN-ROUTE HOLDING

Nom /FIX / WPT Coordonnées *Coordinates*	**Cap de rapprochement** *inbound track (*MAG)*	**Sens du circuit** *Direction of pattern*	**MAX IAS (KT)**	**Niveau MNM et MAX de l'attente** *MNM - MAX HLDG level FL/FT (AMSL)*	**Temps d'éloignement ou DIST (MIN)** *Time (MIN) or DIST outbound*	**Organisme de contrôle / FREQ** *Controlling unit/FREQ.*
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
NIL						

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 4 AIDES/SYSTEMES DE RADIONAVIGATION

RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS

ENR 4.1 AIDES DE RADIONAVIGATION EN-ROUTE

RADIO NAVIGATION AIDS EN-ROUTE

Station	Service	ID	FREQ	HOR	Coordonnées Coordinates Portée Coverage	ALT	Situation *Location*	Exploitant *Operator*	Observations *Remarks*
CAYENNE FELIX EBOUE	NDB	FXC	327 kHz	H24	04°49'29.4"N 052°21'46.7"W 50NM		064°/1732 m THR 08		Modulation A2
	VOR-DME	CYR	115.95 MHz Ch 106Y	H24	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W	55 ft	111°/651 m THR 08		
GUADELOUPE MARYSE CONDE	NDB	PTP	385 kHz	H24	16°17'01.0"N 061°37'51.4"W		295°/5.1 NM DTHR 12		Modulation : A2.
	VOR-DME	PPR	112.9 MHz Ch 76X	H24	16°15'54.7"N 061°32'24.5"W 80/60 sauf secteur SW 200NM FL500	44 ft	136°/514 m DTHR 12		
MARTINIQUE AIME CESAIRE	VOR-DME	FOF	113.3 MHz Ch 80X	H24	14°35'26.7"N 061°01'22.1"W 40NM	38 ft	312°/549 m THR 10		Informations peu fiables dans le secteur 326°/352° en-dessous de 6000 ft à plus de 6 NM du VOR. Unreliable information within 326°/352° sector below 6000 ft at more than 6 NM from VOR station.
MIQUELON	NDB	MQ	402 kHz	H24	47°05'50.9"N 056°23'09.1"W 50NM				
SAINT PIERRE	NDB	SP	386 kHz	H24	46°45'45.5"N 056°10'10.0"W 50NM		230°/557 m THR 26		

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 4.2 SYSTEMES SPECIAUX DE NAVIGATION

SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 4.3 SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)

GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS)

NIL

Nota : Indicatifs codes des points significatifs : voir ENR 4.4

Nota : Name-code designators for significant points : see ENR 4.4

Liste et description des éléments du système mondial de navigation par satellite (GNSS) assurant le service de navigation établi pour les besoins en route.

List and description of elements of the global navigation satellite system (GNSS) providing the navigation service established for en-route purposes.

Identification de l'élément du GNSS ***Name of the GNSS element***	**Fréquences** ***Frequencies***	**Zone de service nominale et zone de couverture** ***Nominal service area and coverage area***	**Observations** ***Remarks***
EGNOS (Service complémentaire européen de navigation par satellites géostationnaires / *European geostationary navigation overlay service)*	L1 : 1575,42 MHz	Espaces aériens européens. Plus de précisions sur le site internet du prestataire ESSP European airspace *More information on the ESSP website :* https://egnos-user-support.essp-sas.eu/new_egnos_ops/aviation-portal/aviation-dashboard	Système de renforcement satellitaire européen fourni par le prestataire ESSP. *European SBAS provided by ESSP.*
GPS (système mondial de localisation par satellite / *global positioning system*)	L1 : 1575,42 MHz	Couverture mondiale. Disponible dans tous les espaces aériens où la France rend des services de circulation aérienne, sous réserve de la vérification préalable d'une disponibilité suffisante des satellites sur la trajectoire envisagée. *Global coverage. Available in all airspace where France provides air traffic services, subject to prior verification of sufficient satellite availability on the planned trajectory.*	Constellation satellitaire de base fournie par le ministère de la défense des États-Unis. *Core satellite constellation provided by the US Department of Defense :* https://www.gps.gov/ L'utilisation dans l'espace aérien d'un État membre de l'Union européenne d'une constellation satellitaire de base autre que le GPS relève d'une décision de la Commission européenne. *The use of a core satellite constellation other than GPS in the EU Member States' airspace is subject to approval by the European Commission.*
WAAS (système de renforcement à couverture étendue / *wide area augmentation system)*	L1 : 1575,42 MHz	Espaces aériens de Saint-Pierre-et-Miquelon. *Saint-Pierre-and-Miquelon islands airspace.* Plus de précisions sur / *More information at :* https://www.nstb.tc.faa.gov/	Système de renforcement satellitaire fourni par l'administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis. *Satellite-based augmentation system provided by the US Federal Aviation Administration (FAA).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 4.4 INDICATIFS CODES DES POINTS SIGNIFICATIFS

NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS

Les points significatifs utilisés pour les opérations en cheminement libre (FRA) sont présentés selon leur fonction. Un point peut avoir une ou plusieurs fonctions dans un ou plusieurs volumes FRA. La fonction abrégée entre parenthèses est indiquée dans la colonne "Observations" après le volume FRA concerné.

Significant points used for Free Route operations (FRA) are categorized according to their function. One point may have one or more functions in one or several FRA volumes. The function is shown in column "Remarks" abbreviated in parentheses after the FRA volume concerned.

FRA (A) Point de connection d'arrivée FRA / *FRA arrival connecting point*

FRA (D) Point de connection de départ FRA / *FRA departure connecting point*

FRA (E) Point d'entrée horizontale FRA / *FRA horizontal entry point*

FRA (X) Point de sortie horizontale FRA / *FRA horizontal exit point*

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
ALDIX	04°14'22.0"N 052°01'29.0"W	A555 , UA555 , G443	
ALGUS	13°25'19.0"N 062°20'44.0"W		
AMTTO	18°00'00.0"N 061°00'00.0"W		
AMVIT	06°00'30.0"N 048°39'06.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
ANADA	15°00'00.0"N 064°08'46.0"W		
APDAB	14°51'47.6"N 060°47'10.9"W		
ARAGO	09°48'58.0"N 035°54'30.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
ARNAM	04°44'00.0"N 049°38'03.0"W	UM791	
ARUSI	06°25'00.0"N 037°20'00.0"W	CR13	FRA(EX): SOOOFRA
ASDOT	12°32'09.0"N 040°32'32.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
ATLAN	46°45'36.0"N 057°06'54.0"W		
AVRAX	46°33'10.4"N 056°58'21.1"W		
AVSET	16°24'27.7"N 061°42'19.8"W		
BEMUD	14°34'21.2"N 061°06'39.3"W		
BEVAD	17°35'46.0"N 060°50'18.0"W		
BIMBO	16°37'36.0"N 061°57'37.0"W	A517	
BIRNO	14°21'55.0"N 060°12'38.0"W	A632	
BISUK	10°30'00.0"N 046°30'00.0"W	CR10 , CR13	FRA(EX): SOOOFRA
BNJEE	18°00'00.0"N 060°00'00.0"W		
BOGSI	13°54'01.0"N 064°18'10.0"W		
BOLIL	05°00'00.0"N 046°24'07.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
BORUS	14°02'46.0"N 060°27'59.0"W	A555	
BOSET	17°13'25.0"N 060°41'38.0"W	RD3	
BUXEX	06°45'00.0"N 054°00'00.0"W	A247 , UA247 , UA555 , CR09 , N674 , UN674	
CAIRN	16°55'36.3"N 060°34'57.1"W		
CHARB	14°26'54.7"N 060°43'20.6"W		
CITRS	18°00'00.0"N 059°00'00.0"W		
DABRA	04°19'25.0"N 052°49'25.0"W	L306 , UL306	
DAMOV	13°28'58.0"N 060°38'04.0"W	A312	
DEDET	14°50'09.0"N 061°18'11.0"W		
DESTO	16°28'27.9"N 061°36'11.7"W		
DEVAG	05°06'14.8"N 052°16'37.8"W		
DIMAS	02°55'00.0"N 054°10'00.0"W	CR10 , L306 , UL306	
DOLRO	09°14'12.0"N 054°44'12.0"W	UM791	
DRDGE	18°00'00.0"N 058°00'00.0"W		
DULBO	16°18'43.3"N 061°13'59.3"W		
DUNTA	15°36'32.0"N 062°11'35.0"W	A550 , A555	
DURIV	14°27'45.5"N 060°53'41.8"W		
EDNOL	04°59'45.3"N 052°12'15.1"W		
EKARO	04°48'30.0"N 052°35'11.1"W		
EKHOS	16°01'51.7"N 061°55'50.1"W		
ELJEZ	18°00'00.0"N 057°00'00.0"W		
ELOPO	17°39'00.0"N 062°33'16.0"W		
EMOLA	15°08'07.0"N 061°38'47.0"W	A555	
ENSUL	04°11'18.4"N 052°36'29.7"W		
EPKIP	03°51'36.6"N 051°48'00.6"W		
ERINA	04°58'00.0"N 054°43'00.0"W		
GABAR	17°21'12.0"N 063°00'00.0"W		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
GADIL	14°36'44.9"N 060°45'57.6"W		
GEDAX	04°57'50.0"N 053°01'09.0"W	G443 , UG443	
GENAM	12°38'26.0"N 037°07'29.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
GOGSO	11°40'00.0"N 036°42'00.0"W	CR12	FRA(EX): SOOOFRA
GONES	15°52'11.1"N 061°16'15.1"W		
GORET	16°33'53.0"N 062°10'19.0"W	R888	
GROME	16°18'55.1"N 061°48'11.5"W		
HADLO	16°14'49.1"N 061°25'58.5"W		
ILMER	05°02'35.0"N 052°19'11.0"W		
ILURI	16°18'04.0"N 063°00'00.0"W	A555	
IMOSA	46°53'40.0"N 055°51'25.0"W		
ISMAN	05°27'17.0"N 053°23'36.0"W		
ISUTO	08°37'06.0"N 054°00'00.0"W	UM791	
ITEGO	13°37'32.0"N 064°07'48.0"W		
IVRIS	07°04'50.0"N 049°20'53.0"W		FRA(D): SOOOFRA, SOCA
KADEL	13°21'30.0"N 037°57'22.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
KALEP	05°10'27.0"N 053°10'38.0"W	A555 , UM786	
KAMOB	04°08'37.8"N 052°21'17.9"W		
KANUN	16°00'08.0"N 059°02'14.0"W		
KAREX	14°32'49.2"N 061°16'35.9"W		
KASKI	16°42'37.0"N 061°40'28.0"W	A312	
KATIM	15°23'40.0"N 061°24'20.0"W		
KELSO	12°13'02.0"N 058°43'18.0"W	A555	
KETOP	04°51'38.9"N 052°13'01.6"W		
KISES	14°11'11.0"N 061°00'04.0"W	A324	
KONTI	07°48'12.0"N 049°49'10.0"W	CR10	FRA(EX): SOOOFRA
KOTVO	05°00'00.0"N 043°00'00.0"W	CR11	FRA(EX): SOOOFRA
KUKOV	04°43'56.1"N 052°33'05.6"W		
LAMKN	18°00'00.0"N 061°57'58.0"W		
LERAV	14°36'27.6"N 060°54'22.4"W		
LIDOS	15°34'00.0"N 061°04'32.0"W		
LIMBO	14°12'19.0"N 061°37'06.0"W		
LIXEB	03°55'00.0"N 053°12'46.0"W	G449 , L306	
LOGIK	07°04'10.0"N 036°07'58.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
LOGUL	04°51'04.9"N 052°07'11.6"W		
LOMPA	16°12'48.4"N 061°15'10.0"W		
LONBA	46°45'45.0"N 056°30'33.0"W		
LONEP	11°07'53.0"N 044°45'22.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
MAPLU	05°00'00.0"N 041°00'00.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
MATET	14°56'22.2"N 060°57'11.5"W		
MAVKO	05°00'00.0"N 040°00'00.0"W	CR12	FRA(EX): SOOOFRA
MEBLI	08°28'16.0"N 050°15'25.0"W		FRA(A): SOOOFRA, SOCA
MEDUS	16°44'22.0"N 061°34'28.0"W	A632	
MIKOK	05°15'15.0"N 054°18'08.0"W	G443 , UG443 , N662 , UN662	
MILUX	06°15'00.0"N 054°00'00.0"W	A555 , UM786 , N650 , UN650	
MITAK	09°56'39.0"N 060°43'55.0"W		
MODUX	16°57'10.0"N 063°00'00.0"W		
MOMKU	05°00'00.0"N 044°00'00.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
MOTSI	09°51'08.0"N 049°25'07.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
MOVGA	07°40'00.0"N 035°00'00.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
MURAN	16°16'43.5"N 061°36'16.5"W		
NASON	04°55'00.0"N 054°29'00.0"W	G449	
NITLI	05°41'27.0"N 038°39'16.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
NOPUL	16°32'20.1"N 061°29'03.1"W		
NUKAK	14°08'49.1"N 061°10'30.4"W		
OLAVI	15°59'34.0"N 061°24'46.2"W		
ONGAL	15°52'00.0"N 063°39'17.0"W		
OPRUM	05°00'00.0"N 042°00'00.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
OSISU	04°39'22.2"N 052°31'00.2"W		
OTONI	02°39'59.0"N 052°30'02.0"W	UG449	
PAKIR	04°52'35.0"N 053°02'00.0"W		
PANER	06°42'36.0"N 051°42'19.0"W	UM791	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
PANON	10°00'00.0"N 048°00'00.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
PELMA	14°09'05.0"N 063°37'17.0"W		
PERRY	13°15'12.0"N 063°04'17.0"W		
PIGPI	14°24'23.4"N 061°05'30.7"W		
PIKSO	11°26'53.0"N 061°27'04.0"W		
PORVU	04°53'18.1"N 052°38'05.8"W		
PUBLI	13°00'00.0"N 039°00'00.0"W	CR11	FRA(EX): SOOOFRA
PUXIM	46°54'32.3"N 056°03'29.3"W		
REBER	03°11'44.0"N 052°18'00.0"W	G449	
REKIM	05°28'08.0"N 052°13'44.0"W	N674 , UN674	
RIBOR	13°22'50.0"N 061°07'32.0"W	A324	
RIDIN	16°20'19.4"N 061°55'50.1"W		
ROGAP	03°39'35.0"N 053°27'30.0"W	UG449 , UL306	
ROMAS	10°47'44.0"N 036°19'41.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
SAPGO	05°00'00.0"N 045°00'00.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
SAVOL	46°43'09.7"N 055°46'19.1"W		
SAXOS	16°25'19.2"N 061°56'21.0"W		
SEDOG	15°46'05.8"N 061°12'19.4"W	RD4	
SEGAS	46°49'03.0"N 056°02'41.0"W		
SEKUN	14°39'23.0"N 060°22'34.0"W		
SEMLO	12°02'50.0"N 042°02'06.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
SESPO	15°38'59.0"N 060°05'57.0"W	RD2	
SILAT	05°27'38.0"N 052°32'29.0"W	A247 , UA247	
SOMON	14°09'15.0"N 061°41'51.0"W	A551	
SOTBA	04°34'14.8"N 052°15'13.3"W		
SUPIR	16°07'28.3"N 061°26'46.6"W		
SURLA	04°27'36.3"N 052°56'06.3"W		
TASAR	15°40'04.0"N 060°57'16.0"W	A632	
TEDDY	13°44'02.0"N 060°32'56.0"W	G642	
TEKAD	04°38'24.0"N 053°00'48.0"W	N650 , UN650 , N662 , UN662	
TIBOT	13°33'45.0"N 060°35'11.0"W	R750	
TODIS	11°38'12.0"N 043°16'06.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
TONAT	04°58'16.6"N 052°29'33.4"W		
TOROM	05°38'15.0"N 051°18'52.0"W		
TOXUN	13°36'06.0"N 060°40'33.0"W		
TRAPP	09°05'05.0"N 055°59'29.0"W	A555 , UM786	
TULEX	15°19'31.0"N 062°28'24.0"W	A550	
UGOBO	08°50'34.0"N 035°29'46.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
UKEDI	06°35'18.0"N 037°04'36.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
ULBER	46°58'30.0"N 056°01'05.0"W		
UMAMU	15°54'35.0"N 060°12'00.0"W		
UMENU	13°24'58.9"N 061°12'15.6"W		
URUPU	05°12'33.5"N 051°49'45.6"W		
VALOV	09°40'28.0"N 051°03'00.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
VARUK	04°55'25.2"N 052°09'43.1"W		
VILAS	04°40'00.0"N 054°26'00.0"W	UG449	
VODAK	14°27'07.6"N 061°14'15.6"W		
VUBOS	05°00'00.0"N 048°00'00.0"W		FRA(EX): SOOOFRA
ZPATA	17°28'23.0"N 062°49'59.0"W		

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 4.5 FEUX AERONAUTIQUES AU SOL EN-ROUTE

AERONAUTICAL GROUND LIGHTS EN-ROUTE

La section ENR 4.5 donne la liste des feux aéronautiques au sol avec leurs caractéristiques.
Les feux aéronautiques au sol comprenant :

a) des feux à éclats (proprement dit, ou feux tournants) - feux donnant un ou plusieurs faisceaux tournants à faibles divergences latérales.

b) des feux à éclipses - feux dont le rythme est produit par l'éclipse de la source lumineuse. Ces feux émettent un signal déterminé (lettre Morse, en général).

Les caractéristiques des feux à éclats sont données par :

- le nombre d'éclats au cours d'une période ou éventuellement, leur groupement :

- la couleur des éclats (uniquement lorsqu'ils sont colorés ou diversement colorés : G = vert, R = rouge, W = blanc),

- la période, entre parenthèse, en secondes.

Lorsqu'il s'agit d'éclats (ou groupe d'éclats) également espacés, la période s'entend par l'intervalle de temps séparant 2 éclats (ou groupe d'éclats) consécutifs.

Les caractéristiques des feux à éclipses sont données par :

- la lettre émise (majuscule entre guillemets) :

- la couleur du faisceau (uniquement lorsque le feu comporte des éclats colorés : G = vert, R = rouge, W = blanc) ;

La période, entre parenthèse, en secondes.

Aeronautical ground lights are listed in ENR 4.5 part with their characteristics.
Aeronautical ground lights include:

a) flashing lights (strictly speaking or revolving lights) - emitting one or several rotating beams with small lateral diverging angles.

b) occulting lights - in which the period is given by occulting the light-source. These lights emit a set signal (usually a letter in Morse code).

Flashing lights caracteristics are given by:

- the number of flashes within one cycle, or possibly the way they are grouped:

- the colour of flashes (only when fashes show a distinct colour or various different colours: G = green, R = red, W = white),

- the cycle period in seconds, between brackets.

In the case of equally spaced flashes (or groups of flashes) the cycle period means the time interval between two successive flashes (or groups of flashes).

Occulting lights characteristics are given by:

- the letter emitted (in capital between quotes):

- the beam colour (only when the light shows coloured flashes: G = green, R = red, W = white);

The cycle period in seconds, between brackets.

CARACTERISTIQUES DES TABLEAUX

TABLE CHARCATERISTICS

Feux aéronautiques au sol Aeronautical ground lights	
Nom Nom de la localité ou autre identification du phare.	**Name** Name of the city or town or other identification of beacon.
Numéro N'appelle aucune explication.	**Number** No comment.
Type HBN : Phare de danger IBN : Phare d'identification.	**Type** HBN: Hazard beacon IBN: Identification beacon.
Caractéristiques Nature du feu : - à éclats : é - fixe : f Le cas échéant, lettre(s) d'identification(s) transmise(s) en code Morse international. Couleur du feu : - vert : G - rouge : R - blanc : W - jaune : Y Fréquence : Elle est indiquée entre parenthèses et en secondes.	**Characteristics** Characteristics of the signal: - flashing: é - fixed: f In the event, letter(s) of identification(s) transmitted in international Morse code. Color of the light: - green: G - red: R - white: W - yellow: Y Frequency: Mentionned in brackets in seconds.
Horaire	**Operating hours**
Coordonnées Position géographique.	**Coordinates** Geographical position.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom *Name*	Type	NR	Caractéristiques *Characteristics*	Intensité *Intensity*	HOR	Position GEO	Observations *Remarks*
BASSE TERRE	HBN	005	2é+1 (15 sec)	6	HN	15°57'00"N , 061°43'00"W	GUADELOUPE-Pointe du vieux fort
CAYENNE	HBN	102	2é+1 (12 sec)	6	HN	04°56'00"N , 052°20'00"W	GUYANE-Fort Cépérou
GRANDE TERRE	HBN	004	2é.R (10 sec)	24	HN	16°12'00"N , 061°29'00"W	GUADELOUPE-Ilet à Gozier
ILES DU SALUT	HBN	103	2é (10 sec)	10	HN	05°17'00"N , 052°36'00"W	GUYANE-Ile Royale
ILET CABRIT	HBN	006	é.R (5 sec)	20	HN	14°23'00"N , 060°52'00"W	MARTINIQUE-Extrémité N
KOUROU	IBN	100	"J"		Selon activité CSG#According CSG activity	05°12'00"N , 052°44'00"W	GUYANE
LA CARAVELLE	HBN	009	3é (15 sec)	65	HN	14°46'00"N , 060°53'00"W	MARTINIQUE-Bout de la presqu'île
LA DESIRADE	HBN	001	2é (10 sec) Aé	250	HN	16°20'00"N , 061°01'00"W	GUADELOUPE-Pointe SE
MARTINIQUE A. CESAIRE	HBN	007	é (5 sec)	910	HN	14°36'00"N , 061°06'00"W	MARTINIQUE-Pointe des nègres
PETITE TERRE	HBN	002	3é (12sec)	15	HN	16°10'00"N , 061°07'00"W	GUADELOUPE-Terre d'en bas extrémité E
POINTE DU PRECHEUR	HBN	008	é.R (10 sec)	60	HN	14°48'00"N , 061°14'00"W	MARTINIQUE
POINTE FOUILLOLE	HBN	003	Sc	5	HN	16°13'00"N , 061°32'00"W	GUADELOUPE

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 5 AVERTISSEMENTS A LA NAVIGATION
NAVIGATION WARNINGS

ENR 5.0 LISTES DES ZONES PROVISOIREMENT INACTIVES
LIST OF TEMPORARILY INACTIVE ZONES

ENR 5.0 ETABLISSEMENTS PORTANT DES MARQUES DISTINCTIVES D´INTERDICTION DE SURVOL À BASSE ALTITUDE *SITES WITH DISTINCTIVE MARKS PROHIBITED FOR LOW ALTITUDE OVERFLIGHT*

Cette information a été déplacée en rubrique ENR-5.7
This information was moved to ENR-5.7

ENR 5 AVERTISSEMENTS A LA NAVIGATION

NAVIGATION WARNINGS

ENR 5.0 ETABLISSEMENTS PORTANT DES MARQUES DISTINCTIVES D´INTERDICTION DE SURVOL À BASSE ALTITUDE

SITES WITH DISTINCTIVE MARKS PROHIBITED FOR LOW ALTITUDE OVERFLIGHT

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Hauteur minimale de survol (ft) *Minimum overflight height (ft)*	Type de restriction *Type of restriction*	Situation Location *Conditions particulières* *Particular conditions*
010 . Dépôt de munitions de la Pointe des Sables			
14°35'46"N , 061°02'17"W	1000ft ASFC 3300ft ASFC	Survols interdits à basse ALT. 1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères. 3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 5.1 ZONES INTERDITES, RÉGLEMENTÉES ET DANGEREUSES

PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER AREAS

ENR 5.1-1 ZONES INTERDITES, RÉGLEMENTÉES ET DANGEREUSES

PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER AREAS

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
SO P 3				
05°06'30"N , 052°31'40"W - 04°59'30"N , 052°36'14"W - 05°11'10"N , 052°59'39"W - arc horaire de 11.87 NM de rayon centré sur 05°18'15"N , 052°50'05"W - 05°30'00"N , 052°52'00"W - 05°16'35"N , 052°35'20"W - 05°06'30"N , 052°31'40"W	FL 245 ---------- SFC	H24	Protection du site de lancement Installations de la Défense Activités spécifiques Défense. Launch pad protection Defence facilities. Defence Specific activities.	(GUYANE) Gestionnaire : CCM CALYPSO RADAR. Pénétration interdite à l'exception : - des aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, du transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après coordination avec le gestionnaire. Tir air/mer possible en secteur des battures de Malmanoury. (FRENCH GUIANA) Managing authority: CCM CALYPSO RADAR. Entry prohibited except for: - aircraft carrying out saving, rescue, customs, police or public safety missions, when avoidance is not compatible with these missions, after notification to the administrator. Possible live firing air/sea within the sector of "les battures de Malmanoury".
SO P 4	**ROURA**			
cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 04°42'13"N , 052°22'26"W	3000ft AMSL ---------- SFC	H24	Activités spécifiques défense. Defence specific activities.	(GUYANE) Gestionnaire : DL SIMu FAG-FAA E-mail : dl-simu-guyane.cmi.fct@intradef.gouv.fr Tél : 06.94.23.51.80 Pénétration interdite à l'exception : - des aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, du transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, - des aéronefs en procédure IFR en contact radio avec CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Administrator: DL SIMu FAG-FAA E-mail: dl-simu-guyane.cmi.fct@intradef.gouv.fr TEL: 06.94.23.51.80 Entry prohibited, except for: - aircraft carrying out saving, rescue, customs, police or public safety missions, when avoidance is not compatible with these missions, - ACFT performing IFR procedure in radio contact with CAYENNE ACC.
SO P 10 L	**BASE NAVALE DU DEGRAD DES CANNES**			
04°51'28"N , 052°16'01"W - 04°51'27"N , 052°15'58"W - 04°51'10"N , 052°15'58"W - 04°51'10"N , 052°16'02"W - 04°51'28"N , 052°16'01"W	500ft ASFC ---------- SFC	H24	Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques. Special Defence structures prohibited overflights.	(GUYANE) Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours). Dérogation soumise à l'accord du gestionnaire avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés. Contact : base-navale-degrad-des-cannes-flash-event.contact.fct@intradef.gouv.fr (FRENCH GUIANA) Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue). Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days. Contact : base-navale-degrad-des-cannes-flash-event.contact.fct@intradef.gouv.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
SO P 11 L	**BASE AERIENNE 367**			
04°48'53"N , 052°22'35"W - 04°48'57"N , 052°22'37"W - 04°49'14"N , 052°22'24"W - 04°49'21"N , 052°22'16"W - 04°49'16"N , 052°22'13"W - 04°49'19"N , 052°22'04"W - 04°49'09"N , 052°22'00"W - 04°48'53"N , 052°22'35"W	500ft ASFC ---------- SFC	H24	Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques. Special Defence structures prohibited overflights.	(GUYANE) Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours). Dérogation soumise à l'accord du gestionnaire avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés. Contact : ba367-ccm.cdt.fct@intradef.gouv.fr (FRENCH GUIANA) Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue). Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days. Contact : ba367-ccm.cdt.fct@intradef.gouv.fr
SO P 12 L	**MADELEINE**			
04°55'08"N , 052°19'26"W - 04°55'11"N , 052°19'28"W - 04°55'13"N , 052°19'26"W - 04°55'10"N , 052°19'25"W - 04°55'08"N , 052°19'26"W	500ft ASFC ---------- SFC	H24	Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques. Special Defence structures prohibited overflights.	(GUYANE) Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours). Dérogation soumise à l'accord du gestionnaire avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés. Contact : comsup-guyane.contact.fct@intradef.gouv.fr (FRENCH GUIANA) Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue). Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days. Contact : comsup-guyane.contact.fct@intradef.gouv.fr
SO P 13 L	**GRAND MATOURY**			
04°51'49"N , 052°21'24"W - 04°51'44"N , 052°21'23"W - 04°51'45"N , 052°21'19"W - 04°51'50"N , 052°21'20"W - 04°51'49"N , 052°21'24"W	500ft ASFC ---------- SFC	H24	Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques. Special Defence structures prohibited overflights.	(GUYANE) Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours). Dérogation soumise à l'accord du gestionnaire avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés. Contact : danz-guyane.off-secu.fct@intradef.gouv.fr (FRENCH GUIANA) Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue). Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days. Contact: danz-guyane.off-secu.fct@intradef.gouv.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
SO R 1				
05°05'00"N , 052°29'00"W - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 05°15'00"N , 052°46'15"W - 04°57'00"N , 052°55'00"W - 05°02'00"N , 053°03'30"W - 05°12'00"N , 053°10'00"W - arc horaire de 20.5 NM de rayon centré sur 05°18'15"N , 052°50'05"W - 05°38'30"N , 052°46'00"W - 05°25'00"N , 052°26'30"W - arc horaire de 12 NM de rayon centré sur 05°17'15"N , 052°36'00"W - 05°13'30"N , 052°25'00"W - 05°05'00"N , 052°29'00"W	FL 660 ---------- SFC	Activation by NOTAM	Activités spécifiques Défense. Protection du Centre Spatial Guyanais Defence specific activities. GSC launch site protection	(GUYANE) Gestionnaire : CCM CALYPSO RADAR. VFR : contournement obligatoire pendant l'activité. IFR : contournement obligatoire pendant l'activité via TEKAD ou REKIM. Suivre instructions ACC. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Managing authority: CCM CALYPSO RADAR. VFR: avoidance mandatory during activity. IFR: avoidance mandatory during activity via TEKAD or REKIM. Follow ACC instructions. Activity known on: CAYENNE ACC.
SO R 2	**CHAMP DE TIR DE SAINT-GEORGES DE L'OYAPOCK**			
03°52'16"N , 051°50'25"W - 03°52'11"N , 051°49'54"W - 03°51'45"N , 051°50'06"W - 03°50'33"N , 051°51'19"W - 03°51'39"N , 051°51'50"W - 03°52'16"N , 051°50'25"W	FL 050 ---------- SFC	Possible activation. MON-SAT except HOL : 0500-2100.	Activités spécifiques Défense. Tirs sol/sol. Defence specific activities. Live firing ground/ground.	(GUYANE) Gestionnaire : 3ème Régiment Etranger d'Infanterie. Contournement obligatoire pendant l'activité. TEL : 05 94 33 87 33 / 39 55 00. Activité connue de : - CALYPSO RADAR - CAYENNE ACC (FRENCH GUIANA) Managing authority: 3ème Régiment Etranger d'Infanterie. Avoidance mandatory during activity. TEL: 05 94 33 87 33 / 39 55 00. Activity known on: - CALYPSO RADAR - CAYENNE ACC
SO R 3	**CEFE**			
cercle de 5 NM de rayon centré sur 04°14'23"N , 052°11'38"W	3000ft AMSL ---------- SFC	Activable H24.	Activités spécifiques Défense. Tirs sol/sol. Armes légères d'infanterie. Defence specific activities. Live firing ground/ground. Light infantry weapon firing.	(GUYANE) Gestionnaire : 3e Régiment Etranger d'Infanterie TEL : 05 94 33 87 33 / 39 55 00 CAG : contournement obligatoire pendant l'activité CAM : pénétration sur autorisation du gestionnaire. Activation réelle connue de : -CALYPSO RADAR -CAYENNE ACC (FRENCH GUIANA) Administrator : 3e Régiment Etranger d'Infanterie TEL : 05 94 33 87 33 / 39 55 00 GAT : mandatory avoidance during activity. OAT : entry upon authorisation from administrator. Actual activity known on : -CALYPSO RADAR -CAYENNE ACC
SO R 4				
05°06'30"N , 052°31'40"W - 04°59'30"N , 052°36'14"W - 05°13'30"N , 053°01'00"W - arc horaire de 11.87 NM de rayon centré sur 05°18'15"N , 052°50'05"W - 05°30'00"N , 052°52'00"W - 05°16'35"N , 052°35'20"W - 05°06'30"N , 052°31'40"W	UNL ---------- FL 245	By NOTAM	Lancement de fusées Rocket launches	(GUYANE) Gestionnaire : CENTRE SPATIAL GUYANAIS. Conditions de pénétration fixées par CALYPSO RADAR. Activité connue de : CAYENNE ACC (FRENCH GUIANA) Managing authority : CENTRE SPATIAL GUYANAIS. Penetrating conditions decided by CALYPSO RADAR. Activity known on : CAYENNE ACC
SO R 5	**BEAP**			
04°51'47"N , 052°41'24"W - arc horaire de 37 km de rayon centré sur 05°11'04"N , 052°46'34"W - 05°21'06"N , 053°03'53"W - 05°16'08"N , 052°55'20"W - 05°10'00"N , 052°55'20"W - 05°04'10"N , 052°44'43"W - 04°51'47"N , 052°41'24"W	FL 130 ---------- SFC	By NOTAM	Essais de booster Booster firing tests	(GUYANE) Gestionnaire : CENTRE SPATIAL GUYANAIS. Contournement obligatoire pendant l'activité. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Managing authority: CENTRE SPATIAL GUYANAIS. Avoidance mandatory during activity. Activity known on: CAYENNE ACC.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
SO R 12	**SAINT JEAN DU MARONI**			
05°23'48"N , 054°05'12"W - 05°23'45"N , 054°04'20"W - 05°21'56"N , 054°04'46"W - 05°22'12"N , 054°06'01"W - 05°23'48"N , 054°05'12"W	2000ft AMSL ---------- SFC	Activable H24	Activités spécifiques Défense. Tirs sol/sol. Armes légères d'infanterie. Defence specific activities. Live firing ground/ground. Light infantry weapon firing.	(GUYANE) Gestionnaire : 9e RIMA - TEL : 05 94 39 20 18. Contournement obligatoire pendant l'activité. Activité connue de : CAYENNE INFO. (FRENCH GUIANA) Administrator: 9e RIMA - TEL: 05 94 39 20 18. Avoidance mandatory during activity. Activity known on: CAYENNE INFO.
SO R 13	**PORT DEGRAD DES CANNES**			
cercle de 1 NM de rayon centré sur 04°51'25"N , 052°16'50"W	500ft ASFC ---------- SFC	H24	Restriction de survol d'installations industrielles. Overflight restriction of industrial facilities.	(GUYANE) Contournement obligatoire à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (Défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours). Dérogation soumise à l'accord du directeur du port de Degrad des Cannes, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés. Contact : capitainerie@portdeguyane.fr TEL : 05 94 35 44 90 / 06 94 23 59 65 (FRENCH GUIANA) Avoidance mandatory for any unmanned ACFT except for unmanned ACFT carrying out a mission for the benefit of the State services (Defence, police services, customs, civil security and emergency services). Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days. Contact: capitainerie@portdeguyane.fr TEL :05 94 35 44 90 / 06 94 23 59 65
SO R 14	**MONTSINERY**			
04°51'54"N , 052°31'21"W - 04°50'13"N , 052°27'12"W - 04°48'54"N , 052°29'37"W - 04°50'26"N , 052°31'40"W - 04°51'54"N , 052°31'21"W	400ft ASFC ---------- SFC	Activable de 10h00 UTC à 02h00 (J+1)	Activités spécifiques Défense. Defence specific activities.	(GUYANE) Gestionnaire : Base Aérienne 367 - E.T. 68 « Antilles Guyane » ORGANISME A CONTACTER : - avant les vols : Responsable de l'activité (Base Aérienne 367) : permanent conduite 06 94 38 80 99 - pendant les vols : Centre de Contrôle de Cayenne Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs assurant des missions de secours, de sauvetage, ou de sécurité civile, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions. Activité réelle connue de : - CAYENNE TOUR - CAYENNE APPROCHE (FRENCH GUIANA) Manager: Base Aérienne 367 - E.T. 68 « Antilles Guyane » CONTACT: - manager Ahead of flight: 06 94 38 80 99 - Cayenne Approach during flight Avoidance mandatory during activity, except for aircraft performing assistance, rescue or public safety missions when bypass is not compatible with performance of these missions. Actual activity known on: - CAYENNE TWR - CAYENNE APPROACH

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
SO R 15	**MONTAGNE CHEVAUX**			
04°45'43"N , 052°25'47"W - 04°46'23"N , 052°24'21"W - 04°39'36"N , 052°21'28"W - 04°39'10"N , 052°22'26"W - 04°45'43"N , 052°25'47"W	400ft ASFC ---------- SFC	Activable de 10h00 à 02h00 UTC (J+1)	Activités spécifiques Défense. Defence specific activities.	(GUYANE) Gestionnaire : Base Aérienne 367 - E.T. 68 « Antilles Guyane » ORGANISME A CONTACTER : - avant les vols : Responsable de l'activité (Base Aérienne 367) : permanent conduite 06 94 38 80 99 - pendant les vols : Centre de Contrôle de Cayenne Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs assurant des missions de secours, de sauvetage, ou de sécurité civile, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions. Activité réelle connue de : - CAYENNE TOUR - CAYENNE APPROCHE (FRENCH GUIANA) Manager: Base Aérienne 367 - E.T. 68 « Antilles Guyane » CONTACT: - manager ahead of flight: 06 94 38 80 99 - Cayenne approach during flight Avoidance mandatory during activity, except for ACFT performing assistance, rescue or public safety missions when bypass is not compatible with performance of these missions. Actual activity known on: - CAYENNE TWR - CAYENNE APPROACH
SO R 16	**LA SPAROUINE**			
cercle de 1.2 NM de rayon centré sur 05°13'50"N , 054°14'01"W	1800ft AMSL ---------- SFC	Activable H24	Activités spécifiques Défense. Tirs sol-sol. Defence specific activities. Live firing ground/ground.	(GUYANE) Gestionnaire : 9e RIMA Connaissance de l'activité : TEL : 05 94 27 95 14 Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs assurant des missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions après contact du gestionnaire. Activité connue de : CAYENNE INFO. (FRENCH GUIANA) Administrator: 9e RIMA Activity known on 05 94 27 95 14 Avoidance mandatory during activity, except for ACFT performing assistance, rescue, or public safety missions when bypass is not compatible with performance of these missions after contact with administrator. Activity known on: CAYENNE INFO.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
SO D 1				
05°14'25"N , 052°46'07"W - 05°22'03"N , 052°53'44"W - 06°29'44"N , 053°29'53"W - arc horaire de 87 NM de rayon centré sur 05°14'25"N , 052°46'07"W - 06°41'25"N , 052°46'06"W - 05°14'25"N , 052°46'07"W	UNL ---------- SFC	By NOTAM	Lancement de fusées Rocket launches	(GUYANE) Gestionnaire : CENTRE SPATIAL GUYANAIS. Zone dangereuse en toutes conditions de vol. L'attention des utilisateurs est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités s'y déroulant. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Managing authority: CENTRE SPATIAL GUYANAIS. Danger area in all flight conditions. Air navigators' attention is drawn to the particularly dangerous character of these activities. Activity known on : CAYENNE ACC.
SO D 2				
05°14'25"N , 052°46'07"W - 06°41'25"N , 052°46'06"W - arc horaire de 87 NM de rayon centré sur 05°14'25"N , 052°46'07"W - 05°57'50"N , 051°30'21"W - 05°14'25"N , 052°46'07"W	UNL ---------- SFC	By NOTAM	Lancement de fusées Rocket launches	(GUYANE) Gestionnaire : CENTRE SPATIAL GUYANAIS. Zone dangereuse en toutes conditions de vol. L'attention des utilisateurs est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités s'y déroulant. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Managing authority: CENTRE SPATIAL GUYANAIS. Danger area in all flight conditions. Air navigators' attention is drawn to the particularly dangerous character of these activities. Activity known on : CAYENNE ACC.
SO D 3				
05°14'25"N , 052°46'07"W - 05°57'50"N , 051°30'21"W - arc horaire de 87 NM de rayon centré sur 05°14'25"N , 052°46'07"W - 04°30'52"N , 051°30'32"W - 05°14'25"N , 052°46'07"W	UNL ---------- SFC	By NOTAM	Lancement de fusées Rocket launches	(GUYANE) Gestionnaire : CENTRE SPATIAL GUYANAIS. Zone dangereuse en toutes conditions de vol. L'attention des utilisateurs est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités s'y déroulant. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Managing authority: CENTRE SPATIAL GUYANAIS. Danger area in all flight conditions. Air navigators' attention is drawn to the particularly dangerous character of these activities. Activity known on : CAYENNE ACC.
SO D 4 A				
cercle de 15 NM de rayon centré sur 06°00'00"N , 052°30'00"W	FL 220 ---------- SFC	By NOTAM	Tirs SFC/SFC par bâtiments en mer. Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord. SFC/SFC live firings from ships at sea. Unmanned aircraft flights on State service.	(GUYANE) Gestionnaire : astreinte J3-Mer des FAG. TEL : (+594) 0 6 94 24 21 74. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Administrator: duty J3-Mer FAG. TEL: (+594) 0 6 94 24 21 74. Activity known on: CAYENNE ACC.
SO D 4 B				
cercle de 15 NM de rayon centré sur 06°00'00"N , 052°30'00"W	FL 420 ---------- SFC	By NOTAM	Tirs SFC/SFC par bâtiments en mer. Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord. SFC/SFC live firings from ships at sea. Unmanned aircraft flights on State service.	(GUYANE) Gestionnaire : astreinte J3-Mer des FAG. TEL: (+594) 0 6 94 24 21 74. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Administrator: duty J3-Mer FAG. TEL: (+594) 0 6 94 24 21 74. Activity known on: CAYENNE ACC.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
SO D 6				
05°27'19"N , 051°49'26"W - 06°23'10"N , 053°07'23"W - 06°55'00"N , 052°43'20"W - 05°58'10"N , 051°24'15"W - 05°27'19"N , 051°49'26"W	FL 660 ---------- SFC	By NOTAM	Entraînement combat, activités spécifiques Défense . Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord. Fight training flights, Defence specific activities. unmanned aircraft flights on State service.	(GUYANE) Gestionnaire : CCM CALYPSO RADAR. Zone dangereuse en toutes conditions de vol. L'attention des utilisateurs est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités s'y déroulant. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Managing authority: CCM CALYPSO RADAR. Danger area in all flight conditions. Air navigators' attention is drawn to the particularly dangerous character of these activities. Activity known on : CAYENNE ACC.
SO D 7				
06°27'00"N , 053°17'00"W - 06°55'00"N , 053°21'00"W - 07°05'00"N , 052°35'00"W - 06°35'00"N , 052°28'00"W - 06°27'00"N , 053°17'00"W	FL 660 ---------- FL 245	By NOTAM	Protection du CSG. Activités spécifiques Défense. CSG launch pad protection. Defense specific activities.	(GUYANE) Gestionnaire : CCM CALYPSO RADAR. Zone dangereuse en toutes conditions de vol. L'attention des utilisateurs est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités s'y déroulant. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Managing authority: CCM CALYPSO RADAR. Danger area in all flight conditions. Air navigators' attention is drawn to the particularly dangerous character of these activities. Activity known on : CAYENNE ACC.
SO D 8				
04°27'02"N , 051°39'00"W - 04°56'02"N , 051°44'39"W - 05°04'00"N , 050°56'00"W - 04°35'00"N , 050°51'15"W - 04°27'02"N , 051°39'00"W	FL 660 ---------- FL 245	By NOTAM	Protection du CSG Activités spécifiques Défense. CSG launch pad protection. Defense specific activities.	(GUYANE) Gestionnaire : CCM CALYPSO RADAR. Zone dangereuse en toutes conditions de vol. L'attention des utilisateurs est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités s'y déroulant. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Managing authority: CCM CALYPSO RADAR. Danger area in all flight conditions. Air navigators' attention is drawn to the particularly dangerous character of these activities. Activity known on : CAYENNE ACC.
SO D 9				
cercle de 20 NM de rayon centré sur 03°49'52"N , 052°28'10"W	FL 660 ---------- FL 245	By NOTAM	Protection du CSG Activités spécifiques Défense. CSG launch pad protection. Defense specific activities.	(GUYANE) Gestionnaire : CCM CALYPSO RADAR. Zone dangereuse en toutes conditions de vol. L'attention des utilisateurs est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités s'y déroulant. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Managing authority: CCM CALYPSO RADAR. Danger area in all flight conditions. Air navigators' attention is drawn to the particularly dangerous character of these activities. Activity known on : CAYENNE ACC.
SO D 10 A	**CONNETABLE**			
05°15'00"N , 052°00'00"W - 05°15'00"N , 051°45'00"W - 05°00'00"N , 051°45'00"W - 05°00'00"N , 052°00'00"W - 05°15'00"N , 052°00'00"W	FL 100 ---------- SFC	By NOTAM	Tirs AIR/SFC, Tirs SFC/SFC par bâtiments en mer. Activités spécifiques Défense. Live firing AIR/SFC, SFC/SFC live firings from ships at sea. Defence specific activities.	(GUYANE) Gestionnaire : astreinte J3-Mer des FAG TEL : (+594) 0 6 94 24 21 74. Uniquement en dehors des créneaux d'activité des SO-R 6 SECTEUR VSV et SO-D 3. Zone dangereuse en toutes conditions de vol. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Administrator: duty J3-Wed FAG TEL: (+594) 0 6 94 24 21 74. Only outside activity slots of SO-R 6 SECTOR VSV and SO-D 3. Dangereous area under all flight conditions. Activity known by: CAYENNE ACC.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
SO D 10 B	**CONNETABLE**			
05°15'00"N , 052°00'00"W - 05°15'00"N , 051°45'00"W - 05°00'00"N , 051°45'00"W - 05°00'00"N , 052°00'00"W - 05°15'00"N , 052°00'00"W	FL 185 ---------- SFC	By NOTAM	Tirs SFC/SFC par bâtiments en mer. Activités spécifiques Défense. Live firing ground/ground. Light infantry weapon firing. SFC/SFC firings from ships at sea. Defence specific activity.	(GUYANE) Gestionnaire : astreinte J3-Mer des FAG Tél : (+594) 0 6 94 24 21 74. Uniquement en dehors des créneaux d'activité des SO-R 6 SECTEUR VSV et SO-D 3. Zone dangereuse en toutes conditions de vol. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Administrator : duty J3-Wed FAG Tel : (+594) 0 6 94 24 21 74. Only outside activity slots of SO-R 6 SECTOR VSV and SO-D 3. Dangereous area under all flight conditions. Activity known by : CAYENNE ACC.
SO D 11 A	**ROYALE**			
05°27'24"N , 052°40'00"W - 05°27'24"N , 052°32'42"W - 05°20'00"N , 052°32'42"W - 05°20'00"N , 052°35'24"W - 05°24'24"N , 052°40'30"W - 05°27'24"N , 052°40'00"W	FL 100 ---------- SFC	By NOTAM	Tirs SFC/SFC par bâtiments en mer. Activités spécifiques Défense. Live firing ground/ground. Light infantry weapon firing. SFC/SFC firings from ships at sea. Defence specific activity.	(GUYANE) Gestionnaire : astreinte J3-Mer des FAG Tél : (+594) 0 6 94 24 21 74. Uniquement en dehors des créneaux d'activité des SO-R 1, SO-D 2 et SO-D 3. Zone dangereuse en toutes conditions de vol. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Administrator : duty J3-Wed FAG Tel : (+594) 0 6 94 24 21 74. Only outside activity slots of SO-R 1, SO-D 2 and SO-D 3. Dangereous area under all flight conditions. Activity known by : CAYENNE ACC.
SO D 11 B	**ROYALE**			
05°27'24"N , 052°40'00"W - 05°27'24"N , 052°32'42"W - 05°20'00"N , 052°32'42"W - 05°20'00"N , 052°35'24"W - 05°24'24"N , 052°40'30"W - 05°27'24"N , 052°40'00"W	FL 185 ---------- SFC	By NOTAM	Tirs SFC/SFC par bâtiments en mer. Activités spécifiques Défense. Live firing ground/ground. Light infantry weapon firing. SFC/SFC firings from ships at sea. Defence specific activity.	(GUYANE) Gestionnaire : astreinte J3-Mer des FAG Tél : (+594) 0 6 94 24 21 74. Uniquement en dehors des créneaux d'activité des SO-R 1, SO-D 2 et SO-D 3. Zone dangereuse en toutes conditions de vol. Activité connue de : CAYENNE ACC. (FRENCH GUIANA) Administrator : duty J3-Wed FAG Tel : (+594) 0 6 94 24 21 74. Only outside activity slots of SO-R 1, SO-D 2 and SO-D 3. Dangereous area under all flight conditions. Activity known by : CAYENNE ACC.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
TF R 1	**MORNE LARCHER DIAMANT**			
cercle de 1.2 NM de rayon centré sur 14°28'14"N , 061°03'02"W	3000ft AMSL ---------- SFC	Daytime	Concentration de parapentes Heavy paragliding activity	(MARTINIQUE) Association Ailes des Iles IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité. Activité connue de : - MARTINIQUE TWR : 118.050 MHz - MARTINIQUE APP : 121.0 MHz - ATIS MARTINIQUE : 127.850 MHz (MARTINIQUE) Association Ailes des Iles IFR/VFR : avoidance mandatory during activity. Activity known on : - MARTINIQUE TWR : 118.050 MHz - MARTINIQUE APP : 121.0 MHz - ATIS MARTINIQUE : 127.850 MHz
TF R 2	**PETIT CUL DE SAC MARIN**			
16°12'00"N , 061°29'00"W - 16°13'30"N , 061°31'30"W - 16°14'00"N , 061°36'00"W - 16°07'00"N , 061°34'30"W - 16°12'00"N , 061°29'00"W	600ft AMSL ---------- SFC	Daytime	Activités restreintes de : - hydro ULM, - paramoteurs. Restricted activities of : - hydro microlights, - paramotors.	(GUADELOUPE) Gestionnaire : POINTE A PITRE TWR. Pendant l'activation de la zone : - IFR : contournement obligatoire - VFR/CAM : hormis les aéronefs appartenant aux sociétés signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits, contournement recommandé en raison de la présence d'appareils sans contact radio et sans transpondeur. Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe D avec lesquelles elle interfère. (GUADELOUPE) Managing authority : POINTE A PITRE TWR. During the activation of the area : - IFR : avoidance mandatory . - VFR/OAT : except ACFT of companies which signed a protocol with the managing authority and their duty informed guests, avoidance recommended due to the presence of ACFT without any radio contact nor any transponder onboard. This area substitutes itself to the parts of the D class airspace it interferes with.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
TF R 3	**SAINT-MARTIN GRAND' CASE**			
18°09'00"N , 063°00'00"W - 18°00'38"N , 062°53'11"W - 18°01'22"N , 062°59'20"W - 18°04'19"N , 063°01'50"W - arc horaire de 2 NM de rayon centré sur 18°06'02"N , 063°02'56"W (ARP TFFG) - 18°06'03"N , 063°05'02"W - 18°09'00"N , 063°05'00"W - 18°09'00"N , 063°00'00"W	2600ft AMSL ---------- SFC	HOR AFIS de SAINT-MARTIN GRAND' CASE SKED of SAINT-MARTIN GRAND' CASE AFIS	Procédures et circulation d'aérodrome. Procedures and AD circuit.	Gestionnaire : AFIS de SAINT-MARTIN GRAND' CASE. CAG/CAM : pénétration autorisée après contact radio avec GRAND CASE INFORMATION. Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue aux portions des espaces aériens de classe C et G avec lesquelles elle interfère. Contraintes d'emport d'équipements spécifiques : radio/transpondeur. Dépôt de plan de vol obligatoire. Pour les aéronefs sans équipage à bord, pénétration autorisée dans le respect de la réglementation en vigueur. Pour les aéronefs sans équipage à bord à usage professionnel, déclaration obligatoire de l'intention de vol sur https://app.clearance.aero/ avec un préavis minimum de 2 jours ouvrés ou 7 jours pour les missions particulièrement sensibles risquant fortement d'interférer avec le trafic aérien. Cette déclaration pourra faire l'objet de restrictions ou refus. Pour tous renseignements complémentaires concernant l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, contacter : - sabrina.charville@edeis.com ; - Sfg.Afis@edeis.com. Activité réelle connue de : - SAINT BARTH INFORMATION - JULIANA APP - JULIANA TWR - En l'absence des services de JULIANA, SAN-JUAN ACC. Managing authority : SAINT-MARTIN GRAND' CASE AFIS. GAT/OAT : entry allowed after radio contact with GRAND CASE INFORMATION When active, this zone replaces the portions of Class C and G airspace with which it interferes. Specific equipment requirements : radio/transponder. Flight plan compulsory. For unmanned aircraft, entry allowed in compliance with the regulation in force. For unmanned aircraft for professional use, it is compulsory to declare the flight intention on https://app.clearance.aero/ with a minimum notice of 2 working days or 7 days for particularly sensitive missions with a high risk of interfering with air traffic. This declaration may be subject to restrictions or refusal. For any further information concerning the use of unmanned aircraft, please contact : - sabrina.charville@edeis.com ; - Sfg.Afis@edeis.com. Activity known on : - SAINT BARTH INFORMATION - JULIANA APP - JULIANA TWR - In the absence of JULIANA's services, SAN-JUAN ACC.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
TF R 4	**SAINT-BARTHELEMY**			
18°00'38"N , 062°53'11"W - 17°55'30"N , 062°48'58"W - arc horaire de 2 NM de rayon centré sur 17°54'16"N , 062°50'37"W - 17°53'00"N , 062°52'15"W - 18°01'22"N , 062°59'20"W - 18°00'38"N , 062°53'11"W	2600ft AMSL ---------- SFC	HOR AFIS de SAINT-BARTHELEMY SKED of SAINT-BARTHELEMY AFIS	Procédures et circulation d'aérodrome. Procedures and AD circuit.	Gestionnaire : AFIS de SAINT-BARTHELEMY. CAG/CAM : pénétration autorisée après contact radio avec SAINT BARTH INFORMATION. Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue aux portions des espaces aériens de classe C et G avec lesquelles elle interfère. Contraintes d'emport d'équipements spécifiques : radio/transpondeur. Dépôt de plan de vol obligatoire. Pour les aéronefs sans équipage à bord, pénétration autorisée dans le respect de la réglementation en vigueur. Pour les aéronefs sans équipage à bord à usage professionnel, déclaration obligatoire de l'intention de vol sur https://app.flyby.aero/ avec un préavis minimum de 2 jours ouvrés ou 7 jours pour les missions particulièrement sensibles risquant fortement d'interférer avec le trafic aérien. Cette déclaration pourra faire l'objet de restrictions ou refus. Activité réelle connue de : - GRAND CASE INFORMATION - JULIANA APP - JULIANA TWR - En l'absence des services de JULIANA, SAN-JUAN ACC. Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue aux portions des espaces aériens de classe C et G avec lesquelles elle interfère. Managing authority : SAINT-BARTHELEMY AFIS. GAT/OAT : entry allowed after radio contact with SAINT BARTHELEMY INFORMATION. When active, this zone replaces the portions of Class C and G airspace with which it interferes. Specific equipment requirements : radio/transponder. Flight plan compulsory. For unmanned aircraft, entry allowed in compliance with the regulation in force. For unmanned aircraft for professional use, it is compulsory to declare the flight intention on https://app.flyby.aero/ with a minimum notice of 2 working days or 7 days for particularly sensitive missions with a high risk of interfering with air traffic. This declaration may be subject to restrictions or refusal. Activity known on : - GRAND CASE INFORMATION - JULIANA APP - JULIANA TWR - In the absence of JULIANA's services, SAN-JUAN ACC.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
TF R 5	**COLSON**			
cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 14°41'19"N , 061°05'26"W	4500ft AMSL ---------- SFC	MON-SAT : 1000-2359	Activités spécifiques Défense. Tirs sol-sol, air-sol, tirs explosifs, vols de drones militaires. Defence specific activities. Live firing ground/ground, air/ground, explosives, military unmanned aircraft flights.	Gestionnaire : 33e régiment de d'infanterie de Marine (RIMa) Officier de Tir : 05 96 39 54 08 CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour : - ACFT évoluant en CAM participant aux exercices après accord du gestionnaire, - ACFT assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone, après autorisation du service de contrôle de l'aérodrome de Martinique Aimé Césaire. Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la partie de la CTR MARTINIQUE et à la partie de la TMA 1 MARTINIQUE avec lesquelles elle interfère. Activité réelle connue de : MARTINIQUE TWR : 118.500 MHz Administrator : 33rd RIMa Firing Officer: 05 96 39 54 08 GAT/OAT: mandatory avoidance during activity except for: - ACFT operating under OAT taking part in exercises after approval of administrator, - ACFT performing assistance, rescue or public safety as part of their missions when the area avoidance is not possible, after authorization from Martinique Aimé Césaire aerodrome control service. When active, this area substitutes itself to the part of MARTINIQUE CTR and to the part of TMA 1 MARTINIQUE with which it interferes. Activity known on: MARTINIQUE TWR: 118.500 MHz

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
TF D 3				
cercle de 12 NM de rayon centré sur 14°35'14"N , 061°47'36"W	UNL ---------- SFC	By NOTAM	Tirs SFC/SFC Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord. Live firing SFC/SFC unmanned aircraft flights on State service.	(MARTINIQUE) Activité annoncée par MARTINIQUE APP. Limites verticales annoncées par NOTAM. (MARTINIQUE) Activity announced by MARTINIQUE APP. Vertical limits announced by NOTAM.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 5.1-2 ZONES INTERDITES, REGLEMENTEES ET DANGEREUSES INTERFERANT AVEC L'ESPACE AERIEN SOUS JURIDICTION FRANÇAISE

PROHIBITED, RESTRICDED, DANGER AREAS INTERFERING WITH AIRSPACE PLACED UNDER FRENCH JURISDICTION

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 5.2 ZONES DE MANOEUVRES ET D'ENTRAINEMENT MILITAIRES

MILITARY EXERCISE AND TRAINING AREAS

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 5.3 AUTRES ACTIVITÉS DE NATURE DANGEREUSE ET DANGERS POTENTIELS

OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS

ENR 5.3-1 AUTRES ACTIVITÉS DE NATURE DANGEREUSE

OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE

AUTRES ACTIVITES DE NATURE DANGEREUSE

OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE

NIL

5.3.1.1 BALLONS DE RADIOSONDAGE MÉTÉOROLOGIQUE

WEATHER RADIO-SOUNDING BALLOONS

5.3.1.1.1 BALLONS DE RADIOSONDAGES METEOROLOGIQUES

Météo-France procède sur le territoire de la Guyane Française et des Antilles Françaises à plusieurs lâchers quotidiens de ballons de radiosondage qui atteignent couramment des altitudes entre 12 000 m et 35 000 m, et dont la vitesse ascensionnelle moyenne est de 300 à 400 m/min. Ces lâchers sont automatiques.

Les risques de collision ballon-aéronef ont été étudiés au plan international par l'OACI. Le résultat de ces études montre que l'OACI considère que les ballons "classiques" de radiosondage ne présentent aucun danger notable, dans la mesure où il s'agit de ballons dits "légers".

Toutefois, dans l'optique d'une amélioration de la sécurité, la présente publication a pour but d'informer les usagers aéronautiques sur les lieux et heures de lâchers réguliers de ballons de radiosondage ainsi que de préciser les procédures concernant les cas particuliers de lâchers.

5.3.1.1.1 METEOROLOGICAL SOUNDING BALLOONS

Over French Guiana and French Antilles territory, METEO FRANCE proceeds to several routine releases of sounding balloons which reach commonly 12 000 m to 35 000 m altitude at the rate of climb of 300 to 400 meters per minute. These releases are automatic.

Collision risks between balloon and aircraft were investigated by specialized ICAO service. The studies results seem to show that ICAO considers that "classic" sounding ballloons are not dangerous.

However, for safety improvement, this publication has to inform crews about place and time of regular releases of souding balloons. Special releases form the subject of a procedure of dialogue between METEO FRANCE and air traffic authority.

5.3.1.1.2 STATIONS EFFECTUANT DES RADIOSONDAGES REGULIERS

Les stations météorologiques de radiosondage ci-après effectuent quotidiennement des sondages aux heures fixes suivantes (sauf incident) :

5.3.1.1.2 REGULAR SOUNDING STATION SITES

Following sounding station sites make routine and scheduled soundings (except incident) :

Site	Type de radiosondage *Type of radio-sounding*	Matin *Morning*	Soir *Evening*
Cayenne-Matoury	Automatique (*) *Automatic (*)*	1115 UTC	2315 UTC
Pointe-à-Pitre le Raizet	Automatique (*) *Automatic (*)*	1125 UTC	2325 UTC (**)

(*) : un lâcher supplémentaire est possible jusqu'à 45 minutes après l'heure du lâcher, en cas de non-atteinte des perfomances d'exploitation.

(**) : lâchers du radiosondage uniquement du 1er juin au 30 novembre.

En cas de lâcher à une heure s'écartant de l'heure prévue, Météo-France avisera l'organisme concerné de la Circulation Aérienne pour notification aux usagers de l'espace aérien concerné.

(*) : a supplementary release is possible during the next 45 minutes when operating performances are not achieved.

(**) : sounding balloons releases only from June the 1st to November the 30th.

In case of release outside the scheduled time, Météo-France would inform Air Traffic Service, which would advise users of the concerned airspace.

5.3.1.1.3 PROCEDURES CONCERNANT DES CAS PARTICULIERS DE LACHERS DE BALLONS DE RADIOSONDAGE

A défaut de précisions dans la réglementation internationale, Météo-France a jugé utile de prendre en la matière des dispositions particulières pour les cas suivants :

1 - En cas de déplacement des stations de radiosondage ou changement d'horaires des lâchers : la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Inter-régionale (DSAC/IR) et le Service de Navigation Aérienne (SNA) concernés sont informés dès que possible de ces modifications par le Directeur Inter-régional de Météo-France dont dépend la station de radiosondage. Parallèlement, Météo-France engage auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile une demande de mise à jour de la présente page de l'AIP relative à ces modifications ;

5.3.1.1.3 PROCEDURES FOR SPECIFIC CASES OF RADIO-SOUNDING BALLOON RELEASES

As there are no specific procedures in international regulations, Météo-France has thought it necessary to take specific measures for the following cases :

1 - In case of change in location of radio-sounding stations or change in release times : the DSAC/IR (Inter-regional Civil Aviation Safety Directorate) and the SNA (Air Navigation Service) concerned are informed of these changes as soon as possible by the Inter-regional Director of Météo-France responsible for the radio-sounding station. At the same time, Météo-France files a request with the DGAC (French Civil Aviation Authority) to update this page of the AIP in relation to these changes ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

2 - En cas de campagnes particulières de radiosondages : elles sont généralement de durée limitée et connue, et se déroulent sur des sites bien délimités. Dans ce cas, le Directeur Inter-régional de Météo-France de la région où se passe la campagne de radiosondages communique, dans les délais suffisants, les informations nécessaires à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Inter-régionale (DSAC/IR) et au Service de Navigation Aérienne (SNA) concernés.

2 - In case of specific radio-sounding campaigns : they are generally short and known, and performed on well-defined sites. In this case, the Inter-regional Director of Météo-France in the region where the radio-sounding campaign is being conducted sends the necessary information to the DSAC/IR and the SNA concerned, in sufficient time.

© Service de l'Information Aéronautique, France

→ 5.3.1.1.4 ZONES GEOGRAPHIQUES UAS

A- CONTEXTE

Le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord prévoit dans son article 15 que les informations relatives aux zones géographiques pour drones établies à des fins de géovigilance soient rendues publiques par les États dans un format numérique unique et commun.
Une zone géographique est une partie de l'espace aérien dans laquelle des conditions particulières s'appliquent à l'exploitation de drones pour des raisons de sécurité, de respect de la vie privée et de protection des données à caractère personnel, de sûreté ou environnementales. En France, y compris dans ses territoires d'outre-mer, les conditions particulières qui s'appliquent dans les zones géographiques UAS sont établies par des textes de nature règlementaire, dont l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord.

B- SPECIFICATIONS FRANCAISES DES ZONES GEOGRAPHIQUES UAS

Les zones géographiques UAS mises à disposition correspondent aux restrictions d'utilisation de l'espace aérien suivantes qui sont disponibles dans les publications d'information aéronautique (AIP) françaises :
1. Les zones interdites (P), réglementées (R) et dangereuses (D) publiées à la partie ENR 5.1 de l'AIP ;
2. Les zones de contrôle (CTR) et les régions terminales de contrôle (TMA) publiées respectivement en AD 2.17 de chaque aérodrome, en ENR 2.1 de l'AIP;
3. Les établissements portant des marques distinctives d'interdiction de survol à basse altitude publiées à la partie ENR 5.7.-1 de l'AIP ;
4. Les parcs nationaux et réserves naturelles publiées à la partie ENR 5.7.-3 de l'AIP ;
5. Les activités d'aéromodélisme et les activités particulières publiées à la partie ENR 5.5 de l'AIP ;
6. Les voisinages des infrastructures destinées à l'atterrissage ou au décollage mentionnées à l'annexe I de l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord pour ce qui concerne les pistes et les aires d'approche finale et de décollage telles que définies dans l'arrêté du 29 septembre 2009 modifié relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal ;
Ces zones géographiques sont disponibles au format numérique ED-269.

C- MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES JEUX DE DONNEES NUMERIQUES ZONES GEOGRAPHIQUES UAS

Les données sont disponibles gratuitement dans la boutique du site internet SIA au lien suivant : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/produits-numeriques-en-libre-disposition/donnees-zones-geographiques-uas.html

5.3.1.1.4 UAS GEOGRAPHICAL ZONES

A- CONTEXT

Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 concerning the rules and procedures applicable to the operation of unmanned aircraft on board requires in its article 15 that the information relating to the geographical areas for drones established for geo-awareness purposes are made publicly available by the States in a common unique digital format.
A geographical zone is a part of the airspace in which special conditions apply to the operation of drones for reasons of security, respect for privacy and protection of personal data, safety or environment. In France, including its overseas territories, the special conditions that apply in the UAS geographical zones are established by regulatory texts, including the decree of December 3, 2020 relating to the use of airspace by unmanned aircraft.

B- FRENCH SPECIFICATIONS FOR UAS GEOGRAPHICAL ZONES DATASET

The UAS geographical areas made available correspond to the following airspace use restrictions that are available in the French aeronautical information publications (AIP):
1. Prohibited (P), restricted (R) and danger (D) areas published in part ENR 5.1 of the AIP;
2. Control zones (CTR) and terminal maneuvering areas (TMA) published respectively in AD 2.17 of each aerodrome, in ENR 2.1 of the AIP;
3. Sites with distinctive marks prohibited for low altitude overflight published in part ENR 5.7.-1 of the AIP;
4. National parks and nature reserves published in part ENR 5.7.-3 of the AIP;
5. Model aircraft activities and special activities published in part ENR 5.5 of the AIP;
6. The neighborhoods of infrastructures intended for landing or take-off mentioned in appendix I of the decree of December 3, 2020 relating to the use of airspace by aircraft without crew on board with regard to runways and final approach and take-off areas as defined in the amended order of 29 September 2009 relating to the technical safety characteristics applicable to the design, development, operation and maintenance of land aeronautic infrastructures used exclusively by helicopters with a single main rotor axis; These geographical zones are available in ED-269 digital format.

C- DETAILS ON GEOGRAPHICAL ZONES DATASET PROVISIONS

The data is available for free in the shop of the SIA website at the following link: https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/products-to-be-downloaded/uas-geographical-zones-data

© Service de l'Information Aéronautique, France

5.3.1.2 BALLONS CAPTIFS

CAPTIVE BALLOONS

Identification *Identification*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*		Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*

© Service de l'Information Aéronautique, France

5.3.1.3 DIVERS

MISCELLANEOUS

NIL

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 5.3-2 AUTRES DANGERS POTENTIELS

OTHER POTENTIAL HAZARDS

VOLCANS

Active volcanoes

NIL

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 5.4-0 OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE

AIR NAVIGATION OBSTACLES

OBSTACLES ARTIFICIELS ISOLES

Les listes qui suivent donnent les caractéristiques des obstacles artificiels isolés situés à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques dont la hauteur hors sol est égale ou supérieure à :

a) 50 M en dehors des agglomérations,

b) 100 M dans les agglomérations.

Ces listes ne sauraient avoir un caractère exhaustif et seront complétées au fur et à mesure de la réception des renseignements.

ARTIFICIAL ISOLATED OBSTRUCTIONS

The following lists give the characteristics of artificial isolated obstructions located beyond the limits of airports obstacle limitation surfaces, which extend to a height equal or more above the ground elevation :

a) 50 M outside of towns,

b) 100 M in towns.

Those lists are not limited and shall be completed as soon as the new information receipt.

IDENTIFICATION

Les obstacles non éoliens sont identifiés par six chiffres. Les trois premiers correspondent au numéro de département dans lequel ils sont implantés (cf. ci-dessous) et les trois derniers correspondent au numéro d'ordre dans le département (ex : 971001).

IDENTIFICATION

Non-wind turbine obstacles are identified by six digits. The first three correspond to the department number in which they are located (see below), and the last three correspond to their sequential number within the department (e.g., 971001).

GUYANE : 973

GUADELOUPE : 971

MARTINIQUE : 972

SAINT PIERRE ET MIQUELON : 975

Les éoliennes isolées suivent la même règle d'identification avec l'ajout de la lettre « E » au début de l'identifiant (ex : E971001)

Isolated wind turbines follow the same identification rule, with the addition of the letter "E" at the beginning of the identifier (e.g., E971001).

Les éoliennes faisant partie d'un groupe sont identifiées par la lettre E suivie de 5 à 6 chiffres, suivi d'un tiret et de 1 à 2 chiffres (ex : E97103-1 à E97103-4) :

Wind turbines belonging to a group are identified by the letter E followed by 5 to 6 digits, a hyphen, and 1 to 2 digits (e.g., E97103-1 to E97103-4):

- les trois premiers chiffres correspondent au numéro de département retenu pour la publication du parc, les deux ou trois derniers chiffres avant le tiret correspondent au numéro d'identification du parc éolien,

- The first three digits correspond to the department number used for the publication of the wind farm; the last two or three digits before the hyphen correspond to the wind farm identification number;

- les un à deux derniers chiffres après le tiret correspondent au numéro de l'éolienne unitaire au sein du parc éolien.

- The last one or two digits after the hyphen correspond to the individual turbine number within the wind farm.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 5.4-1 OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE

AIR NAVIGATION OBSTACLES

NR	Position GEO	Nature *Type*	Nombre *Number*	ALT sommet (hauteur) *ALT top (height)*	Balisage *Lighting marking*	Observations *Remarks*
971001	16°14'53"N 061°35'00"W	Pylône	1	177 ft (121 ft)	jour et nuit	GUADELOUPE-Destrelan
971003	16°13'30"N 061°35'36"W	Pylône	1	502 ft (417 ft)	jour et nuit	GUADELOUPE-Arnouville
971004	16°01'57"N 061°39'13"W	Pylône	1	3953 ft (164 ft)	jour et nuit	GUADELOUPE-La Citerne
971005	16°02'03"N 061°39'18"W	Pylône	1	3936 ft (164 ft)	jour	GUADELOUPE-La Citerne
971006	16°02'12"N 061°39'23"W	Pylône	1	3970 ft (180 ft)	jour	GUADELOUPE-La Citerne
971007	16°11'10"N 061°44'58"W	Pylône	1	2654 ft (223 ft)	jour et nuit	GUADELOUPE-Morne à Louis
971008	16°14'58"N 061°32'13"W	Pylône	1	253 ft (187 ft)	jour et nuit	GUADELOUPE-Le Raizet
972001	14°37'43"N 060°59'19"W	Pylône	1	279 ft (197 ft)	jour et nuit	MARTINIQUE
972002	14°36'01"N 061°03'37"W	Portique	1	294 ft (287 ft)	nuit	MARTINIQUE
972003	14°45'18"N 060°54'44"W	Pylône	1	741 ft (121 ft)	non balisé	MARTINIQUE
972004	14°30'53"N 061°04'10"W	Pylône	1	1653 ft (177 ft)	jour et nuit	MARTINIQUE
972005	14°41'52"N 060°58'46"W	Pylône	1	1273 ft (180 ft)	jour et nuit	MARTINIQUE
972006	14°31'05"N 061°04'02"W	Pylône	1	1594 ft (203 ft)	jour et nuit	MARTINIQUE
972007	14°37'06"N 061°01'17"W	Grue	1	261 ft (197 ft)	jour et nuit	MARTINIQUE
972008	14°37'06"N 061°02'17"W	Grue	1	322 ft (182 ft)	jour et nuit	MARTINIQUE
972009	14°36'34"N 061°04'40"W	Pylône	1	390 ft (269 ft)	jour et nuit	MARTINIQUE
973001	05°13'34"N 052°43'58"W	Mât	1	374 ft (341 ft)	jour et nuit	GUYANE-Domaine CSG
973002	05°09'40"N 052°40'45"W	Antenne	1	531 ft (269 ft)	jour et nuit	GUYANE-Pariacabo-Champ d'antennes
973003	05°00'45"N 052°41'53"W	Pylône	1	236 ft (213 ft)	jour et nuit	GUYANE-Degrad Saramaka
973004	05°40'16"N 053°46'35"W	Pylône	1	279 ft (269 ft)	jour et nuit	GUYANE-Mana
973005	04°32'02"N 052°07'40"W	Pylône	1	1194 ft (256 ft)	jour	GUYANE-Montagne de Kaw
973006	05°24'23"N 053°01'32"W	Pylône	1	315 ft (282 ft)	jour	GUYANE-Corossony
973007	04°54'55"N 052°18'20"W	Pylône	1	686 ft (210 ft)	jour et nuit	GUYANE-Montagne du tigre
973008	05°35'43"N 053°48'48"W	Pylône	1	321 ft (256 ft)	jour	GUYANE-Acarouany
973009	05°31'25"N 053°23'31"W	Pylône	1	302 ft (236 ft)	jour	GUYANE-Organabo
973010	04°13'10"N 051°40'24"W	Pylône	1	807 ft (262 ft)	jour	GUYANE-Ouanary (observatoire)
973011	04°53'50"N 052°30'22"W	Pylône	1	295 ft (229 ft)	jour	GUYANE-Montsinéry
973012	04°18'55"N 052°07'53"W	Pylône	1	305 ft (223 ft)	jour	GUYANE-Régina
973013	03°53'19"N 051°48'06"W	Pylône	1	262 ft (229 ft)	jour	GUYANE-Saint Georges
973014	05°04'34"N 053°01'39"W	Pylône	1	548 ft (164 ft)	jour	GUYANE-Petit Saut
973015	04°51'49"N 052°21'20"W	Pylône	1	997 ft (262 ft)	jour et nuit	GUYANE-Matoury
973016	03°38'34"N 054°01'42"W	Pylône	1	492 ft (164 ft)	jour	GUYANE-Maripasoula Bourg FT
973017	05°08'52"N 054°20'24"W	Pylône	1	426 ft (262 ft)	jour	GUYANE-Apatou réservoir
973018	03°48'10"N 054°10'32"W	Pylône	1	492 ft (164 ft)	jour	GUYANE-Papaichton Maripasoula
973019	04°49'05"N 053°17'00"W	Pylône	1	1148 ft (262 ft)	jour	GUYANE-Saint Elie Mont Coupart
973020	03°53'26"N 051°48'36"W	Pylône	1	312 ft (141 ft)	nuit	GUYANE-Saint Georges de l'Oyapock
973021	04°39'00"N 052°21'30"W	Pylône	1	262 ft (95 ft)	jour	GUYANE-Rivière la Conte
973022	05°11'36"N 052°45'20"W	Pylône	1	290 ft (257 ft)	jour et nuit	GUYANE-Kourou
975001	46°47'04"N 056°10'57"W	Pylône	1	594 ft (262 ft)	jour et nuit	SAINT PIERRE ET MIQUELON
978002	18°04'37"N 063°03'01"W	Pylône	1	1555 ft (164 ft)	jour et nuit	GUADELOUPE-Pic du Paradis

© Service de l'Information Aéronautique, France

NR	Position GEO	Nature *Type*	Nombre *Number*	ALT sommet (hauteur) *ALT top (height)*	Balisage *Lighting marking*	Observations *Remarks*
E971001	16°19'05"N 061°43'54"W	Eolienne(s)	8	1064 ft (404 ft)	jour et nuit	GUADELOUPE - Sainte-Rose Coordonnées moyennes. 2 lignes de 4 éoliennes orientées NE/SW, longueur 500 m.\\Mean coordinates. 2 rows of 4 windmills oriented NE/SW, lengh 500 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 5.5 ACTIVITES AERIENNES SPORTIVES ET RECREATIVES

SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9715	parachutage SAINT FRANCOIS AERODROME (TFFC)	FL 165	HX - A/A 121.3 MHz
16°15'28"N , 061°15'58"W		SFC	GUADELOUPE Contact permanent avec RAIZET APP 121.3 MHz. Permanent contact with RAIZET APP 121.3 MHz.
9718	parachutage SAINT MARTIN GRAND'CASE (971)	FL 105	NOV-MAY : 1100-1500, 2000-SS
18°05'22"N , 063°01'18"W		SFC	Activité réelle annoncée par AFIS GRAND'CASE Actual activity announced on AFIS GRAND'CASE
9726	parachutage MARTINIQUE AIME CESAIRE AERODROME (TFFF)	FL 140	SR-SS
14°35'33"N , 061°00'24"W		SFC	MARTINIQUE. Réservé aux usagers signataires du protocole. Activité réelle annoncée par ATIS MARTINIQUE 127.850 MHz. Reserved for users who have signed the protocol. Actual activity announced on MARTINIQUE ATIS 127.850 MHz.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9711	voltige GUADELOUPE MARYSE CONDE AERODROME (TFFR)	5000ft AMSL	HX
16°15'51"N , 061°31'33"W Activité verticale RWY 12/30 Activity above RWY 12/30		2000ft AMSL	GUADELOUPE. Activité réelle annoncée par RAIZET TWR 118.4 MHz. Actual activity announced on RAIZET TWR 118.4 MHz.
9721	voltige MARTINIQUE AIME CESAIRE AERODROME (TFFF)	5000ft AMSL	HX
14°35'32"N , 060°59'47"W Rectangle de 3300 x 1000 m, orienté 095°/275°. Le côté Nord s'appuie sur le TWY Lima. Le côté Ouest s'appuie sur le seuil de piste 10. 3300 x 1000 m rectangle, orientated 095°/275°. Northern side based on Lima TWY. Western side based on RWY THR 10.		2000ft AMSL	MARTINIQUE Activité réelle annoncée par ATIS MARTINIQUE 127.850 MHz. Actual activity announced on MARTINIQUE ATIS 127.850 MHz.
9731	voltige CAYENNE FELIX EBOUE AERODROME (SOCA)	6000ft AMSL	SR-15 / SS+15
04°49'11"N , 052°21'43"W		2000ft AMSL	GUYANE. Activité réelle annoncée par CAYENNE TWR 118.1 MHz et ATIS 132.2 MHz. Actual activity announced on CAYENNE TWR 118.1 MHz and ATIS 132.2 MHz.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9712	aéromodélisme LE MOULE (971)	400ft ASFC	1100-SS+15
16°17'58"N , 061°20'07"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio-controlled model flying as per protocol.
9713	aéromodélisme VIEUX-HABITANTS (971)	400ft ASFC	FRI-SUN and public HOL : 1800-SS+15
16°04'12"N , 061°46'07"W		SFC	Vols radiocommandés selon consignes établies par le référent de l'association Air Modèle Sous le Vent. Radio controlled model flying as per instructions established by referent of Air Modèle Sous le Vent club.
9728	aéromodélisme BASSE POINTE (972)	500ft ASFC	SUN and HOL : 1300-2200.
14°50'29"N , 061°06'18"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9729	aéromodélisme TROIS ILETS (972)	330ft ASFC	WED, SAT, SUN and public HOL : SR-SS.
14°31'44"N , 061°00'03"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9730	aéromodélisme KOUROU MATITI (973)	500ft ASFC	TUE - SUN : 1100-2130
05°01'58"N , 052°34'25"W		SFC	Vols radiocommandés. Activité réservée aux usagers signataires du protocole. Radio controlled model flying. Activity reserved for signatory users to the protocol.
9739	aéromodélisme MACOURIA (973)	400ft ASFC	SAT-SUN : 1200-1500
04°58'39"N , 052°26'07"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9719	treuillage SAINTE MARGUERITE (971)	500ft ASFC	SR-15 / SS+15
16°21'23"N , 061°23'33"W		SFC	Activité Vol Libre (PUL) Free flying activity (ULG)
9738	treuillage VOL Libre (PUL)	1000ft AMSL	Tous les jours / Every day : SR-15 / SS+15
04°56'11"N , 052°17'58"W - 04°52'23"N , 052°14'43"W - 04°53'11"N , 052°13'48"W - 04°56'58"N , 052°17'30"W - 04°56'11"N , 052°17'58"W		SFC	GUYANE. Activité réelle annoncée par CAYENNE TWR 118.1 MHz et ATIS 132.2 MHz. Actual activity announced on CAYENNE TWR 118.1 MHz and ATIS 132.2 MHz.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
972-01	Activité particulière TROIS-ILETS (972)	330ft ASFC	MON-FRI : 1100-SS Daytime only
14°31'46"N , 061°00'03"W		SFC	aéronefs sans équipage à bord, selon protocole. Visual line of sight use of unmanned aircraft, as per protocol.
973-01	Activité particulière Tonate-Macouria (973)	400ft ASFC	H24
05°02'57"N , 052°33'45"W		SFC	Aéronefs sans équipage à bord. Hors activation SO R 1. Visual line of sight use of unmanned aircraft. Outside SO R 1 activation.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 5.6 MIGRATIONS D'OISEAUX ET ZONES FRÉQUENTÉES PAR UNE FAUNE SENSIBLE

BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 5.7 RESTRICTIONS DE SURVOL

OVERFLIGHT RESTRICTIONS

ENR 5.7-1 ETABLISSEMENTS PORTANT DES MARQUES DISTINCTIVES D´INTERDICTION DE SURVOL À BASSE ALTITUDE

SITES WITH DISTINCTIVE MARKS PROHIBITED FOR LOW ALTITUDE OVERFLIGHT

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Hauteur minimale de survol (ft) *Minimum overflight height (ft)*	Type de restriction *Type of restriction*	Situation Location *Conditions particulières* *Particular conditions*
010 . Dépôt de munitions de la Pointe des Sables			
14°35'46"N , 061°02'17"W	1000ft ASFC 3300ft ASFC	Survols interdits à basse ALT. 1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères. 3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés.	
020 . Centre pénitentiaire de Rémire-Montjoly			
04°52'25"N , 052°17'58"W	1000ft ASFC 3300ft ASFC	Survols interdits à basse ALT. 1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères. 3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés.	CTR CAYENNE et TMA CAYENNE partie 1 Département : GUYANE
030 . Dépôt de munitions de la Montagne des Serpents			
04°42'13"N , 052°22'26"W	3000ft ASFC	Survols interdits à basse ALT.	CTR CAYENNE et TMA CAYENNE partie 1 Département : GUYANE

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 5.7-2 INTEDICTION DE SURVOL DE CERTAINS AÉRODROMES RÉSERVÉS À L'USAGE DES ADMINISTRATIONS DE L'ÉTAT

OVERFLIGHT PROHIBITED FOR SOME AERODROME RESERVED FOR THE ADMINISTRATION USE

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 5.7-3 PARCS NATIONAUX ET RESERVES NATURELLES

NATIONAL PARKS AND NATURE RESERVES

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Hauteur minimale de survol (ft) *Minimum overflight height (ft)*	Type de restriction *Type of restriction*	Situation *Location* Conditions particulières *Particular conditions*
1 . BASSE TERRE			
16°00'03"N , 061°38'21"W - 16°01'06"N , 061°40'33"W - 16°03'58"N , 061°43'36"W - 16°04'21"N , 061°43'55"W - 16°11'20"N , 061°45'59"W - 16°12'42"N , 061°44'23"W - 16°12'43"N , 061°43'53"W - 16°12'26"N , 061°42'22"W - 16°11'26"N , 061°40'07"W - 16°06'33"N , 061°36'59"W - 16°05'44"N , 061°36'45"W - 16°00'58"N , 061°37'22"W - 16°00'40"N , 061°37'28"W - 16°00'08"N , 061°38'09"W - 16°00'03"N , 061°38'21"W	3300ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE
2 . ILETS DE LA PETITE TERRE			
16°10'40"N , 061°08'26"W - 16°11'22"N , 061°06'03"W - 16°10'51"N , 061°05'47"W - 16°09'51"N , 061°06'27"W - 16°09'20"N , 061°08'00"W - 16°10'40"N , 061°08'26"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE
3 . SAINT MARTIN			
18°03'59"N , 063°01'14"W - 18°04'10"N , 063°01'29"W - 18°04'12"N , 063°01'47"W - 18°04'17"N , 063°01'48"W - 18°04'22"N , 063°01'45"W - 18°04'30"N , 063°01'25"W - 18°04'36"N , 063°01'21"W - 18°04'36"N , 063°01'24"W - 18°04'42"N , 063°01'22"W - 18°04'45"N , 063°01'17"W - 18°04'50"N , 063°01'22"W - 18°04'55"N , 063°01'25"W - 18°05'01"N , 063°01'22"W - 18°05'03"N , 063°01'19"W - 18°05'09"N , 063°01'21"W - 18°05'11"N , 063°01'17"W - 18°04'58"N , 063°01'05"W - 18°04'47"N , 063°00'46"W - 18°04'58"N , 063°00'36"W - 18°05'47"N , 063°00'53"W - 18°05'47"N , 063°01'22"W - 18°05'57"N , 063°01'23"W - 18°06'39"N , 063°01'02"W - 18°06'41"N , 063°01'09"W - 18°07'13"N , 063°01'15"W - 18°07'19"N , 063°01'10"W - 18°07'27"N , 063°01'38"W - 18°07'22"N , 063°01'56"W - 18°07'25"N , 063°01'59"W - 18°07'23"N , 063°02'19"W - 18°07'47"N , 063°02'19"W - 18°07'56"N , 063°00'22"W - 18°07'47"N , 062°57'53"W - 18°06'47"N , 062°57'53"W - 18°03'14"N , 063°00'37"W - 18°03'22"N , 063°00'37"W - 18°03'42"N , 063°00'49"W - 18°03'49"N , 063°00'43"W - 18°03'58"N , 063°00'43"W - 18°04'01"N , 063°00'51"W - 18°03'58"N , 063°00'59"W - 18°03'59"N , 063°01'14"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE
4 . POINTE DE LA GRANDE RIVIERE			
16°16'52"N , 061°37'36"W - 16°17'21"N , 061°38'32"W - 16°17'37"N , 061°38'55"W - 16°18'22"N , 061°38'52"W - 16°18'44"N , 061°38'42"W - 16°18'36"N , 061°36'23"W - 16°18'13"N , 061°35'33"W - 16°17'00"N , 061°36'50"W - 16°16'56"N , 061°36'59"W - 16°16'52"N , 061°37'36"W	3300ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE Cette interdiction ne s'applique pas aux besoins du DEC et de l'ATT sur l'AD de Guadeloupe Maryse Condé, et des manoeuvres s' y rattachant. This prohibition applies except for the needs of TKOF and LDG at Guadeloupe Maryse Condé AD, and manoeuvers related to these operations.
5 . ILE DU GRAND CONNETABLE			
cercle de 2.7 NM de rayon centré sur 04°49'30"N , 051°56'00"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR CAYENNE GUYANE
6 . AMANA			
05°45'00"N , 053°55'00"W - 05°45'30"N , 053°53'15"W - 05°34'21"N , 053°27'58"W - 05°33'40"N , 053°28'04"W - 05°33'00"N , 053°28'15"W - 05°33'01"N , 053°28'12"W - 05°33'00"N , 053°30'00"W - 05°34'55"N , 053°36'12"W - 05°35'34"N , 053°37'14"W - 05°37'37"N , 053°36'29"W - 05°40'00"N , 053°47'00"W - 05°44'30"N , 053°51'34"W - 05°44'15"N , 053°58'00"W - 05°44'55"N , 054°04'00"W - 05°45'00"N , 053°55'00"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR CAYENNE GUYANE 150 m < plafond < 300 m Cheminement via : Pointe Panato - Pointe Isère - Travers Organabo.
7 . KAW-ROURA			
04°37'33"N , 052°05'45"W (Point central. Espaces contenus dans les communes de Régina - Kaw et Roura. Voir Décret n° 98-166 du 13 mars 1998.)	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR CAYENNE GUYANE 150m < plafond < 300m Cheminement via: Extrémité Nord Île Mantouni - Côte de Kaw - Pointe Akoupa Extrémité Nord Île Mantouni - Travers Nord Montagnes Anglaises.
8 . CARAVELLE			
14°46'45"N , 060°52'19"W - 14°45'17"N , 060°52'19"W - 14°44'29"N , 060°53'53"W - arc horaire de 1.35 NM de rayon centré sur 14°45'35"N , 060°53'02"W - 14°46'45"N , 060°52'19"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO MARTINIQUE

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Hauteur minimale de survol (ft) *Minimum overflight height (ft)*	Type de restriction *Type of restriction*	Situation *Location* Conditions particulières *Particular conditions*
9 . ILETS DE SAINTE ANNE			
14°25'16"N , 060°50'15"W - 14°25'09"N , 060°49'48"W - 14°24'18"N , 060°50'01"W - 14°24'25"N , 060°50'28"W - 14°25'16"N , 060°50'15"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO MARTINIQUE
10 . ROCHER DU DIAMANT			
cercle de 0.216 NM de rayon centré sur 14°26'30"N , 061°02'35"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO MARTINIQUE
11 . ILET MADAME			
14°40'13"N , 060°53'08"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO MARTINIQUE
12 . ILET DU LOUP GAROU			
14°40'58"N , 060°50'55"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO MARTINIQUE
13 . ILET DU PETIT VINCENT			
14°41'17"N , 060°55'15"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO MARTINIQUE
14 . ILET BOISSEAU			
14°40'26"N , 060°52'50"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO MARTINIQUE
15 . ILET LA GROTTE			
14°41'17"N , 060°52'59"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO MARTINIQUE
16 . ILET PETITE MARTINIQUE			
14°41'39"N , 060°54'37"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO MARTINIQUE
17 . POINTE LAMBIS			
16°16'19"N , 061°32'57"W - 16°17'12"N , 061°33'26"W - 16°17'29"N , 061°33'28"W - 16°18'07"N , 061°33'18"W - 16°18'44"N , 061°32'25"W - 16°18'44"N , 061°32'04"W - 16°18'37"N , 061°31'34"W - 16°18'07"N , 061°31'11"W - 16°17'44"N , 061°31'05"W - 16°16'28"N , 061°32'27"W - 16°16'22"N , 061°32'37"W - 16°16'19"N , 061°32'57"W	3300ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE Cette interdiction ne s'applique pas aux besoins du DEC et de l'ATT sur l'AD de Guadeloupe Maryse Condé, et des manoeuvres s' y rattachant. This prohibition applies except for the needs of TKOF and LDG at Guadeloupe Maryse Condé AD, and manoeuvers related to these operations.
18 . LA BICHE			
16°20'03"N , 061°38'59"W - 16°20'08"N , 061°39'15"W - 16°20'18"N , 061°39'12"W - 16°20'18"N , 061°38'56"W - 16°20'07"N , 061°38'52"W - 16°20'03"N , 061°38'59"W	3300ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE
19 . ILET A CHRISTOPHE			
16°17'22"N , 061°34'12"W - 16°17'41"N , 061°34'21"W - 16°17'50"N , 061°34'07"W - 16°17'42"N , 061°34'06"W - 16°17'22"N , 061°34'12"W	3300ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE Cette interdiction ne s'applique pas aux besoins du DEC et de l'ATT sur l'AD de Guadeloupe Maryse Condé, et des manoeuvres s' y rattachant. This prohibition applies except for the needs of TKOF and LDG at Guadeloupe Maryse Condé AD, and manoeuvers related to these operations.
20 . CARENAGE			
16°20'27"N , 061°40'26"W - 16°20'43"N , 061°41'19"W - 16°20'56"N , 061°41'21"W - 16°21'02"N , 061°41'03"W - 16°20'49"N , 061°40'24"W - 16°20'38"N , 061°40'12"W - 16°20'27"N , 061°40'26"W	3300ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE
21 . FAJOU			
16°19'38"N , 061°35'24"W - 16°20'48"N , 061°36'54"W - 16°22'17"N , 061°36'50"W - 16°22'00"N , 061°34'32"W - 16°21'04"N , 061°34'06"W - 16°20'29"N , 061°34'32"W - 16°19'38"N , 061°35'24"W	3300ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE Cette interdiction ne s'applique pas aux besoins du DEC et de l'ATT sur l'AD de Guadeloupe Maryse Condé, et des manoeuvres s' y rattachant. This prohibition applies except for the needs of TKOF and LDG at Guadeloupe Maryse Condé AD, and manoeuvers related to these operations.
22 . CROWL ROCK			
cercle de 0.137 NM de rayon centré sur 18°07'05"N , 063°03'21"W	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE

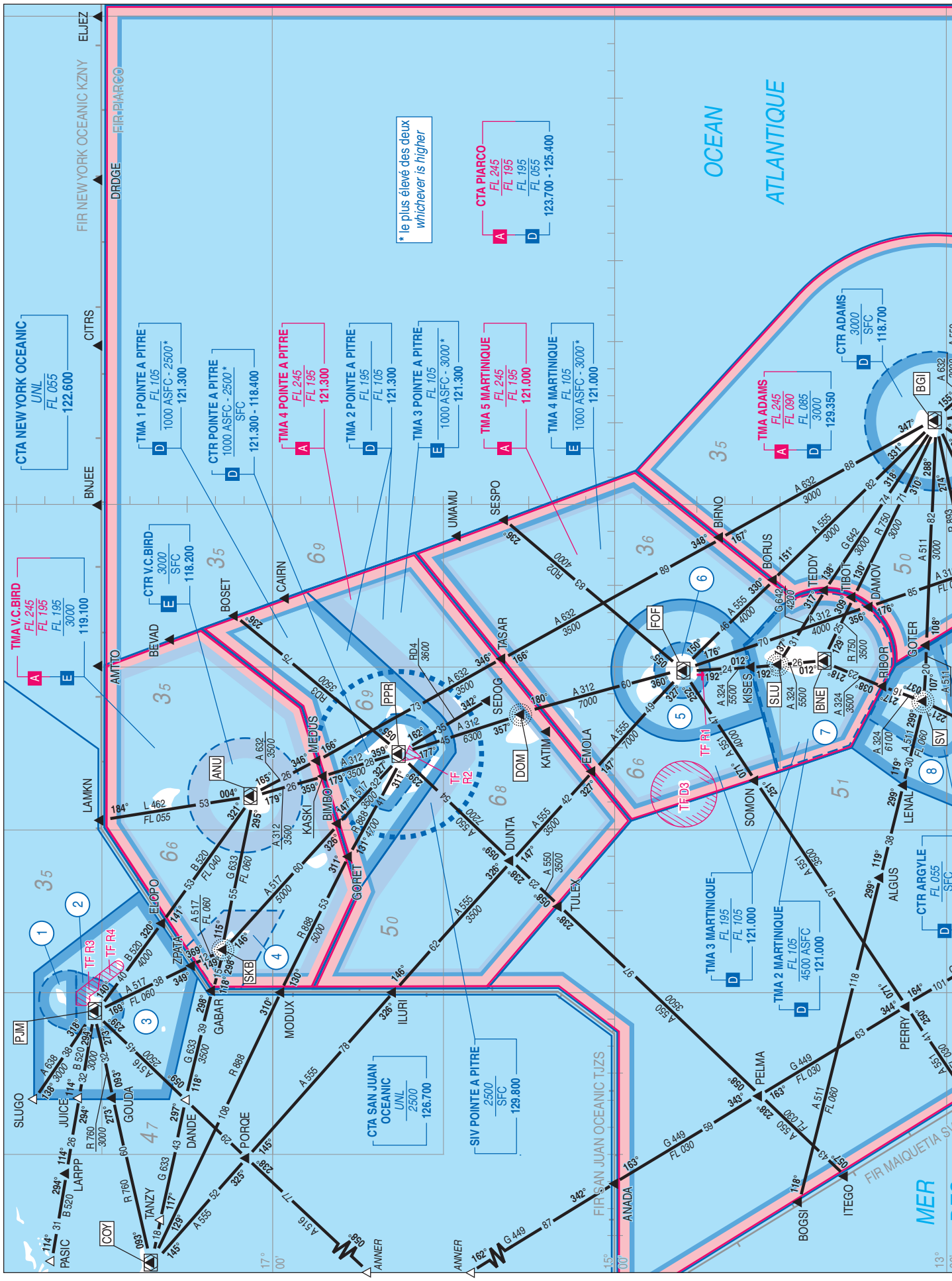
© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Hauteur minimale de survol (ft) *Minimum overflight height (ft)*	Type de restriction *Type of restriction*	Situation *Location* Conditions particulières *Particular conditions*
23 . PARC AMAZONIEN DE LA GUYANE			
03°00'00"N , 053°00'00"W (Point central.#Espaces contenus dans les communes de Camopi, Maripasoula, Papaïchton, Saint Elie et Saül.#(voir décret 2007-266 du 27 février 2007).)	1000ft ASFC	Survol / Overflight	FIR CAYENNE. GUYANE
24 . ILETS PIGEON			
16°08'21"N , 061°46'48"W - 16°10'06"N , 061°48'32"W - 16°11'42"N , 061°47'16"W - 16°11'17"N , 061°46'57"W - 16°10'27"N , 061°46'47"W - 16°08'21"N , 061°46'48"W	3300ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE
25 . ILETS KAHOUANNE			
16°21'50"N , 061°46'40"W - 16°21'54"N , 061°46'50"W - 16°22'00"N , 061°46'54"W - 16°22'15"N , 061°46'52"W - 16°22'05"N , 061°46'40"W - 16°21'50"N , 061°46'40"W - 16°22'07"N , 061°46'38"W - 16°22'08"N , 061°46'39"W - 16°22'00"N , 061°46'37"W - 16°22'08"N , 061°46'37"W - 16°22'07"N , 061°46'38"W - 16°21'50"N , 061°46'40"W	3300ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE
26 . ILET TETE A L'ANGLAIS			
16°22'50"N , 061°45'52"W - 16°22'54"N , 061°45'55"W - 16°22'55"N , 061°45'54"W - 16°22'53"N , 061°45'51"W - 16°22'50"N , 061°45'52"W	3300ft ASFC	Survol / Overflight	FIR PIARCO GUADELOUPE

© Service de l'Information Aéronautique, France

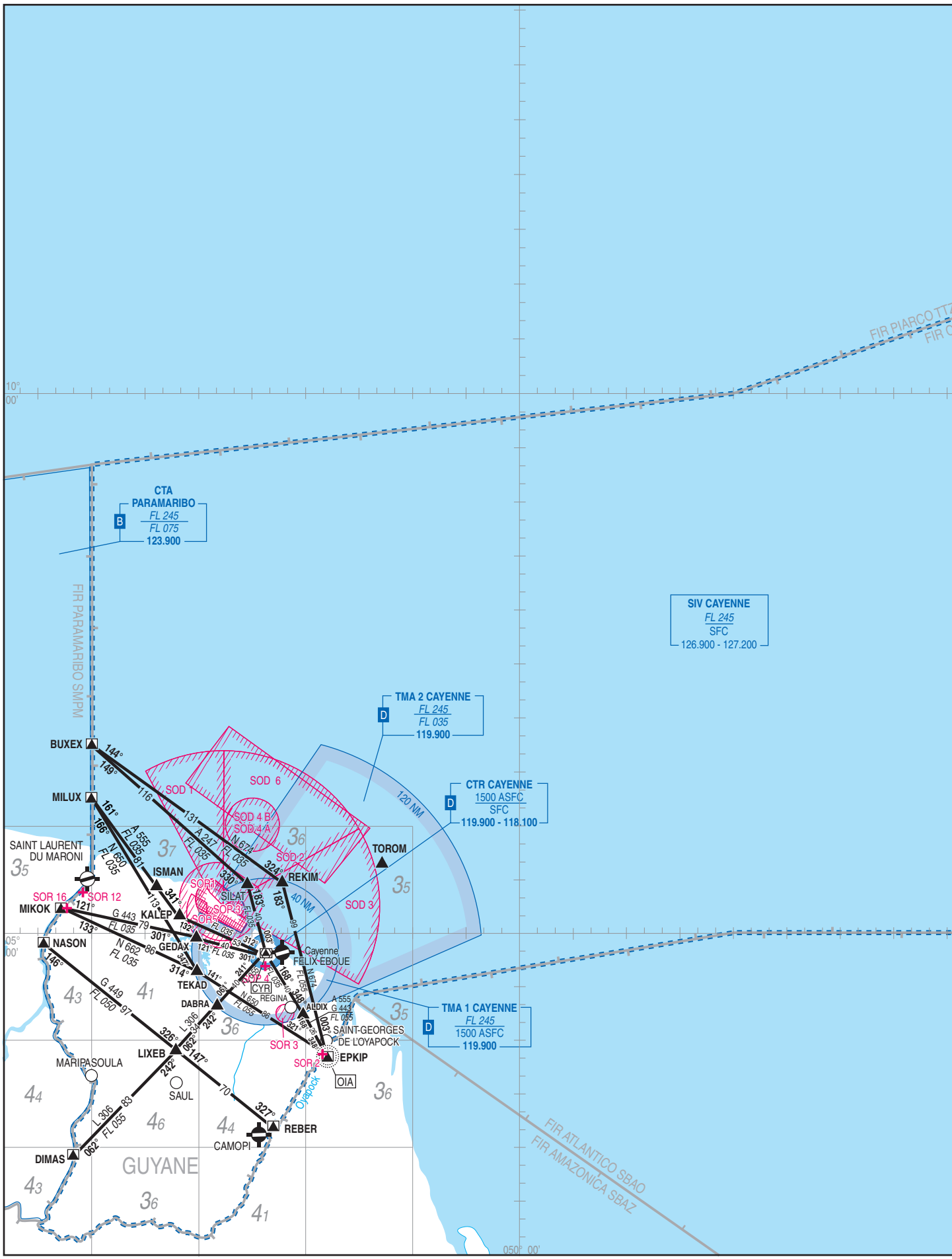
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 6 CARTES EN-ROUTE / *En-route charts*
ENR 6.1 ANTILLES ESPACE INFERIEUR / *Lower airspace*



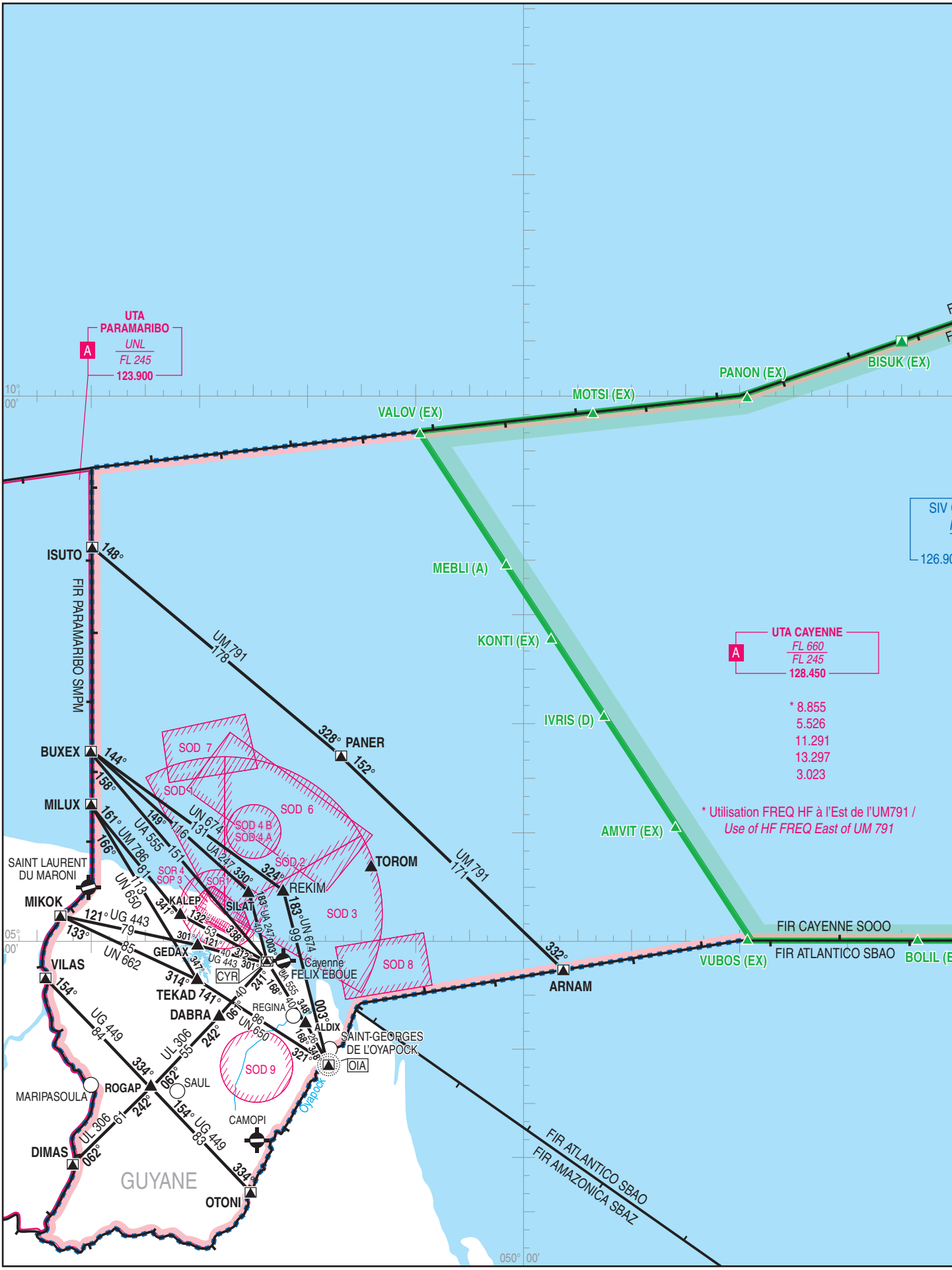
© SIA

ENR 6 CARTES EN-ROUTE / *En-route charts*
ENR 6.2 GUYANE ESPACE INFERIEUR / *French Guiana lower airspace*



© SIA

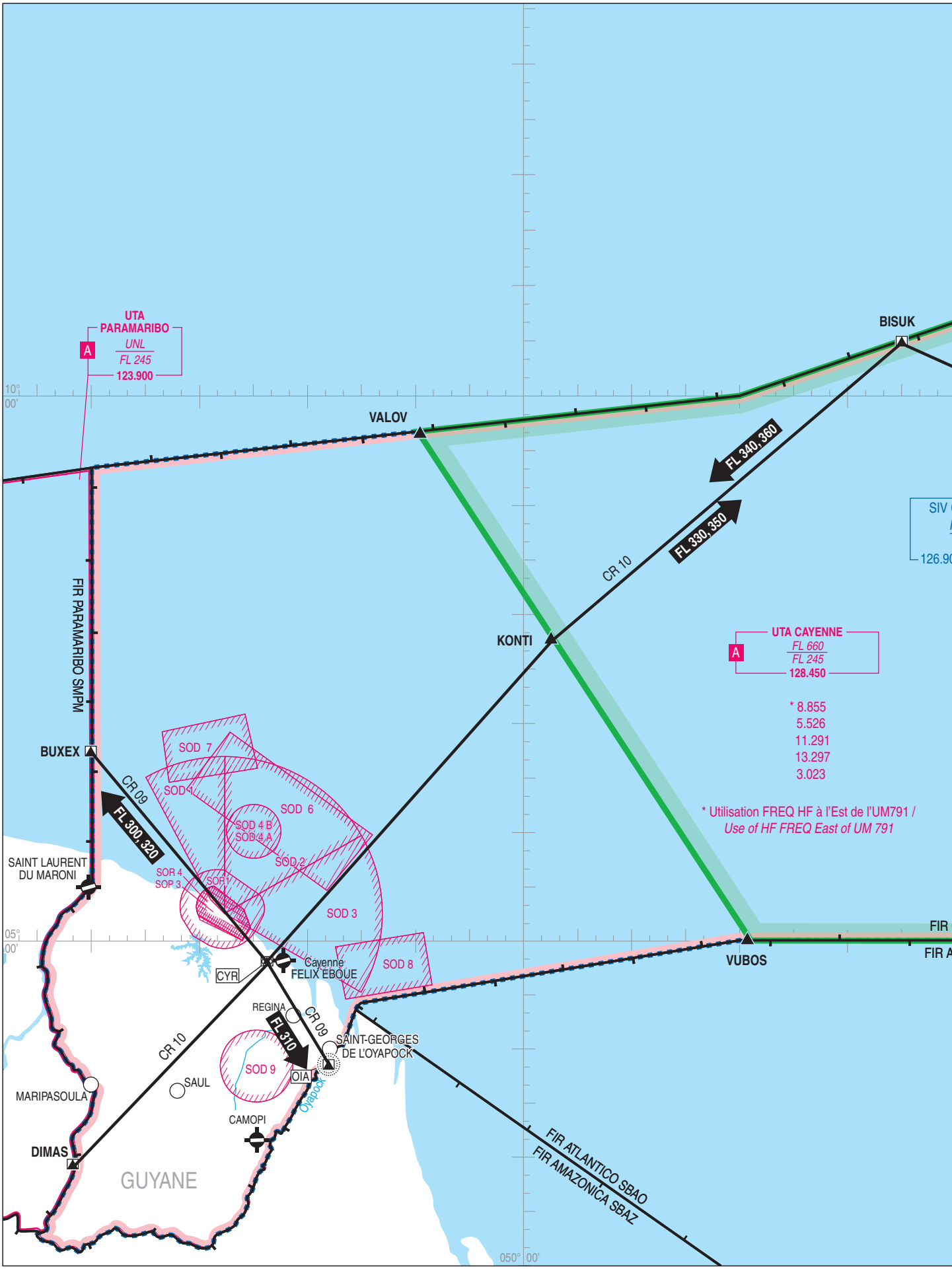
ENR 6 CARTES EN-ROUTE / *En-route charts*
ENR 6.3 GUYANE ESPACE SUPERIEUR / *French Guiana upper airspace*



© SIA

ENR 6 CARTES EN-ROUTE / *En-route charts*

ENR 6.3 CARTE DE MESURES D'EXCEPTION - GUYANE / *CONTINGENCY MAP - FRENCH GUIANA*

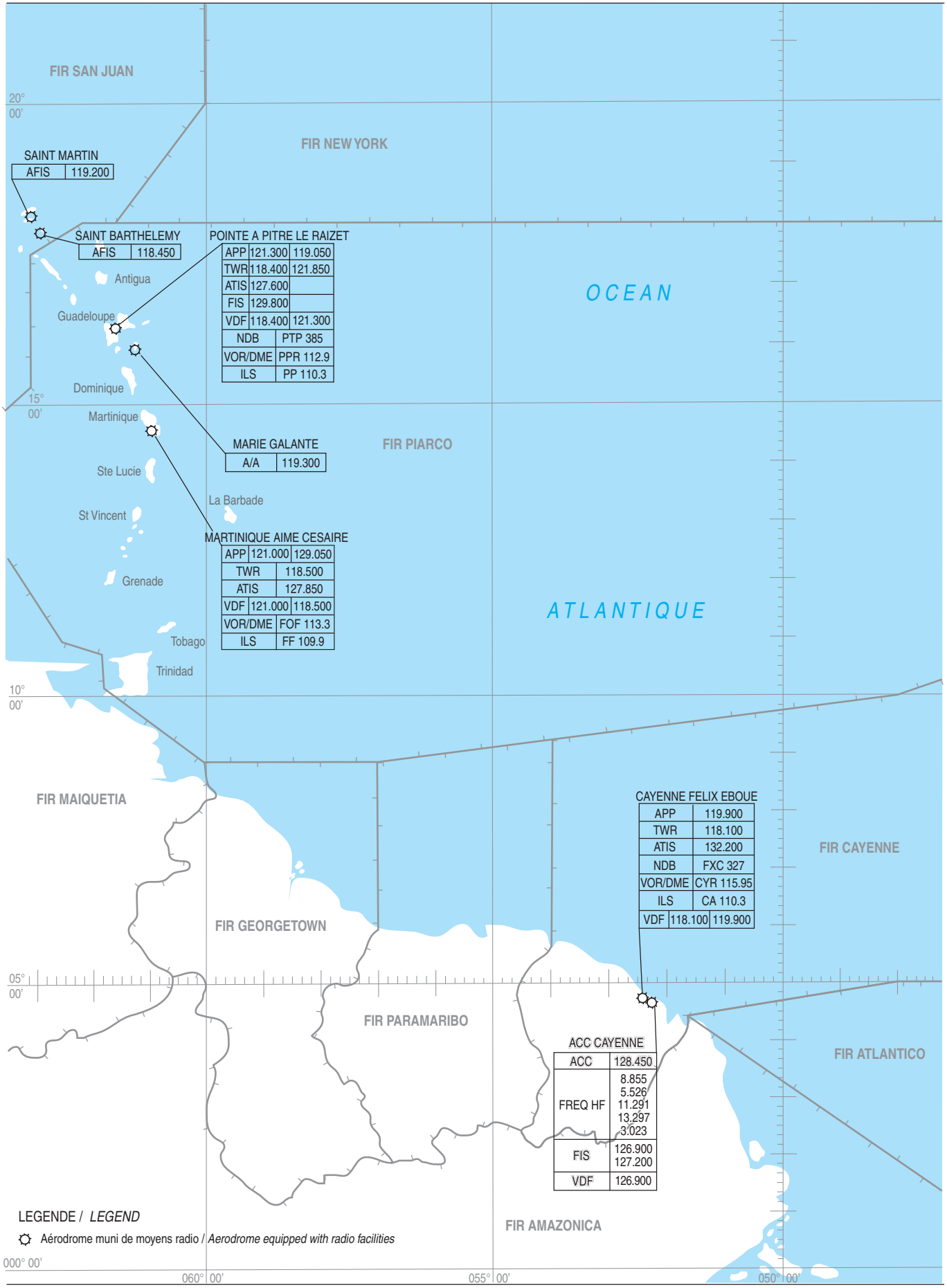


AMDT 08/26 **CHG :** SO-D 4 devient/*becomes* SO-D 4 A et/and SO-D 4 B.

© SIA

CARTE DES MOYENS RADIO ANTILLES ET GUYANE FRANCAISE

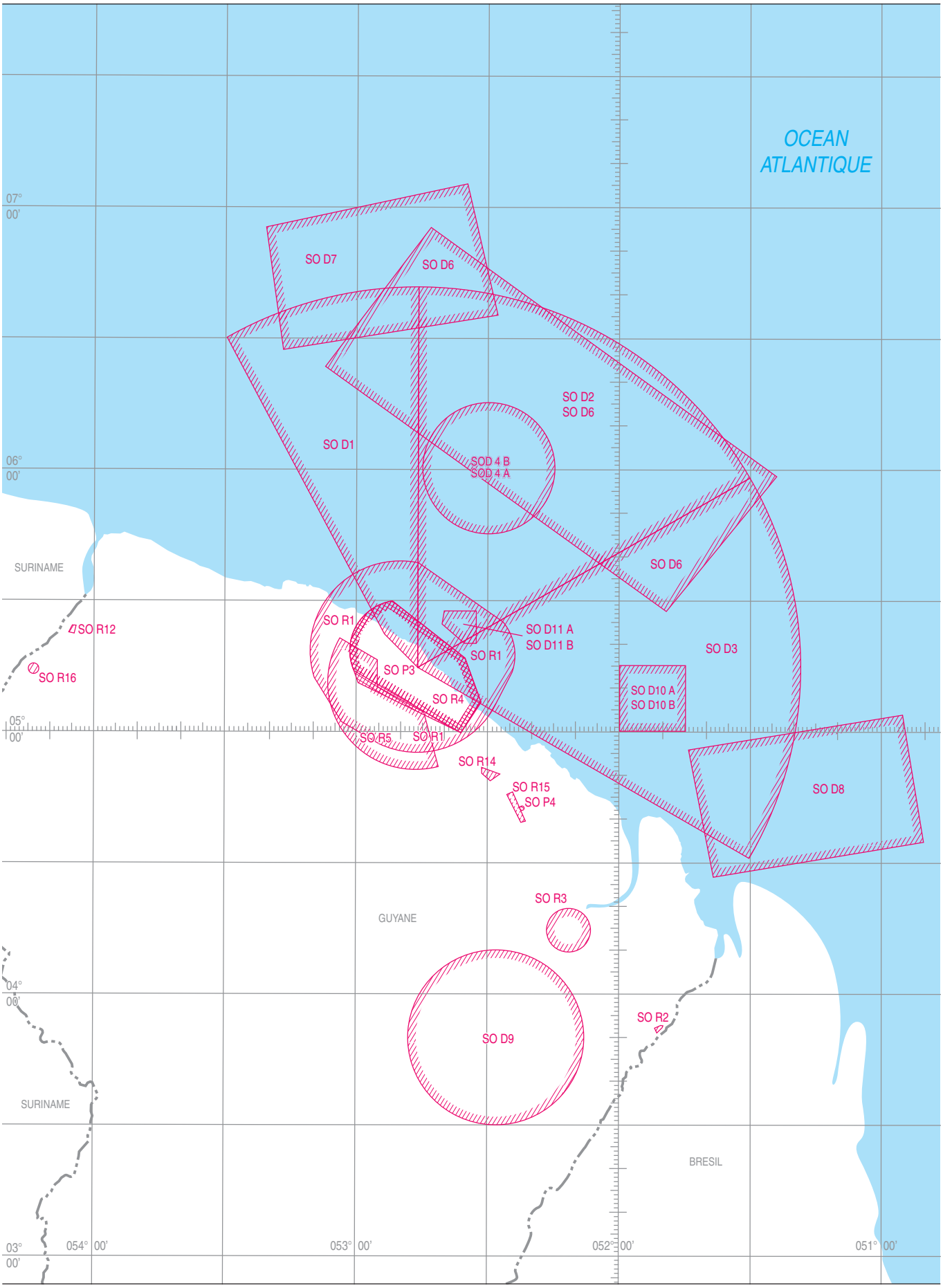
French Antilles and French Guiana radio facility index chart



© SIA

GUYANE : ZONES INTERDITES, REGLEMENTEES ET DANGEREUSES

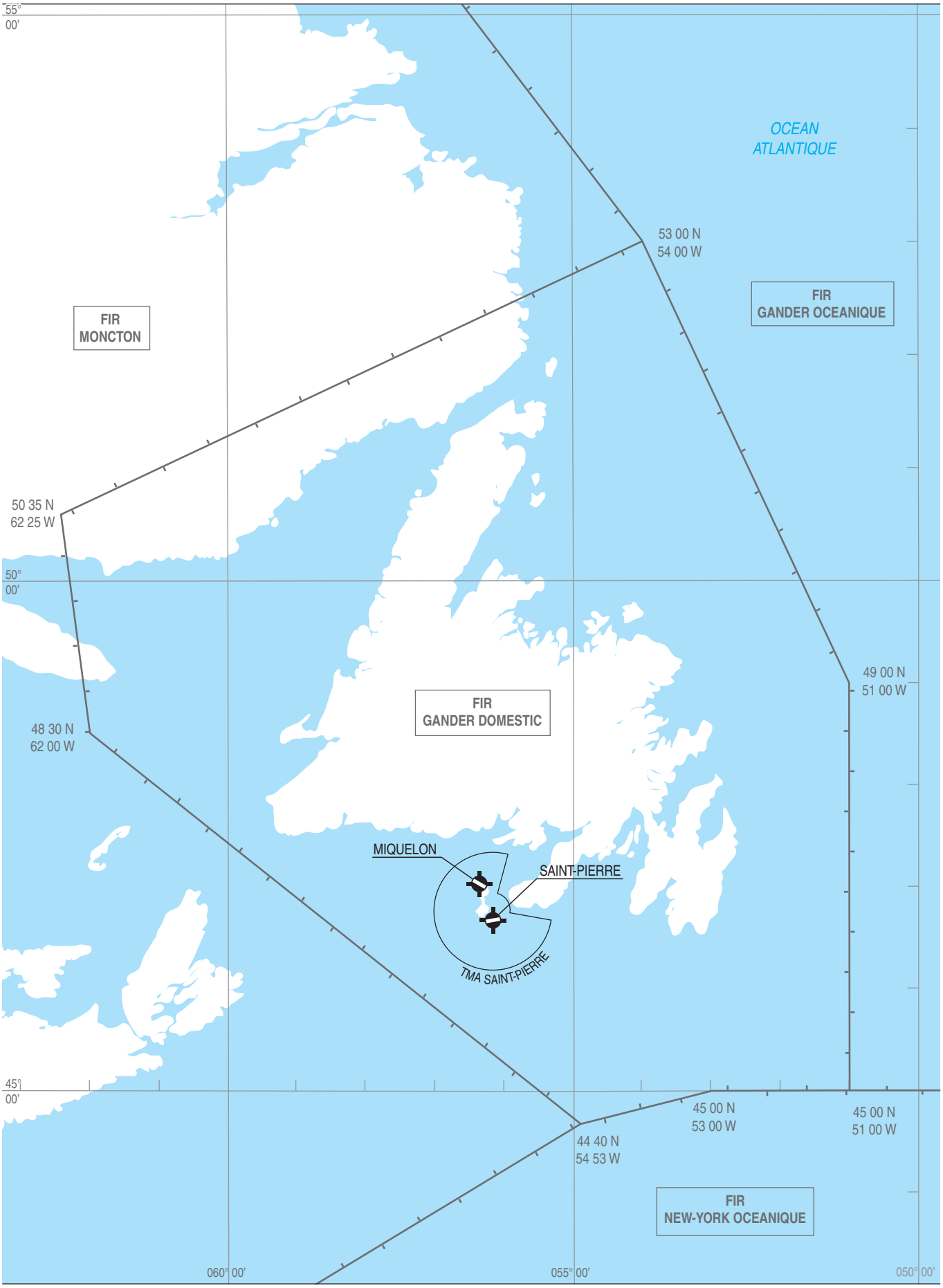
French Guiana : prohibited, restricted and danger areas



© SIA

CARTE ESPACE AERIEN SAINT PIERRE ET MIQUELON

SAINT PIERRE ET MIQUELON AIRSPACE CHART



© SIA

PARTIE 3 — AERODROMES (AD)

PART 3 - AERODROMES (AD)

AD 0

AD 0.1 PREFACE *PREFACE*

AD 0.1	**PREFACE :** voir partie 1 GEN **PREFACE :** see part 1 GEN
AD 0.2	**REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP :** voir partie 1 GEN **RECORD OF AIP AMENDMENTS :** see part 1 GEN
AD 0.3	**REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP :** voir partie 1 GEN **RECORD OF AIP SUPPLEMENTS :** see part 1 GEN
AD 0.4	**LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE L'AIP :** voir partie 1 GEN **CHECKLIST OF AIP PAGES :** see part 1 GEN
AD 0.5	**LISTES DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP :** voir partie 1 GEN **LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP :** see part 1 GEN

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AD-0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 3

TABLE OF CONTENTS TO PART 3

AD 0

AD 0.1	PREFACE *PREFACE*	AD 0.1-1
AD 0.6	TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 3 *TABLE OF CONTENTS TO PART 3*	AD 0.6-1
AD 1	**AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION** ***AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION***	
AD 1.1	DISPONIBILITE ET CONDITIONS D'UTILISATION DES AERODROMES/HELISTATIONS *AERODROMES/HELIPORTS AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE*	AD 1.1-1
AD 1.2	SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE, ÉVALUATION ET REPORT DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES ET PLAN NEIGE *RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES, RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN*	AD 1.2-1
AD 1.3	INDEX DES AÉRODROMES ET DES HÉLISTATIONS *INDEX TO AERODROMES AND HELIPORTS*	AD 1.3-1
AD 1.4	REGROUPEMENT DES AERODROMES/HELISTATIONS *GROUPING OF AERODROMES/HELIPORTS*	AD 1.4-1
AD 1.5	ETAT DE CERTIFICATION DES AÉRODROMES *STATUS OF CERTIFICATION OF AERODROMES*	AD 1.5-1
AD 1.7	Autres espaces aériens *Other airspaces*	AD 1.7-1
AD 2	**AERODROMES** ***AERODROMES***	
	BASSE TERRE BAILLIF	
	CAMOPI	
	CAYENNE FELIX EBOUE	
	DESIRADE GRANDE ANSE	
	GRAND SANTI	
	GUADELOUPE MARYSE CONDE	
	LES SAINTES TERRE DE HAUT	
	MARIE GALANTE	
	MARIPASOULA	
	MARTINIQUE AIME CESAIRE	
	MIQUELON	
	REGINA	
	SAINT BARTHELEMY	
	SAINT FRANCOIS	
	SAINT GEORGES DE L'OYAPOCK	
	SAINT LAURENT DU MARONI	
	SAINT MARTIN GRAND'CASE	
	SAINT PIERRE	
	SAUL	
AD 3	**HELISTATIONS** ***HELIPORTS***	
	CAYENNE ANDREE ROSEMON CENTRE HOSPITALIER	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AD 1 AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION

AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION

AD 1.1 DISPONIBILITE ET CONDITIONS D'UTILISATION DES AERODROMES/HELISTATIONS

AERODROMES/HELIPORTS AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE

1.1.1 Conditions générales

1.1.1.1 Administration des aérodromes

L'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)) est compétent pour créer, aménager et exploiter les aérodromes d'intérêt national ou international dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat. Les autres aérodromes relèvent de la compétence d'autres personnes, généralement de collectivités territoriales ou d'un groupement de collectivités territoriales.

1.1.1.2 Exploitation

L'exploitant d'un aérodrome est la personne morale qui assure l'exploitation des installations de l'aérodrome, en dehors des compétences des prestataires de services de navigation aérienne. Pour les aérodromes relevant de la compétence de l'Etat, l'exploitant est soit une société désignée par la loi (Aéroports de Paris ou une autre entité (établissement public ou société)) à qui l'Etat a confié par contrat l'exploitation de l'aérodrome, soit exceptionnellement l'Etat lui- même. Pour les autres aérodromes, l'exploitant est soit la personne compétente, soit une entité à qui cette dernière a confié l'exploitation de l'aérodrome.

A l'exception des aérodromes à usage privé, un aérodrome recevant des avions dispose :
- soit d'un certificat d'aérodrome délivré en application des articles 34 et 37 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil,
- soit d'un certificat de sécurité aéroportuaire national délivré en l'application de l'article L.6331-3 du Code des transports,
- soit d'une homologation de ses pistes délivrée conformément aux exigences en vigueur au titre de l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

La liste des aérodromes disposant d'un certificat est disponible en AD 1.5.

1.1.1.3 Conditions générales d'utilisation des aérodromes et des installations et services connexes

Les restrictions éventuelles d'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique figurent dans les renseignements publiés à l'AIP.

Certains aérodromes, bien qu'en principe réservés à l'usage exclusif des administrations de l'Etat, peuvent toutefois, sur autorisation conjointe des autorités compétentes, être utilisés à titre temporaire ou dans des circonstances particulières par des aéronefs autres que ceux des administrations qui en ont la disposition.

Les procédures générales d'utilisation des aérodromes par les aéronefs en circulation aérienne générale sont rappelées au § 1.1.5.1

1.1.1.4 Circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes

a) Délimitation des zones et secteurs :

L'ensemble des terrains constituant l'aérodrome est divisé en zones et secteurs :
- une zone côté ville pouvant comporter des parties librement accessibles au public et d'autres parties dont l'accès est réglementé,
- l'accès à certaines parties de la zone côté ville peut être subordonné au paiement d'une redevance,
- un droit d'occupation privative peut également être accordé sur certaines parcelles de la zone côté ville pour l'exercice d'activités intéressant le public,
- une zone côté piste dont l'accès est soumis à des consignes particulières et à la possession de titres spéciaux,
- la zone côté ville et la zone côté piste peuvent suivant leur utilisation comporter plusieurs secteurs,
- les aérodromes mixtes comprennent, en outre, une zone militaire.

Les limites de ces zones et secteurs sont définies pour chaque aérodrome.

1.1.1 General conditions

1.1.1.1 Aerodrome administration

The State (Direction Générale de l'Aviation Civile DGAC - French Civil Aviation Authority) has authority to create, develop and operate aerodromes of national or international interest which list is set by decree of the State Council. The other aerodromes are within the jurisdiction of other organisations, generally territorial communities or a group of territorial communities.

1.1.1.2 Operation

The aerodrome operator is the legal entity in charge of operating the aerodrome facilities, outside the competencies of the air navigation service providers. For aerodromes belonging to the State, the operator is either a company appointed by law (Aéroports de Paris, or another entity (public or private organisation)) contracted by the State to operate the aerodrome, or exceptionally the State itself. For other aerodromes, the operator is either the appropriate person, or an entity to which this entity has entrusted the aerodrome operation.

With the exception of aerodromes for private use, an aerodrome receiving airplanes has :
- either an aerodrome certificate issued pursuant to articles 34 and 37 of Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council,
- either a national aerodrome certificate issued pursuant to article L.6331-3 of the transport regulation,
- or, an approval delivered in accordance with the requirements in force under the modified ministry order of August 28, 2003 relative to approval conditions and operating procedures for aerodromes.

The list of the aerodromes having a certificate is available in part AD 1.5 of the AIP.

1.1.1.3 General conditions for the use of aerodromes and related facilities and services

Possible restrictions to the use of aerodromes open to public air traffic - if any - are stated in the information published in AIP.

Some aerodromes, which are normally reserved for the exclusive use of government administrations, may with previous authorization by the concerned authorities, be used, on a temporary basis under special circumstances, by aircraft which do not belong to the administrations normally using these aerodromes.

General air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft are reminded in paragraph 1.1.5.1

1.1.1.4 Movement of persons and vehicles on aerodromes

a) Subdivision into areas and sectors :

All the land which forms an aerodrome is divided into areas and sectors :
- a landside, which may include parts freely accessible to the public and other parts with regulated access,
- access to given parts of the landside may be contingent upon payment of dues,
- a right of private occupancy may also be granted to given parts of the landside for execution of activities aimed at the public,
- an airside, the access to which is subjected to specific instructions and to production of specific passes,
- landside and airside may include several sectors depending on their use,
- mixed purpose aerodromes also include a military area.
The limits of these areas and sectors are defined for each aerodrome.

b) Circulation des personnes et des véhicules :

Les circulations des personnes et des véhicules sont fixées par voies réglementaires pour :
a) les conditions de circulation et de stationnement dans la zone côté ville des personnes et des véhicules et notamment des taxis, voitures de louage et véhicules de transport,
b) les conditions d'accès, de circulation et de stationnement des personnes et des véhicules admis à pénétrer en zone côté piste.

b) Movement of persons and vehicles :

The movement of people and vehicles is governed by rules relative to:
a) movement and parking of persons and vehicles in the landside, notably movement of taxis, rental cars and transport vehicles,
b) conditions of access, movement and parking of persons and vehicles authorized to enter the airside.

1.1.1.5 <u>Aérodromes agréés à usage restreint</u>

Les restrictions d'utilisation des aérodromes à usage restreint découlant de leur arrêté d'agrément figurent dans les renseignements publiés à l'AIP.

1.1.1.5 <u>Aerodrome agreed for restricted use</u>

Restrictions on the use of restricted aerodromes deriving from their approval orders are included in the information published in the AIP.

a) Aérodromes agréés à usage restreint réservés aux aéronefs qui y sont basés et à ceux qui sont basés sur les aérodromes voisins.
Ces aérodromes peuvent être utilisés par d'autres aéronefs sur autorisation exceptionnelle préalable.

Des autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent, de longue durée (limitée à 6 mois) ou occasionnel (pour la durée du vol), peuvent être accordées aux navigateurs aériens qui en feront la demande comme indiqué au paragraphe d) ci-dessous.

a) Aerodromes agreed for restricted use and reserved for based aircraft and aircraft based on nearby aerodromes.
These aerodromes may be used by other aircraft upon exceptional authorization.

Exceptional authorizations, of permanent, long term (limited to 6 months), or occasional (for one flight) type, may be granted to air navigators so requesting as stated in paragraph d) below.

b) Aérodromes agréés à usage restreint réservés aux aéronefs qui y sont basés.

Pour ces aérodromes des autorisations de longue durée (limitée à 3 mois) ou à caractère occasionnel ne pourront être accordées qu'aux navigateurs aériens confirmés titulaires de la licence de pilote privé et totalisant 200 heures de vol comme pilote.

La demande doit être établie comme indiqué au paragraphe d) ci-après.

b) Aerodromes agreed for restricted use and reserved for based aircraft.

For these aerodromes, long term (limited to 3 months) or occasional type authorizations may be granted only to confirmed air navigators holding a private aircraft pilot's license, with a total of 200 flying hours as a pilot.

The request should be prepared as stated in paragraph d) below.

c) Aérodromes agréés à usage restreint réservés à une ou plusieurs activités aériennes déterminées et aux avions de servitudes.
Les dispositions du paragraphe b) leur sont applicables.

c) Aerodromes agreed for restricted use and reserved for one or several determined flying activities or for service aircraft.
The provisions of paragraph b) apply.

d) Etablissement des demandes

Les demandes doivent être adressées au directeur de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane, au moins 30 jours avant la date d'utilisation projetée, lorsqu'il s'agit d'une autorisation à caractère permanent ou de longue durée. Les coordonnées sont disponibles sur le site du ministère des transports (https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0)

Ce préavis est réduit à 4 jours ouvrables lorsqu'elles concernent une autorisation à caractère occasionnel.

En ce qui concerne les autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent ou de longue durée, seules les demandes d'une utilisation fréquente et régulière de l'aérodrome en cause motivée par des nécessités aéronautiques, sportives ou professionnelles, seront prises en considération.

Elles devront comporter les renseignements suivants :

- Nom et profession du pilote ;
- Type, immatriculation et propriétaire de l'aéronef ;
- Licences et qualifications ;
- Nombre d'heures de vol du pilote ;
- Nombre d'heures de vol sur le type d'aéronef utilisé (au total et au cours des deux mois précédents) ;
- Aéro-club dont il est membre ;
- Aérodrome de départ ;
- Aérodrome de destination ;
- Date et période d'utilisation ;
- Raison ;
- Remarques particulières.

d) Request preparation

Requests must be addressed to the head of the Antilles-Guyane civil aviation safety directorate, not later than 30 days before the proposed date of use, for permanent or long term type authorizations. Contact details are available on the Ministry of Transport website (https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0)

This notice is reduced to 4 working days for occasional type authorizations.

As regards permanent or long term type exceptional authorization of use, requests will not be considered unless they are frequent and regular use of the concerned aerodrome, for aeronautical, sports or professional reasons.

Requests should show the following data:

- Pilot's name and profession;
- Aircraft type, registration number and owner;
- Licenses and ratings;
- Pilot's flying hours ;
- Flying hours on the type of aircraft being used (total and during last two months) ;
- Flying club;
- Aerodrome of departure;
- Aerodrome of destination ;
- Date and time period of use;
- Reason ;
- Special remarks.

e) Délivrance des autorisations

Les autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent et de longue durée, sont délivrées par le directeur de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane.

Les autorisations sont assorties de l'obligation pour le demandeur :

- de prévenir le responsable de l'aérodrome de destination de son heure d'arrivée ou de l'ajournement du vol projeté ;
- de recueillir les dernières informations aéronautiques sur l'état d'utilisation de l'aérodrome ;
- de prendre connaissance des renseignements météorologiques les plus récents ;
- de clôturer s'il y a lieu son plan de vol VFR dès son arrivée.

A cet effet la désignation et le numéro de téléphone du responsable de l'aérodrome et de la station météorologique la plus proche seront mentionnés dans l'autorisation délivrée.
Les autorisations accordées sont renouvelables sur demande adressée au directeur de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane.
Tout manquement aux dispositions et obligations énoncées ci-dessus entraînera le retrait de l'autorisation exceptionnelle accordée.

e) Authorization delivery

Permanent and long term type exceptional authorizations of use are delivered by the head of the adequate civil aviation of Antilles-Guyane.

These authorizations involve an obligation for the applicant to :

- inform the person in charge of the aerodrome of his time of arrival or the postponement of the intended flight ;
- to collect the latest aeronautical information about the aerodrome usability condition ;
- to study the latest weather information ;
- to close his VFR flight plan, when applicable, as soon as he arrives.
For this purpose, the aerodrome and nearest weather station manager's names and telephone numbers are stated in the delivered authorization.
Granted authorizations may be renewed upon request sent to head of the adequate civil aviation of Antilles-Guyane.
Any failure to comply with the above stated provisions will entail the withdrawal of the granted exceptional authorization for use.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.1.1.6 Hélistations et hélisurfaces

Les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller :
- soit sur des aérodromes principalement destinés aux aéronefs à voilure fixe, le cas échéant, à des emplacements réservés ou désignés à cet effet;
- soit sur des aérodromes équipés pour les recevoir exclusivement et qui sont dénommés hélistations ;
- à titre occasionnel, sur des emplacements situés en dehors des aérodromes et qui sont dénommés hélisurfaces.

Les hélistations et les hélisurfaces peuvent être situées à terre ou en mer.
Les conditions d'utilisation des hélistations et des hélisurfaces sont rappelées ci-après :

a) Hélistations

Les hélistations sont des aérodromes équipés pour recevoir exclusivement les hélicoptères et, sous réserve d'une autorisation du ministre chargé de l'aviation civile, certains VTOL (aéronef à décollage et atterrissage vertical).

Les hélistations ministérielles sont classées suivant leur usage aéronautique en :

a) hélistations ouvertes à la circulation aérienne publique ;
b) hélistations réservées à l'usage exclusif des administrations de l'Etat ;
c) hélistations agréées à usage restreint.

Les hélistations à usage privé ainsi que celles spécialement destinées au transport public à la demande sont créées par arrêté préfectoral.

A l'exception des hélistations à usage privé, le répertoire sous-section AD 1.3-2 donne les caractéristiques des hélistations.

Les cartes des hélistations sont regroupées dans la section AD 3 de l'AIP CAR-SAM-NAM.

b) Hélisurfaces

Les hélisurfaces sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel (nombre de mouvements inférieur à 200/ an et 20/jour).

Les hélisurfaces ne sont pas des aérodromes et leur utilisation est soumise aux conditions définies par l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères.
Les pilotes d'hélicoptères utilisant des hélisurfaces doivent être titulaires d'une habilitation.

1.1.1.7 Altiports

Sans objet.

1.1.1.6 Heliports and helipads

Helicopters may land on or take-off from :
- either aerodromes mainly intended for fixed wing aircraft, in case of need, at places specially reserved or designated for this purpose ;
- or aerodromes equipped to receive only helicopters, which are called heliports ;
- on an occasional basis : places located outside aerodromes which are called helipads.
Heliports and helipads can be located on land or at sea.
The conditions for the use of heliports and helipads are set out as follows :

a) Heliports

Heliports are aerodromes equipped to receive helicopters exclusively and, subject to authorization from the Minister for Civil Aviation, certain VTOL (vertical take-off and landing aircraft).

Depending on their aeronautical use, ministerial heliports are classified as follows :

a) heliports open to public air traffic ;
b) heliports for the exclusive use of government administrations ;
c) heliports approved for restricted use.
Heliports intended for private use as well as heliports specifically intended for on-demand public transport are created by prefectoral decree.

With the exception of heliports for private use,the sub-section AD 1.3-2 directory gives the characteristics of heliports.

Heliport charts are included in section AD 3 of the CAR-SAM-NAM AIP.

b) Helipads

Helipads are not necessarily arranged areas which may be used on an occasionnal basis only (less than 200 movements per year and 20 movements per day).

Helipads are not regarded as aerodromes and their use is subject to the requirements defined by the decree of May 06th, 1995 relating to aerodromes and other sites used by helicopters.
Helicopter pilots using helipads must hold an authorization.

1.1.1.7 Mountain aerodromes

Not applicable.

1.1.1.8 Altisurfaces
sans objet

1.1.2 Utilisation de bases aériennes militaires
Sans objet.

1.1.3 Procedures par faible visibilite (lvp)

1.1.3.1 Mise en vigueur des lvp sur les aérodromes francais

a) Généralités

Les principes de base relatifs à la mise en œuvre des LVP qui leur sont applicables sont définis dans le règlement (UE) N° 139/2014 de la Commission du 12/02/2014 modifié (IR-ADR) établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du conseil.

Les autres aérodromes relèvent de la réglementation nationale. Les principes de base relatifs à la mise en œuvre des LVP qui leur sont applicables sont définis dans l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes et son annexe (arrêté CHEA).

b) Principes de base

Afin d'assurer la sécurité des opérations aériennes, les LVP devront avoir été mises en œuvre dès que la RVR (ou à défaut la VIS) et le plafond, s'il est disponible, descendent en-dessous de valeurs seuils fixées pour chaque aérodrome.

Les procédures appropriées d'exploitation par faible visibilité sont mises en œuvre lorsque l'aérodrome est destiné à être utilisé pour l'une des opérations suivantes :

a) les décollages par faible visibilité (sous 550 m de RVR) ;
b) les opérations d'approche et d'atterrissage avec une RVR inférieure à 550 m ou une DH inférieure à 200 pieds (60 m) ;
c) l'exploitation avec crédits opérationnels, lorsque la RVR réelle est inférieure à 550 m.

1.1.3.2 Précautions a prendre pour effectuer des entrainements aux approches de précision de catégorie iii ou des atterrissages automatiques en dehors du cadre de protection des lvp.

Des approches de précision de catégories II et III ne peuvent être conduites que si les procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) sont déclarées mises en œuvre sur la piste concernée. Toutefois, lorsque les conditions météorologiques le permettent, des entraînements aux approches de précision de cat III ou des atterrissages automatiques peuvent être effectués soit sur des pistes certifiées ou homologuées pour des approches de précision de catégorie III en dehors des périodes de mise en œuvre des LVP, soit sur certaines pistes certifiées ou homologuées pour des approches de précision de catégorie I ou II.

Il est alors nécessaire de prendre certaines précautions rappelées ou précisées ci-après, afin de prévenir les incidents susceptibles de se produire dans ces circonstances. Le pilote doit impérativement respecter les consignes et les créneaux horaires éventuellement fixés pour l'aérodrome et publiés à l'AIP. Il doit signaler, dès le premier contact avec l'organisme du contrôle, son intention d'effectuer un entraînement à l'approche de précision de catégorie III ou un atterrissage automatique. En effet, ceci conditionne l'application de séparations spécifiques entre avions, destinées à assurer la protection du signal ILS. Si celles-ci ne peuvent être appliquées ou si certaines circonstances particulières l'exigent, l'autorisation sera refusée ou la procédure pourra être interrompue sur l'instruction de l'ATC.

Des perturbations du signal ILS pouvant conduire à une reprise en pilotage manuel ne sont cependant pas à exclure. Le pilote devra donc vérifier que les conditions météorologiques lui permettent une reprise en pilotage manuel de l'avion à tout moment. En outre, pour les pistes homologuées CAT I ou II, il revient à l'exploitant de s'assurer au préalable que la piste et l'équipement ILS présentent des caractéristiques qui permettent d'y effectuer des atterrissages automatiques avec l'aéronef concerné :

- le 2ème digit de la classification de l'ILS doit être D ou E (voir AIP Partie AD 2.19) ;
- la structure d'axe de l'alignement de descente doit répondre aux exigences de la catégorie III ;
- le calage de l'alignement de descente de l'ILS ne doit pas être supérieur à 3° ;
- le système d'atterrissage automatique doit être compatible avec le terrain précédant le seuil de piste et avec le profil de la piste.

1.1.1.8 Mountain airfields
Non aplicable

1.1.2 Use of military air bases
Not applicable.

1.1.3 Low visibility procedures (lvp)

1.1.3.1 Lvp enforcement on french aerodromes

a) General

The basic principles relating to the implementation of aerodrome LVP applicable to those aerodromes are defined in amended Commission regulation (EU) NR 139/2014 of 12 February 2014 (IR-ADR) laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) NR 216/2008 of the European Parliament and the Council.

Other aerodromes fall under national regulations. The basic principles relating to the implementation of aerodrome LVP applicable to those aerodromes are defined in the Order of 28th August 2003, as last amended, relating to approval conditions and operating procedures for aerodromes and its appendix.

b) Basics

In order to ensure safe air operations, LVP should be implemented as soon as the RVR (or the VIS) and the ceiling (if available) fall below threshold values defined for each aerodrome.

The appropriate low-visibility procedures are implemented when the aerodrome is intended to be used for any of the following operations :

a) low-visibility take-offs (with visibility conditions less than 550 m RVR) ;
b) approach and landing operations with visibility conditions less than 550m RVR or DH less than 200 ft (60 m);
c) operations with operational credits, when the actual RVR is less than 550 m.

1.1.3.2 precautions to be taken when executing category iii precision approaches for training or automatic landings when lvp protection procedures are not in force.

Category II and III precision approaches should only be performed when low visibility procedures are implemented on the considered runway. However, whenever meteorological conditions are suitable, cat III precision approaches for training or automatic landings can be performed either on certified or approved runways for cat III precision approaches when LVP procedures are not implemented, or on some certified or approved category I or II precision approach runways.

The following necessary precautions should therefore be taken, in order to avoid incidents likely to occur under these circumstances. Pilots must strictly follow the instructions and any possible time schedules decided upon by the aerodrome concerned and published in AIP. They must point out, when first contact is made with the air traffic control organism, that they intend to make a category III precision approach for training or an automatic landing. This indeed affects the implementation of specific separation distances between aircraft, whose purpose is to guarantee the proper functioning of the ILS signal. If those distances cannot be implemented or if certain circumstances make it necessary, clearance will not be given or the procedure could be interrupted by air traffic control services.

Interferences to the ILS signal could mean going back to manual control. Pilots must then check that meteorological conditions are suitable to return to manual control at any time. In addition, on cat I or II approved runways, aircraft operators are responsible for previously having checked that the runway and the ILS equipment are suitable for their aircraft to perform automatic landings:

- the 2nd digit of the ILS classification must be D or E (see AIP Part AD 2.19) ;
- the glide path structure must be compliant with the category III requirements;
- the setting of the ILS glide path must not be more than 3° ;
- the automatic landing system must be compatible with the field preceding the runway threshold and the runway profile.

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.1.4 Minimums opérationnels d'aérodrome

1.1.4.1 Minimums pour les approches aux instruments

En application de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments (https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045076573)), la France établit et publie des minimums opérationnels d'aérodrome, sous la forme de MDH/DH et de RVR/Visi, pour les procédures suivantes :
• les approches de précision de catégorie I avec DH supérieure ou égale à 200 ft ;
• les approches avec guidage vertical (APV) ;
• les approches classiques ; et
• les manœuvres à vue

Ces minimums sont publiés à l'AIP sur les cartes d'approche aux instruments. Ils constituent les minimums opérationnels les plus bas pouvant être utilisés sans autorisation opérationnelle de l'autorité de tutelle de l'exploitant d'aéronef. Par ailleurs, les exploitants d'aéronefs peuvent être amenés à majorer ou à réduire les minimums publiés en application de la règlementation opérationnelle.

Les règles de détermination des minimums opérationnels d'aérodrome sont fixées dans la partie VII du « Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés » : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/procedures-vol-aux-instruments

Ces règles sont établies sur la base des textes règlementaires suivants :
• le règlement (UE) N° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 modifié déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;
• l'arrêté du 28 juin 2011 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna, en particulier la sous-partie E « opérations tous temps ». Cet arrêté est disponible sur le site https://www.legifrance.gouv.fr
L'autorité de l'aviation civile territorialement compétente peut majorer les valeurs des minimums déterminées en application des règles mentionnées ci-dessus dans les cas prévus par :
• l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes; Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr ; ou
• le règlement (UE) N° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil. Ce règlement est disponible sur le site : https://eur-lex.europa.eu

1.1.4.2 Minimums pour les départs aux instruments

Des minimums opérationnels pour les départs aux instruments par RVR supérieure à 75 m sont publiés sur les cartes d'aérodrome sous forme de RVR/Visi. Il s'agit des minimums les plus bas utilisables.

De plus, pour effectuer des départs par RVR inférieure à 400 m, une autorisation opérationnelle « LVTO » (low visibility take-off – décollage par faible visibilité) peut être requise.

Les règles de détermination des minimums de décollage sont issues de la règlementation relative aux opérations aériennes (règlement (UE) N° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 modifié déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes et les moyens acceptables de conformités associés). Les minimums de départ dépendent essentiellement du niveau des équipements de l'aérodrome pour la réalisation des mouvements au décollage et notamment les caractéristiques du balisage de la piste concernée et des voies d'accès associées.

1.1.5 Autres renseignements

1.1.5.1 Utilisation des aérodromes par les aéronefs

a) Procédures générales de circulation aérienne

Les règles relatives à l'intégration et à l'évolution des aéronefs dans la circulation d'aérodrome sont fixées par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Elles s'appliquent aux aéronefs qui évoluent en circulation aérienne générale dans la circulation d'aérodrome à l'exception des aéronefs qui circulent sans personne à bord.

Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr

b) Radiocommunications

1.1.4 Aerodrome operating minima

1.1.4.1 Operating minima for instrument approach procedures

Pursuant to 24th of January 2022 order relating to the design and establishment of instrument flight procedures (https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045076573)), France determines and publishes aerodrome operating minima as MDH/DH and RVR/Visi for the following procedures :
• Category I precision approaches with DH greater than or equal to 200 ft;
• approaches with vertical guidance (APV) ;
• non precision approaches ; and
• visual manoeuvres

These minima are published on instrument approach charts. They constitute the lowest operating minima that can be used without an operational approval by the aircraft operator's surveillance authority. In addition, aircraft operators may increase or reduce the published minima in application of operational regulations.

The rules for the determination of aerodrome operating minima are set out in part VII of the document entitled "Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés" (Criteria for the design of instrument procedures and rules for the determination of the associated operating minima) that can be found at : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/procedures-vol-aux-instruments

These rules are established on the basis of the following regulatory texts;
• Commission regulation (EU) NR 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) N° 216/2008 of the European Parliament and of the Council ;
• decree of 28th of June 2011 relating to the technical conditions for the operation of aircraft by a public transport company in Saint-Pierre-et-Miquelon, French Polynesia, New-Caledonia and Wallis and Futuna islands, in particular subpart E "all weather operations". This order is available at https://www.legifrance.gouv.fr
The territorially competent civil aviation authority may increase the values of the minima that have been determined in application of the rules mentioned here above in application of :
• modified ministry order of August 28, 2003 relative to approval conditions and operating procedures for aerodromes; This order is available at : https://www.legifrance.gouv.fr ; or
• Commission Regulation (EU) NR 139/2014 of 12 February 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) NR 216/2008 of the European Parliament and of the Council. This regulation is available at : https://eur-lex.europa.eu

1.1.4.2 Operating minima for instrument departures

Operating minima are published on aerodrome charts in the form of RVR/Visi for instrument departures by RVR greater than 75 m. These are the lowest minima that can be used.

In addition, for departures by RVR less than 400 m, a low visibility take-off (LVTO) operational approval may be required.

The rules for the determination of take-off minima are derived from the air operations regulation (Commission regulation (EU) N° 965/2012 of 5th of October 2012). These minima mainly depend on the aerodrome level of equipment for take-off movements and in particular on the characteristics of the runway and taxiways marking and lighting.

1.1.5 Other information

1.1.5.1 Use of aerodromes by aircraft

a) General air traffic procedures

The rules for aircraft integration and evolution in aerodrome traffic are set out in the following French order: arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Those rules apply to aircraft operating as general air traffic in aerodrome traffic, except for unmanned aircraft.

This order is available at: https://www.legifrance.gouv.fr

b) Radiocommunications

Pour l'application du point 9 de la partie B de l'arrêté, en l'absence de canal assigné à un aérodrome dépourvu d'ATS, la fréquence commune d'auto-information 123.5 MHz est utilisée.

c) ATS hors HOR publiés

En dehors des horaires programmés :

- Le service de contrôle peut être rendu à tout moment sans préavis en circulation d'aérodrome. La fourniture effective de ce service est connue sur la fréquence TWR (ainsi que via l'ATIS s'il existe).
- Une 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 (ainsi que via l'ATIS s'il existe).
- Le service AFIS peut être rendu à tout moment sans préavis. La fourniture effective de ce service est connue sur la fréquence AFIS.

1.1.5.2 Télécommande radioélectrique de balisage (PCL)

Les règles d'utilisation des aérodromes dotés de PCL sont fixées par l'arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.

Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr
Des modalités spécifiques d'utilisation peuvent le cas échéant être définies dans la section AD 2 des aérodromes concernés.

1.1.5.3 Système de transmission automatique de paramètres (STAP)

Les règles d'utilisation des aérodromes dotés de STAP sont fixées par l'arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.

Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr

1.1.5.4 Prévention du risque animalier

a) Généralités

Les règles de mise en œuvre de la prévention du risque animalier sur les aérodromes sont définies dans :

- les articles D. 6332-29 à D. 6332-46 du code des transports ;
- Arrêté du 13 juin 2024 relatif à la prévention du risque animalier sur les aérodromes.

Pour les aérodromes entrant dans le champ européen, ces dispositions sont complétées par :

- L'annexe VII du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil

- Le règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12/02/2014 modifié (IR-ADR) établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du conseil pour les aérodromes concernés par ce règlement.

b) Informations à l'attention des pilotes

Les équipages signalent à l'organisme rendant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome avec lequel ils sont en contact, les concentrations et mouvements d'animaux qu'ils détectent ainsi que les impacts d'animaux sur leurs aéronefs.

L'organisme rendant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome informe les pilotes des aéronefs en approche, à l'atterrissage ou au décollage de l'activité animalière locale.

Ces informations actualisent ou complètent les informations permanentes ou temporaires. Elles sont diffusées soit par l'ATIS soit sur les fréquences de l'organisme de circulation aérienne (TWR-APP-AFIS).

L'indisponibilité des moyens nécessaires à la prévention du risque animalier est communiquée aux usagers par l'organisme de la circulation aérienne et le cas échéant par un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

Les modalités de notification des comptes-rendus de rencontre d'animaux sont décrites sur la page suivante : Notifier un incident | Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires
https://www.ecologie.gouv.fr

For the application of point 9 of Part B of the order, in the absence of a channel assigned to an aerodrome without ATS, the common self-information frequency 123.5 MHz shall be used.

c) ATS outside published HOR

Outside scheduled times:

- The control service may be provided at any time without prior notice in aerodrome traffic. The actual provision of this service is known on the TWR frequency (as well as via the ATIS if available).
- A CTR is likely to be maintained without a NOTAM within an hour after the end of the scheduled time. The actual activity is known on the TWR frequency (as well as via the ATIS if available).
- AFIS service may be provided at any time without notice. The actual provision of this service is known on the AFIS frequency.

1.1.5.2 Lighting radioelectrical remote control (PCL)

The rules for using aerodromes equipped with PCL are set out in the French order: arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.

This order is available at: https://www.legifrance.gouv.fr
Specific conditions of use may be defined in section AD 2 of the concerned aerodromes.

1.1.5.3 Parameter automatic transmission system (STAP)

The rules governing the use of aerodromes equipped with STAP are set out in the French order: arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.

This order is available at https://www.legifrance.gouv.fr

1.1.5.4 Prevention of wildlife risk

a) General

The implementing rules of the prevention of wildlife risk on aerodromes are defined in :

- Article D. 6332-29 to D. 6332-46 of the code of transports,

- Order of June 13th, 2024 on the prevention of wildlife risk at aerodromes.

For the aerodromes entering the scope of the European regulations, these provisions are completed by :

- Annex VII of regulation (UE) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council

- Commission regulation (EU) N°139/2014 of 12 February 2014 amended laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) N°216/2008 of the European Parliament and of the Council,

b) Information interesting the pilots

Aircrews shall report to the air traffic services at the aerodrome with which they are in contact, animal concentrations, movements on aircraft to the air traffic organisations as well as animal strikes on their aircraft.

The air traffic services at the aerodrome inform pilots of aircraft in the approach, landing or take-off phase on local animal activity.

This information updates or complements the permanent or temporary information. It is broadcast either by ATIS or on the frequencies of the air traffic organisation (TWR-APP-AFIS).

The unavailibility of means necessary to wildlife risk prevention, is disseminated to the users by the air traffic service and if necessary, by NOTAM.

The notification conditions of wildlife strike report are depicted on the following website : Notifier un incident | Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires
https://www.ecologie.gouv.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.1.5.5 Résistance des chaussées aéronautiques

Les principes de bases relatifs à résistance des chaussées sont spécifiés :
- Pour les aérodromes entrant dans le champ européen : dans le règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12/02/2014 modifié (IR-ADR) établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes. Ce règlement est disponible sur le site : https://eur-lex.europa.eu
- Pour les aérodromes soumis à la réglementation nationale : dans l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe. Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr

En cas de modalités particulières de publication de la résistance des chaussées, celles-ci sont publiées dans l'information aéronautique de chaque aérodrome et en particulier la partie AD 2 de l'AIP et dans les cartes associées.

1.1.5.5 Runway bearing strengh

The basic principles relating to runway bearing strength are defined:
- For the aerodromes entering the scope of the European regulations : in amended Commission regulation (EU) N°139/2014 of 12 February 2014 (IR-ADR) laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) N°216/2008 of the European Parliament and of the Council. This regulation is available at https://eur-lex.europa.eu
- For the aerodromes applying the national regulations : in Order of July 10th, 2006 on the technical characteristics of aerodromes receiving airplanes. This order is available at https://www.legifrance.gouv.fr

In the event of special conditions for the publication of pavement resistance, these are published in the aeronautical information for each aerodrome and in particular in part AD 2 of the AIP and on the associated charts.

1.1.5.6 Conditions d'ouverture des aérodromes internationaux (départements et territoires d'outre-mer)

La période dite "de jour" est celle pendant laquelle le centre du disque solaire se trouve à plus de 6 degrés au dessus de l'horizon.
a) Il est admis que pour des latitudes inférieures ou égales à 30°, le jour commence 15 minutes avant le lever du soleil, et se termine 15 minutes après le coucher du soleil.
b) Pour des latitudes supérieures à 30°, le jour commence 30 minutes avant le lever du soleil, et se termine 30 minutes après le coucher du soleil

Lorsque les services fonctionnent sur demande, le transport des fonctionnaires des douanes et de police ainsi que des représentants du service de la santé incombe à l'usager pour lequel le contrôle est demandé.
Les contrôles sur demande ne peuvent avoir lieu que si les préavis suivants sont respectés :
Les demandes d'exécution de nuit de contrôles de police, douane et santé sur un aérodrome ouvert en permanence de jour et sur demande de nuit doivent parvenir à l'aérodrome au moins 3 HR avant l'heure locale de coucher du soleil, sauf pour les services réguliers entraînant l'ouverture normale de nuit.
Dans tous les autres cas d'ouverture à la demande, un préavis de vingt quatre heures est nécessaire, sauf régime particulier (fixé par NOTAM) sur certains aérodromes. Ce préavis sera déposé le dernier jour ouvrable précédent l'utilisation avant 1600 UTC et pour les samedis et dimanches, le vendredi avant 1700 UTC.
Toutefois, lorsqu'il s'agit de demandes motivées par un déroutement pour incident technique ou pour des circonstances atmosphériques particulières, les usagers ne seront pas tenus d'observer ces préavis, mais devront néanmoins provoquer l'intervention des services de contrôle aux frontières.
En ce qui concerne la vérification des marchandises par le service de douane, les contrôles effectués en dehors des heures normales d'ouverture du bureau dont dépend l'aérodrome ainsi que les dimanches et jours fériés donnent lieu au paiement de redevances suivant un barème établi par l'administration des douanes.

1.1.5.6 Opening conditions of international aerodromes (overseas departments and territories)

The period called "day time "occurs as long as the centre of the solar disc is up to 6 degrees beyond the horizon.
a) It is considered that for latitudes below or equal to 30°, the "day time "period begins 15 mn before sunrise and finishes 15 mn after sunset.
b) It is considered that for latitudes above 30°, the "day time" period begins 30 mn before sunrise and finishes 30mn after sunset.

When services are operating on a request basis, the transportation of customs and immigration officers and also of health service representatives is at the charge of the user for whom the control has been required.
Controls on request can be performed only if, the following conditions are respected :
Requests for immigration, customs or health control services by night at an aerodrome opened all day on request at night-time, must reach said aerodrome at the latest 3 hours before local sunset time, except for scheduled flights involving normal night opening of the aerodrome.
In all other cases of "on request "opening, a 24 hour's notice is required, except special conditions set out by NOTAM on some aerodromes. Such notice shall be delivered on the last working day preceding the intended use, before 1600 UTC, and on friday before 1700 UTC for saturdays and sundays.
However, in the case of requests arising from diversions due to technical incidents or special weather conditions, users will not be bound to meet notice conditions but shall nevertheless call for an intervention of boarder control services.
As regards goods inspection by customs office, controls performed outside normal opening hours of the office in charge of the aerodrome, or on sundays or public holidays, will require fees to be paid, according to a tarif as set out by the customs administration.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AD 1.2 SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE, ÉVALUATION ET REPORT DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES ET PLAN NEIGE

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES, RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1.2.1 SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

1.2.1.1 Références réglementaires

Les aérodromes français relèvent soit de la réglementation européenne pour ceux disposant d'un certificat de sécurité aéroportuaire européen, dont la liste figure dans la section AD 1.5 des AIP métropole, CAR-SAM-NAM et RUN, soit de la réglementation nationale.

1.2.1.1.1 Référentiel européen

Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil

- Règlement (UE) n ° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 modifié établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n ° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

- Décision 2014/012/R modifiée par décision 2016/009/R : Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Regulation n°139/2014

1.2.1.1.2 Référentiel national

- Code des transports (articles L.6321-4 ; L 6332-3)

- Code de l'aviation civile (articles R.213-1-4 D. 213-1 à D.213-1-13)

- Arrêté du 18 janvier 2007 modifié relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes

1.2.1.2 Détermination du niveau de protection SSLIA

La catégorie d'aérodrome est définie suivant les caractéristiques de l'avion (longueur hors-tout et largeur du fuselage) utilisant normalement l'aérodrome.

Le niveau de protection SSLIA des aérodromes est déterminé en fonction du nombre de mouvements des aéronefs les plus dimensionnants.

1.2.1.2.1 Niveau de protection requis pour certaines opérations aériennes (sans transport de passagers)

La nature des opérations et la détermination du niveau de protection diffèrent selon le régime réglementaire applicable :

Aérodromes certifiés européens : les opérations concernées et les niveaux de protection associés sont décrits dans le règlement 139/2014 – AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) point (c)

Niveau de protection de l'aérodrome / Aerodrome category	Niveau de protection SSLIA requis / RFF level of protection required
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

Aérodrome non certifiés européens : les opérations concernées et les niveaux de protection associés sont décrits dans l'article D.213-2 du code de l'aviation civile et dans l'article 2 de l'arrêté du 18 janvier 2007 modifié. Pour ces mouvements, la longueur hors-tout de l'avion prise en compte est divisée par trois lors du calcul du niveau de protection.

1.2.1.3 Moyens disponibles du SSLIA

1.2.1 AIRCRAFT RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1.2.1.1 Regulatory references

French aerodromes are either subject to European regulation and in this case hold a European aerodrome safety certificate (a list is given in section AD 1.5 of the AIP metropolitan France, CAR-SAM-NAM and RUN), or to national regulation

1.2.1.1.1 European Regulation references

- Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 july 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) n° 2111/2005, (EC) n° 1008/2008, (EU) n° 996/2010, (EU) n° 376/2014 and Directives 2014/30/UE and 2014/53/EU of the European Parliament and of the council, and repealing Regulations (EC) n° 552/2004 et (EC) n° 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) n° 3922/91

- Commission Regulation (EU) 139/2014 of the 12 february 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) N° 216/2008 of the European Parliament and of the Council

- Executive Director Decision 2014/012/R amended by Executive Director Decision 2016/009/R adopting Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Regulation n°139/2014

1.2.1.1.2 National Regulation references

- Code des transports (articles L.6321-4 ; L 6332-3)

- Code de l'aviation civile (articles R.213-1-4 D. 213-1 à D.213-1-13)

- Arrêté du 18 janvier 2007 modifié relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes

1.2.1.2 Determination of the RFFS level of protection

The aerodrome category is defined depending on the characteristics of the aeroplane (aeroplane overall length and maximum fuselage width) normally using the aerodrome.

The RFFS level of protection at aerodromes is determined by the number of movements of the largest aircrafts.

1.2.1.2.1 RFFS level of protection required for certain type of operations (out of passenger transportation)

The type of operations and the determination of the RFFS level of protection differ depending on the applicable regulatory system.

Aerodromes certified under european regulation : The type of operations and associated determination of the RFFS level of protection are described in Regulation 139/2014 – AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) point (c)

Aerodromes under national regulation : The type of operations and associated determination of the RFFS level of protection are described in « article D.213-2 of code de l'aviation civile » and in « article 2 de l'arrêté du 18 janvier 2007 modifié ». For these movements, the aeroplane overall length taken into account is divided by 3 for the calculation of the level of protection.

1.2.1.3 RFFS available means

1.2.1.3.1 **Sur les aérodromes certifiés européens** : les moyens sont définis dans le règlement (UE) 139/2014 : AMC3 ADR.OPS.B.010(a)(2), AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2), AMC6 ADR.OPS.B.010(a)(2).

L'exploitant d'aérodrome doit disposer d'un agent extincteur principal (de niveau A, B ou C), et d'un agent complémentaire. Ces exigences sont décrites dans les tableaux suivants :

1.2.1.3.1 **Aerodromes certified under european regulation** : the required RFFS means are defined in Regulation (EU) 139/2014 : AMC3 ADR.OPS.B.010(a)(2), AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2), AMC6 ADR.OPS.B.010(a)(2).

The aerodrome operator should ensure that both principal (meeting performance A, B or C) and complementary extinguishing agents are provided at the aerodrome. These requirements are described in the following tables :

Quantité minimale d'agents extincteurs / Minimum usable amounts of extinguishing agents								
	Mousse satisfaisant au niveau A de performance / Foam meeting performance level A		**Mousse satisfaisant au niveau B de performance /** Foam meeting performance level B		**Mousse satisfaisant au niveau C de performance /** Foam meeting performance level C		**Agents complémentaires /** Complementary agents	
Niveaux de protection de l'aérodrome /Aerodrome category **(1)**	**Eau (L)** /Water (L) **(2)**	**Débit solution de mousse L/minute** Discharge rate foam solution/ minute (L) **(3)**	**Eau (L)** /Water (L) **(4)**	**Débit solution de mousse L/minute** Discharge rate foam solution/ minute (L) **(5)**	**Eau (L)** /Water (L) **(6)**	**Débit solution de mousse L/minute** Discharge rate foam solution/ minute (L) **(7)**	**Poudres chimiques (kg) /** Dry chemical powders (kg) **(8)**	**Débit (kg/sec)** Discharge rate (kg/sec) **(9)**
1	350	350	230	230	160	160	45	2.25
2	1 000	800	670	550	460	360	90	2.25
3	1 800	1 300	1 200	900	820	630	135	2.25
4	3 600	2 600	2 400	1800	1 700	1 100	135	2.25
5	8 100	4 500	5 400	3 000	3 900	2 200	180	2.25
6	11 800	6 000	7 900	4 000	5 800	2 900	225	2.25
7	18 200	7 900	12 100	5 300	8 800	3 800	225	2.25
8	27 300	10 800	18 200	7 200	12 800	5 100	450	4.5
9	36 400	13 500	24 300	9 000	17 100	6 300	450	4.5
10	48 200	16 600	32 300	11 200	22 800	7 900	450	4.5

Niveau de protection de l'aérodrome / Aerodrome category	**Véhicules SSLIA /** Rescue and firefighting vehicles
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

Les moyens humains sont déterminés par l'exploitant d'aérodrome.

1.2.1.3.2 **Aérodrome non certifiés européens** : les moyens sont décrits dans l'annexe I de l'arrêté du 18 janvier 2007.

Les quantités minimales d'agents extincteurs et le nombre de véhicules sont identiques à celles exigées dans la réglementation européenne et dans l'annexe 14 de l'OACI à l'exception des niveaux de protection 1 et 2, pour lesquels les moyens sont définis comme suit :

The number of personnel is determined by the aerodrome operator.

1.2.1.3.2 **Aerodromes under national regulation** : the required RFFS means are defined in Annex I of « arrêté du 18 janvier 2007 ».

The minimum usable amounts of extinguishing agents and the number of vehicles is similar to those required in European regulation n°139/2014 and in ICAO Annex 14 except for RFFS level protection 1 and 2 for which associated means are defined as follows :

© Service de l'Information Aéronautique, France

Quantité minimale d'agents extincteurs / Minimum usable amounts of extinguishing agents								
	Mousse satisfaisant au niveau A de performance / Foam meeting performance level A		**Mousse satisfaisant au niveau B de performance /** Foam meeting performance level B		**Mousse satisfaisant au niveau C de performance /** Foam meeting performance level C		**Agents complémentaires /** Complementary agents	
Niveaux de protection de l'aérodrome /Aerodrome category **(1)**	**Eau (L)** /Water (L) **(2)**	**Débit solution de mousse L/minute** Discharge rate foam solution/ minute (L) **(3)**	**Eau (L)** /Water (L) **(4)**	**Débit solution de mousse L/minute** Discharge rate foam solution/ minute (L) **(5)**	**Eau (L)** /Water (L) **(6)**	**Débit solution de mousse L/minute** Discharge rate foam solution/ minute (L) **(7)**	**Poudres chimiques (kg) /** Dry chemical powders (kg) **(8)**	**Débit (kg/sec)** Discharge rate (kg/sec) **(9)**
1	-	-	-	-	-	-	50	-
2	-	-	-	-	-	-	250	-

Niveau de protection de l'aérodrome / Aerodrome category	**Véhicules SSLIA /** Rescue and firefighting vehicles
1	-
2	1 véhicule léger /1 light duty vehicle

Les moyens en personnel sont conformes à la table suivante :

The personnel resources are in accordance with the following table:

Niveau de protection de l'aérodrome / Aerodrome category	**Personnels /** Personnels
10	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre / 6 Firefighters + 1 Crew commander
9	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre / 6 Firefighters + 1 Crew commander
8	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre / 6 Firefighters + 1 Crew commander
7	4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre / 4 Firefighters + 1 Crew commander
6	4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre / 4 Firefighters + 1 Crew commander
5	2 pompiers d'aérodrome/2 Firefighters
4	2 pompiers d'aérodrome/2 Firefighters
3	2 pompiers d'aérodrome/2 Firefighters
2	1 pompiers d'aérodrome/1 Firefighters
1	-

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.2.2 EVALUATION ET REPORT DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES ET PLAN NEIGE

1.2.2.1 Organisation du report de l'état de surface des pistes et du service hivernal

L'exploitant d'aérodrome est en charge du report de l'état de surface des pistes et du service hivernal en coordination avec les organismes des services de la circulation aérienne lorsqu'ils sont présents sur l'aérodrome ainsi que les services de l'information aéronautique.

Pour les aérodromes disposant d'un certificat européen, les règles applicables aux exploitants d'aérodrome sont contenues dans le Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 modifié établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

Pour les aérodromes ne disposant pas de certificat européen et répondant à l'ensemble des conditions suivantes :

- Recevant du trafic de transport aérien commercial ;
- Disposant d'au moins une piste revêtue ;
- Desservis par au moins une procédure d'approche aux instruments ;
- Sur lesquels sont fournis des services de circulation aérienne (ATS) ;

les règles relatives au report de l'état de surface des pistes seront contenues dans l'arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes.

Les autres aérodromes ne sont pas soumis aux exigences d'évaluation et de report de l'état de surface des pistes au format harmonisé telles que décrites dans les sections 3) et 5). Toutefois, le cadre général en ce qui concerne la communication des renseignements sur l'état de l'aire de mouvement est défini par l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

1.2.2.2 Surveillance des aires de mouvements

L'exploitant d'aérodrome est en charge de la surveillance de l'aire de mouvement.

Ses services sont organisés pour inspecter et communiquer les renseignements importants du point de vue opérationnel.

Les services de l'exploitant sont susceptibles de se rendre sur les pistes lors des inspections quotidiennes, et en complément dès qu'un changement significatif de l'état de surface de piste survient ou à la demande des organismes des services de la circulation aérienne.

1.2.2.3 Méthodes d'évaluation de l'état de surface ; Exploitation sur des pistes spécialement traitées en conditions hivernales

1.2.3.1 Méthodes d'évaluation de l'état de surface

Pour les aérodromes disposant d'un certificat européen ou ceux entrant dans le champ des exigences de l'arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes (tels que mentionné à la section 1), la caractérisation de l'état de la surface d'une piste est établie prenant en compte la nature, la couverture et l'épaisseur des contaminants observés sur la piste, ainsi que les rapports des pilotes sur l'efficacité du freinage.

Ces éléments font l'objet d'une communication dans un format harmonisé au niveau mondial et sont plus communément appelé « Global Reporting Format » (GRF).

Le fonctionnement du GRF est le suivant :

• A chaque changement significatif de l'état de surfaces de la piste, l'exploitant d'aérodrome évalue l'état de surface par tiers de piste et établit un rapport sur l'état de la piste RCR (Runway condition report), contenant un code d'état de piste RWYCC (Runway condition code) et un ensemble d'informations décrivant l'état de surface des pistes, dont le type de contamination, l'épaisseur, la couverture pour chaque tiers de piste ;

• La détermination du code d'état de piste s'appuie sur la matrice d'évaluation de l'état de piste (RCAM - Runway Condition Assessment Matrix) qui établit une correspondance entre la description de l'état de surface de piste et les performances de freinage des aéronefs. Une matrice simplifiée pour les régions ne rencontrant pas de conditions météorologiques hivernales est également proposée (voir tables 1 et 2 ci-après) ;

• La longueur de piste prise en compte pour l'évaluation et la communication de l'état de surface de la piste est la longueur physique de la piste à l'exclusion des aires des sécurité d'extrémité de piste (RESA) et des prolongements d'arrêt et dégagés ;

1.2.2 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1.2.2.1 Organization of the runway surface condition reporting and winter service

The aerodrome operator is responsible for reporting runway surface conditions and winter service in coordination with the air traffic services organisations when they are present at the aerodrome and with the aeronautical information services.

For aerodromes with a European certificate, the rules applicable to aerodrome operators are contained in Commission Regulation (EU) n° 139/2014 of 12 February 2014, as amended, laying down requirements and administrative procedures for aerodromes in accordance with Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council Text with EEA relevance.

For aerodromes without a European certificate that meet all of the following conditions :

- Receiving commercial air transport traffic;
- Equipped at least with one paved runway;
- Served by at least one instrument approach procedure;
- On which air traffic services (ATS) are provided;

the rules for reporting runway surface conditions are contained in the Order of the 9th of june 2021 as regards movement area inspections of an aerodrome, assessment and reporting of runway surface conditions.

Other aerodromes are not subject to assessment and reporting runway surface condition requirements in the global reporting format as described in sections 3) and 5). However, the general framework for reporting on the movement area conditions is defined in the amended Order of 28 August 2003 on the conditions of approval and operating procedures for aerodromes.

1.2.2.2 Surveillance of movement areas

The aerodrome operator is responsible for movement area surveillance.

Its services are organised to inspect and communicate operationally important information.

The operator's services are likely to visit the runways during daily inspections, and additionally as soon as a significant change in runway surface condition occurs or at the request of air traffic services organisations.

1.2.2.3 Surface condition assessment methods used; operations on specially prepared winter runways

1.2.3.1 Surface condition assessment methods

For aerodromes with a European certificate or those falling within the scope of the requirements of the Order of the 9th of june 2021 as regards movement area inspections of an aerodrome, assessment and reporting of runway surface condition (as mentioned in section 1), the characterization of runway surface condition is established taking into account the nature, coverage and depth of the contaminants observed on the runway, as well as the pilots' reports on braking efficiency.

These elements are reported in a globally harmonised format and are more commonly known as the Global Reporting Format (GRF).

The GRF works as follows:

• Each time there is a significant change in runway surface condition, the aerodrome operator assesses the surface condition for each third of the runway and produces a Runway condition report (RCR), containing a runway condition code (RWYCC) and a set of information describing the runway surface condition, including type of contamination, depth, coverage for each third of runway ;

• The determination of the runway condition code is based on the Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) which matches the runway surface condition description to aircraft braking performance. A simplified RCAM applicable for regions without winter weather conditions is also proposed (see table 1 and 2 hereunder) ;

• The runway length taken into account for the assessment and reporting of the runway surface condition is the physical length of the runway excluding runway end safety areas (RESAs), stopways and clearways ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

• Le pilote utilise les informations diffusées conjointement avec les données de performances fournies par les constructeurs d'aéronefs pour déterminer si les opérations d'atterrissage ou de décollage peuvent être effectuées en toute sécurité. Lorsque les performances de freinage constatées par le pilote sont moins bonnes que celles qui ont été communiquées, les pilotes produisent un rapport sur l'efficacité de freinage (AIREP) que l'ATS transmet à l'exploitant d'aérodrome en vue d'une éventuelle nouvelle évaluation de l'état de surface des pistes. Cet AIREP sera transmis par l'équipage dès que possible après l'atterrissage, si possible avant de quitter la fréquence de contrôle, notamment pour pouvoir être pris en compte par les équipages suiveurs. La transmission de l'AIREP utilise les expressions convenues dans la matrice RCAM.

Conformément à la réglementation en vigueur :

• Les mesures de frottement opérationnelles (μ) ne sont plus communiquées aux usagers ;

• Le descripteur HUMIDE est supprimé. Une piste est considérée comme MOUILLEE lorsqu'elle est recouverte de toute trace visible d'humidité ou d'une épaisseur d'eau inférieure ou égale à 3mm ;

• Les informations sur l'état de piste ne sont plus diffusées au moyen du METAR.

La mise en œuvre à l'échelle européenne du GRF est fixée au 12 août 2021.

La mise en œuvre à l'échelle mondiale est prévue le 4 novembre 2021.

• The pilot uses the information disseminated in conjunction with performance data provided by the aircraft manufacturers to determine whether landing or take-off operations can be conducted safely. When the braking performances observed by the pilot do not correspond to that communicated, the pilots produce a braking action report (AIREP) which ATS communicates to the aerodrome operator with a view to a possible new assessment of the runway surface condition. This AIREP will be transmitted by the crew as soon as possible after landing, if possible before leaving the control frequency, in particular to be taken into account by the following crews. The transmission of the AIREP uses the conventional expressions agreed in the RCAM matrix.

In accordance with the regulations in force :

• Operational friction measurements (μ) are no longer communicated to users ;

• The DAMP descriptor is removed. A runway is considered WET when it is covered with any visible trace of moisture or a thickness of water less than or equal to 3mm;

• Runway surface condition information are no longer disseminated via METAR.

The European implementation of the GRF is scheduled for August, the 12th 2021.

Global implementation is scheduled world wide for November, the 4th 2021

Table 1 - Matrice RCAM applicable sur les aérodromes français

Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)			
Critères d'évaluation		**Critères d'évaluation pour déclassement**	
Code d'état des pistes (RWYCC)	**Description de la surface des pistes**	**Observation sur la décélération de l'avion ou sur la maîtrise en direction**	**Rapport consultatif du pilote sur l'efficacité du freinage**
6	• SÈCHE	---	---
5	• GELÉE • MOUILLÉE (la surface de piste est couverte de toute humidité visible ou d'eau d'une épaisseur inférieure à 3 mm) ***Épaisseur inférieure ou égale à 3 mm*** • NEIGE FONDANTE • NEIGE SÈCHE • NEIGE MOUILLÉE	La décélération au freinage est normale compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale.	BON
4	***Température extérieure de -15°C et moins :*** • NEIGE COMPACTÉE •	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre bonne et moyenne.	BON A MOYEN
3	• MOUILLEE GLISSANTE • NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE (toute épaisseur) SUR NEIGE COMPACTÉE ***Épaisseur supérieure à 3 mm :*** • NEIGE SÈCHE • NEIGE MOUILLÉE ***Température de l'air supérieure à -15°C :*** • NEIGE COMPACTÉE	La décélération au freinage est sensiblement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est sensiblement réduite.	MOYEN
2	***Épaisseur de l'eau ou de la neige fondante supérieure à 3 mm :*** • EAU STAGNANTE • NEIGE FONDANTE	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre moyenne et médiocre.	MOYEN A FAIBLE
1	• GLACE	La décélération au freinage est nettement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est nettement réduite.	FAIBLE
0	• GLACE MOUILLÉE • EAU SUR NEIGE COMPACTÉE • NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE	La décélération au freinage est minime à inexistante compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est incertaine.	INFERIEUR A FAIBLE

Table 1 - RCAM applicable at french aerodromes

Runway condition assessment matrix (RCAM)			
Assessment criteria		**Downgrade assessment criteria**	
Runway condition code (RWYCC)	**Runway surface description**	**Aeroplane decelaration or directional control observation**	**Pilot report of runway braking action**
6	• DRY	---	---
5	• FROST • WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth) ***Up to and including 3 mm depth :*** • SLUSH • DRY SNOW • WET SNOW	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal.	GOOD
4	***−15°C and Lower outside air temperature :*** • COMPACTED SNOW	Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium.	GOOD TO MEDIUM
3	• SLIPPERY WET • DRY SNOW or WET SNOW (any depth) ON TOP OF COMPACTED SNOW ***More than 3 mm depth :*** • DRY SNOW • WET SNOW ***Higher than −15°C outside air temperature:*** • COMPACTED SNOW	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced.	MEDIUM
2	***More than 3 mm depth of water or slush:*** • STANDING WATER • SLUSH	Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor.	MEDIUM TO POOR
1	• ICE	Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced.	POOR
0	• WET ICE • WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW • DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF ICE	Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain.	LESS THAN POOR

© Service de l'Information Aéronautique, France

Table 2- Matrice simplifiée utilisée dans les régions ne rencontrant pas de conditions météorologiques hivernales

Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)			
Critères d'évaluation		**Critères d'évaluation pour déclassement**	
Code d'état des pistes (RWYCC)	**Description de la surface des pistes**	**Observation sur la décélération de l'avion ou sur la maîtrise en direction**	**Rapport consultatif du pilote sur l'efficacité du freinage**
6	• SÈCHE	---	---
5	• MOUILLÉE (La surface de la piste est couverte de toute humidité visible ou de toute eau d'une épaisseur inférieure ou égale à 3 mm)	La décélération au freinage est normale compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale	BON
4		La décélération au freinage OU maîtrise en direction se situe entre bonne et moyenne	BON À MOYEN
3	• MOUILLÉE GLISSANTE	La décélération au freinage est sensiblement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise de la direction est sensiblement réduite	MOYEN
2	**Epaisseur d'eau supérieure à 3 mm :** • EAU STAGNANTE	La décélération au freinage OU la maîtrise de la direction se situe entre moyenne et faible	MOYEN À FAIBLE
1		La décélération au freinage est nettement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est nettement réduite	FAIBLE
0		La décélération au freinage est minime à inexistante compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est incertaine	INFÉRIEUR À FAIBLE

© Service de l'Information Aéronautique, France

Table 2- Simplified Matrix used in regions encountering no winter conditions

Runway condition assessment matrix (RCAM)			
Assessment criteria		Downgrade assessment criteria	
Runway condition code (RWYCC)	Runway surface description	Aeroplane decelaration or directional control observation	Pilot report of runway braking action
6	• DRY	---	---
5	• WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth)	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal.	GOOD
4		Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium.	GOOD TO MEDIUM
3	• SLIPPERY WET	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced.	MEDIUM
2	*More than 3 mm depth of water :* • STANDING WATER	Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor.	MEDIUM TO POOR
1		Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced.	POOR
0		Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain.	LESS THAN POOR

1223.2 Exploitation sur des pistes spécialement traitées en conditions hivernales

L'exploitation des pistes spécialement traitées en conditions hivernales consiste à apporter un traitement adapté à la piste pour permettre l'exploitation de celle-ci lorsqu'elle est contaminée par de la neige compactée ou de la glace.

Cette technique propre aux États du nord de l'Europe est documentée dans le Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 modifié.

Elle n'est pas pratiquée sur le territoire français.

1223.2 Operation on specially treated runways in winter conditions

The operations at specially prepared winter runway consist in providing an adapted treatment to the runway to allow its operations when it is contaminated by compacted snow or ice.

This technique, which is specific to the northern European states, is documented in the amended Commission Regulation (EU) No139/2014 of 12 February 2014.

It is not practiced on French territory.

1.2.2.4 Dispositions prises en vue de maintenir utilisables les aires de mouvement

Les renseignements relatifs à la disponibilité saisonnière des aérodromes et à leur déneigement et plus particulièrement les types d'équipements utilisés et les priorités de dégagement sont propres à chaque aérodrome et sont décrits dans la rubrique AD 2.7 de chaque aérodrome concerné.

1.2.2.4 Actions taken to maintain the usability of movement areas

Information on the seasonal availability of aerodromes and their snow clearance, in particular the types of equipment used and clearance priorities, is specific to each aerodrome and is described in AD 2.7 for each aerodrome concerned.

1.2.2.5 Système et moyens de compte-rendu

Les informations relatives à l'état des pistes font l'objet d'un rapport sur l'état des pistes (RCR) qui comprend 2 sections ordonnées comme suit :

Une section contenant des informations nécessaires au calcul des performances des avions :

- indicateur d'emplacement de l'aérodrome ;
- date et heure de l'évaluation ;
- numéro d'identification de la piste le plus faible ;
- code d'état de piste pour chaque tiers de piste ;
- pourcentage de couverture de contaminant pour chaque tiers de piste ;
- épaisseur des contaminants solides
- description de l'état pour chaque tiers de piste ;

1.2.2.5 System and means of reporting

Runway condition information is reported in a Runway Condition Report (RCR) which consists of 2 sections ordered as follows :

A section containing information necessary for the aeroplane performance calculation :

- aerodrome location indicator ;
- date and time of the assessment ;
- lowest runway designation number ;
- runway condition code for each third of the runway ;
- percentage contaminant coverage for each third of the runway ;
- depth of loose contaminants ;
- condition description for each runway third ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

- largeur de la piste à laquelle le RWYCC s'applique, si elle est inférieure à la largeur publiée.

Une section relative à la conscience de la situation contenant des informations additionnelles présentant un intérêt pour la sécurité des opérations :

- longueur de piste réduite le cas échéant ;
- chasse-neige basse sur la piste ;
- sable non adhérent sur la piste ;
- traitement chimique sur la piste ;
- congères sur la piste ;
- congères sur la voie de circulation ;
- congères à proximité de la piste ;
- état des voies de circulation ;
- état de l'aire de trafic ;
- observations en langage clair.

Sur la base du RCR produit par l'exploitant d'aérodrome, l'ATS communiquera ces informations aux équipages sur la fréquence et sur l'ATIS ou le D-ATIS le cas échéant. Cette diffusion sera complétée par l'émission d'un SNOWTAM dans les cas prévus par les règlements.

- width of the runway to which the RWYCC applies, if lower than the published width.

A situational awareness section containing additional information relevant to safe operations :

- reduced runway length where applicable ;
- drifting snow on the runway ;
- loose sand on the runway ;
- chemical treatment on the runway ;
- snowbanks on the runway ;
- snowbanks on the taxiway ;
- snowbanks adjacent to the runway ;
- taxiway conditions ;
- apron conditions ;
- plain language observations.

On the basis of the RCR produced by the aerodrome operator, ATS will disseminate this information to crews on the frequency and on the ATIS or D-ATIS where available. This communication will be completed by the dissemination of a SNOWTAM in the cases provided for by the regulations.

1.2.2.6 Cas de suspension des opérations et fermeture des pistes

Lorsque l'état des pistes ne permet plus la réalisation des opérations en toute sécurité et en particulier lorsque le code d'état de piste est inférieur à 1, l'exploitant d'aérodrome communique les informations à sa disposition aux organismes des services de la circulation aérienne, lorsqu'ils sont présents sur la plateforme, en vue d'une éventuelle suspension des opérations.

Dans ce cas, cette situation est signalée aux équipages par NOTAM, ainsi que sur la fréquence et sur l'ATIS ou le D-ATIS le cas échéant.

1.2.2.6 Cases of runway suspension and closure

When the condition of the runways no longer allows operations to be carried out safely in particular when the runway condition code is lower than 1, the aerodrome operator communicates the information available to the air traffic services organisations, when present on the platform, in view of a possible suspension of operations.

In this case, this situation is reported to the crews by NOTAM, as well as on the frequency and on the ATIS or the D-ATIS, if available.

1.2.2.7 Diffusion de l'information relatives à l'état de surface des pistes

1.2.2.7.1 Diffusion par les organismes ATS.

Les informations relatives à l'état de surface des pistes sont communiquées aux aéronefs par l'organisme des services de la circulation aérienne pendant ses horaires d'ouverture, sauf si l'ATS sait que les équipages ont déjà reçue ces informations, en totalité ou en partie, via d'autres sources, y compris NOTAM, diffusions ATIS ou D-ATIS et affichage de signaux appropriés. En effet, les informations relatives au GRF diffusées par l'ATS seront prioritairement communiquées à l'ATIS ou D-ATIS le cas échéant.

La communication des informations par tiers de piste par les organismes ATS se fait dans l'ordre de la direction des opérations d'atterrissage ou de décollage.

Les éléments du RCR sont diffusés en s'appuyant sur les expressions conventionnelles ATC (SERA). A cet effet, le code d'état de piste (RwyCC) pour les trois tiers de piste sera diffusé en priorité, suivi si nécessaire des informations sur la nature, la profondeur et le pourcentage de couverture du contaminant, pour chaque tiers de piste ainsi que d'autres informations jugées pertinentes. Cette transmission pourra être partielle pour tenir compte de l'encombrement de la fréquence de contrôle. Toutefois, l'ensemble des informations disponibles pourra être transmis à la demande de l'équipage.

1.2.2.7.2 Diffusion par l'AIS

Les informations concernant la présence de neige, neige fondante, glace, gelée, d'eau stagnante ou d'eau combinée à de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée sur l'aire de mouvement sont également diffusées au moyen d'un SNOWTAM.

Le prestataire AIS diffuse un SNOWTAM pour une validité maximale de 8h, à chaque RCR reçu.

Le modèle de SNOWTAM permettant la diffusion des renseignements relatifs au GRF figure à l'appendice 3 de l'annexe VI au règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission du 14 février 2020.

La communication des informations par tiers de piste par les prestataires AIS se fait par ordre de QFU croissant.

Lorsque la piste est considérée comme « mouillée glissante », un NOTAM indiquant la longueur de la section de piste dégradée est publié en complément des supports précédents.

1.2.2.7.3 Périodes de disponibilité

1.2.2.7 Distribution of information about runway surface conditions.

1.2.2.7.1 Dissemination by ATS organisations

Runway surface condition information shall be passed to aircraft by the air traffic services organisation during their hours of operation unless the ATS is aware that crews have already received all or part of the information from other sources, including NOTAMs, ATIS or D-ATIS disseminations and appropriate signal displays. Indeed, the GRF information disseminated by ATS will be given in priority on the ATIS, or D-ATIS if available.

The communication of information by runway thirds by ATS units is done in the direction of landing or take-off operations.

The elements of the RCR are broadcast using ATC expressions (SERA). To this end, the runway condition code (RwyCC) for the three thirds of the runway will be broadcast as a priority, followed if necessary by information on the nature, depth and percentage of coverage of the contaminant, for each third of the runway as well as other information deemed relevant. This transmission may be partial to take into account the congestion of the control frequency. However, all available information may be transmitted at the request of the crew.

1.2.2.7.2 Dissemination by AIS

This information concerning snow, slush, ice, frost, standing water or water associated with snow, slush, ice or frost on the movement area is also disseminated by means of SNOWTAM.

The AIS provider issues a SNOWTAM for a maximum validity of 8 hours for each RCR received.

The SNOWTAM template for the dissemination of GRF information is contained in Appendix 3 of Annex VI to Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management and air navigation services and other air traffic management network functions, and for their oversight, as amended by Commission Implementing Regulation (EU) 2020/469 of 14 February 2020.

The reporting of information by runway thirds via AIS providers is done from lowest to highest QFU.

When the runway is considered as" slippery wet", a NOTAM indicating the length of the degraded runway section is issued in addition to the preceding communications.

1.2.2.7.3 Availability periods

Les horaires de fonctionnement du service GRF sont disponibles dans la rubrique AD2.3 de chaque aérodrome concerné, et au besoin par NOTAM. Le cas échéant, l'indisponibilité du service GRF est communiquée par les services ATS aux équipages.

Lorsque les services de l'exploitant d'aérodrome en charge de l'évaluation de l'état de surface des pistes et de sa communication ne sont pas disponibles, l'organisme des services de la circulation aérienne, pendant ses horaires d'ouverture, transmet aux pilotes sur la fréquence les informations pertinentes à sa disposition, selon le format et la terminologie qu'il jugera appropriés en fonction des circonstances.

En dehors des horaires d'ouverture de l'organisme des services de la circulation aérienne, les services de l'exploitant d'aérodrome, s'ils sont présents, diffusent les informations qu'il est essentiel de communiquer au personnel chargé des opérations aériennes par voie de NOTAM ou SNOWTAM uniquement lorsque la durée de validité de ces informations le permet. Le pilote se conforme dès lors aux dispositions prévues par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs pour s'intégrer dans la circulation d'aérodrome.

The operating hours of the GRF service are available in the AD2.3 section of each concerned aerodrome, and if necessary by NOTAM. If necessary, the unavailability of the GRF service is communicated by ATS to the crews.

When the aerodrome operator service in charge of runway surface condition assessment and communication are not available, the air traffic services organization, during its opening hours, shall transmit to pilots on the frequency the relevant information at its disposal, in the format and terminology it deems appropriate to the circumstances.

Out of the opening hours of the air traffic services organization, the aerodrome operator's services, if present, will disseminate the information that is essential to be communicated to the personnel in charge of air operations by means of NOTAM or SNOWTAM only when the period of validity of this information allows it. The pilot shall therefore comply with the provisions set out in the Order of 12 July 2019 on general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft to integrate into aerodrome traffic.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 1.3 INDEX DES AÉRODROMES ET DES HÉLISTATIONS

INDEX TO AERODROMES AND HELIPORTS

NOTA : LES VALEURS DE MAG VAR SONT LES VALEURS CALCULÉES AU 01 JAN 2025.
NOTA : MAG VAR VALUES ARE THE VALUES CALCULATED AS OF 01 JAN 2025.

AD 1.3-1 INDEX DES AÉRODROMES

INDEX TO AERODROMES

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
TFFB	BASSE TERRE BAILLIF	-15.1004 °	16°00'48"N 061°44'32"W	64	NTL VFR S/NS/P	-131	Civil / Restreint
14 32	615 x 15 béton	124 ° 304 °	16°00'54.96"N 061°44'43.25"W 16°00'43.66"N 061°44'26.18"W	13 64			voir aussi AD2
SOOC	CAMOPI	-18.8369 °	03°10'22"N 052°20'04"W	228	NTL VFR S/NS/P	-100	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	1000 x 18 revêtue	88 ° 268 °	03°10'21.35"N 052°20'25.99"W 03°10'22.73"N 052°19'53.61"W	225 227			voir aussi AD2
SOCA	CAYENNE FELIX EBOUE	-18.5526 °	04°49'11"N 052°21'43"W	26	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	-113	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	3205 x 45 revêtue	65 ° 245 °	04°48'50.43"N 052°22'27.28"W 04°49'33.99"N 052°20'52.76"W	18 25			voir aussi AD2
TFFA	DESIRADE GRANDE ANSE	-15.27 °	16°17'49"N 061°05'04"W	9	NTL VFR P	-147	Civil / Restreint
09 27	604 x 20 revêtue	71 ° 251 °	16°17'45.90"N 061°05'13.96"W 16°17'52.40"N 061°04'54.74"W	8 6	16°17'46.20"N 061°05'13.07"W	9	voir aussi AD2
SOGS	GRAND SANTI	-18.2482 °	04°17'02"N 054°22'50"W	187	NTL VFR S/NS/P	-110	Civil / Restreint
09 27	1000 x 18 revêtue	74 ° 254 °	04°17'00.36"N 054°22'54.24"W 04°17'09.21"N 054°22'23.00"W	187 182			voir aussi AD2
TFFR	GUADELOUPE MARYSE CONDE	-15.1498 °	16°15'51"N 061°31'33"W	35	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	-132	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	3129 x 45 revêtue	101 ° 281 °	16°16'05.02"N 061°32'48.24"W 16°15'45.86"N 061°31'04.76"W	5 32	16°16'03.36"N 061°32'39.26"W 16°15'47.69"N 061°31'14.64"W	5 28	voir aussi AD2
TFFS	LES SAINTES TERRE DE HAUT	-15.1551 °	15°51'52"N 061°34'50"W	44	NTL VFR P	-131	Civil / Restreint
09 27	580 x 15 béton	74 ° 254 °	15°51'49.74"N 061°34'58.49"W 15°51'54.90"N 061°34'39.74"W	44 9			voir aussi AD2
TFFM	MARIE GALANTE	-15.243 °	15°52'07"N 061°16'20"W	20	NTL VFR S/NS/P	-134	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	1126 x 30 revêtue	78 ° 258 °	15°52'05.00"N 061°16'28.31"W 15°52'12.42"N 061°15'51.24"W	10 13	15°52'11.66"N 061°15'55.00"W	16	voir aussi AD2
SOOA	MARIPASOULA	-18.417 °	03°39'27"N 054°02'14"W	379	NTL VFR S/NS/P	-104	Civil / Restreint
07 25	1199 x 23 béton	55 ° 235 °	03°39'10.56"N 054°02'37.42"W 03°39'32.54"N 054°02'05.80"W	365 375			voir aussi AD2
TFFF	MARTINIQUE AIME CESAIRE	-15.398 °	14°35'32"N 060°59'47"W	16	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	-124	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	3000 x 45 revêtue	80 ° 260 °	14°35'18.47"N 061°01'05.84"W 14°35'35.40"N 060°59'27.10"W	10 14	14°35'34.00"N 060°59'35.26"W	12	voir aussi AD2
LFVM	MIQUELON	-17.0196 °	47°05'45"N 056°23'04"W	10	NTL IFR/VFR NS/P	-6	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	1000 x 20 revêtue	98 ° 278 °	47°05'46.28"N 056°23'12.30"W 47°05'41.76"N 056°22'25.39"W	8 8	47°05'45.78"N 056°23'07.13"W	7	voir aussi AD2
SOOR	REGINA	-18.6756 °	04°18'53"N 052°07'54"W	14	NTL VFR S/NS/P	-110	Civil / Restreint
06 24	799 x 15 revêtue	39 ° 219 °	04°18'38.30"N 052°08'05.99"W 04°18'58.57"N 052°07'49.72"W	14 12			voir aussi AD2
TFFJ	SAINT BARTHELEMY	-14.6989 °	17°54'16"N 062°50'38"W	48	INTL/NTL VFR S/NS/P	-137	Civil / Restreint
10 28	646 x 18 béton	89 ° 269 °	17°54'15.56"N 062°50'47.79"W 17°54'16.07"N 062°50'25.83"W	48 4			voir aussi AD2
TFFC	SAINT FRANCOIS	-15.2237 °	16°15'28"N 061°15'45"W	10	NTL VFR NS/P	-139	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	584 x 18 revêtue	99 ° 279 °	16°15'29.55"N 061°15'54.09"W 16°15'26.42"N 061°15'34.58"W	10 10			voir aussi AD2

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
SOOG	SAINT GEORGES DE L'OYAPOCK	-18.7988 °	03°53'36"N 051°48'20"W	29	NTL VFR S/NS/P	-108	Civil / Restreint
04 22	1200 x 15 revêtue	18 ° 198 °	03°53'32.86"N 051°48'20.53"W 03°54'10.02"N 051°48'08.52"W	29 28			voir aussi AD2
SOOM	SAINT LAURENT DU MARONI	-18.1465 °	05°29'06"N 054°02'01"W	20	NTL VFR S/NS/P	-108	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	1000 x 18 revêtue	24 ° 204 °	05°28'39.74"N 054°02'12.35"W 05°29'09.59"N 054°01'59.36"W	16 19			voir aussi AD2
TFFG	SAINT MARTIN GRAND'CASE	-14.6319 °	18°06'02"N 063°02'56"W	23	INTL/NTL VFR S/NS/P	-143	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	1202 x 30 revêtue	107 ° 287 °	18°06'05.57"N 063°03'09.11"W 18°05'54.08"N 063°02'30.00"W	5 23	18°06'05.06"N 063°03'07.38"W 18°05'55.62"N 063°02'35.26"W	5 19	voir aussi AD2
LFVP	SAINT PIERRE	-16.9139 °	46°45'47"N 056°10'27"W	28	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	-5	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1920 x 45 enrobé bitumineux	59 ° 239 °	46°45'30.25"N 056°11'08.27"W 46°46'00.69"N 056°09'55.87"W	28 18			voir aussi AD2
SOOS	SAUL	-18.6019 °	03°36'54"N 053°12'13"W	740	NTL VFR S/NS/P	-106	Civil / Restreint
04 22	1142 x 51 non revêtue	18 ° 198 °	03°36'36.10"N 053°12'19.78"W 03°37'11.50"N 053°12'08.40"W	694 739			voir aussi AD2

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 1.3-2 REPERTOIRE DES HELISTATIONS

HELIPORT DIRECTORY

Nom - ***Name*** (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	Observations
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	
CAYENNE ANDREE ROSEMON CENTRE HOSPITALIER SOCH Usage restreint -18.5408°				Centre Hospitalier de Cayenne Andrée ROSEMON - TEL : 0594 39 51 51 - FAX : 0594 37 85 83
04°55'22"N 052°19'19"W	49 ft	FATO 30 x 30 TLOF 30 x 30	-114	balisage : OUI (40 feux encastrés + 6 projecteurs)
en terrasse		FATO Composite (11.2 T) TLOF Composite (11.2 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : 5 extincteurs à poudre de 50 kg, 2 RIA mousse + 1 agent sur site. Utilisation en IFR. Contact radio obligatoire avec CAYENNE TWR. Réservé au transport sanitaire. Deux trouées d'atterrissage désaxées de 11° suivant les axes 136° et 305°. Aire de sécurité : 39x39 m. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%.
PIERRE ZOBDA QUITMAN 2 CENTRE HOSPITALIER Usage restreint -15.3834°				C.H.U de Martinique - SAMU : +596 (0) 596 75 15 75 (ou le 15 localement).
14°38'00"N 061°02'15"W	438 ft	FATO 30 x 30 TLOF 30 x 30	-124	balisage : OUI (40 feux encastrés + 8 projecteurs)
en terrasse		FATO Béton (10.6 T) TLOF Béton (10.6 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : 5 extincteurs à poudre de 50 kg, eau : 1 poste fixe Réservé au transport sanitaire Trouée de décallage et d'atterissage orientées suivant les axes 029° et 209°
POINTE A PITRE ABYMES CENTRE HOSPITALIER 1 Usage restreint -15.1518°				C.H.U. de Pointe à Pitre / Abymes - SAMU TEL : 0590 89 10 10
16°14'10"N 061°31'26"W	58 ft	FATO 40 x 28 TLOF 11 x 11	-132	balisage : OUI Feux de FATO : 12 couleur blanche Feux de TLOF : 12 couleur verte
en surface		FATO Béton (7.5 T) TLOF Béton (7.5 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : 2 extincteurs (50kg poudre + 45kg CO2), 2 RIA mousse, S.S.I.A.P.1 Réservée au transport sanitaire à la demande et aux opérations de secours d'urgence. Pente de 8% sur les premiers 245 m puis pente de 16% sur les 830 m suivants.
POINTE A PITRE ABYMES CENTRE HOSPITALIER 2 Transport public à la demande -15.1518°				C.H.U. de Pointe à Pitre / Abymes - Chef d'équipe SIAP TEL : 0590 89 10 91 (PPR 15 MIN)
16°16'59"N 061°30'38"W	137 ft	FATO 16 x 16 TLOF 16 x 16	-132	balisage : OUI Feux FATO/TLOF : 22 de couleur verte.
en terrasse		FATO Structure métallique (6.1 T) TLOF Structure métallique (6.1 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : 2 extincteurs (50kg poudre + 5kg CO2), Sprinkler encastré. Strictement réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence par Hélicoptère). Trouées : 084°/264°(069°-249° vrais). Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%. Aire de sécurité : 32x32 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AD 1.4 REGROUPEMENT DES AERODROMES/HELISTATIONS

GROUPING OF AERODROMES/HELIPORTS

La présente section décrit les modalités selon lesquelles les renseignements aéronautiques relatifs aux aérodromes des Antilles, de Guyane et de Saint-Pierre-et-Miquelon sont publiés à l'AIP.

The present sub-section describes the criteria based upon which the aerodromes/heliports located on the French West Indies, French Guyana and Saint-Pierre-et-Miquelon territory are sorted and grouped for the provision of aeronautical information purposes.

1.4.0 Carte interactive des aérodromes

La visualisation des aérodromes et des hélistations sur fond cartographique géolocalisé est possible en consultant le Visualiseur de l'AIP du site Internet du SIA : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/vaip

Il est possible de filtrer les terrains en fonction de la nature du revêtement et/ou de la longueur de la piste.

On accède aux cartes des terrains grâce à un clic sur leur symbole.

Enfin, il est possible d'effectuer une recherche, via la loupe, d'un aérodrome ou d'une hélistation.

1.4.0 Interactive map of aerodromes

Aerodromes and heliports can be visualised on a geolocated map by consulting the AIP viewer on the SIA website : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/vaip

It is possible to filter the aerodromes according to the type of surface and/or the length of the runway.

The aerodromes charts can be accessed by clicking on their symbol.

Finally, it is possible to search for an aerodrome or a heliport using the magnifying glass (search box).

1.4.1 Répertoire des aérodromes

Un répertoire des aérodromes internationaux et nationaux destinés aux aéronefs à voilure fixe, y compris les aérodromes à usage privé disposant d'une piste revêtue, figure dans la sous-section AD 1.3.

La colonne « Type/Usage » précise :

- le type d'aérodrome comme sur les cartes OACI et conformément au manuel OACI 8126 ;

- l'usage aéronautique et les conditions d'utilisation de l'AD au sens de l'arrêté du 23 novembre 1962 relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation (Listes 1, 2 et 3) ainsi que le statut « Privé » de certains Aérodromes :

Valeurs « Type » possibles :

• « Civil » : utilisation civile, activité militaire à la marge possible. Aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ou à usage restreint dont l'affectataire principal ou unique est l'aviation civile.

• « Mixte » : utilisation principale militaire, mais utilisation civile possible. Aérodome ouvert à la circulation aérienne publique mais qui a pour affectataire principal le Ministère des Armées.

• « Militaire » : pas d'utilisation civile régulière possible. Aérodrome réservé aux administrations de l'État ou à usage restreint dont le Ministère des Armées est affectataire principal ou unique (certains aérodromes militaires peuvent néanmoins tolérer une activité aéronautique unique ou principale civile basée ou jugée significative par les autorités compétentes).

Valeurs « Usage » possibles :

• « Ouvert à la CAP » : Aérodrome ouvert à la Circulation Aérienne Publique

• « Réservé à l'État » : Aérodrome réservé à l'usage d'administration de l'État

• « Restreint » : Aérodrome Agréé à usage restreint

• « Privé » : Aérodrome à usage privé

La colonne « trafic » apporte les précisions suivantes :

1)Trafic International (INTL) : indique si l'AD accueillant le trafic est un aérodrome international au sens de l'article R6312-14 du code des transports, c'est-à-dire faisant partie d'une des catégories suivantes :

- un point de passage frontalier (PPF),

- un point de passage contrôlé (uniquement en outre-mer),

- un aéroport international de l'UE.

2) Trafic National (NTL) : indique si l'AD accueillant le trafic n'est pas un aérodrome international tel que défini ci-dessus.

3) Trafic IFR/VFR : indique si l'AD est doté d'au moins une procédure de départ aux instruments (y compris omnidirectionnel) et/ou d'approche aux instruments.

4) Trafic VFR : indique si l'AD accueillant le trafic n'est doté d'aucune procédure de départ aux instruments (y compris omnidirectionnel) ni d'approche aux instruments.

5) Trafic Régulier (S) : indique si l'AD accueillant le trafic est ouvert au trafic commercial régulier c'est-à-dire aux trafics qui ont un ou plusieurs créneaux aéroportuaires réservés à l'année.

6) Trafic Non- Régulier (NS) : indique si l'AD accueillant le trafic est ouvert au trafic commercial non régulier, de type Charter, c'est-à-dire aux trafics qui n'ont pas de créneaux aéroportuaires réservés à l'année, mais sur une période de l'année seulement.

7) Trafic Privé (P) : indique si l'AD accueillant le trafic est ouvert au trafic de l'aviation générale.

1.4.1 Aerodrome index

An index containing international and national aerodromes intended for fixed-wing aircraft, including private aerodromes with a paved runway, is published in sub-section AD 1.3.

The 'Type/Usage' column specifies :

- the type of aerodrome as on ICAO charts and in accordance with ICAO Manual 8126 ;

- the aeronautical use and conditions of use of the AD within the meaning of the order of 23 November 1962 relating to the classification of aerodromes according to their aeronautical use and the conditions of their use (Lists 1, 2 and 3) as well as the 'Private' status of certain aerodromes :

Possible 'Type' values :

• 'Civil' : civilian use, possible marginal military activity. Aerodrome open to public air traffic or for restricted use whose assignment is civil.

• 'Mixte' : main use for military operations, but civilian activity possible. Aerodrome open to public air traffic whose assignment is military.

• 'Militaire' : no regular civilian use possible. Aerodrome reserved for state aircraft whose assignment is military. Some aerodrome with restricted use and military can nevertheless tolerate a civil activity if the authorities deem it significant.

Possible 'Usage' values :

• 'Ouvert à la CAP': Aerodrome open to Public Air Traffic

• 'Réservé à l'État' : Aerodrome reserved for the use of the State administration

• 'Restreint' : Approved aerodrome for restricted use

• 'Privé' : Aerodrome for private use

The 'traffic' column provides the following specifications :

1) International Traffic (INTL) : indicates whether the AD handling the traffic is an international aerodrome as defined by Article R6312-14 of the Transport Code, i.e. belonging to one of the following categories :

- a border crossing point,

- a controlled crossing point (only overseas),

- an EU international airport.

2) National Traffic (NTL) : indicates whether the AD handling the traffic is not an international aerodrome as defined above.

3) IFR/VFR traffic : indicates whether the AD has at least one instrument departure procedure (including omnidirectional) and/or instrument approach.

4) VFR traffic : indicates whether the AD handling the traffic has no instrument departure procedure (including omnidirectional) or instrument approach.

5) Scheduled Traffic (S) : indicates whether the AD handling the traffic is open to regular commercial traffic, i.e. traffic with one or more airport slots reserved for the whole year.

6) Non-Scheduled Traffic (NS) : indicates whether the AD handling the traffic is open to non-scheduled commercial traffic, such as Charters, i.e. traffic that does not have airport slots reserved for the whole year, but only for a certain period of the year.

7) Private Traffic (P) : indicates whether the AD handling the traffic is open to general aviation traffic.

© Service de l'Information Aéronautique, France

← **1.4.2 Aérodromes IFR et VFR**

Les renseignements aéronautiques relatifs aux aérodromes accueillant des aéronefs évoluant selon les règles de la CAG et destinés aux aéronefs à voilure fixe figurent dans la section AD 2 de l'AIP. Les aérodromes y sont classés par ordre alphabétique.

← **1.4.3 Hélistations**

← Les renseignements aéronautiques relatifs aux hélistations, y compris celles qui sont exclusivement réservées au transport public à la demande sont publiés sous la forme :

← - d'un répertoire dans la sous-section AD 3 de l'AIP ;

- de cartes d'approche et d'atterrissage à vue classées par ordre alphabétique dans la section AD 3 de l'AIP.

Les renseignements relatifs aux aménagements dédiés aux aéronefs à voilure tournante situés sur des aérodromes dotés de pistes pour avion figurent en sous-section AD 2.16 de l'aérodrome concerné.

1.4.2 IFR and VFR aerodromes

Aeronautical information relating to aerodromes intended for fixed-wing aircraft flying in general air traffic is located in the AD 2 part of then AIP. Aerodromes are sorted by alphabetical order.

1.4.3 **Heliports**

Aeronautical information relating to heliports, including those exclusively intended for « on-demand public transport » are published in :

- an index in AD 3 ;

- visual approach and visual landing charts sorted by alphabetical order in the AD 3.1 section of the AIP.

Information relating to facilities for rotary wing aircraft located at aerodromes with airplane runways can be found in AD 2.16 of the aerodrome concerned.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 1.5 ETAT DE CERTIFICATION DES AÉRODROMES

STATUS OF CERTIFICATION OF AERODROMES

Nom de l'aérodrome *Aerodrome name* **Indicateur d'emplacement** *ICAO Location indicator*	**Date de certification** *Date of certification*	**Validité de la certification** *Validity of certification*	**Remarque** *Remark*
1(1)	2	3 (2)	4 (3)
CAYENNE-FELIX-EBOUE SOCA	01/10/2025	___	Certification européenne *European certification*
MARIPASOULA SOOA	30/09/2024	30/09/2026	Certification nationale *National certification*
MARTINIQUE AIME CESAIRE TFFF	22/12/2017	___	Certification européenne *European certification*
GUADELOUPE MARYSE CONDE TFFR	20/01/2017	___	Certification européenne *European certification*
SAINT-BARTHELEMY TFFJ	31/03/2023	31/03/2028	Certification nationale *National certification*
SAINT-MARTIN-Grand' Case TFFG	04/04/2023	04/04/2028	Certification nationale *National certification*
SAINT-PIERRE LFVP	09/12/2022	31/12/2027	Certification nationale *National certification*

(1) Tous les autres aérodromes ouverts à la CAP ou à usage restreints font l'objet d'une homologation conforme à l'arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA).
Other aerodromes open to public air traffic (CAP) or restricted use have approval in compliance with Ministerial Order called "arrêté CHEA".

(2) Dans la colonne 3, le trait (___) indique que le certificat n'a pas de date d'expiration ; le certificat est d'une durée illimitée.
In column 3, the dash (___) indicates that the certificate does not have an end of validity ; the certificate is perpetual.

(3) Certification nationale : aérodrome certifié selon le L.6331 du code des transports / *National certification : aerodrome certified in accordance with L.6331 of Transports Code.*
Certification européenne : aérodrome certifié selon le Reg. (EU) 139/2014 modifié / *European certification : aerodrome certified in accordance with Reg. (EU) 139/2014 amended.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AD 1.7 AUTRES ESPACES AÉRIENS

OTHER AIRSPACES

AD-1.7.1 AUTRES ESPACES AÉRIENS ASSOCIÉS À DES AÉRODROMES VFR

OTHER AIRSPACES ASSOCIATED TO VFR AERODROMES

NIL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-1.7.2 CTR INTERFÉRANT AVEC L'ESPACE AÉRIEN SOUS JURIDICTION FRANÇAISE

CTR INTERFERING WITH AIRSPACE PLACED UNDER FRENCH JURISDICTION

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Organisme / *Unit* Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
CTR JULIANA 18°09'00"N , 063°15'28"W - 18°09'00"N , 062°53'18"W - 17°59'10"N , 062°56'45"W - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 18°02'27"N , 063°06'34"W (ARP) - 18°05'35"N , 063°16'41"W - 18°09'00"N , 063°15'28"W	C	FL 055 ---------- SFC	TWR JULIANA Tower (EN)	HOR ATS : 1100 - 0100
CTR ST LUCIA 14°13'00"N , 060°52'00"W - 14°10'36"N , 060°49'44"W - 14°01'47"N , 060°40'29"W - 13°53'57"N , 060°35'02"W - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 13°44'00"N , 060°58'37"W (VOR-DME BNE) - 13°18'55"N , 060°59'41"W - 13°34'00"N , 061°30'00"W - 14°02'05"N , 061°40'05"W - 14°13'00"N , 060°52'00"W	D	4500ft ASFC ---------- SFC	TWR HEWANORRA HEWANORRA TOUR HEWANORRA TOWER APP ST LUCIA ST LUCIA APPROCHE ST LUCIA APPROACH EN	HOR ATS : 1000 - 0300 TA : 9000 ft (2743 m) Cette zone est incluse dans la TMA MARTINIQUE This zone is included in TMA MARTINIQUE limits.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 AERODROMES

AERODROMES

AD 2.1 AERODROMES A TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL REGULIER

AERODROMES FOR USE BY INTERNATIONAL AND COMMERCIAL SCHEDULED AIR TRAFFIC

BASSE TERRE BAILLIF	TFFB
CAMOPI	SOOC
CAYENNE FELIX EBOUE	SOCA
DESIRADE GRANDE ANSE	TFFA
GRAND SANTI	SOGS
LES SAINTES TERRE DE HAUT	TFFS
MARIE GALANTE	TFFM
MARIPASOULA	SOOA
MARTINIQUE AIME CESAIRE	TFFF
MIQUELON	LFVM
POINTE A PITRE LE RAIZET	TFFR
REGINA	SOOR
SAINT BARTHELEMY	TFFJ
SAINT FRANCOIS	TFFC
SAINT GEORGES DE L'OYAPOCK	SOOG
SAINT LAURENT DU MARONI	SOOM
SAINT MARTIN GRAND'CASE	TFFG
SAINT PIERRE	LFVP
SAUL	SOOS

Les informations concernant les autres aérodromes sont consultables dans les atlas VAC, IAC et ARR/DEP.

Information concerning the other aerodromes is available in atlas VAC, IAC and ARR/DEP.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 LFVM.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

LFVM - MIQUELON

AD 2 LFVM.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	47°05'45"N 056°23'04"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	500 m ouest de MIQUELON	500 m west from MIQUELON city
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	10 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*		
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-6 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	17.0196°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.174°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	COLLECTIVITE TERRITORIALE ET DTAM	
	Adresse / *Address*	15 rue Marcel Hélène 97500 Miquelon	
	Telephone	05 08 41 64 60	
	FAX	05 08 41 64 61	
	TELEX		
	AFS	LFVPZTZX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	CAA : Service de l'Aviation Civile de Saint-Pierre et Miquelon BP 4265 SAINT-PIERRE 97500 SAINT PIERRE et MIQUELON TEL : 05 08 41 18 00	

AD 2 LFVM.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	05 08 41 09 80 Horaires de bureau/Office hours.	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	05 08 41 64 39	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	05 08 41 04 00	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	Saint Pierre . TEL : 0508 41 18 22 - FAX : 0508 41 18 20	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	05 08 41 18 60	
7	ATS	O/R pour les vols commerciaux, EVASAN et sauvetage canadien. Autres vols PPR la veille avant 1800 locales. Communication en français uniquement. TEL : +33 (0)5 08 55 64 60 - FAX : +33 (0)5 08 41 64 60. Renseignements sur ouverture : TWR ST PIERRE (0)508 41 18 22.	O/R for commercial flights, MEDEVAC and canadian rescue. Other flights PPR on previous day before 1800 local time. Communication in French only. TEL : +33 (0)5 08 55 64 60 - FAX : +33 (0)5 08 41 64 60. Information during opening : TWR ST PIERRE +33 (0)508 41 18 22.
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS	GRF (Global Reporting Format) : HOR ATS

AD 2 LFVM.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFVM.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	A proximité	In the vicinity
2	Restaurants	A proximité	In the vicinity
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	A proximité	In the vicinity
4	Services médicaux / *Medical facilities*	A proximité	In the vicinity
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	A proximité	In the vicinity
6	Office de tourisme / *Tourist office*	A proximité	In the vicinity
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFVM.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	1 VIM 25 P15 (2400 litres)	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Engins de chantier et grue de levage	Heavy plants and a lifting crane
4	Observations / *Remarks*	Niveau 2 : HOR ATS. Niveau 3 : PPR	Level 2 : ATS SKED. Level 3 : PPR

AD 2 LFVM.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	2 camions avec lames biaises, 2 balayeuses tractées, 1 souffleuse	2 trucks with skew blades, 2 towed sweepers, 1 blower
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*		
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 Possibilité de stationner un train de balayeuse à l'Est du parking.	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 Parking for a blower axle unit available East of apron.

AD 2 LFVM.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Revêtue	Paved
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	18 F/B/W/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	15m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé	
	Résistance des TWY / *TWY strength*	25 F/B/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	THR 12 DTHR 12 THR 30	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	THR 12 : 8 ft DTHR 12 : 7 ft THR 30 : 8 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFVM.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui	Yes
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFVM .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Absence de marque axiale des aires de demi-tour sur piste.	No axial marking for half turn areas.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFVM .10 **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

AD 2 LFVM .11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	SAINT PIERRE Pointe Blanche
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFVM .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	VISU
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	AFIS
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 0508 41 18 66

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFVM.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
12	098.00 (115)	1000 x 20	PCN 23 / F / B / W / T revêtue / paved	47°05'46.28"N 056°23'12.30"W (47°05'45.78"N 056°23'07.13"W) ------ GUND NIL	THR : 8ft DTHR : 7ft
30	278.00 (295)	1000 x 20	PCN 23 / F / B / W / T revêtue / paved	47°05'41.76"N 056°22'25.39"W ------ GUND NIL	THR : 8ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
12	NIL	NIL	NIL	1120 x 80	NIL	NIL
30	NIL	NIL	NIL	1120 x 80	NIL	NIL

AD 2 LFVM.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
12	1000	1000	1000	890	
30	1000	1000	1000	1000	

AD 2 LFVM.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*
12		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	29 ft					
30		G	PAPI 3.4 ° 5.9 %	29 ft					

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
12	1000 m	60 m	W	LIH/LIL	R			
30	1000 m	60 m	W	LIH/LIL	R			

AD 2 LFVM.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN		
	IBN		
2	Té d'atterrissage / *LDI*		
	Anémomètre / *Anemometer*	Oui	Yes
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*		
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	Oui	Yes
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupe électrogène	Auxiliary power unit
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Moins de 15 s	Less than 15 s
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFVM.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 LFVM.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 LFVM.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	MIQUELON Information (FR)	118.275 MHz	HX	

AD 2 LFVM.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
NDB	MQ	402 kHz	H24	47°05'50.9"N 056°23'09.1"W		50NM			

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFVM.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 Conditions d'utilisation de l'AD

Roulage interdit hors piste (tourbeux).

20.2 VFR de nuit

Agréé.

Absence ATS, O/R PPR 12 HR.

PAPI HS : approche à vue et MVL interdites de nuit.

20.1 AD operating conditions

Taxiing prohibited except on RWY (peaty).

20.2 Night VFR

Approved.

Absence ATS, O/R PPR 12 HR.

PAPI out of service : visual approach and circling prohibited at night.

AD 2 LFVM.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 LFVM.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 COMMUNICATION RADIO

Contact radio obligatoire. Communication FR uniquement.

22.1 RADIOCOMMUNICATION

Radio contact compulsory. Communication FR only.

22.2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS

RWY 12 : Monter 115° à 4.5% jusqu'à 1500 ft (1492 ft) (1) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Le relief de 168 ft d'altitude à 1261 m de la DER et à 161 m à droite de l'axe de la piste détermine une pente de montée de 4.5%. Au-delà de 1500 ft (1492 ft) la pente minimale de montée s'applique.

RWY 30 : Monter 295° jusqu'à 1500 ft (1492 ft) puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

22.2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

RWY 12 : *Climb 115° at 4.5% up to 1500 ft (1492 ft) (1) then direct route climbing up to en route safety altitude.*

(1) Theoretical climb gradient of 4.5% until 1500 ft (1492 ft) is due to terrain at an altitude of 168 ft located at 1261 m from DER and at 161 m on the right side of RWY axis, then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.

RWY 30 : *Climb 295° up to 1500 ft (1492 ft) then direct route climbing up to en route safety altitude.*

22.3 VOLS D'ENTRAINEMENT

Circuits basse hauteur autorisés dans le sens publié à 500 ft AAL minimum.

22.3 TRAINING FLIGHTS

Low altitude patterns authorized at 500 ft AAL minimum.

22.4 HAUTEUR DE SURVOL

Agglomération de Miquelon, hauteur minimale de survol :

- 1700 ft pour les aéronefs monomoteurs à pistons,
- 3300 ft pour les aéronefs équipés de plusieurs moteurs à pistons ou d'une ou plusieurs turbo machines.

Circuits basse hauteur autorisés dans le sens publié à 500 ft AAL minimum.

22.4 OVERFLIGHT MINIMUM HEIGHT

Agglomeration of Miquelon, overflight minimum height :

- *1700 ft for single piston engined ACFT,*
- *3300 ft for multi piston engined ACFT or single or multi turboprop ACFT.*

Low altitude patterns authorized at 500 ft AAL minimum.

AD 2 LFVM.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 RENSEIGNEMENTS DIVERS

Aérodrome non ouvert au trafic international.

Activité IFR possible.

23.1 MISCELLANEOUS

Aerodrome not open to international traffic.

Possible IFR operations.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Présence d'oiseaux de mer toute l'année et bernaches du Canada de mars à juillet .

Site susceptible d'être envahi en quelques minutes par du brouillard d'advection.

Du 15 novembre au 15 avril, restrictions possibles suite enneigement et verglas.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Bird presence all year long and Canada geese from March to July .

Site likely to be covered by advection fog in a few minutes.

From November 15th to april 15th, possible restrictions due to snow and ice.

23.3 PERIL ANIMALIER

Occasionnel.

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random.

AD 2 LFVM.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

AD 2 LFVM.25 **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

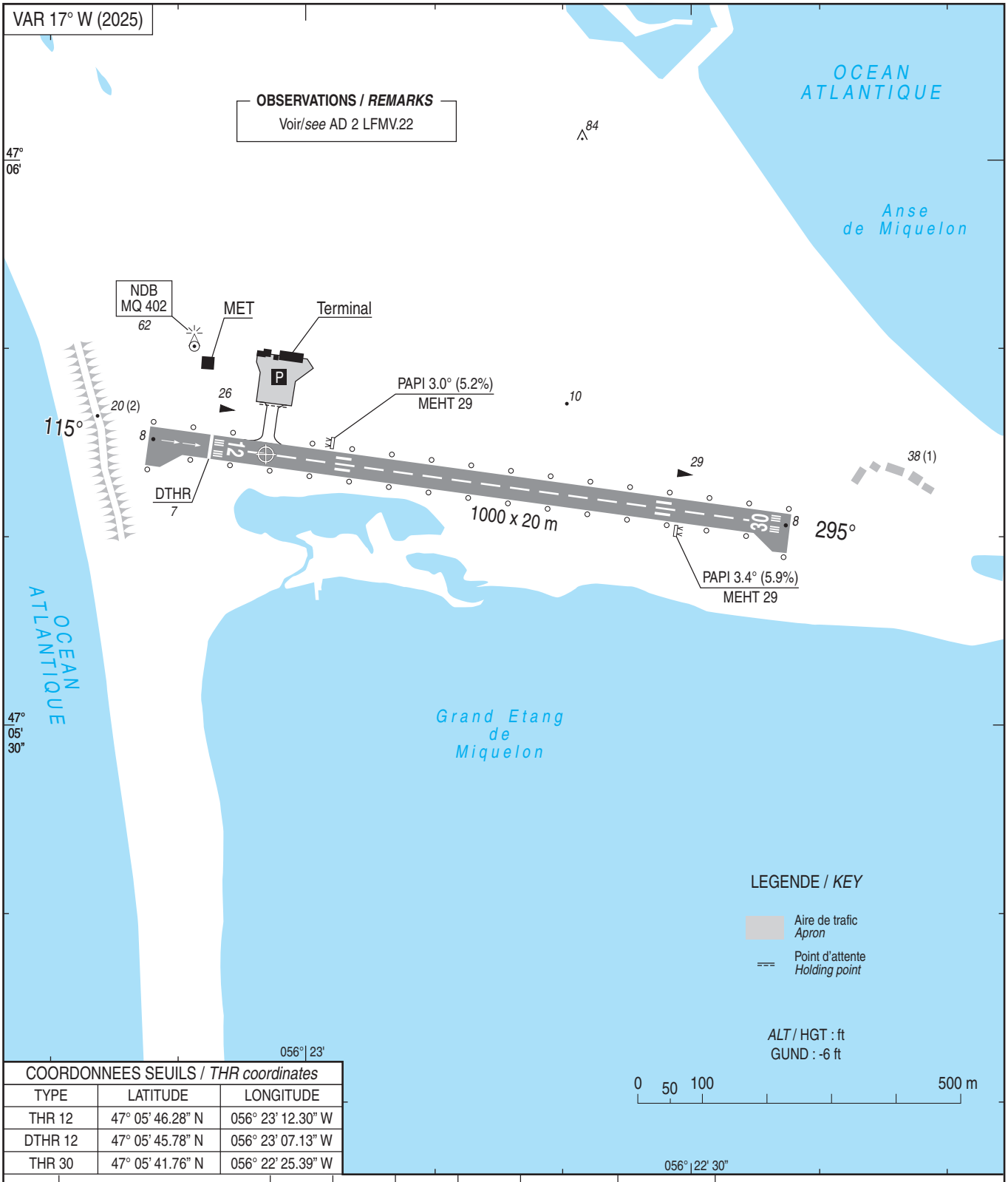
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

AFIS : MIQUELON Information 118.275 (FR seulement/*only*)

MIQUELON
47 05 45 N - 056 23 04 W
ALT AD : 10 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 12	47° 05' 46.28" N	056° 23' 12.30" W
DTHR 12	47° 05' 45.78" N	056° 23' 07.13" W
THR 30	47° 05' 41.76" N	056° 22' 25.39" W

RWY	BALISAGE/*Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
12	NIL	LIH/LIL	1000	1000	1000	890	Revêtue *Paved*	23 F/B/W/T	400*	400*	-	-
30	NIL	LIH/LIL	1000	1000	1000	1000			400*	400*	-	-
									*HN : 800			

ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION* :
(1)(2) Obstacles pénalisants/*Penalizing obstacles* : voir/*see* AD 2 LFVM.22

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
MQ	Voir / *See* AD 2 LFVM.19			X		X
RW30	47°05'41.76" N	056°22'25.39" W	X	X		X
RW12	47°05'45.78" N	056°23'07.13" W	X	X		X
IVM30	47°04'16.1" N	056°07'47.4" W	X			X
FVM30	47°04'50.2" N	056°13'35.0" W	X			X
IVM12	47°07'09.5" N	056°37'46.2" W	X			X
FVM12	47°06'36.6" N	056°31'58.1" W	X			X
VM301	47°09'12.9" N	056°06'45.1" W	X			X
VM302	46°59'19.3" N	056°08'49.4" W	X			X
VM305	47°06'15.2" N	056°28'13.3" W	X			X
VM306	47°11'12.2" N	056°27'12.4" W	X			X
VM401	47°03'11.9" N	056°38'34.2" W	X			X
VM402	47°11'07.1" N	056°36'58.2" W	X			X
VP502	46°55'22.8" N	056°01'32.2" W	X		X	
VP402	46°44'38.2" N	056°27'05.3" W	X		X	
VP300	46°55'38.8" N	056°19'18.2" W	X		X	
VM410	47°05'20.6" N	056°18'46.3" W	X			X

© SIA

MIQUELON

PRECODING RNP RWY 12

RNP RWY 12

RMK: -

MAG VAR 2025 17.0°W

REF NAVAID : -

Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	IVM12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VM401	IF	VM401	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IVM12	-	025	007.9	4.0	-	-	-	-	-	1.0
INA VM402	IF	VM402	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IVM12	-	205	187.9	4.0	-	-	-	-	-	1.0
INA IVM12	IF	IVM12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APCH	IF	IVM12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	FVM12	-	115	097.9	4.0	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW12	Yes	115	097.9	6.1	-	-	-	-	-3.0 / 49	0.3
	TF	VM410	Yes	115	098.0	3.0	-	-	-	-	-	1.0
	DF	IVM12	-	-	-	-	L	-	2000	-	-	1.0

Input data

Operation Type	**0**
SBAS Provider	**0 (WAAS)**
Airport Identifier	**LFVM**
Runway	**12**
Runway Letter	**0 (None)**
Approach Performance Designator	**0**
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	**0**
Reference Path Identifier	**W12A**
LTP/FTP Latitude	**470545.7800N**
LTP/FTP Longitude	**0562307.1300W**
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	**0.5**
FPAP Latitude	**470538.1100N**
Delta FPAP Latitude (seconds)	**-7.6700**
FPAP Longitude	**0562147.5500W**
Delta FPAP Longitude (seconds)	**79.5800**
Threshold Crossing Height	**49.0**
TCH Units Selector	**0 (feet)**
Glidepath Angle (degrees)	**3.00**
Course Width (metres)	**105.00**
Length Offset (metres)	**808**
HAL (metres)	**40.0**
VAL (metres)	**35.0**

Output data

Data Block	**00 0D 16 06 0C 0C 00 00 01 32 31 17 68 20 36 14 0C 53 CD E7 05 14 14 C4 FF B8 6D 02 EA 01 2C 01 64 65 C8 AF 4C 43 37 F5**
Calculated CRC Value	**4C4337F5**

Required Additional Data

ICAO Code	**LF**
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	**2.2**

© Service de l'Information Aéronautique, France

MIQUELON

PRECODING RNP RWY 30

RNP RWY 30

MAG VAR 2025 17.0°W

REF NAVAID : -

RMK -

Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	VM301	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VM301	IF	VM301	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IVM30	-	205	188.2	5.0	-	-	-	-	-	1.0
INA VM302	IF	VM302	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IVM30	-	025	008.1	5.0	-	-	-	-	-	1.0
INA IVM30	IF	IVM30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APCH	IF	IVM30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	FVM30	-	295	278.2	4.0	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW30	Yes	295	278.1	6.1	-	-	-	-	-3.0 / 49	0.3
	TF	VM305	-	295	278.0	4.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	VM306	-	025	008.0	5.0	R	-	-	-	-	1.0
	TF	VM301	-	115	098.0	14.1	R	-	2000	-	-	1.0

Input data

Operation Type	**0**
SBAS Provider	**0 (WAAS)**
Airport Identifier	**LFVM**
Runway	**30**
Runway Letter	**0 (None)**
Approach Performance Designator	**0**
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	**0**
Reference Path Identifier	**W30A**
LTP/FTP Latitude	**470541.7600N**
LTP/FTP Longitude	**0562225.3900W**
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	**0.8**
FPAP Latitude	**470549.4300N**
Delta FPAP Latitude (seconds)	**7.6700**
FPAP Longitude	**0562344.9800W**
Delta FPAP Longitude (seconds)	**-79.5900**
Threshold Crossing Height	**49.0**
TCH Units Selector	**0 (feet)**
Glidepath Angle (degrees)	**3.00**
Course Width (metres)	**105.00**
Length Offset (metres)	**696**
HAL (metres)	**40.0**
VAL (metres)	**35.0**

Output data

Data Block	**00 0D 16 06 0C 1E 00 00 01 30 33 17 00 01 36 14 24 99 CE E7 08 14 EC 3B 00 34 92 FD EA 01 2C 01 64 57 C8 AF 99 EF 58 EE**
Calculated CRC Value	**99EF58EE**

Required Additional Data

ICAO Code	**LF**
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	**2.4**

© Service de l'Information Aéronautique, France

MIQUELON
SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 12

RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 17.0°W		REF NAVAID : -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
VP402 2E											
-	CA	-	-	115	098	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	VP300	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	VP402	-	223	205.9	12.2	-	1900	-	-	1.0
VP502 2E											
-	CA	-	-	115	098	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	VP502	-	-	-	-	R	2000	-	-	1.0

MIQUELON
SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 30

RMK	GNSS only							MAG VAR 2025 17.0°W		REF NAVAID : -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
VP402 2W											
-	CA	-	-	295	278.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	VP402	-	-	-	-	L	1900	-	-	1.0
VP502 2W											
-	CA	-	-	295	278.0	-	-	1500	-	-	1.0
-	DF	VP300	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	VP502	-	108	91.1	12.2	-	2000	-	-	1.0

MIQUELON
SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

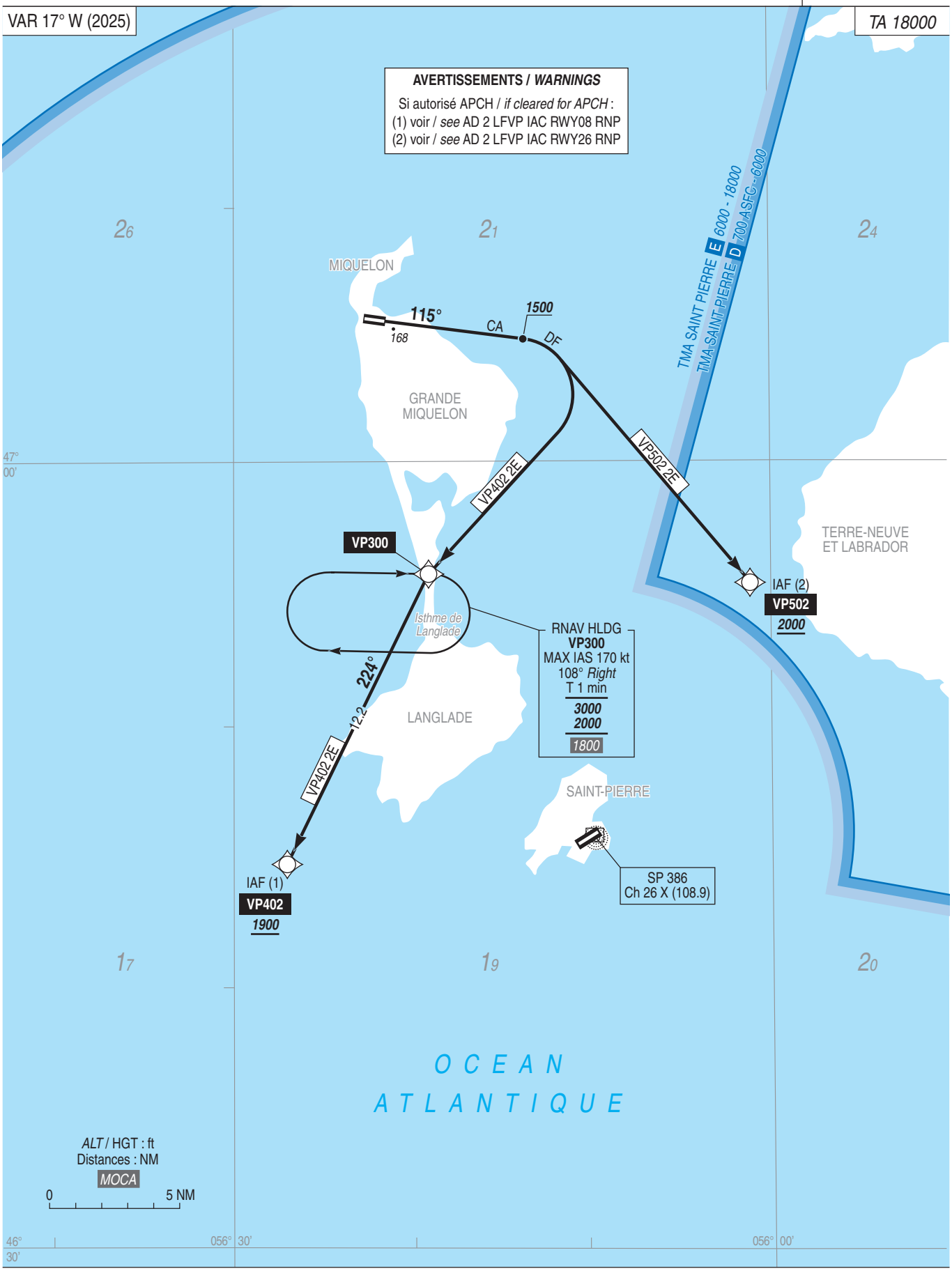
TWR : NIL (AD non contrôlé / *Not-controlled AD*)
APP : SAINT PIERRE Approche / *Approach* 119.100 - 118.500
AFIS : MIQUELON Information 118.275 (FR seulement/*only*)

RNAV 1
GNSS uniquement/*only*

VAR 17° W (2025)

TA 18000

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*
Si autorisé APCH / *if cleared for APCH* :
(1) voir / *see* AD 2 LFVP IAC RWY08 RNP
(2) voir / *see* AD 2 LFVP IAC RWY26 RNP



© SIA

MIQUELON
SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 12	
CAT	A B
PBN Box	RNAV1, GNSS seulement / *only*
Climb gradient	Pour tous les départs SID RWY 12, la pente initiale théorique de montée est de 4.5% jusqu'à 1500 ft (1492 ft), déterminée par le relief de 168 ft d'altitude au sommet situé à 1261 m de la DER à droite de l'axe de piste, puis la pente théorique minimale règlementaire de 3.3% s'applique. Départs omnidirectionnels : voir AD 2 LFVM 22. *For all outbound traffic SID RWY 12, the initial theoretical climb gradient is 4.5% up to 1500 ft (1492 ft), determined by terrain at an altitude of 168 ft located at 1261 m from the DER on the right side of RWY axis, then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.* *Omnidirectional departures : see AD 2 LFVM 22.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*

SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
VP402 2E	Monter 115°. A 1500 (1492), tourner à droite direct vers VP300, puis continuer vers VP402, en montée vers MNM 1900 (1892). *Climb 115°. At 1500 (1492) turn right direct to VP300, then continue to VP402, climbing to MNM 1900 (1892).*	1500	
VP502 2E	Monter 115°. A 1500 (1492), tourner à droite direct vers VP502 en montée vers MNM 2000 (1992). *Climb 115°. At 1500 (1492) turn right direct to VP502, climbing to MNM 2000 (1992).*	1500	

© Service de l'Information Aéronautique, France

MIQUELON
SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

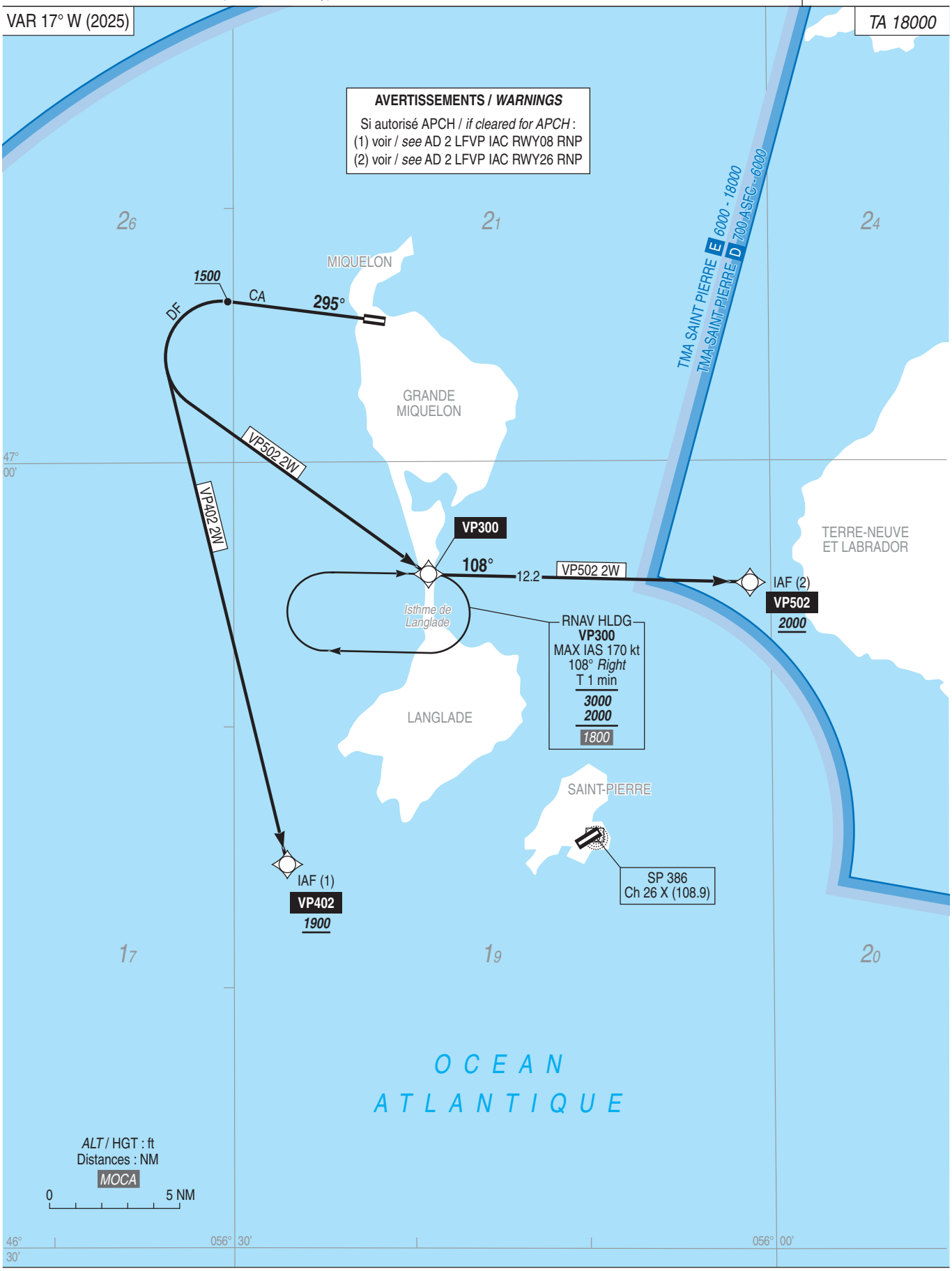
TWR : NIL (AD non contrôlé / *Not-controlled AD*)
APP : SAINT PIERRE Approche / *Approach* 119.100 - 118.500
AFIS : MIQUELON Information 118.275 (FR seulement/*only*)

RNAV 1
GNSS uniquement/*only*

VAR 17° W (2025)

TA 18000

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*
Si autorisé APCH / *if cleared for APCH* :
(1) voir / *see* AD 2 LFVP IAC RWY08 RNP
(2) voir / *see* AD 2 LFVP IAC RWY26 RNP



© SIA

MIQUELON
SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

SID RNAV RWY 30	
CAT	A B
PBN Box	RNAV1, GNSS seulement / *only*
Climb gradient	Pour tous les départs SID RWY 30, la pente minimale réglementaire de 3.3% s'applique. Départs omnidirectionnels : voir AD 2 LFVM 22. *For all outbound traffic SID RWY 30, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.* *Omnidirectional departures : see AD 2 LFVM 22.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
VP402 2W	Monter 295°. A 1500 (1492), tourner à gauche direct vers VP402, en montée vers MNM 1900 (1892). *Climb 295°. At 1500 (1492) turn left direct to VP402, climbing to MNM 1900 (1892).*	1500	
VP502 2W	Monter 295°. A 1500 (1492), tourner à gauche direct vers VP300, puis tourner à gauche vers VP502, en montée vers MNM 2000 (1992). *Climb 295°. At 1500 (1492) turn left direct to VP300, then turn left to VP502, climbing to MNM 2000 (1992).*	1500	

© Service de l'Information Aéronautique, France

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

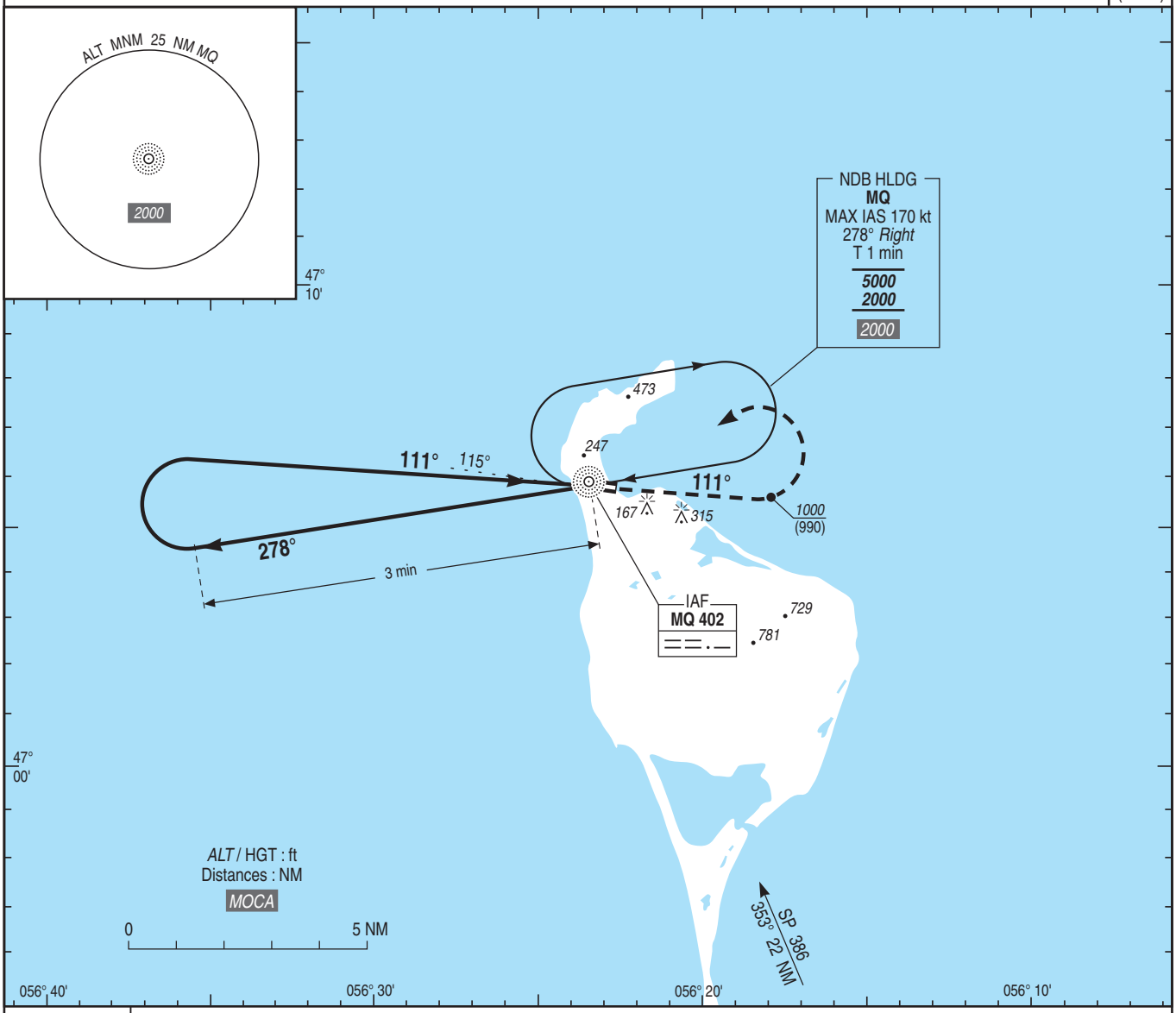
***ALT AD : 10 (1 hPa)**, DTHR : 7*

MIQUELON

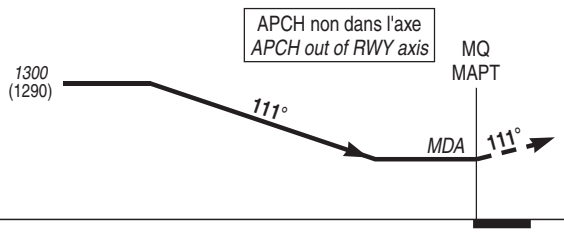
NDB RWY 12

APP : SAINT PIERRE Approche / *Approach* 119.100
TWR : NIL (AD non contrôlé / *Not-controlled AD*)
AFIS : MIQUELON Information 118.275 (FR seulement/*only*)

VAR
17° W
(2025)



TA : 18000



API : Monter au **R 111 MQ** (111°).
A ***1000*** (990), tourner à **gauche** vers **MQ**, en montée vers ***2000*** (1990).
Monter à *1100* (1090) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : climb **R 111 MQ** (111°).*
*At **1000*** (990), *turn **left** to **MQ** , climbing up to **2000*** (1990).
Climb to 1100 (1090) *prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	NDB			MVL / *Circling* (1)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A B	***650*** (640)	1500	637	***790*** (780)	1500 1600

Observations / *Remarks* : (1) interdites au Nord de la piste / *prohibited North of runway.*

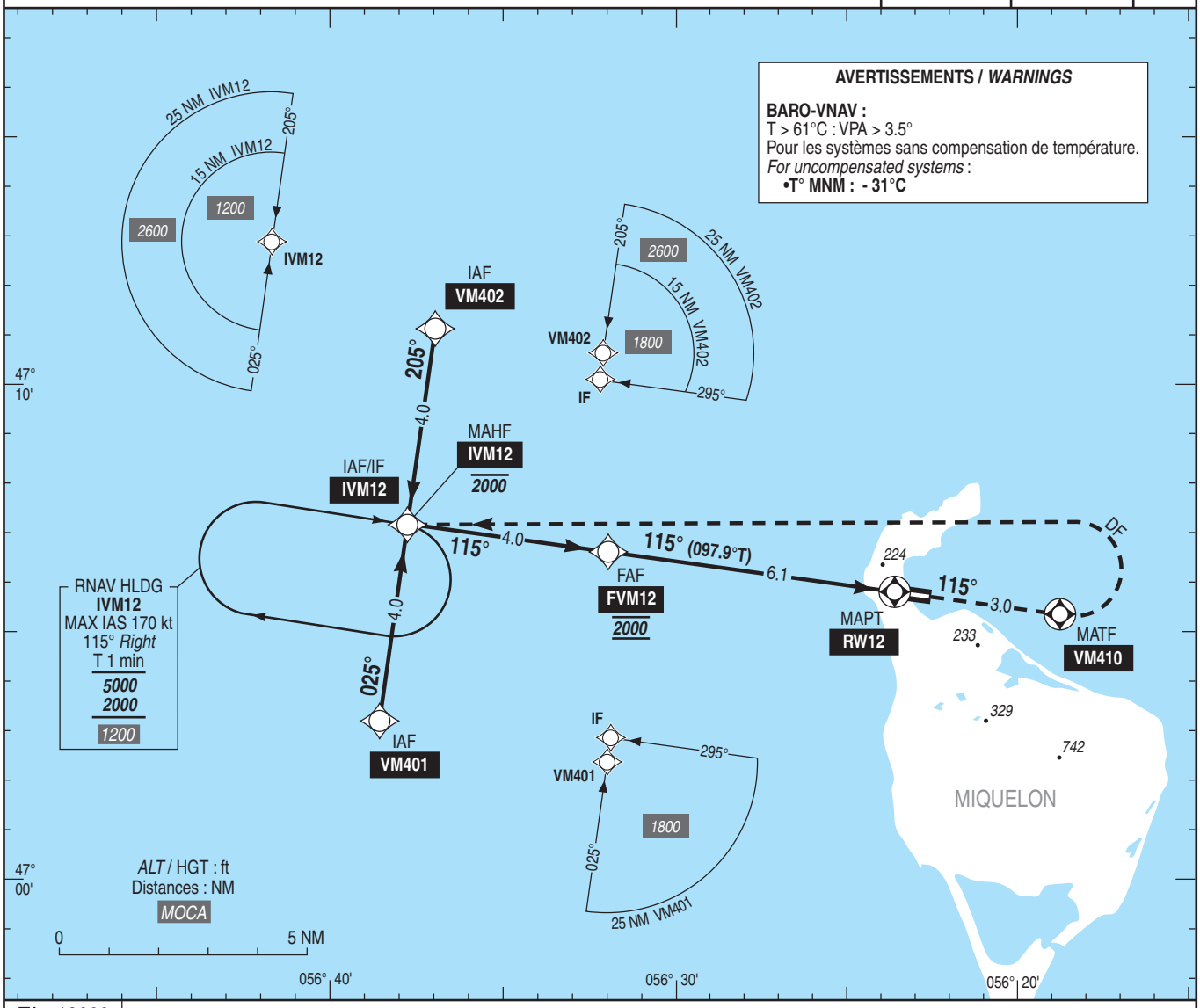
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B
ALT AD : 10, ***DTHR : 7 (1 hPa)***

MIQUELON

RNP RWY 12

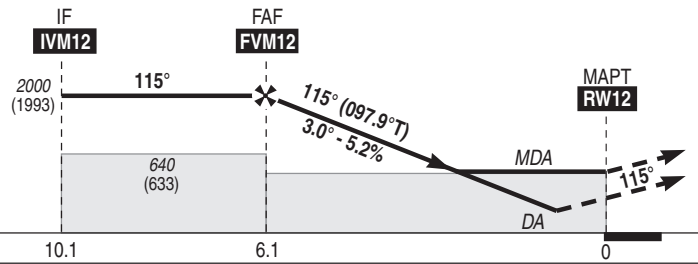
APP : SAINT PIERRE Approche / *Approach* 119.100 TWR : NIL (AD non contrôlé / *Not-controlled AD*) **AFIS** : MIQUELON Information 118.275 (FR seulement/*only*)	**RNP APCH**	**WAAS Ch 71522 W12 A** TCH : 49	VAR 17° W (2025)



TA : 18000

API : Monter vers **VM410**, puis tourner à **gauche** direct vers **IVM12** pour intégrer l'attente en montée vers **MAX *2000*** (1993), ou suivre instruction du contrôle.
Monter à ***900*** (893) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb towards ***VM410****, then turn* ***left*** *direct to* ***IVM12*** *to enter the holding pattern climbing to* ***MAX 2000*** *(1993), or follow ATC instructions. Climb to* ***900*** *(893) prior to level acceleration.*



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***250*** (250)	1200	178	***350*** (350)	1500	286	***350*** (350)	1500	341	***540*** (540)	1500
B	***250*** (250)		191	***350*** (350)		292				***640*** (630)	1600

DIST RW12

NM	6	5	4	3	2	1
ALT	***1970***	***1650***	***1330***	***1010***	***690***	***370***
(HGT)	(1963)	(1643)	(1323)	(1003)	(683)	(363)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of runway.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	6.1 NM	5 min 14	4 min 35	4 min 04	3 min 40	3 min 20	3 min 03	2 min 49
VSP (ft/min)		370	425	480	530	585	635	685

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

MIQUELON

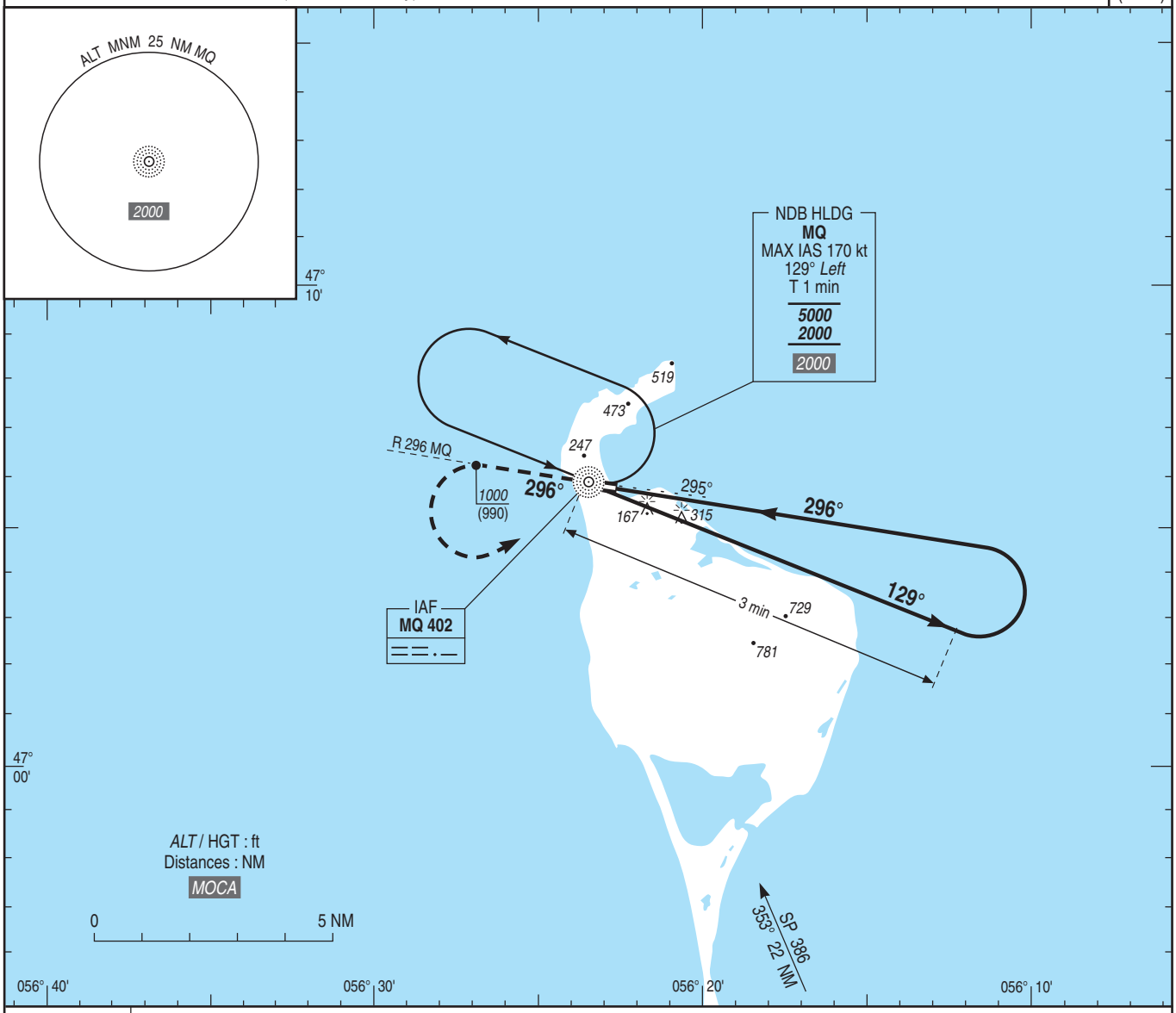
CAT A B

***ALT AD : 10 (1 hPa)**, THR : 8*

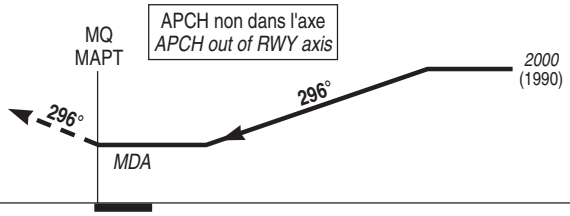
NDB RWY 30

APP : SAINT PIERRE Approche / *Approach* 119.100
TWR : NIL (AD non contrôlé / *Not-controlled AD*)
AFIS : MIQUELON Information 118.275 (FR seulement/*only*)

VAR
17° W
(2025)



TA : 18000



API : Monter sur le **R 296 MQ** (296°).
A ***1000*** (990), tourner à **gauche** vers **MQ**, pour intégrer l'attente en montée vers ***2000*** (1990).
Monter à *1100* (1090) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: climb **R 296 MQ** (296°).*
*At **1000** (990), turn **left** to **MQ** to join holding climbing to **2000** (1990).*
Climb to 1100 (1090) prior to level acceleration.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	NDB			MVL / *Circling* (1)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A B	***690*** (680)	1500	679	***790*** (780) ***840*** (830)	1500 1600

Observations/*Remarks* : (1) interdites au Nord de la piste / *prohibited North of runway.*

© SIA

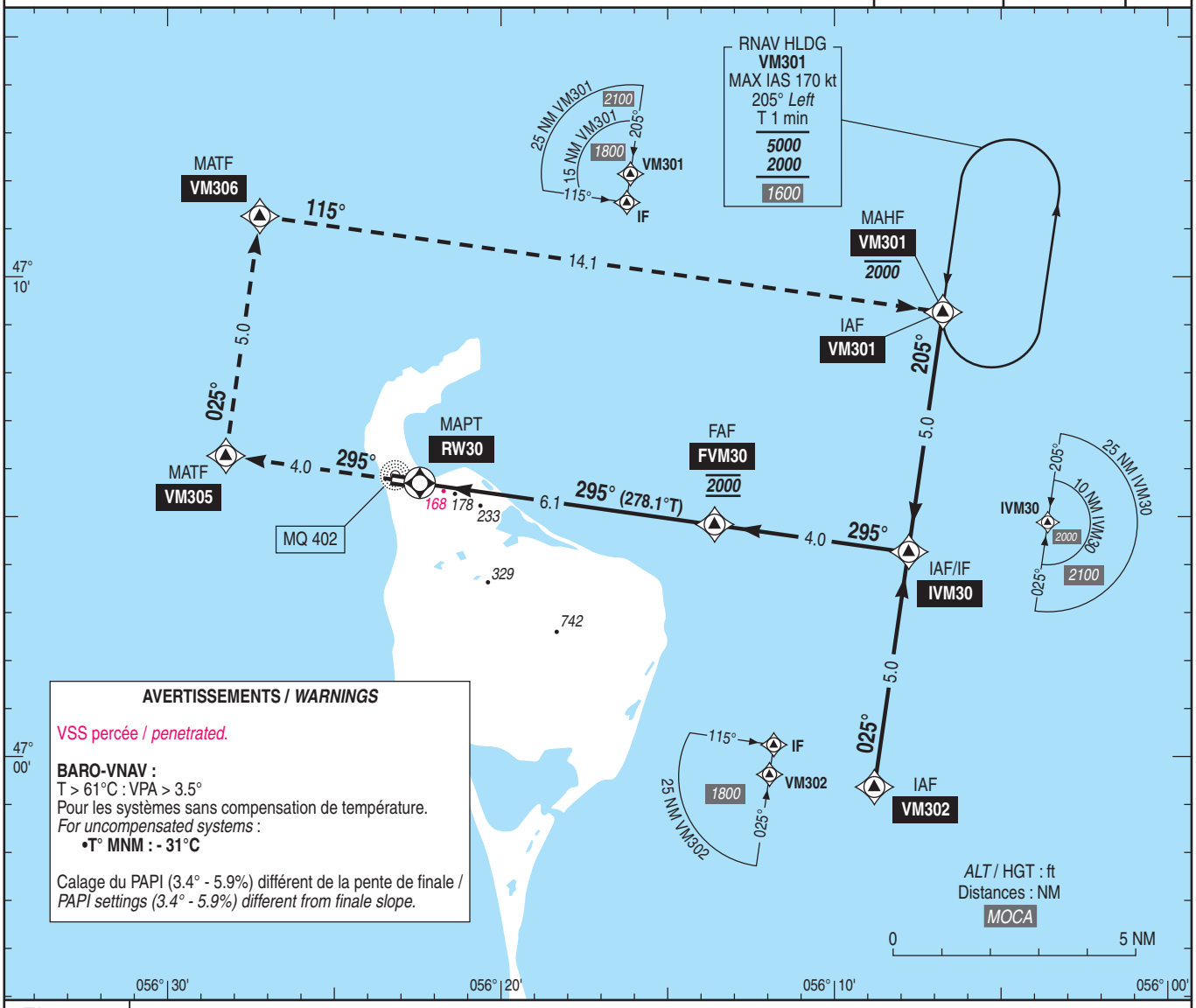
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

MIQUELON

CAT A B
ALT AD : 10, ***THR : 8 (1 hPa)***

RNP RWY 30

APP : SAINT PIERRE Approche / *Approach* 119.100 TWR : NIL (AD non contrôlé / *Not-controlled AD*) **AFIS** : MIQUELON Information 118.275 (FR seulement/*only*)	**RNP APCH**	**WAAS** **Ch 82940** **W30 A** TCH : 49	VAR 17° W (2025)



AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

VSS percée / *penetrated.*

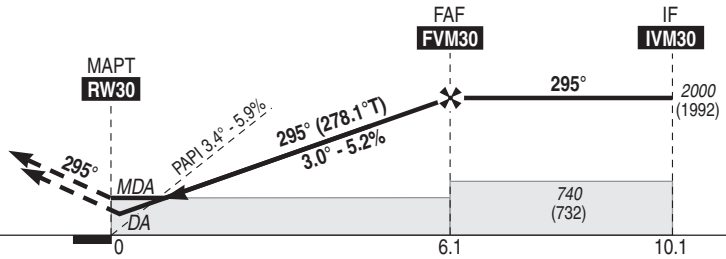
BARO-VNAV :
T > 61°C : VPA > 3.5°
Pour les systèmes sans compensation de température.
For uncompensated systems :
•T° MNM : - 31°C

Calage du PAPI (3.4° - 5.9%) différent de la pente de finale /
PAPI settings (3.4° - 5.9%) different from finale slope.

TA : 18000

API : Monter vers **VM305**, tournez **à droite** vers **VM306** en montée vers **MAX *2000*** (1992), puis vers **VM301**.
Monter à *900* (892) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb to ***VM305****, turn* ***right*** *to* ***VM306*** *climbing to* ***MAX 2000*** *(1992), then to* ***VM301****.*
Climb to 900 (892) prior to level acceleration.



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		**DIST RW30 NM**
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***ALT*** (HGT)
A	***320*** (310)	1400	309	***480*** (470)	1500	365	***490*** (490)	1500	481	***540*** (540)	1500	**6** ***1970*** (1962)
B	***330*** (330)	1500	322	***490*** (480)		377				***640*** (630)	1600	**5** ***1650*** (1642)
												4 ***1330*** (1322)
												3 ***1010*** (1002)
												2 ***690*** (682)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of runway.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Approche à vue et MVL interdites de nuit en cas de panne des PAPI / *Visual approach and circling prohibited at night in case of PAPI failure.*

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt
FAF - MAPT	6.1 NM	5 min 14	4 min 35	4 min 04	3 min 40	3 min 20	3 min 03	2 min 49
VSP (ft/min)		370	425	480	530	585	635	685

© SIA

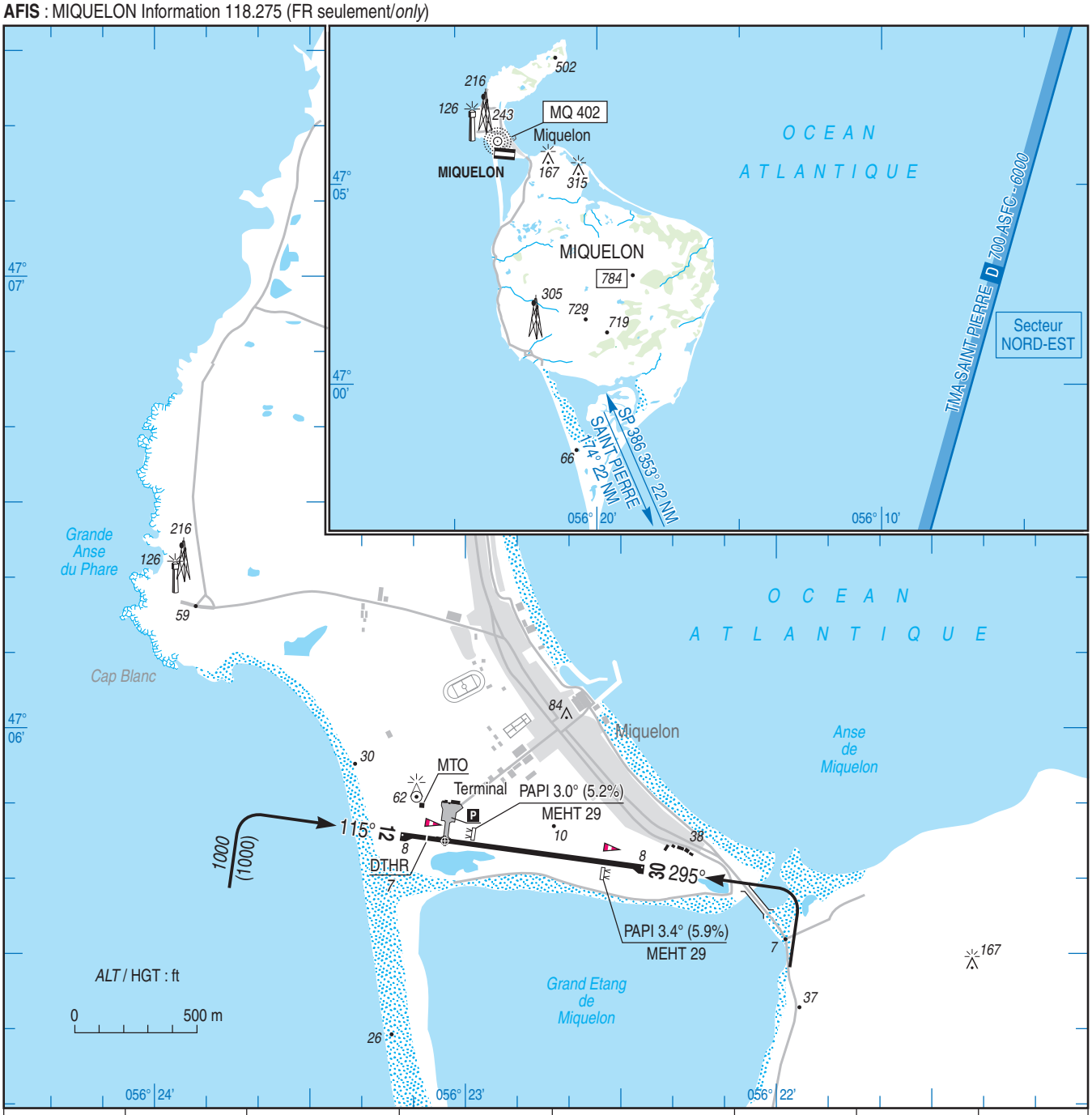
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

MIQUELON

	ALT AD : 10 ft (1 hPa)	**LFVM**
	LAT : 47 05 45 N	VAR : 17° W (2025)
	LONG : 056 23 04 W	

APP : SAINT PIERRE Approche / *Approach* 119.100
TWR : NIL
AFIS : MIQUELON Information 118.275 (FR seulement/*only*)



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
12 30	115 295	1000 x 20	Revêtue *Paved*	23 F/B/W/T	1000 1000	1000 1000	890 1000

Aides lumineuses :
RWY 12/30 : HI/BI

Lighting aids :
RWY 12/30 : LIH/LIL

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 LFVP.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

LFVP - SAINT PIERRE

AD 2 LFVP.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	46°45'47"N 056°10'27"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY E	RWY and TWY E intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1 NM S de SAINT PIERRE	1 NM S of SAINT PIERRE
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	28 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	16 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-5 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	16.9139°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.172°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SAC SAINT PIERRE	
	Adresse / *Address*	SAINT PIERRE BP 4265 97500 SAINT PIERRE et MIQUELON	
	Telephone	0508 41 18 00	
	FAX		
	TELEX		
	AFS	LFVP	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	sacspm@aviation-civile.gouv.fr	

AD 2 LFVP.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	Horaires de bureau	Working hours
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	HOR ATS	ATS SKED
3	Services de santé / *Health and sanitary*	NIL	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	NIL	
5	BDP / *ARO*	HOR ATS. Situé à la vigie. TEL : 0508 41 18 22 - FAX : 0508 41 18 20	HOR ATS. Located at the TWR. TEL : 0508 41 18 22 - FAX : 0508 41 18 20
6	Bureau MET / *MET briefing office*	0845-2100	
7	ATS	ETE : du 2ème DIM MARS au 1er DIM NOV exclu LUN-SAM : 1000-2000 DIM : 1700-2000 HIV : du 1er DIM NOV au 2ème DIM MARS exclu LUN-SAM : 1100-2100 DIM : 1800-2100 Extension aux vols commerciaux réguliers, EVASAN et SAR canadiens. Autres : PPR PN 72 HR à LFVPZTZX ou ops-lfvp-ld@aviation-civile.gouv.fr ou TEL 05 08 41 18 22/05 08 55 18 05.	SUM: from 2nd SUN MAR to 1st SUN NOV excluded MON-SAT: 1000-2000 SUN: 1700-2000 WIN: from 1st SUN NOV to 2nd SUN MAR excluded MON-SAT: 1100-2100 SUN: 1800-2100 Extension for regular commercial flights, sanitary evacuation, and canadian SAR Others : PPR PN 72 HR to LFVPZTZX or ops-lfvp-ld@aviation-civile.gouv.fr or TEL 05 08 41 18 22/05 08 55 18 05.
8	Avitaillement / *Fueling*	HJ PPR PN 72 HR	
9	Services de manutention / *Handling*	Air Saint Pierre TEL : 0508 41 00 00 operations@airsaintpierre.com	
10	Sûreté / *Safety*	Horaires vols commerciaux.	Commercial flight schedule
11	Dégivrage / *De-icing*	HOR ATS PPR PN 12H operations@airsaintpierre.com	
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS	GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED

AD 2 LFVP.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	JET A1. Lubrifiant : NIL	JET A1. Lubricant : NIL.
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	JET A1 : cuve 22,5 m3 (17 m3/HR) Payable en espèces ou cartes de crédit.	JET A1 tank 22,5 m3 (17 m3/HR) Cash payment or credit card.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	Camion	Truck
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Atelier agréé JAR 145 (ATR 42, F 406) Autres : opérations de station service	Approved unit JAR 145 (ATR 42, F 406) Others : service station operations.
7	Observations / *Remarks*	E-mail : operations@airsaintpierre.com Fuel : robert@hardysas.com	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFVP.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	En ville.	In town.
2	Restaurants	En ville.	In town.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis O/R par téléphone dans l'aérogare.	Taxis O/R by phone in the terminal.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Hôpital en ville.	Hospital in town.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	En ville.	In town.
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Information touristique à l'arrivée des vols internationaux réguliers en période estivale.	Information for tourists on arrival of regular international flights during summer season.
7	Observations / *Remarks*	www.spm-tourisme.fr	

AD 2 LFVP.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	2 VIM (9000 l), 1 embarcation pneumatique coque rigide, 2 plates-formes de survie de 30 places.	2 VIM (9000 l), 1 pneumatic boat with rigid hull, 2 survival platforms of 30 persons.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Engins de chantier, grue de levage disponible sur l'île.	Building machines, lifting crane available on the island.
4	Observations / *Remarks*	Niveau 2 assuré 7 jours sur 7, horaires ATS. Niveau 5 assuré pour les vols programmés de classe 3 et plus. Autre vol niveau 5 disponible avec PPR PN 72 HR et accord DGAC.	Level 2 provided 7 days a week, ATS schedule. Level 5 provided for scheduled flights of class 3 and above. Other flight level 5 available with PPR PN 72 HR and DGAC agreement.

AD 2 LFVP.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	3 camions de 300 CV équipés de lames biaises, 3 balayeuses tractées, 1 souffleuse autonome, 1 camion d'épandage d'acétate de potassium pour le verglas, 1 chargeur, 1 tractopelle.	3 300 hp trucks equipped with slanting blades, 3 tractor-drawn sweepers, 1 self-contained snow blower, 1 potassium acetate spreading truck for black ice, 1 loader, 1 mechanical shovel.
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	1- Piste 2- TWY 3- Parking 4- Equipements de radionavigation : localizer, glide, ILS 5- PAPI	1- RWY 2- TWY 3- Apron 4- Radionav equipments : localizer, glide, ILS 5- PAPI
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 Déverglaçant utilisé : acétate de potassium liquide	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 De-icing product used : liquid potassium acetate

AD 2 LFVP.8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé	Paved
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	37 F/A/W/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	15 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé	Paved
	Résistance des TWY / *TWY strength*	45 F/A/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	THR 08 THR 26	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	THR 08 : 28 ft THR 26 : 18 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*	NIL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFVP .9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	oui	yes
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	oui	yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	oui	yes
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFVP .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 LFVP .10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

AD 2 LFVP .11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	SAINT PIERRE POINTE BLANCHE
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFVP .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	MARTINIQUE AIME CESAIRE (uniquement pour la supervision des données d'observation météorologiques)
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	SAINT PIERRE POINTE BLANCHE (CRA NANTES en cas d'activation du secours)
	Période de validité / *Validity period*	9 HR 08-11-14-17, CNL 22
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	TREND
	Périodicité / *Interval of issuance*	0900-2200
5	Briefing, consultation	P-D-T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR-EN
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	S-W-P-SWM-SWL METAR AUTO AD WARNING 0900-2200
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	VISU AEROWEB
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR, AFIS, APP
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 05 08 41 18 66

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFVP.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
08	058.54 (075)	1920 x 45	45 F/A/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix	46°45'30.25"N 056°11'08.27"W ------ GUND NIL	THR : 28ft
26	238.55 (255)	1920 x 45	45 F/A/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix	46°46'00.69"N 056°09'55.87"W ------ GUND NIL	THR : 18ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
08	NIL	NIL	140	2040 x 150	NIL	NIL
26	NIL	NIL	140	2040 x 150	NIL	NIL

AD 2 LFVP.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
08	1920	2060	1920	1860	
26	1920	2060	1920	1860	

AD 2 LFVP.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*
08		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	51 ft		1860	15	OACI/ICAO	LIH
26	CAT II-III - 570 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	45 ft	900	1860	15	OACI/ICAO	LIH

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
08	1920	60	W	LIH	R			(1)
26	1920	60	W	LIH	R			(2)

(1) Feux à éclats / flashing lights.

(2) Feux à éclats / flashing lights.

AD 2 LFVP.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	NIL	
	Anémomètre / *Anemometer*	OUI	YES
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	TWY E et W : G	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	NIL	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupes électrogènes	Emergency power supply
	Temps de commutation / *Switch-over time*	<1 seconde	<1 second
5	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 LFVP.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 LFVP.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
CTR SAINT PIERRE cercle de 6 NM de rayon centré sur 46°46'17"N , 056°10'00"W	D	2000ft ASFC ---------- SFC	APP SAINT PIERRE Approche (FR) SAINT PIERRE Approach (EN) TWR SAINT PIERRE Tour (FR) SAINT PIERRE Tower (EN)	HOR ATS : voir / see AD 2 LFVP.3.7

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFVP.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
APP	SAINT PIERRE Approche (FR) *SAINT PIERRE Approach (EN)*	118.500 MHz	HOR ATS	
APP	SAINT PIERRE Approche (FR) *SAINT PIERRE Approach (EN)*	119.100 MHz	HOR ATS	
TWR	SAINT PIERRE Tour (FR) *SAINT PIERRE Tower (EN)*	118.500 MHz	HOR ATS	
TWR	SAINT PIERRE Tour (FR) *SAINT PIERRE Tower (EN)*	119.100 MHz	HOR ATS	
VDF	SAINT PIERRE Gonio (FR) *SAINT PIERRE Homer (EN)*	119.100 MHz	HOR ATS	

AD 2 LFVP.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
NDB	SP	386 kHz	H24	46°45'45.5"N 056°10'10.0"W		50NM		230°/557 m THR 26	
LOC 26 (III.E.4)	SP	108.9 MHz	H24	46°45'27.0"N 056°11'17.0"W				257° / 2011 m THR 26	
GP 26		329.3 MHz	H24	46°45'59.0"N 056°10'11.0"W			15.7 m/52 ft (3 °)	279° / 325 m THR 26	
DME 26		CH 26X	H24	46°45'59.0"N 056°10'11.0"W		60NM		279° / 325 m THR 26	

AD 2 LFVP.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRE AU SOL

Roulage :

Roulage interdit hors RWY et TWY

En CAT II / III, circulation sur l'aire de manoeuvre limitée à un aéronef à la fois.

Utilisation postes de stationnement :

postes / *stands* 1A, 1B	TRIN, Be20, Be9L
postes / *stands* 2A, 2B	TRIN, Be20, Be9L, B350, C525, etc...
poste / *stand* 2C	ATR accès AIR SAINT-PIERRE
poste / *stand* 2D	B190, DHC8, C525, PRM1, etc...
poste / *stand* 3D	B190, DHC8, C525, PRM1, etc...
poste / *stand* 4	B 737, ATR, DHC8, EH10
poste / *stand* 5	B 737, ATR, DHC8, EH10
postes / *stands* 6A, 6B	F406, TBM7, etc...

20.2 ACTIVITES SPECIFIQUES

VFR de nuit :

Agréé hors horaires ATS.

O/R PN 6 HR AVA.

20.1 GROUND PROCEDURE

Taxi regulation :

Taxiing prohibited except on RWY and TWY

While CAT II / III, only one aircraft taxiing on manoeuvring area.

Use of PRKG stands :

20.2 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS

Night VFR :

Approved outside ATS SKED.

O/R PN 6 HR CAA.

AD 2 LFVP.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFVP.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 VOLS D'ENTRAINEMENT

RWY 08 : tour de piste à droite ; après décollage, éviter survol agglomération.

Circuits basse hauteur autorisés dans le sens publié à 500 ft AAL minimum.

22.1.1 Hauteurs de survol

Agglomération de Saint-Pierre, hauteur minimale de survol :

- 1700 ft pour les aéronefs monomoteurs à pistons,

- 3300 ft pour les aéronefs équipés de plusieurs moteurs à pistons ou d'une ou plusieurs turbo machines.

22.2 VFR SPECIAL

ACFT MNM VFR spécial : VIS 2500 m - Plafond : 1000 ft.

HEL MNM VFR spécial : VIS 800 m - Plafond : 600 ft.

22.3 PROCEDURES LVP

La mise en place des procédures LVP sur le terrain permet l'exécution :

- d'approches ILS CAT I avec RVR < 800 m, CAT II et CAT III en piste 26

- des LVTO pistes 08 et 26

- des LVTO en piste 26 avec RVR < 150 m pour les catégories A, B et C

a) Piste

La piste 26 est équipée d'un ILS homologué pour les approches CAT I, CAT II et CAT III. La piste 26 est équipée d'un balisage lumineux qui permet les approches CAT I, CAT II, CAT III et LVTO.

La piste 08 n'est pas équipée d'ILS.

Les LVTO piste 08 ne sont possibles que pour les catégories A, B et C que si RVR > 150 m.

b) Voies de circulation

Les voies de circulation E et W sont utilisables en LVP.

Les voies de circulation E et W ne sont pas équipées de barres d'arrêt.

c) Equipements mis en oeuvre

L'intégralité du balisage lumineux est allumé.

Les diffusomètres fonctionnent.

d) Critères de mise en place et fin des LVP

Les procédures LVP sont déclenchées quand la RVR est inférieure à 800 m ou quand le plafond est inférieur à 200 ft.

Les LVP sont terminées quand la RVR redevient supérieure à 800 m, que le plafond est supérieur à 200 ft et qu'une amélioration de ces conditions est attendue.

e) Restrictions d'exploitation

La mise en place des procédures LVP n'autorise que le roulage d'un seul mobile (aéronef ou véhicule) à la fois sur l'ensemble de la plateforme.

→ **22.4 VOLS AU DEPART**

→ Départs omnidirectionnels RWY 08 :

→ Monter 075° jusqu'à 1000 ft (972), puis départ omnidirectionnel en montée jusqu'à l'altitude minimale de sécurité en route.

→ Départs omnidirectionnels RWY 26 :

→ Monter 255° jusqu'à 1000 ft (972), puis départ omnidirectionnel en montée jusqu'à l'altitude minimale de sécurité en route.

22.1 TRAINING FLIGHTS

RWY 08: *right hand pattern; after TKOF, avoid overflying town.*

Low altitude patterns authorized at 500 ft AAL MNM.

22.1.1 Overflight heights

Town of Saint-Pierre, overflight MNM height:

- 1700 ft for single piston engined ACFT,

- 3300 ft for multi piston engined ACFT or multiturboprop ACFT.

22.2 SPECIAL VFR

ACFT MNM special VFR: VIS: 2500 m - Ceiling: 1000 ft.

HEL MNM special VFR: VIS 800 m - Ceiling: 600 ft.

22.3 LVP PROCEDURES

The establishment on field of LVP procedures allows carrying out :

- ILS CAT I approaches with RVR < 800 m, CAT II and CAT III for runway 26

- LVTO from runways 08 and 26

- LVTO from runway 26 with RVR < 150 m for A, B and C categories

a) Runway

Runway 26 is equipped with ILS approved for CAT I, CAT II and CAT III categories. Runway 26 is equipped with a lighting which allows CAT I, II and III approaches and LVTO.

Runway 08 is not equipped with ILS.

LVTO from runway 08 are only authorised for A, B and C categories only if RVR > 150 m.

b) Taxiways

Taxiways E and W can be used with LVP.

Taxiways E and W are not equipped with stop bars.

c) Equipment implementation

The entire lighting is lit.

Scatterometers are working.

d) LVP establishment and ending criteria

LVPs begin when RVR is lower than 800 m or when ceiling is lower than 200 ft.

LVPs end when RVR becomes greater than 800 m, ceiling is greater than 200 ft and an improvement of these conditions is expected.

e) Operations restriction

The LVP establishment only permits the taxiing of only one mobile (aircraft or vehicle) at a time on the whole platform area.

22.4 OUTBOUND AIRCRAFT

Omnidirectional departures RWY 08 :

Climb 075° up to 1000 ft (972), then omnidirectional departure climbing up to enroute safety altitude.

Omnidirectional departures RWY 26 :

Climb 255° up to 1000 ft (972), then omnidirectional departure climbing up to enroute safety altitude.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFVP.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 DISPONIBILITE SAISONNIERE, DENEIGEMENT

Du 15 décembre au 15 avril, restrictions possibles suite enneigement et verglas.

Le traitement de la chaussée verglacée par l'acétate de potassium est suivi, après effet, d'un balayage. L'acétate de potassium est également utilisé à titre préventif quand les conditions l'exigent.

23.1 SEASONAL AVAILABILITY, CLEARING

From December 15th to April 15th, possible restrictions due to snow and ice.

Treatment of the ice-covered runway surface with potassium acetate is to be followed, after it has taken effect, by sweeping. Potassium acetate is also used as a preventative measure when the conditions so demand.

23.2 ETAT DE L'AIRE DE MOUVEMENT

Ces informations peuvent être obtenues de la façon suivante :

- en contactant, en radiotéléphonie ou par téléphone, les organismes de la circulation aérienne de l'aérodrome de SAINT PIERRE

- en consultant les NOTAM RSC aux FSS (Flight Service Station) des aérodromes canadiens régionaux ou en consultant le BNI d'OTTAWA.

En complément à la diffusion d'un SNOWTAM, la fermeture temporaire de l'aérodrome pour enlèvement de neige ou de glace ainsi que sa réouverture font l'objet d'un NOTAM.

Les renseignements sur l'état de la piste de SAINT PIERRE sont communiqués au plus tôt à l'heure d'ouverture des services ATS.

Comité neige :

Un comité neige regroupant autour des représentants du Service de l'Aviation Civile, les différents exploitants et usagers, se réunit avant chaque campagne hivernale afin d'évaluer les actions du service de déneigement de l'hiver précédent et de préparer les consignes particulières à la campagne à venir.

23.2 CONDITION OF THE MOVEMENT AREA

These information may be obtained in the following manner :

- by contacting the air traffic units of the aerodrome of SAINT PIERRE, by RT or phone

- by consulting the NOTAM RSC at the FSS (Flight Service Station) of the Canadian regional aerodromes, or by consulting the AIS National Office in OTTAWA.

In addition to the distribution of SNOWTAM, the temporary closure of the aerodrome for snow or ice clearance, as well as its reopening, will be covered by a NOTAM.

Information on the condition of the SAINT PIERRE RWY is not promulgated until the time of opening of the ATS;

Snow committee :

A snow committee, comprising the representatives of the Civil Aviation Services and the different operators and users, meets before the start of each winter's activities, in order to assess the actions of the snow clearance services during the previous winter and to prepare specific instructions for the approaching season.

23.3 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Présence d'oiseaux de mer toute l'année, risque aviaire important, la plus grande vigilance est demandée aux équipages.

Site susceptible d'être envahi en quelques minutes par du brouillard d'advection.

Informations préalables sur météo locale indispensables.

Envisager déroutement éventuel.

Péril animalier : occasionnel.

23.3 AIR NAVIGATION HAZARDS

Sea bird presence all year through, important bird hazard, crews' attention is recommended.

Site likely to be covered by advection fog in a few minutes.

Prior information on local MET observation necessary.

Consider possible diversion.

Wildlife strike hazard : random.

AD 2 LFVP.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

AD 2 LFVP.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

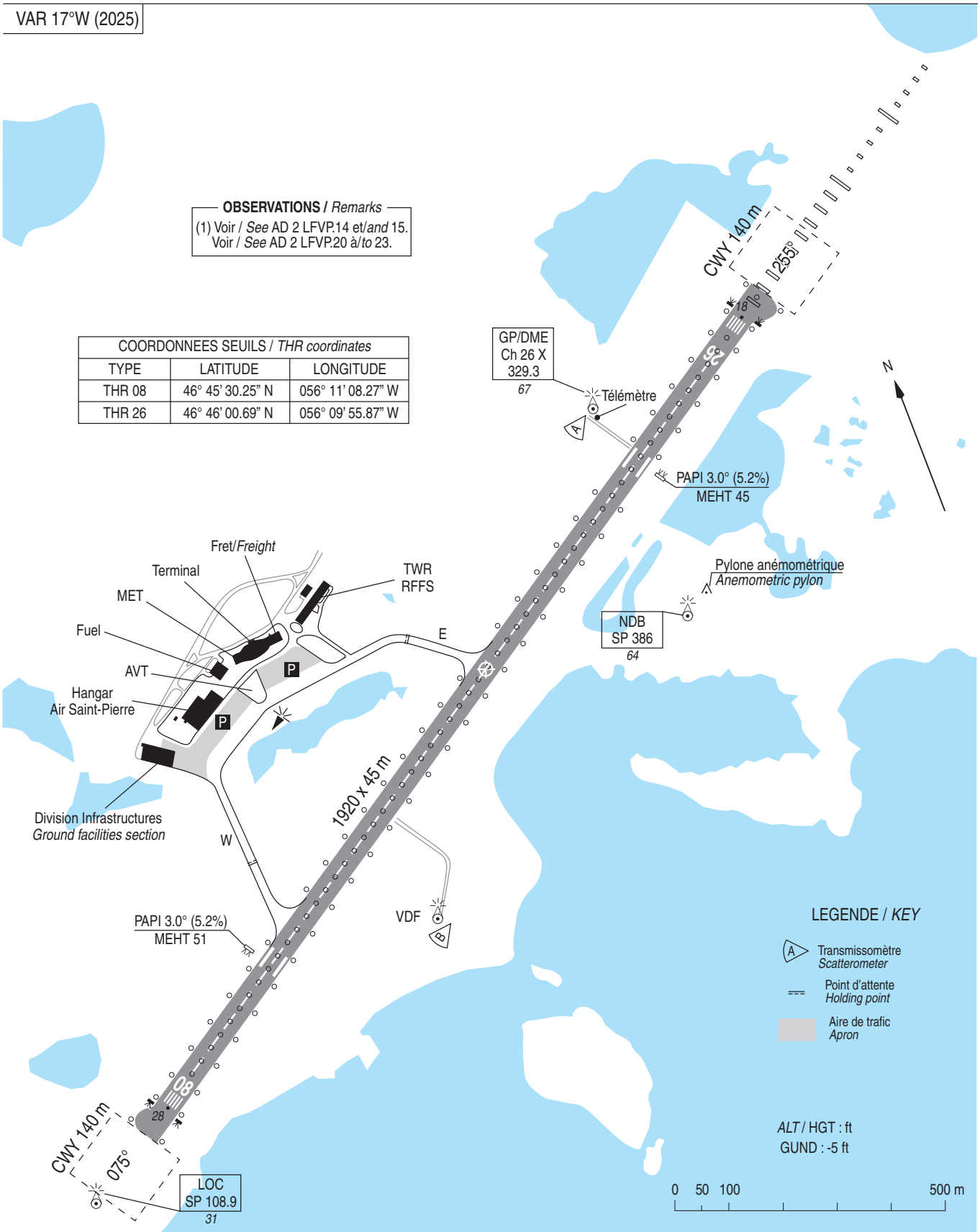
FREQ : voir/*see* AD 2.LFVP.18

SAINT-PIERRE
46 45 47 N - 056 10 27 W
ALT AD : 28 ft (1 hPa)

VAR 17°W (2025)

OBSERVATIONS / *Remarks*
(1) Voir / *See* AD 2 LFVP.14 et/*and* 15.
Voir / *See* AD 2 LFVP.20 à/*to* 23.

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 08	46° 45' 30.25" N	056° 11' 08.27" W
THR 26	46° 46' 00.69" N	056° 09' 55.87" W



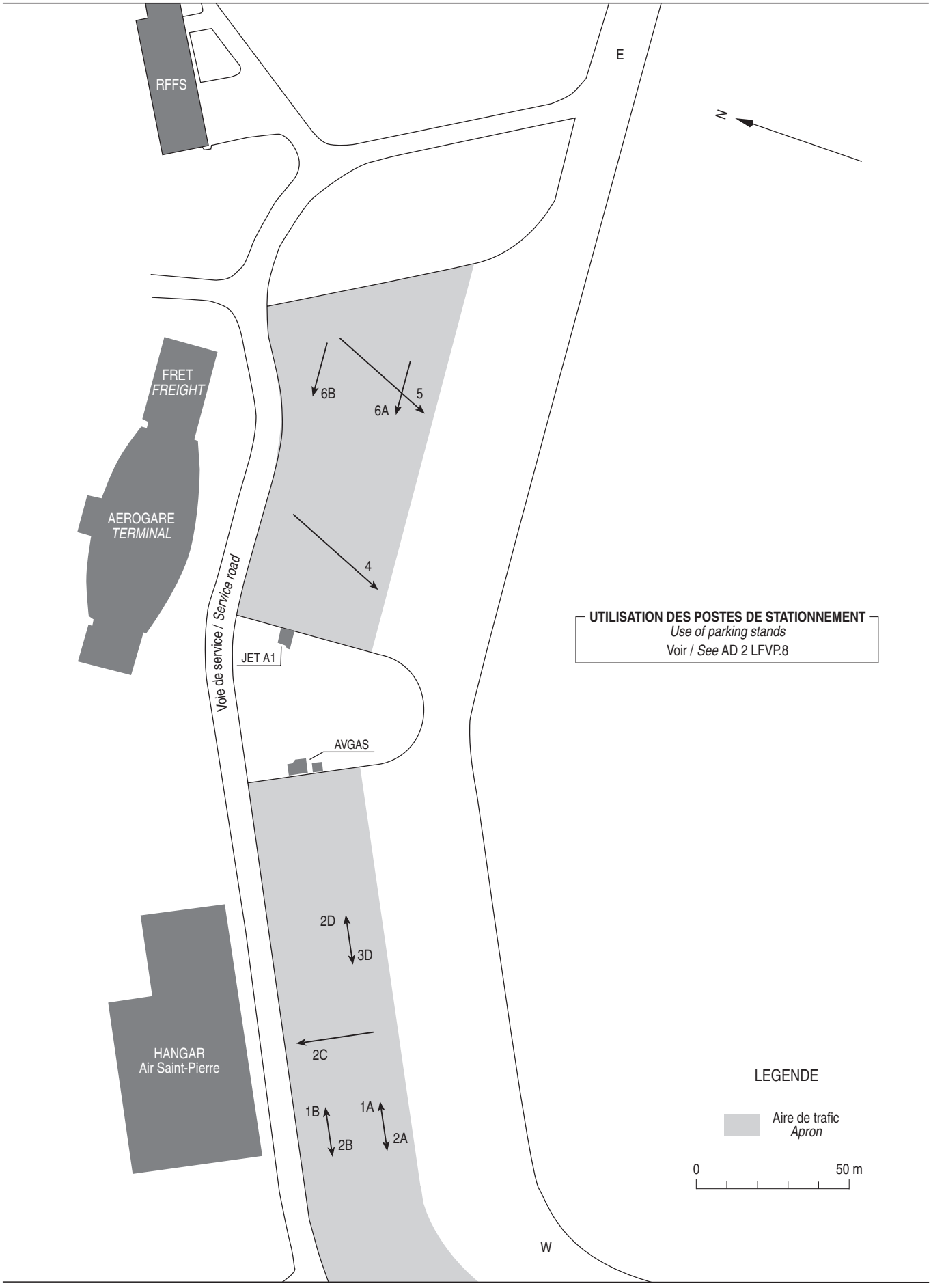
RWY	BALISAGE / *Lighting* (1)		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
08	NIL	LIH	1920	2060	1920	1860	Revêtue *Paved*	45 F/A/W/T	150	150	150	-
26	570 m - LIH	LIH	1920	2060	1920	1860			150	150	150	-

© SIA

AIRES DE STATIONNEMENT

Parking areas

SAINT PIERRE



© SIA

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI -TYPE A

Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A

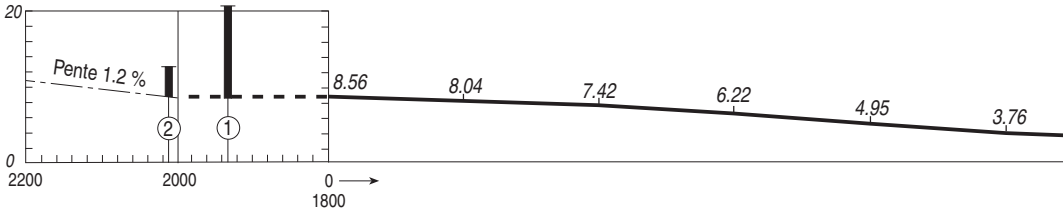
SAINT PIERRE

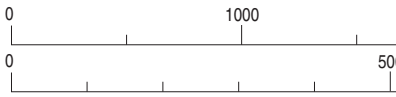
RWY 08/26

VAR 17°W (2025)

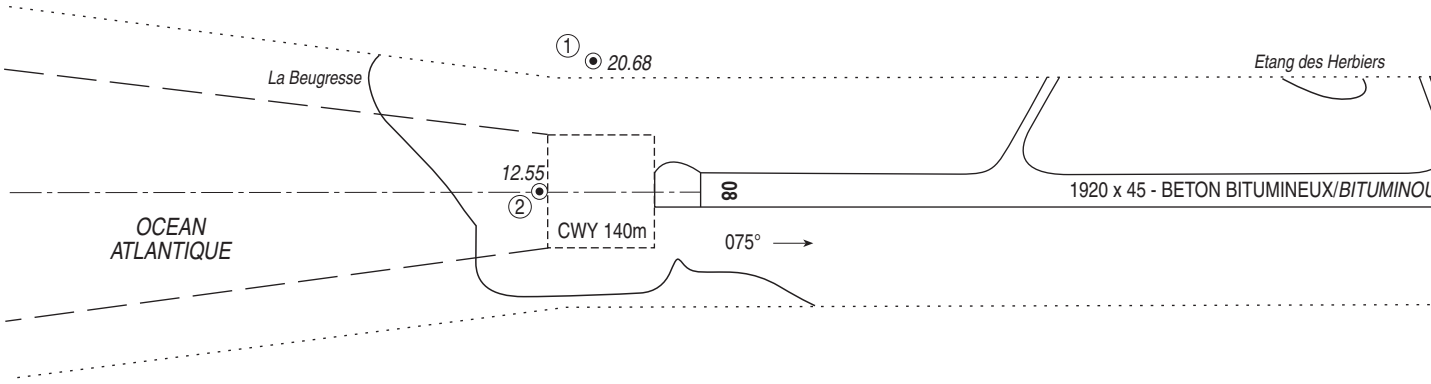
DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

DISTANCES DECLAREES		
RWY 08		RWY 26
1920	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	1920
2060	TODA - Distance de décollage utilisable	2060
1920	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	1920
1860	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	1860





Echelle: 1 / 10 000



LÉGEND

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-D

⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION

◉ MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...

▬ BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE

TOLERANCES CONFORMES AUX PR

Levé éxécuté en novembre 2017
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

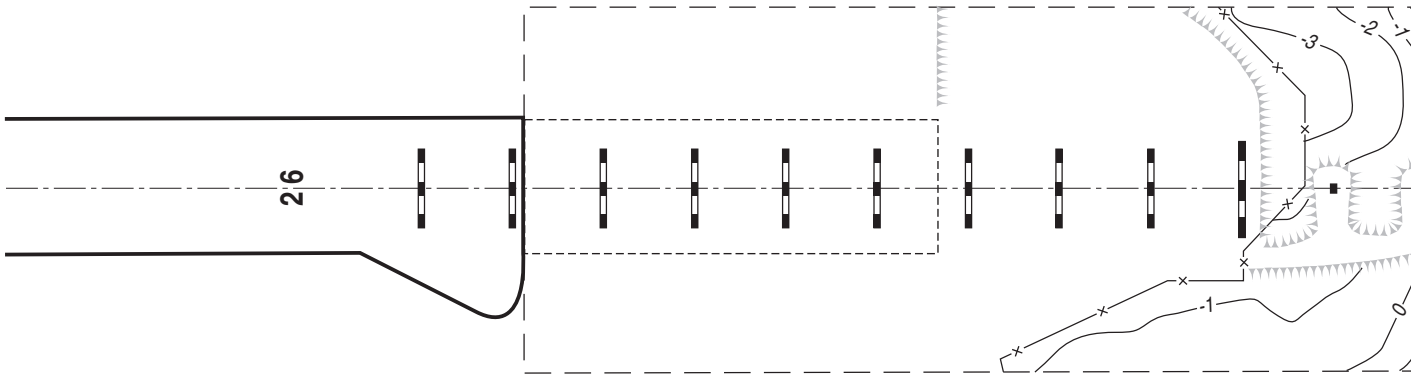
CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION- OACI

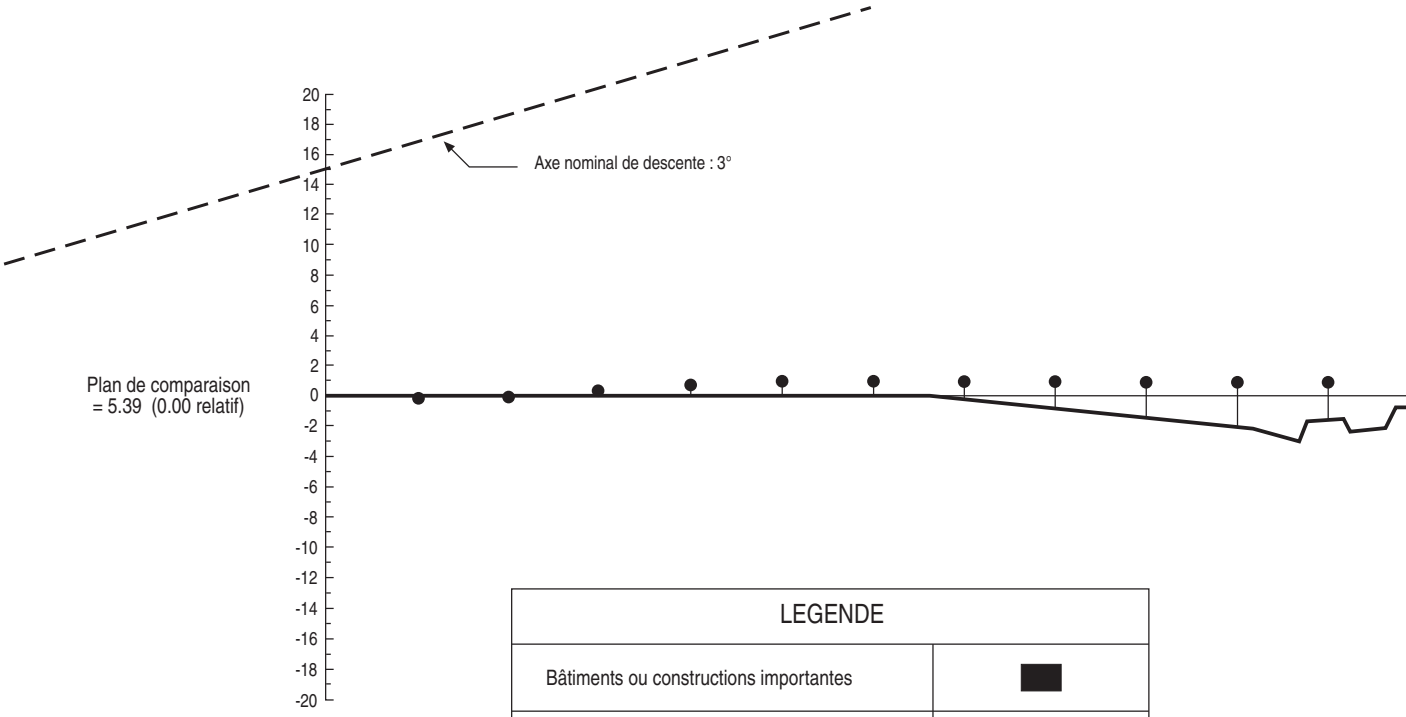
Precision approach terrain chart - ICAO

SAINT PIERRE

RWY 26

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN MÈTRES





LEGENDE	
Bâtiments ou constructions importantes	
Courbe de niveau	
Profil de l'axe	
Rampes de feux de la ligne d'approche	
Mât, tour, clocher, antenne, etc...	
Clôture	

Levé exécuté en janvier 1999
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

	Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
	NDB SP	REF LFVP AD 2.19			X		X
	DME SP	REF LFVP AD 2.19			X		X
	RW08	REF THR 08 LFVP AD 2.12		X			X
	RW26	REF THR 26 LFVP AD 2.12		X			X
	ATLAN	REF ENR 4.4		X	X	X	
←							
→	AVRAX			X		X	
	IMOSA			X	X	X	X
	LONBA				X		X
→	PUXIM	REF ENR 4.4		X		X	
→	SAVOL			X		X	
→	SEGAS				X		X
	ULBER				X		X
	IVP26	46°51'06.7"N	055°57'45.0"W	X		X	X
	FVP26	46°48'30.8"N	056°03'57.9"W	X			X
	IVP08	46°40'22.8" N	056°23'16.6" W	X		X	X
	FVP08	46°43'00.4" N	056°17'04.0" W	X			X
	VP501	46°46'50.6"N	055°53'57.6"W	X		X	X
	VP502	46°55'23.1" N	056°01'31.8" W	X		X	X
	VP401	46°36'07.4" N	056°19'28.7" W	X		X	X
	VP402	46°44'38.2" N	056°27'05.3" W	X		X	X
	VP510	46°43'55.4" N	056°14'53.5" W	X			X
	VP511	46°38'25.6"N	056°03'17.2"W	X		X	X
	VP410	46°47'35.4" N	056°06'10.3" W	X			X
	VP411	46°37'58.4" N	056°04'21.6" W	X		X	X
→	VP412	46°26'06.2" N	056°26'02.6" W	X		X	
	VM302	46°59'19.3" N	056°08'49.4" W	X		X	
	VM401	47°03'11.9" N	056°38'34.2" W	X		X	
	VP300	46°55'38.8" N	056°19'18.2" W	X		X	
←							
←							
	VP001	46°41'24.4" N	055°58'10.6" W	X		X	
	VP002	46°45'43.3" N	056°43'27.9" W	X		X	
	FAF LOC Y	46°48'30.8"N	056°03'57.9"W		X		X
	FAF LOC Z	46°48'30.8"N	056°03'57.9"W		X		X
	IF ILS/LOC Y	46°51'06.7"N	055°57'45.0"W		X		X
	IF ILS/LOC Z	46°51'06.7"N	055°57'45.0"W		X		X

© Service de l'Information Aéronautique, France

SAINT PIERRE

PRECODING RNP RWY 08

RNP RWY 08

RMK	-								MAG VAR 2025 16.9°W			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	IVP08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VP401	IF	VP401	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	IVP08	-	345	328.4	5.0	-	1900	-	190	-	1.0
INA VP402	IF	VP402	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	IVP08	-	165	148.3	5.0	-	1900	-	190	-	1.0
INA IVP08	IF	IVP08	-	-	-	-	-	1900	-	190	-	-
APCH	IF	IVP08	-	-	-	-	-	1900	-	190	-	-
	TF	FVP08	-	075	058.4	5.0	-	1600	1600	-	-	1.0
	TF	RW08	Yes	075	058.5	4.8	-	-	-	-	-3.0 / 49	0.3
	TF	VP410	Yes	075	058,5	4.0	-	-	-	-	-	1.0
	DF	VP411	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	IVP08	-	297	280.6	13.3	R	2000	-	220	-	1.0

SAINT PIERRE

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 08

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	0 **(WAAS)**
Airport Identifier	LFVP
Runway	08
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	**W08A**
LTP/FTP Latitude	464530.2550N
LTP/FTP Longitude	0561108.2720W
LTP/FTP Ellipsoïdal Height (metres)	7.1
FPAP Latitude	464600.6850N
Delta **FPAP** Latitude (seconds)	30.4300
FPAP Longitude	0560955.8655W
Delta FPAP Longitude (seconds)	72.4065
Threshold Crossing Height	15.0
TCH Units Selector	1 (meters)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	00 10 16 06 OC 08 00 00 01 38 30 17 1E 08 11 14 20 43 E3 E7 47 14 BC ED 00 AD 35 02 2C 81 2C 01 64 00 C8 AF 23 90 C8 DO
Calculated CAC Value	239DC8DD

© SIA

SAINT PIERRE

PRECODING ILS Z LOC Z RWY 26

ILS Z ou/or LOC Z RWY 26

RMK	-								MAG VAR 2025 16.9°W		REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	IVP26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA IMOSA	IF	IMOSA	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	IVP26	-	256	239.6	5.0	-	2000	-	190	-	1.0
INA VP501	IF	VP501	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	IVP26	-	346	328.7	5.0	-	2000	-	190	-	1.0
INA VP502	IF	VP502	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	IVP26	-	166	148.7	5.0	-	2000	-	190	-	1.0
INA IVP26	IF	IVP26	-	-	-	-	-	2000	-	190	-	-
APCH	IF	IVP26	-	-	-	-	-	2000	-	190	-	-
	See chart ILS Z or LOC Z RWY 26											
	-	VP510	Yes	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	DF	VP511	-	-	-	-	L	-	-	-	-	1.0
	TF	IVP26	-	034	016.7	13.2	L	2000	-	220	-	1.0

↑ ↑

© Service de l'Information Aéronautique, France

SAINT PIERRE

PRECODING RNP RWY 26

RNP RWY 26

RMK	-								MAG VAR 2025 16.9°W			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	IVP26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA IMOSA	IF	IMOSA	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	IVP26	-	256	239.6	5.0	-	2000	-	190	-	1.0
INA VP501	IF	VP501	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	IVP26	-	346	328.7	5.0	-	2000	-	190	-	1.0
INA VP502	IF	VP502	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	IVP26	-	166	148.7	5.0	-	2000	-	190	-	1.0
INA IVP26	IF	IVP26	-	-	-	-	-	2000	-	190	-	-
APCH	IF	IVP26	-	-	-	-	-	2000	-	190	-	-
	TF	FVP26	-	256	238.7	5.0	-	1600	1600	-	-	1.0
	TF	RW26	Yes	256	238.6	4.8	-	-	-	-	-3.0 / 52	0.3
	TF	VP510	Yes	256	238.6	4.0	-	-	-	-	-	1.0
	DF	VP511	-	-	-	-	L	-	-	-	-	1.0
	TF	IVP26	-	034	016.7	13.2	L	2000	-	220	-	1.0

↑ ↑

© Service de l'Information Aéronautique, France

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	0
Airport Identifier	LFVP
Runway	26
Runway Direction	0
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	W26A
LTP/FTP Latitude	464600,6850N
LTP/FTP Longitude	0560955,8655W
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	4,0
FPAP Latitude	464530,2550N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-30,4300
FPAP Longitude	0561108,2720W
Delta FPAP Longitude (seconds)	-72,4065
Threshold Crossing Height	16,00
TCH Units Selector	1
Glidepath Angle (degrees)	3,00
Course Width (metres)	105
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40
VAL (metres)	35

Output data

Data Block	00 10 16 06 0C 1A 00 00 01 36 32 17 DA F5 11 14 CD 78 E5 E7 28 14 44 12 FF 53 CA FD 40 81 2C 01 64 00 C8 AF 83 EC 24 21
Calculated CRC Value	83 EC 24 21

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	4,9
FPAP Orthometric Height (metres)	4,9

© SIA

SAINT PIERRE
SID RNAV RWY 08

	SID RNAV RWY 08											
	RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 16.9° W			REF NAVAID : -	
	Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
	ATLAN 3T											
	-	CA	-	-	075	058.5	-	-	1000	-	-	1.0
→	-	DF	VP300	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
	-	TF	VP002	-	256	239.2	19.3	-	-	-	-	1.0
	-	TF	ATLAN	-	287	269.7	16.1	-	-	-	-	1.0
←												
→	**IMOSA 3T**											
→	-	CA	-	-	075	058.5	-	-	1000	-	-	1.0
→	-	DF	IMOSA	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
→	**SAVOL 3T**											
→	-	CA	-	-	075	058.5	-	-	1000	-	-	1.0
→	-	DF	VP001	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
→	-	TF	SAVOL	-	095	077.8	8.3	-	-	-	-	1.0
→	**AVRAX 3T**											
→	-	CA	-	-	075	058.5	-	-	1000	-	-	1.0
→	-	DF	VP411	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
→	-	TF	VP412	-	249	231.7	19.1	-	-	-	-	1.0
→	-	TF	AVRAX	-	305	287.8	23.4	-	-	-	-	1.0
←												
←												
→	**VM302 3E**											
→	-	CA	-	-	075	058.5	-	-	1000	-	-	1.0
→	-	DF	VM302	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
→	**VM401 3E**											
→	-	CA	-	-	075	058.5	-	-	1000	-	-	1.0
→	-	DF	VP300	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
→	-	TF	VM401	-	317	299.9	15.2	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

SAINT PIERRE
SID RNAV RWY 26

SID RNAV RWY 26											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 16.9°W			REF NAVAID : -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
ATLAN 3U											
-	CA	-	-	255	238.5	-	-	1000	-	-	1.0
-	DF	VP002	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ATLAN	-	287	269.7	16.1	-	-	-	-	1.0
SAVOL 3U											
-	CA	-	-	255	238.5	-	-	1000	-	-	1.0
-	DF	VP511	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	SAVOL	-	085	067.8	12.6	-	-	-	-	1.0
AVRAX 3U											
-	CA	-	-	255	238.5	-	-	1000	-	-	1.0
-	DF	AVRAX	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
VM401 3W											
-	CA	-	-	255	238.5	-	-	1000	-	-	1.0
-	DF	VM401	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
VM302 3W											
-	CA	-	-	255	238.5	-	-	1000	-	-	1.0
-	DF	VP300	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	VM302	-	080	062.8	8.1	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

SAINT PIERRE
STAR RNAV RWY 08
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

	STAR RNAV RWY 08											
	RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 16.9 °W			REF NAVAID : -	
	Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
	ATLAN 3R											
	-	IF	ATLAN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
←												
→	-	TF	VP002	-	106	089.4	16.1	-	-	-	-	1.0
→	-	TF	VP402	-	112	095.4	11.3	-	1900	-	220	1.0
←												
→	**SAVOL 3R**											
→	-	IF	SAVOL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
→	-	TF	VP401	-	270	253.1	23.9	-	1900	-	220	1.0
←												
←												
→	**AVRAX 3R**											
→	-	IF	AVRAX	-				-	-	-	-	1.0
→	-	TF	IVP08	-	090	073.2	25.2	-	1900	-	190	1.0
→	**PUXIM 3R**											
→	-	IF	PUXIM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
→	-	TF	VP402	-	256	238.7	19.0	-	1900	-	220	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

SAINT PIERRE
STAR RNAV RWY 26
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

	STAR RNAV RWY 26											
	RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 16.9 °W			REF NAVAID : -	
	Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
	ATLAN 3S											
	-	IF	ATLAN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
←												
→	-	TF	VP002	-	106	089.4	16.1	-	-	-	-	1.0
→	-	TF	VP502	-	088	071.2	30.4	-	2000	-	220	1.0
←												
←												
→	**AVRAX 3S**											
→	-	IF	AVRAX	-	-	-		-	-	-	-	1.0
→	-	TF	VP401	-	100	083.5	27.0	-	-	-	-	1.0
→	-	TF	VP501	-	075	058.4	20.6	-	2000	-	220	1.0
←												

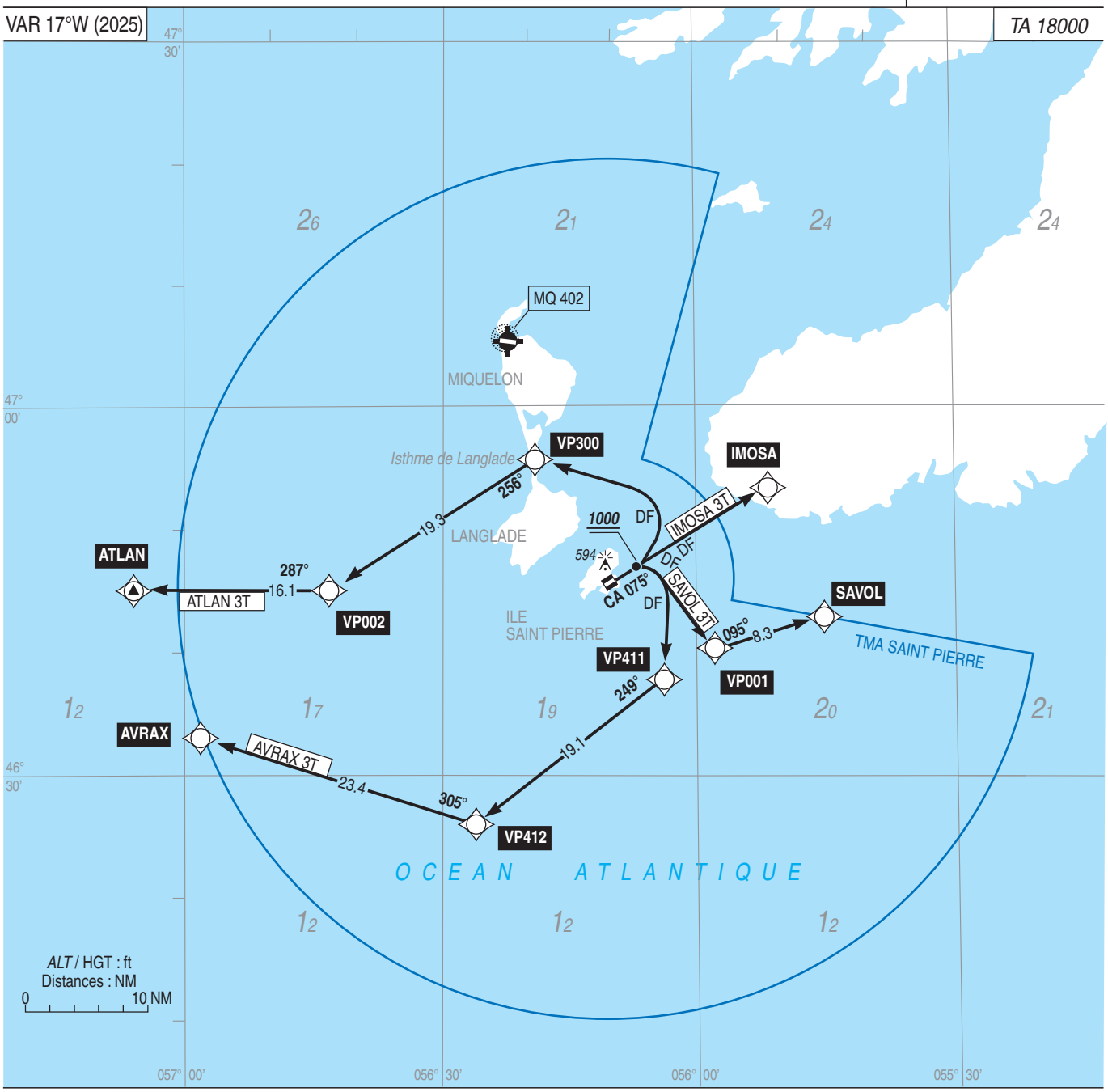
SAINT PIERRE
SID RNAV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

TWR : SAINT PIERRE Tour/*Tower* 119.100 - 118.500
APP : SAINT PIERRE Approche/*Approach* 119.100 - 118.500

RNAV 1
GNSS seulement/*only*

VAR 17°W (2025)

TA 18000



© SIA

SAINT PIERRE
SID RNAV RWY 08

SID RNAV RWY 08	
CAT	A B C
PBN Box	RNAV1, GNSS seulement / *only*
Climb gradient	Pour tous les départs, la pente minimale réglementaire de 3.3% s'applique. *For all outbound traffic, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% apllies.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*
	-

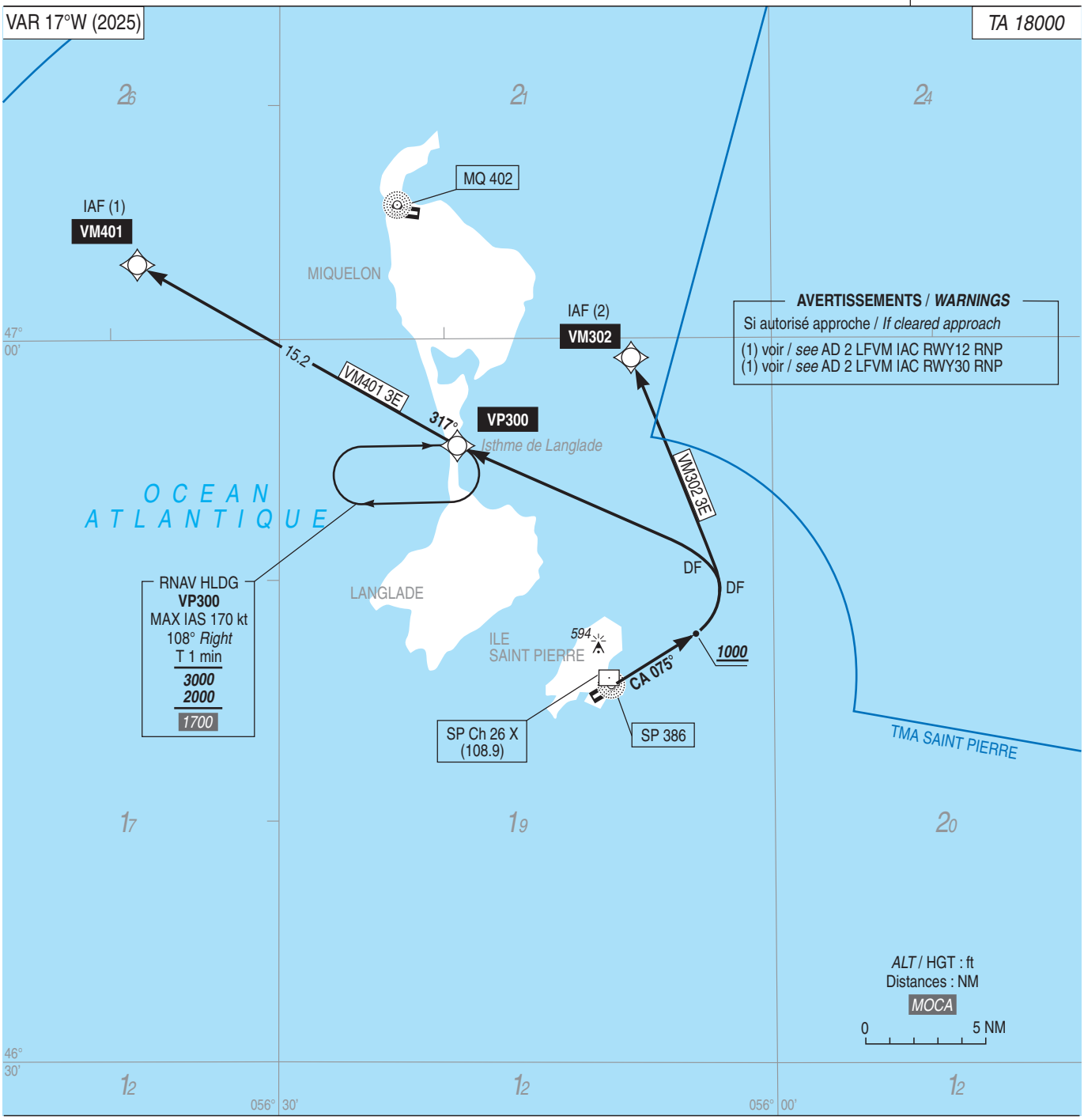
	SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
	ATLAN 3T	Monter 075°. A 1000 ft tourner à gauche direct vers VP300 puis tourner vers VP002 puis ATLAN. *Climb 075°. At 1000 ft turn left direct to VP300 then turn to VP002 then ATLAN.*	-	-
←				
→	**IMOSA 3T**	Monter 075°. A 1000 ft continuer direct vers IMOSA. *Climb 075°. At 1000 ft proceed direct to IMOSA.*	-	-
←				
→	**SAVOL 3T**	Monter 075°. A 1000 ft tourner à droite direct vers VP001 puis tourner vers SAVOL. *Climb 075°. At 1000 ft turn right direct to VP001 then turn to SAVOL.*	-	-
→	**AVRAX 3T**	Monter 075°. A 1000 ft tourner à droite direct vers VP411 puis tourner vers VP412 puis AVRAX. *Climb 075°. At 1000 ft turn right direct to VP411 then turn to VP412 then AVRAX.*	-	-
←				
→	**VM302 3E**	Monter 075°. A 1000 ft tourner à gauche direct vers VM302. *Climb 075°. At 1000 ft turn left direct to VM302.*	-	-
→	**VM401 3E**	Monter 075°. A 1000 ft tourner à gauche direct vers VP300 puis VM401. *Climb 075°. At 1000 ft turn left direct to VP300 then VM401.*	-	-

© Service de l'Information Aéronautique, France

SAINT PIERRE
SID RNAV RWY 08 - VM302 et/*and* VM401
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

TWR : SAINT PIERRE Tour/*Tower* 119.100 -118.500
APP : SAINT PIERRE Approche/*Approach* 119.100 - 118.500
AFIS : MIQUELON Information 118.275

RNAV 1
GNSS seulement/*only*



© SIA

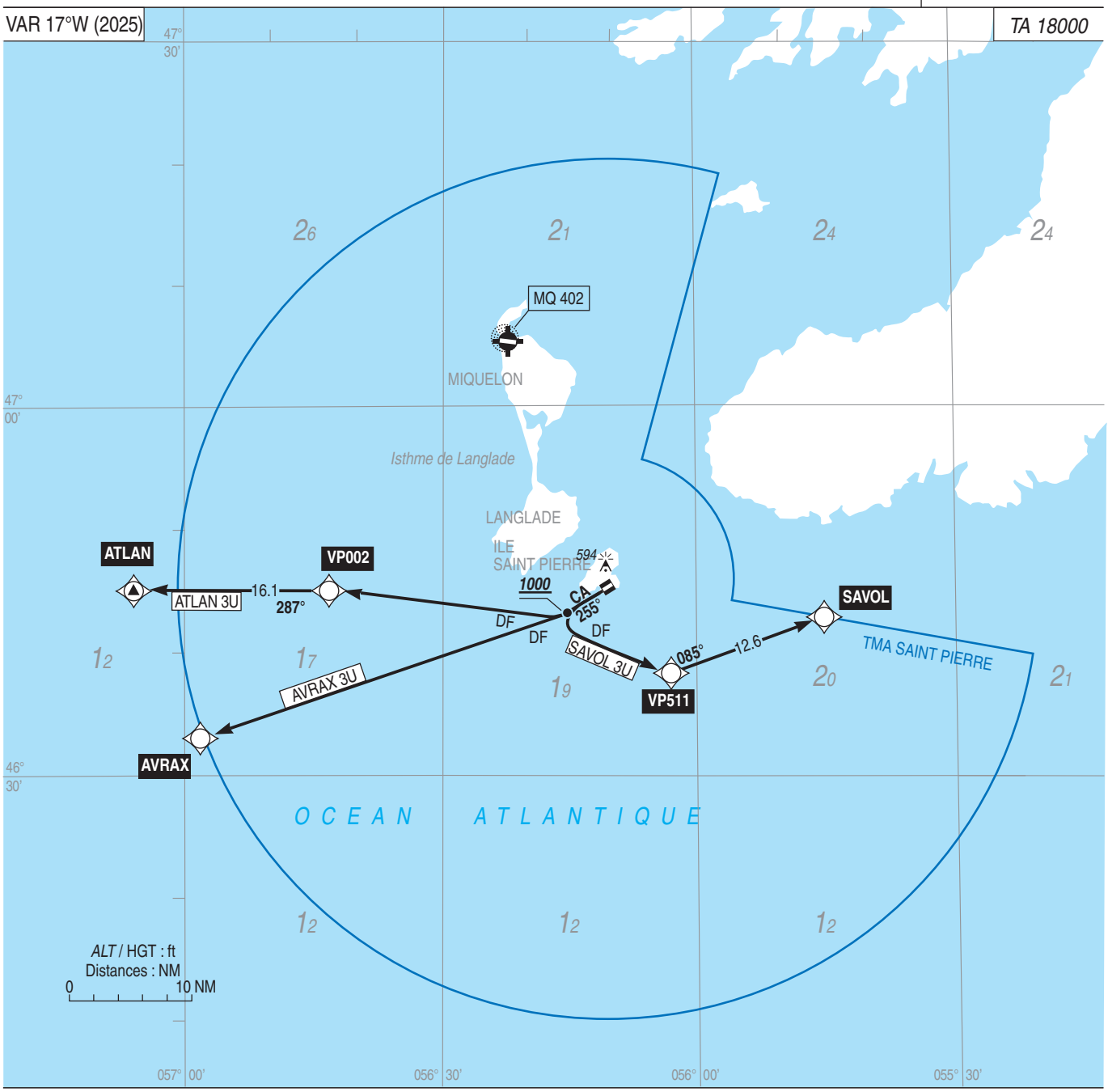
SAINT PIERRE
SID RNAV RWY 26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

TWR : SAINT PIERRE Tour/*Tower* 119.100 - 118.500
APP : SAINT PIERRE Approche/*Approach* 119.100 - 118.500

RNAV 1
GNSS seulement/*only*

VAR 17°W (2025)

TA 18000



© SIA

SAINT PIERRE
SID RNAV RWY 26

SID RNAV RWY 26	
CAT	A B C
PBN Box	RNAV1, GNSS seulement / *only*
Climb gradient	Pour tous les départs, la pente minimale réglementaire de 3.3% s'applique. *For all outbound traffic, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*

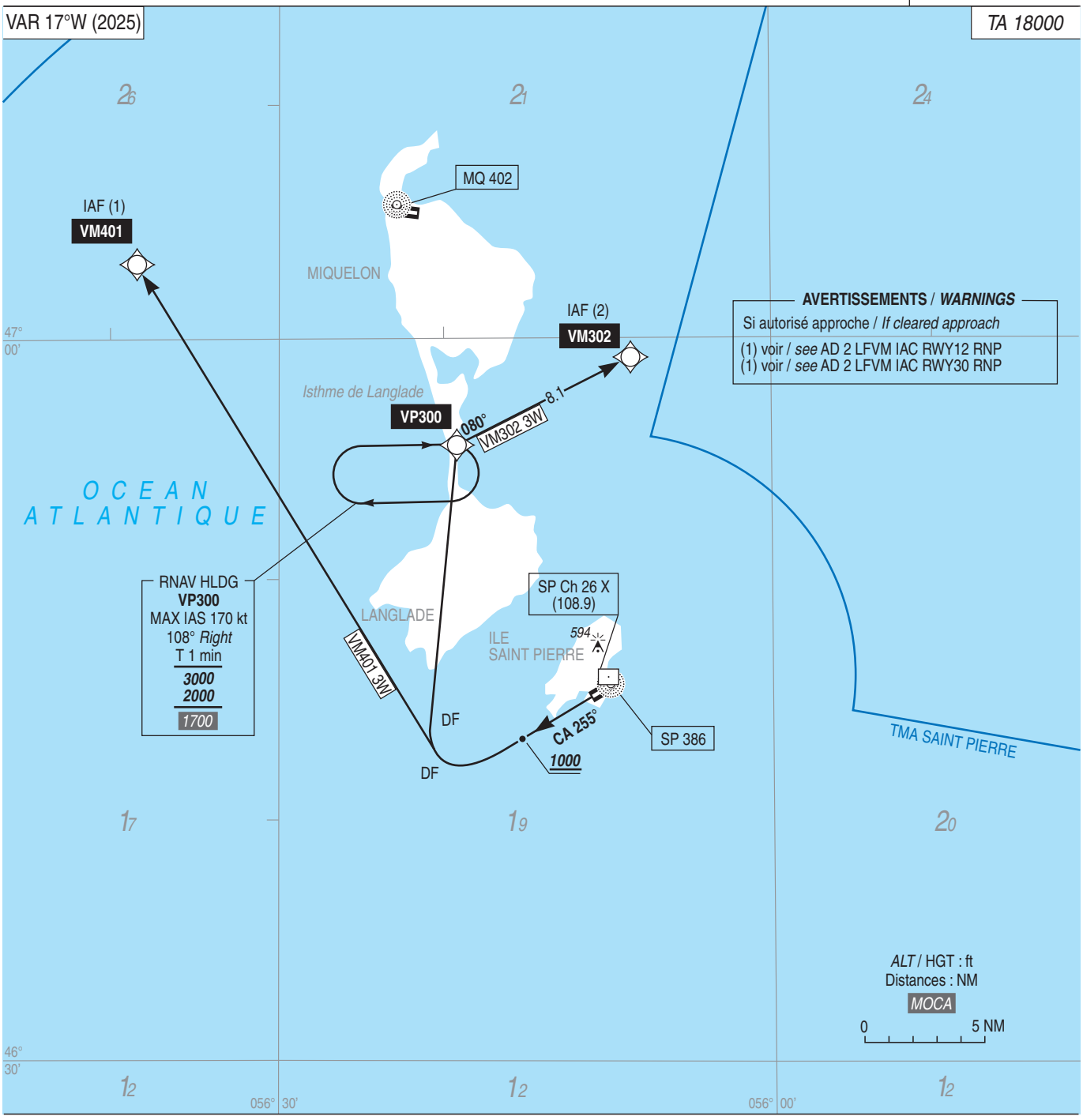
	SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
←	**ATLAN 3U**	Monter 255°. A 1000 ft tourner à droite direct vers VP002 puis ATLAN. *Climb 255°. At 1000 ft turn right direct to VP002 then ATLAN.*	-	-
→	**SAVOL 3U**	Monter 255°. A 1000 ft tourner à gauche direct vers VP511 puis tourner vers SAVOL. *Climb 255°. At 1000 ft turn left direct to VP511 then turn to SAVOL.*	-	-
→ ←	**AVRAX 3U**	Monter 255°. A 1000 ft continuer direct vers AVRAX. *Climb 255°. At 1000 ft proceed direct to AVRAX.*	-	-
→	**VM302 3W**	Monter 255°. A 1000 ft tourner à droite direct vers VP300 puis tourner vers VM302. *Climb 255°. At 1000 ft turn right direct to VP300 then turn to VM302.*	-	-
→	**VM401 3W**	Monter 255°. A 1000 ft tourner à droite direct vers VM401. *Climb 255°. At 1000 ft turn right direct to VM401.*	-	-

© Service de l'Information Aéronautique, France

SAINT PIERRE
SID RNAV RWY 26 - VM302 et/*and* VM401
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

TWR : SAINT PIERRE Tour/*Tower* 119.100 -118.500
APP : SAINT PIERRE Approche/*Approach* 119.100 - 118.500
AFIS : MIQUELON Information 118.275

RNAV 1
GNSS seulement/*only*

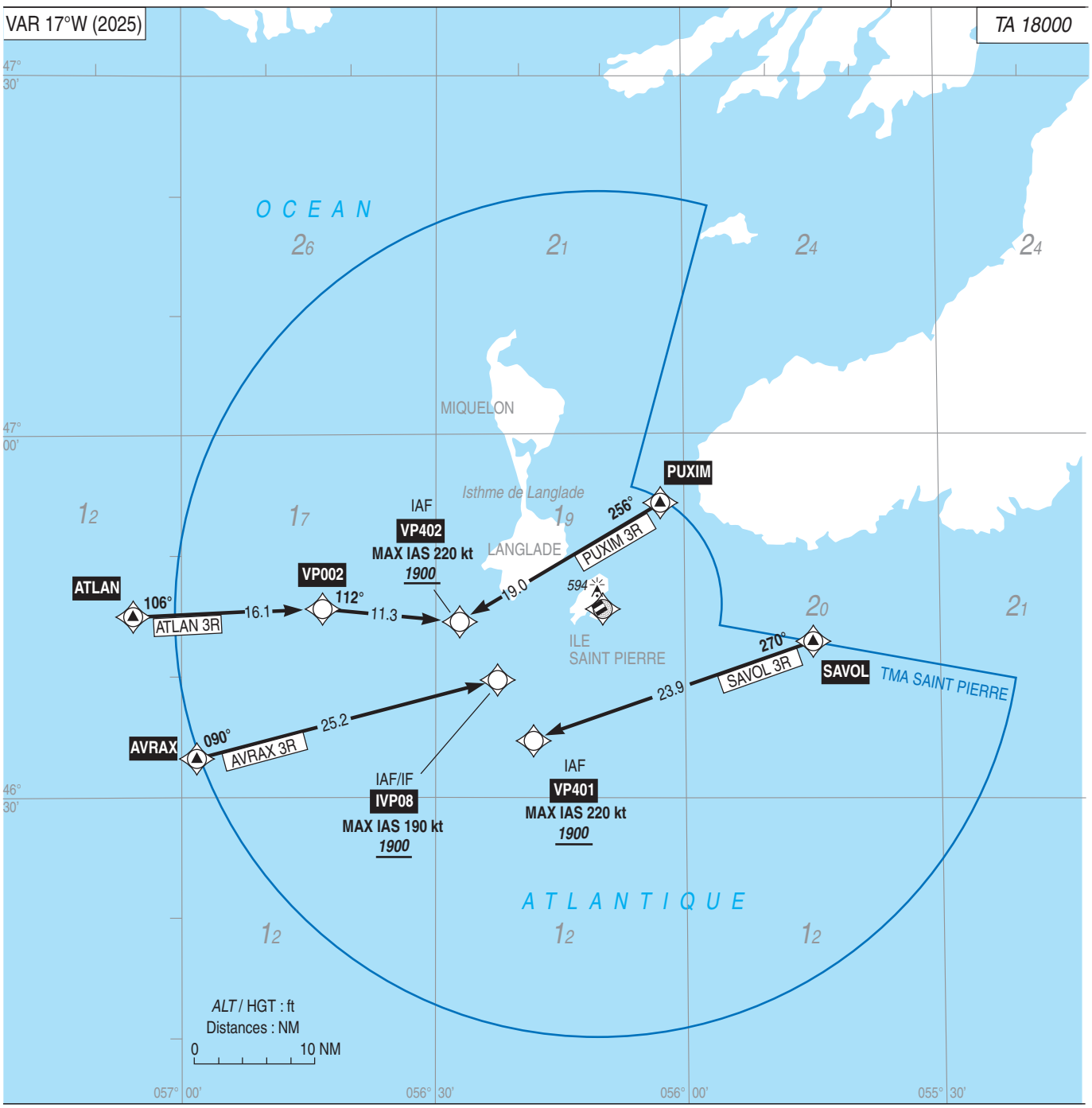


© SIA

SAINT PIERRE
STAR RNAV RWY 08
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

TWR : SAINT PIERRE Tour/*Tower* 119.100 - 118.500
APP : SAINT PIERRE Approche / *Approach* 119.100 - 118.500

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

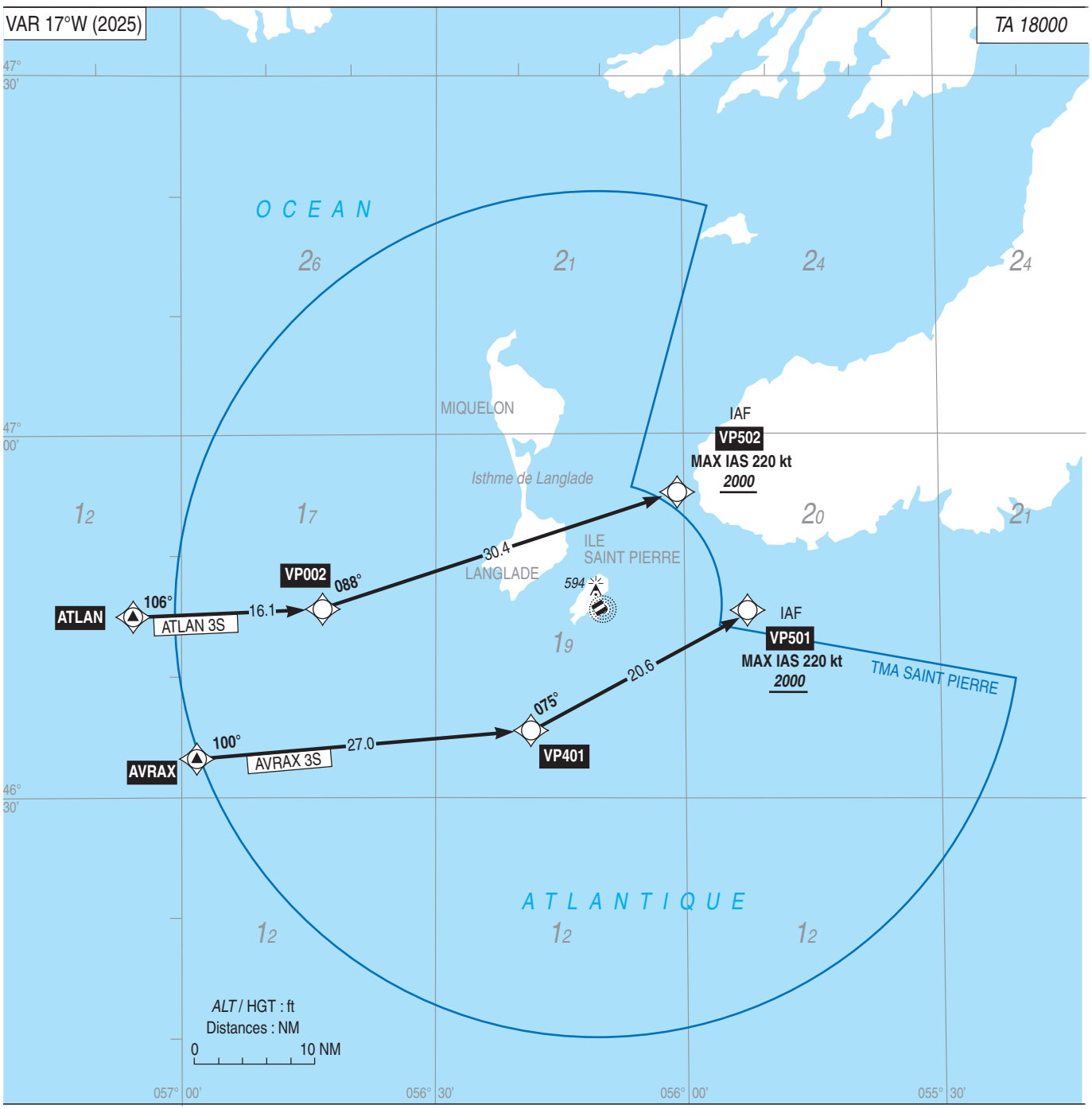
RADIOCOMMUNICATION FAILURE
Comply with the procedure as defined in the national regulation.

© SIA

SAINT PIERRE
STAR RNAV RWY 26
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

TWR : SAINT PIERRE Tour/*Tower* 119.100 - 118.500
APP : SAINT PIERRE Approche / *Approach* 119.100 - 118.500

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
Comply with the procedure as defined in the national regulation.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

CAT A B C

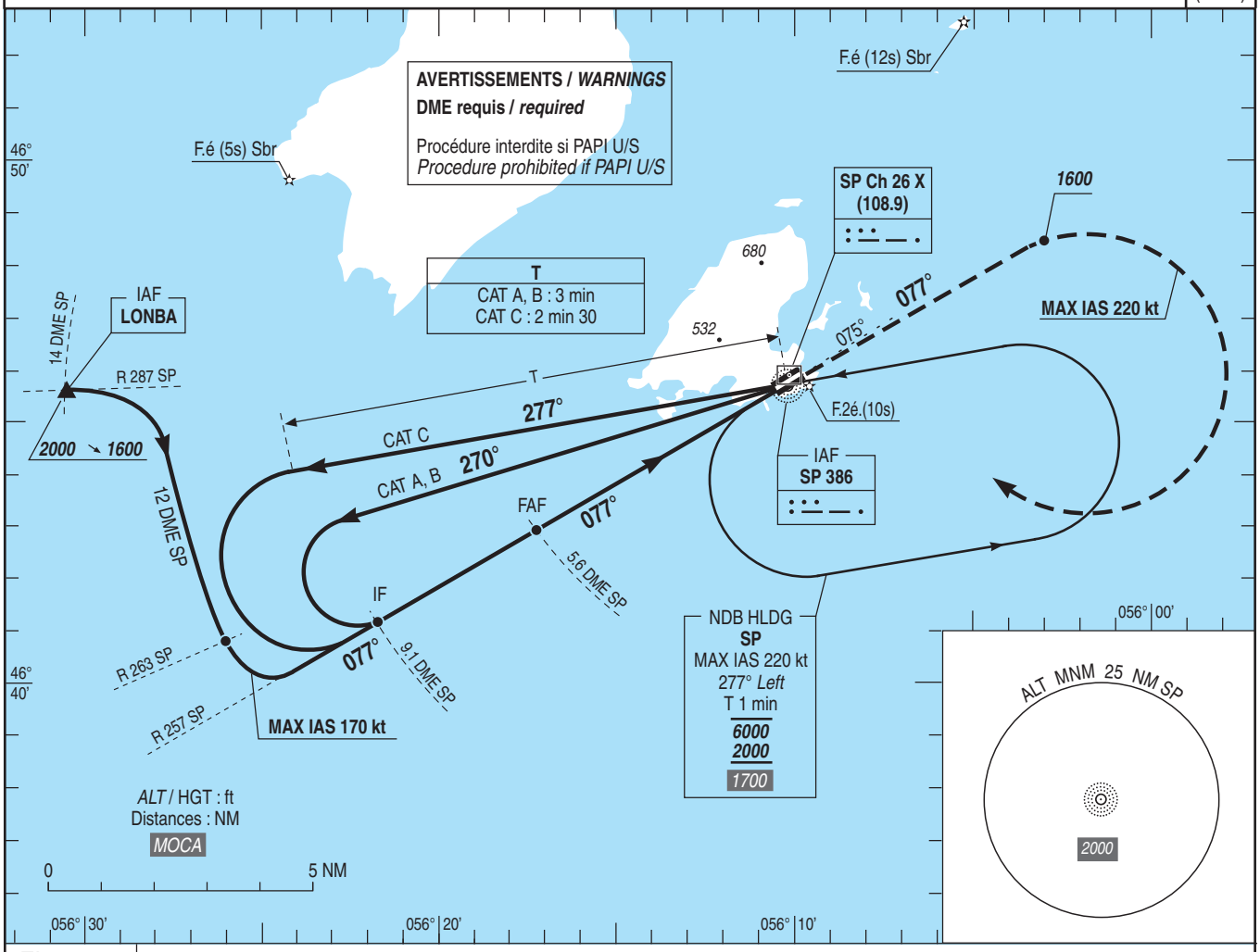
***ALT AD : 28 (1 hPa)**, THR : 28*

SAINT PIERRE

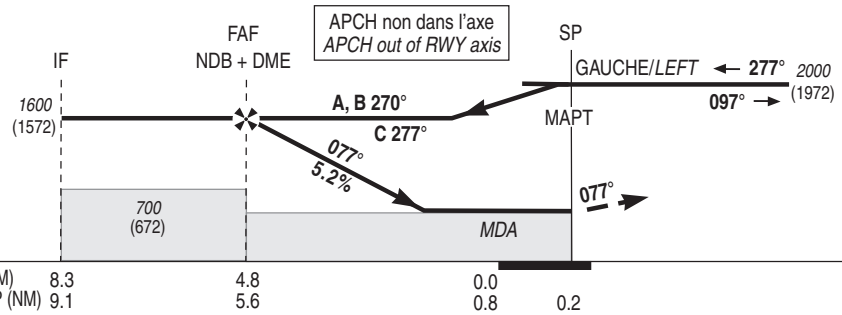
NDB RWY 08

APP : SAINT PIERRE Approche/*Approach* 119.100 - 118.500
TWR : SAINT PIERRE Tour/*Tower* 119.100 - 118.500

VAR 17° W (2025)



TA : 18000



API : Monter **R 077 SP** (077°). A ***1600*** (1572), tourner **à droite vers SP** en montée à ***2000*** (1972).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Monter à 1600 (1572) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 077 SP** (077°). At **1600** (1572), turn **right to SP** climbing at **2000** (1972).*
Do not turn before MAPT.
Climb to 1600 (1572) prior to level acceleration.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	NDB + DME SP			MVL/*Circling* (1)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***560*** (530)	1500	522	***850*** (820)	1500
B		1500		***850*** (820)	1600
C		2000		***950*** (920)	2400

DME SP

NM	**5**	**4**	**3**
ALT (HGT)	***1410*** (1382)	***1090*** (1062)	***770*** (742)

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - MAPT	5.5 NM	4 min 43	4 min 08	3 min 40	3 min 18	2 min 52	2 min 32	2 min 17	2 min 04
VSP (ft/min)		370	420	475	530	610	685	765	845

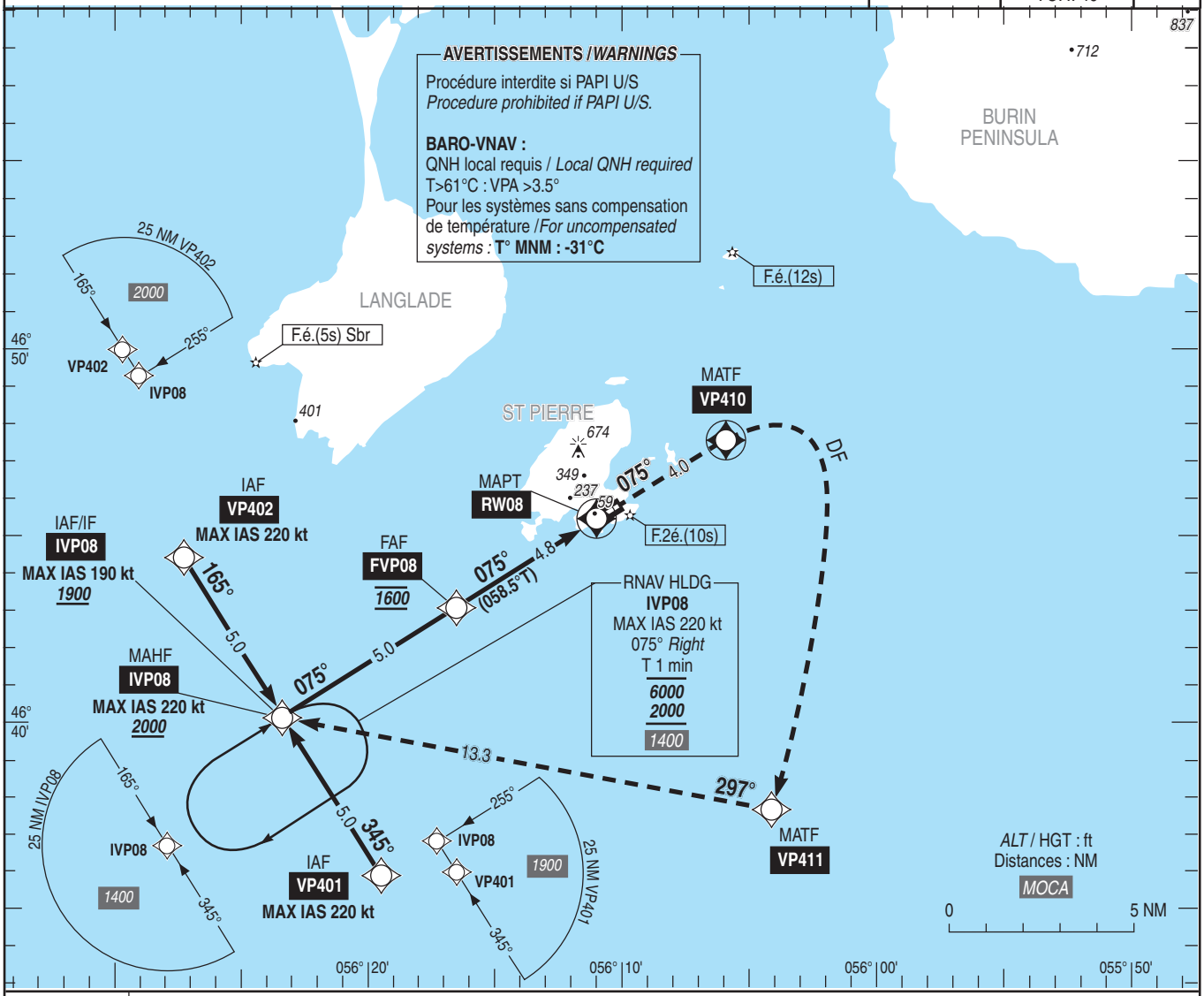
© SIA

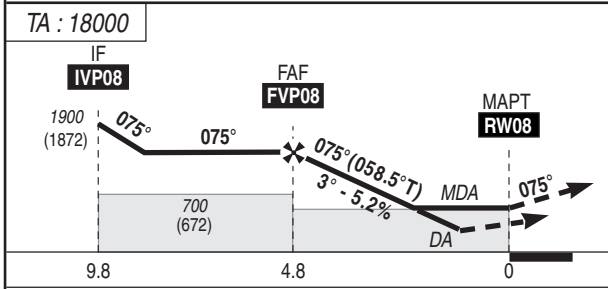
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C
ALT AD : 28, ***THR : 28 (1 hPa)***

SAINT PIERRE
RNP RWY 08

APP : SAINT PIERRE Approche/*Approach* 119.100 - 118.500
TWR : SAINT PIERRE Tour/*Tower* 119.100 - 118.500

RNP APCH	WAAS CH 90850 W08A TCH: 49	VAR 17° W (2025)





API : Monter vers **VP410** puis tourner à **droite** direct vers **VP411** puis tourner à **droite** vers **IVP08 (MAX IAS 220 kt)** pour intégrer l'attente en montée à ***2000*** (1972) **MNM**, ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à *1400* (1372) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb to ***VP410*** *, then turn* ***right*** *direct to* ***VP411*** *then turn* ***right*** *to* ***IVP08 (MAX IAS 220 kt)*** *to join holding pattern climbing up at* ***2000*** *(1972)* ***MNM****, or follow ATC instructions.*
Climb to 1400 (1372) prior to level acceleration.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* — REF HGT : *ALT THR*

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL/*Circling* (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***280*** (250)	1000	168	***400*** (370)	1500	292	***400*** (370)	1500	366	***550*** (520)	1500
B			180		1500	304		1500		***550*** (520)	1600
C			190		1800	323		1800		***640*** (620)	2400

DIST RW08					
NM	**4**	**3**	**2**	**1**
ALT (HGT)	***1350*** (1322)	***1030*** (1002)	***710*** (682)	***400*** (372)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling not authorized North of runway.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - MAPT	4.8 NM	4 min 06	3 min 23	2 min 52	2 min 30	2 min 12	1 min 59	1 min 48
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

SAINT PIERRE

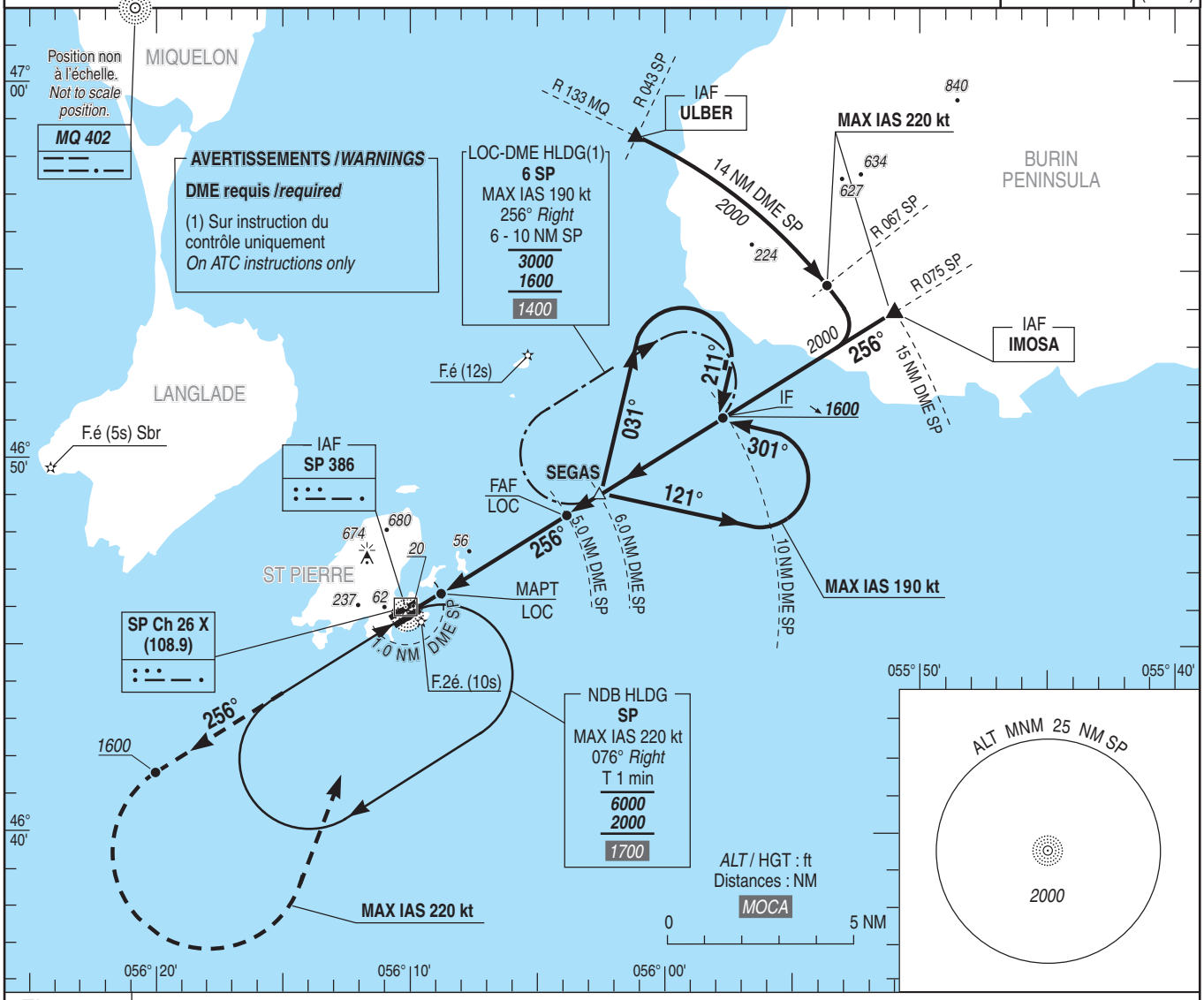
CAT A B C

ALT AD : 28, ***THR : 18 (1 hPa)***

ILS Y CAT I ou/*or* ILS Y CAT II et/*and* III ou/*or* LOC Y RWY 26

APP : SAINT PIERRE Approche/*Approach* 119.100 - 118.500
TWR : SAINT PIERRE Tour/*Tower* 119.100 - 118.500

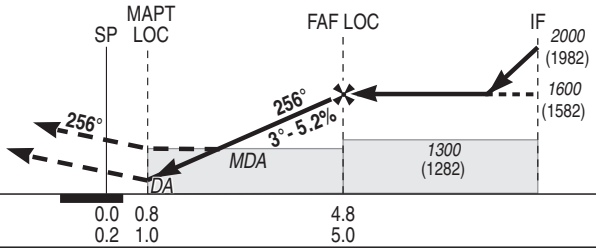
ILS - DME	VAR
SP 108.9	17° W
RDH : 52	(2025)



TA : 18000

API : Monter **dans l'axe**. A ***1600*** (1582) tourner à **gauche vers SP** en montée vers ***2000*** (1982) **MAX IAS 220 kt**.
Ne pas tourner avant SP.
Monter à *1600* (1582) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead****. At* ***1600*** *(1582) turn* ***left to SP*** *climbing up to* ***2000*** *(1982)* ***MAX IAS 220 kt****.*
Do not turn before SP*.*
Climb up to 1600 (1582) prior to level acceleration.



THR ←(NM)
DME ATT SP ←(NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	ILS Y		OCH ILS Y CAT 1	OCH ILS Y CAT 2	LOC Y			MVL / *Circling* (2)	
	DA (H)	RVR			***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***220*** (200)	700	143	61	***320*** (300)	1200	294	***550*** (530)	1500
B			153	72		1300		***550*** (530)	1600
C			162	83		1400		***640*** (630)	2400

DME ATT SP

NM	1	2	3	4
ALT (HGT)	***340*** (322)	***660*** (642)	***970*** (952)	***1290*** (1272)

Observations/*Remarks* : (2) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North RWY.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - THR	4.8 NM	4 min 07	3 min 23	2 min 53	2 min 30	2 min 13	1 min 59	1 min 48
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845

© SIA

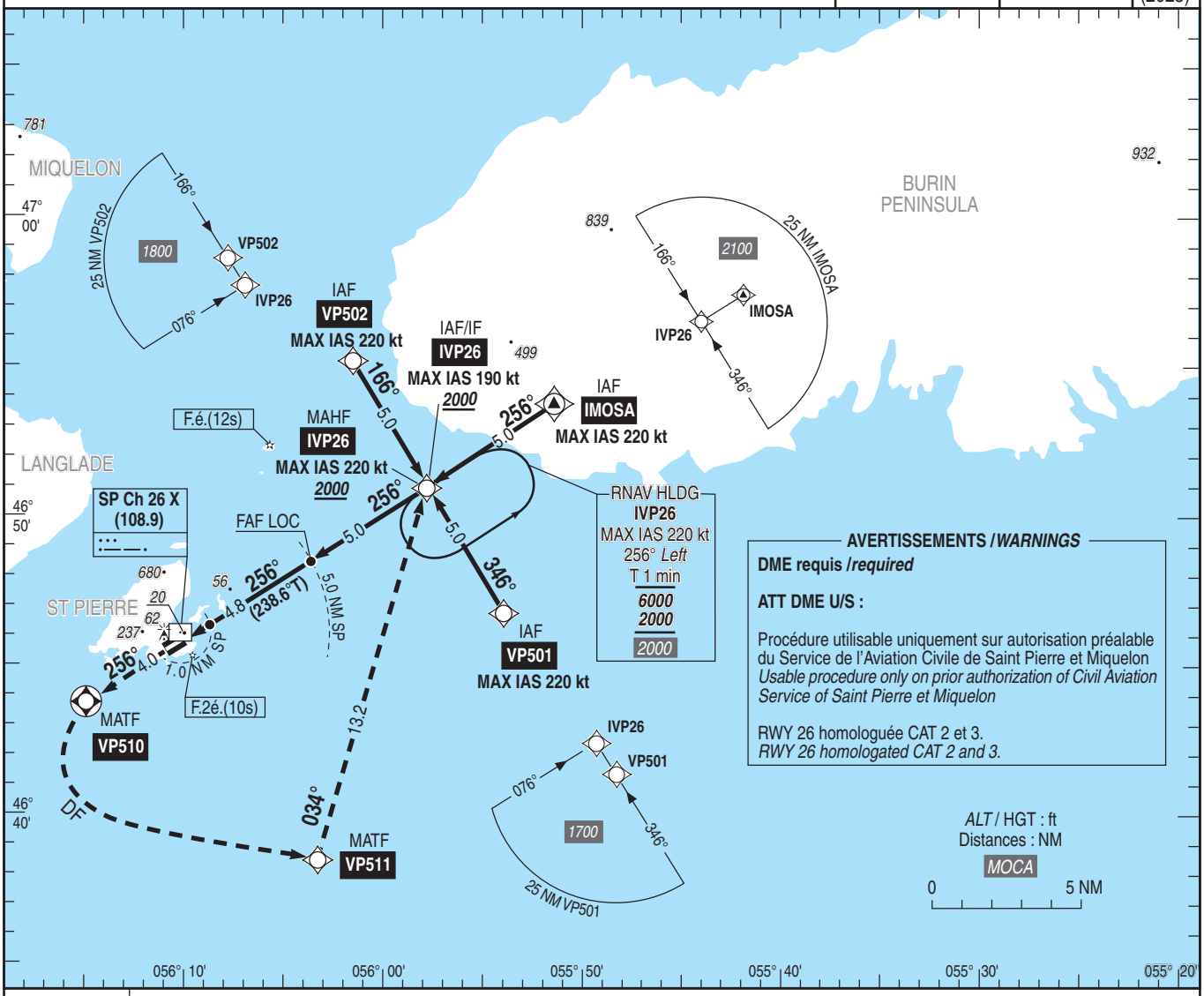
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

SAINT PIERRE

CAT A B C
ALT AD : 28, ***THR : 18 (1 hPa)***

ILS Z CAT I ou/*or* ILS Z CAT II et/*and* III ou/*or* LOC Z RWY 26

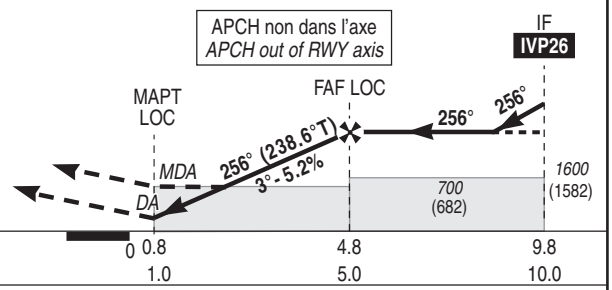
APP : SAINT PIERRE Approche/*Approach* 119.100 - 118.500 **TWR** : SAINT PIERRE Tour/*Tower* 119.100 - 118.500	**RNP APCH**	**ILS - DME** **SP 108.9** RDH : 52	VAR 17°W (2025)



TA : 18000

API : Monter **dans l'axe** vers **VP510** puis tourner à **gauche** direct vers **VP511** puis tourner à **gauche** vers **IVP26** (**MAX IAS 220 kt**) pour intégrer l'attente en montée à ***2000*** (1982) **MNM** ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à *1300* (1282) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***VP510*** *then turn* ***left*** *direct to* ***VP511*** *then turn* ***left*** *to* ***IVP26*** *(****MAX IAS 220 kt****) to join holding pattern climbing up at* ***2000*** *(1982)* ***MNM*** *or follow ATC instructions.*
Climb up to 1300 (1282) prior to level acceleration.



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres /*vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	ILS Z		OCH ILS Z CAT 1	OCH ILS Z CAT 2	LOC Z			MVL / *Circling* (1)	
	DA (H)	RVR			***MDA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***220*** (200)	700	143	61	***460*** (440)	1200	435	***550*** (530)	1500
B			153	72	***480*** (460)	1500	459	***550*** (530)	1600
C			162	83	***500*** (490)	1600	482	***640*** (630)	2400

DIST DME SP					
NM	**1**	**2**	**3**	**4**
ALT (HGT)	***340*** (322)	***660*** (642)	***970*** (952)	***1290*** (1272)

DIST THR				
NM	**1**	**2**	**3**	**4**
ALT (HGT)	***390*** (372)	***710*** (692)	***1030*** (1012)	***1340*** (1322)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling not authorized North of runway.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

FAF LOC - THR	4.8 NM	70 kt 4 min 07	85 kt 3 min 23	100 kt 2 min 53	115 kt 2 min 30	130 kt 2 min 13	145 kt 1 min 59	160 kt 1 min 48
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

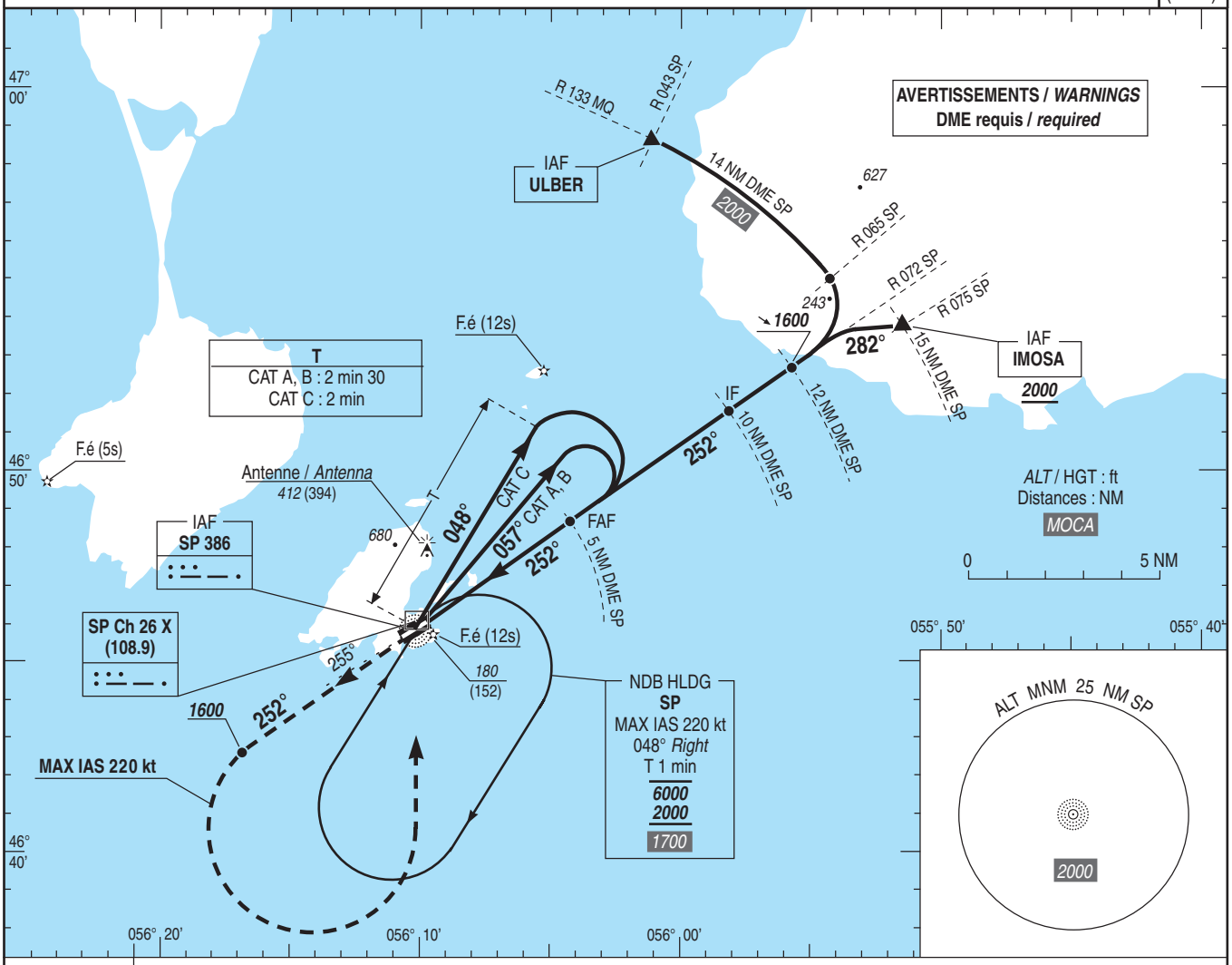
SAINT PIERRE

CAT A B C
ALT AD : 28 , ***THR : 18 (1 hPa)***

NDB RWY 26

APP : SAINT PIERRE Approche/*Approach* 119.100 - 118.500
TWR : SAINT PIERRE Tour/*Tower* 119.100 - 118.500

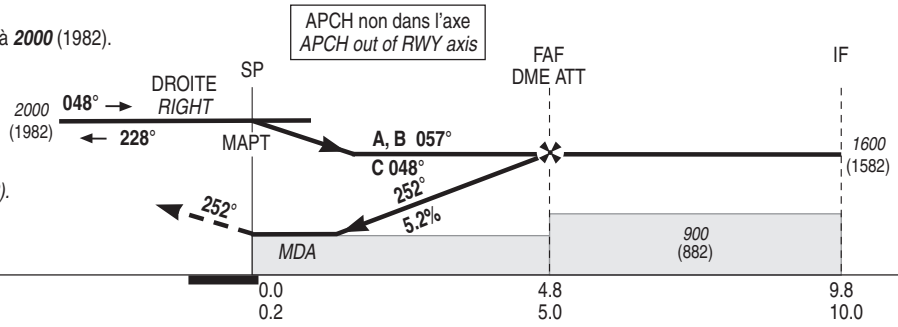
VAR 17° W (2025)



TA : 18000

API : Monter **R 252 SP** (252°).
A ***1600*** (1582), tourner **à gauche vers SP** en montée à ***2000*** (1982).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Monter à *1600* (1582) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 252 SP** (252°).*
*At **1600** (1582), turn **left to SP** climbing at **2000** (1982).*
Do not turn before MAPT.
Climb to 1600 (1582) prior to level acceleration.



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*

REF HGT : *ALT THR*

CAT	NDB + DME SP			MVL / *Circling* (1)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***490*** (470)	1400	463	***720*** (700)	1500
B		1500		***720*** (700)	1600
C		1600		***820*** (800)	2400

DME SP			
NM	**2**	**3**	**4**
ALT (HGT)	***640*** (622)	***960*** (942)	***1280*** (1262)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

FAF - MAPT 5.1 NM	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
	4 min 22	3 min 50	3 min 24	3 min 04	2 min 40	2 min 21	2 min 07	1 min 55
VSP (ft/min)	370	420	475	530	610	685	765	845

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

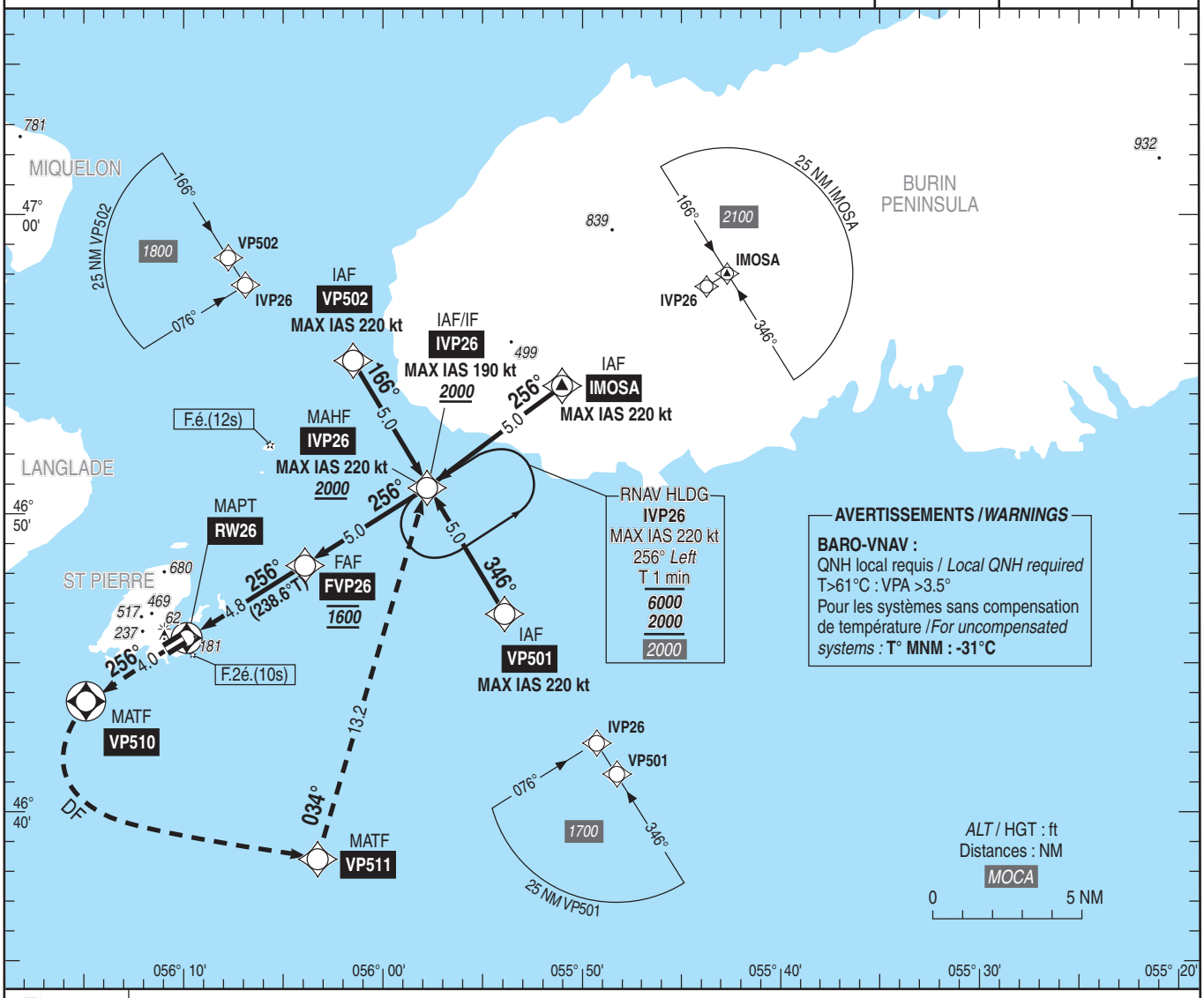
SAINT PIERRE

CAT A B C
ALT AD : 28, ***THR : 18 (1 hPa)***

RNP RWY 26

APP : SAINT PIERRE Approche/*Approach* 119.100 - 118.500
TWR : SAINT PIERRE Tour/*Tower* 119.100 - 118.500

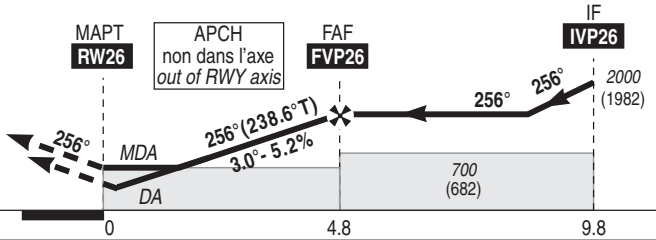
RNP APCH	WAAS CH 91625 W26A TCH: 52	VAR 17° W (2025)



TA : 18000

API : Monter vers **VP510**, puis tourner à **gauche** direct vers **VP511** puis tourner à **gauche** vers **IVP26 (MAX IAS 220 kt)** pour intégrer l'attente en montée à ***2000*** (1982) **MNM** ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à *1300* (1282) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up to ***VP510****, then turn* ***left*** *direct to* **VP511** *then turn* ***left*** *to* ***IVP26 (MAX IAS 220 kt)*** *to join holding pattern climbing up at* ***2000*** *(1982)* ***MNM*** *or follow ATC instructions.*
Climb to 1300 (1282) prior to level acceleration.



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	VIS	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			174	***480*** (460)	1400	360	***510*** (490)	1400	483	***550*** (530)	1500
B	***220*** (200)	700	186	***490*** (480)	1500	372	***530*** (510)	1500	506	***550*** (530)	1600
C			194	***510*** (500)	1600	391	***530*** (510)	1600	509	***640*** (630)	2400

DIST RW26

NM	1	2	3	4
ALT (HGT)	***390*** (372)	***710*** (692)	***1030*** (1012)	***1340*** (1322)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling not authorized North of runway.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - MAPT	4.8 NM	4 min 07	3 min 23	2 min 53	2 min 30	2 min 13	1 min 59	1 min 48
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845

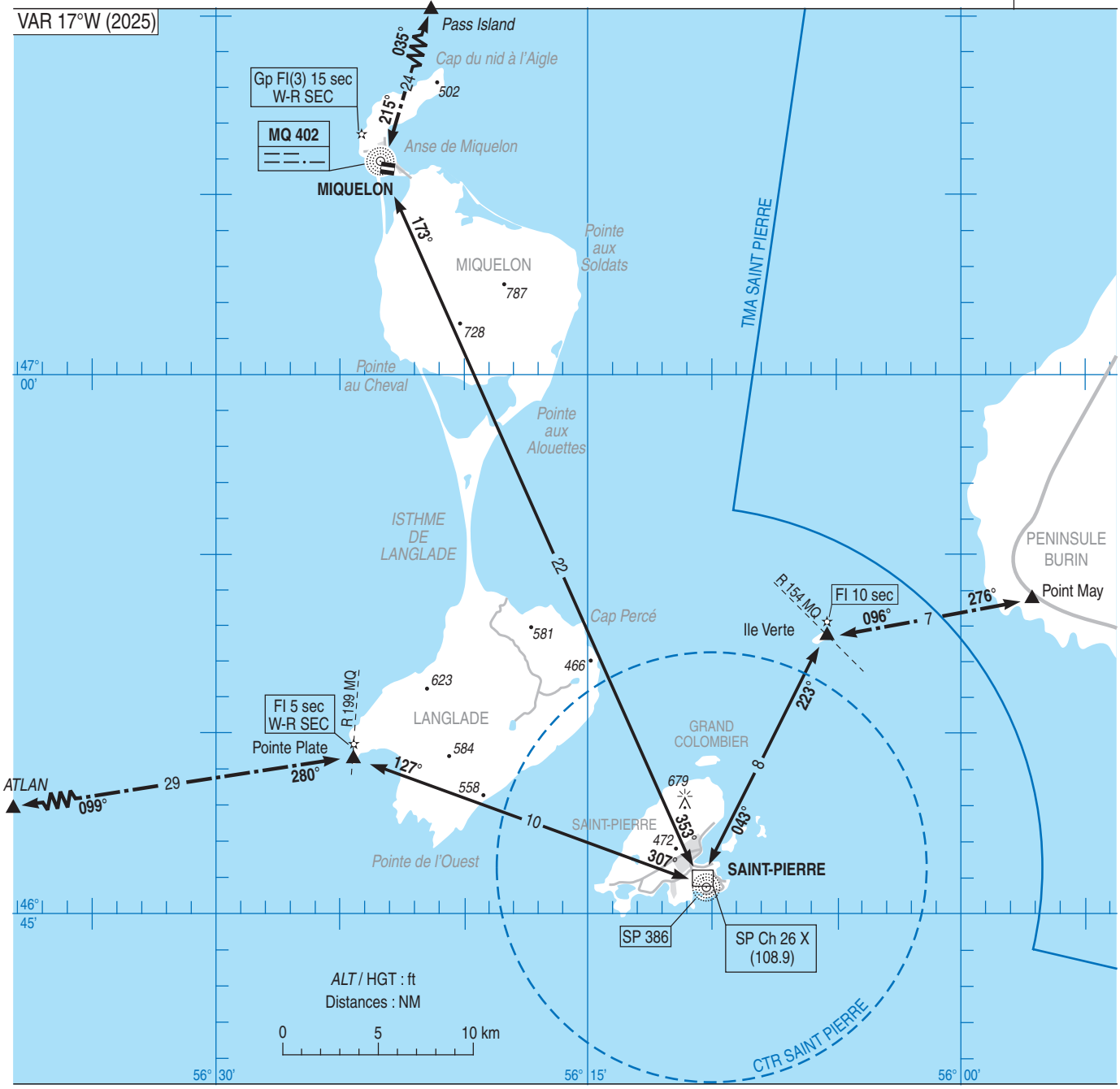
© SIA

SAINT PIERRE - MIQUELON
ZONE VFR DE NUIT / *NIGHT VFR AREA*

APP : SAINT PIERRE Approche / *Approach* 119.100
TWR : SAINT PIERRE Tour / *Tower* 119.100 - 118.500
AFIS : MIQUELON Information 118.275 (FR seulement/*only*)
GANDER LOW DOMESTIC : 134.900

Sur clairance ATC
With ATC clearance

Non
WGS-84



ALTITUDE IMPOSEE SUR TOUS TRONCONS (sauf autorisation ATC) : MNM 2000 ft AMSL - MAX 5500 ft AMSL
Au départ, gagner une altitude de 2000 ft, verticale AD avant de poursuivre en route.
A l'arrivée, verticale terrain 2000 ft, intégration circuits.
Respect de la réglementation relative au survol des régions maritimes, aucune dérogation ne sera accordée.
Les itinéraires vers ATLAN, Pass Island et Point May ne sont utilisables que pour les aéronefs en provenance ou à destination du Canada.
Il est rappelé que les pilotes qualifiés VFR de nuit Français doivent appliquer la réglementation la plus restrictive en espace Canadien.
La veille de la fréquence radio 119.100 MHz est obligatoire sur tous les tronçons.

PROCEDURES EN CAS D'IMPOSSIBILITE D'ASSURER LIAISONS AIR/SOL :
Poursuivre le vol tel que prévu au plan de vol, effectuer une verticale aérodrome à 2000 ft, phares et feux allumés, puis rejoindre le circuit en vue d'atterrissage.
Important : plus grande vigilance recommandée afin d'éviter tout risque d'abordage.

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES :
Tour de piste 1000 ft AAL - Tour de piste 08 main droite.

COMPULSORY ALTITUDE ON ALL THE ROUTES (except ATC clearance) : MNM 2000 ft AMSL - MAX 5500 ft AMSL
On departure, climb to ALT 2000 ft, overhead AD before joining en-route segment.
On arrival, overhead AD ALT 2000 ft, then join the circuit.
Adhere to maritime areas overfly regulation, no derogation allowed.

Routes to ATLAN, Pass Island and Point May available only for ACFT coming from or going to Canada.
Night VFR pilots with French qualification are reminded to apply the most restrictive regulation within Canadian airspace.
Watch the frequency 119.100 MHz compulsorily on all routes.

PROCEDURES IN CASE OF NO AIR - TO - GROUND RADIO COMMUNICATIONS :
Follow the flight in accordance with FPL, proceed overhead AD at ALT 2000 ft, switch on landing lights, then join the circuit to land.
Important : *extreme vigilance recommended to avoid any collision.*

COMPLEMENTARY :
Landing pattern 1000 ft AAL - Right hand circuit RWY 08.

© SIA

APPROCHE- ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

SAINT PIERRE

	ALT AD : 28 ft (1 hPa) LAT : 46 45 47 N LONG : 056 10 27 W	**LFVP** VAR : 17° W (2025)

APP : SAINT PIERRE Approche / *Approach* 119.100
TWR : SAINT PIERRE Tour / *Tower* 119.100 - 118.500

VDF
ILS RWY 26 SP 108.9

RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
08 26	075 255	1920 x 45	Revêtue *Paved*	45 F/A/W/T	2060 2060	1920 1920	1860 1860

Aides lumineuses : RWY 08/26 : HI
Ligne d'approche RWY 26 : HI 570 m
Ligne axiale : HI
Zone de toucher des roues RWY 26

Lighting aids : *RWY 08/26 : LIH*
RWY 26 : LIH APCH line 570 m
Center line : LIH
RWY 26 : touch down zone

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 SOCA.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

SOCA - CAYENNE FELIX EBOUE

AD 2 SOCA.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	04°49'11"N 052°21'43"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axe RWY et TWY central C	Centre line and central TWY C intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	13.5 km SSW de CAYENNE	13.5 km SSW from CAYENNE city
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	26 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	31.8 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-113 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	18.5526°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.024°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	CCI GUYANE	
	Adresse / *Address*	Place de l'Esplanade - BP 49 - 97321 Cayenne CEDEX	
	Telephone	0594 29 96 00 / 0594 29 97 00	
	FAX	0594 29 97 03	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	CAA : Délégation territoriale / Territorial representative GUYANE TEL : 0594 35 93 02 Aérodrome CAYENNE FELIX EBOUE, 97351 MATOURY	

AD 2 SOCA.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	H24	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	Douanes : 1300-0200, extension possible selon vols programmés. Police/immigration : H24	Customs : 1300-0200, possible extension for scheduled flights. Police/immigration: H24.
3	Services de santé / *Health and sanitary*	NIL	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	H24 (BRIA ANTILLES-GUYANE TEL : +596 596 42 25 31)	
5	BDP / *ARO*	H24	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	0700-0400 (CAYENNE FELIX EBOUE) 0400-0700 (MARTINIQUE AIME CESAIRE)	
7	ATS	H24	
8	Avitaillement / *Fueling*	0900-2359 Service d'astreinte : 2359-0900 (hors information anticipative)	0900-2359 Standby duty : 2359-0900 (excluding prior information)
9	Services de manutention / *Handling*	1330-2330. En dehors et pour vols non programmés : PPR PN 24 HR.	1330-2330. Except this case and for non schedulded flights : PPR PN 24 HR.
10	Sûreté / *Safety*	0930 jusqu'à 30 mn après décollage dernier vol programmé. En dehors et pour vols non programmés : PPR PN 24HR.	0930 up to 30 min after take off of the last scheduled flight. Except this case and for non scheduled flights : PPR PN 24HR.
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS.	GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED.

AD 2 SOCA.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Matériels des compagnies (chariots, toboggans, élévateurs)	Airlines operating equipment (trollers, toboggans, elevators).
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	AVGAS 100 LL, JET A1	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	JET A1 : 2 oléoserveurs, débit max : 150 m3/h - 1 camion avitailleur 18 m3, débit max : 75 m3/h. AVGAS 100 LL : 1 camion avitailleur 5 m3, débit max : 15 m3/h	JET A1 : 2 underground fuel dispensers, max flow : 150 m3/h - 1 fuel truck 18 m3, max flow : 75 m3/h. AVGAS 100 LL : 1 fuel truck 5 m3, max flow : 15 m3/h
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Petites réparations, ACFT de tourisme	Minor repairs, private ACFT
7	Observations / *Remarks*	Contacts assistance / Handling contacts : - SAMSIC : TEL : +594 694 43 06 53, E-mail : v.hue@samsic.aero - AIR FRANCE : TEL : +594 694 40 04 00, E-mail : Mail.ass.afcay@airfrance.fr	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOCA.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	A MATOURY (4km)	At MATOURY (4km).
2	Restaurants	A MATOURY (4km)	At MATOURY (4km).
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, autocars O/R, voitures de location O/R et HS	Taxis, bus O/R, car rental O/R and HS.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Ambulances, premiers secours, infirmerie à MATOURY, hôpitaux à CAYENNE	Ambulance, first aid, health services in MATOURY, hospitals in CAYENNE.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Distributeur automatique de billets	Cash dispenser.
6	Office de tourisme / *Tourist office*	NIL	
7	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 SOCA.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	9	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	3 VIM 90P2.5	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	L'enlèvement de l'aéronef accidenté est de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef. Ce dernier peut le cas échéant, obtenir les contacts de sociétés de levage auprès du gestionnaire d'aérodrome.	The removal of the disabled ACFT is the responsibility of the ACFT operator. The latter may, if necessary, obtain the contacts of lifting compagnies from the AD administrator.
4	Observations / *Remarks*	Niveau 9 : LUN-DIM : 1600-0200 Niveau 7 : LUN-SAM : 0930-1600 Niveau 5 : LUN-DIM : 0200-0930 DIM : 0930-1600	Level 9 : MON-SUN : 1600-0200 Level 7 : MON-SAT : 0930-1600 Level 5 : MON-SUN : 0200-0930 SUN : 0930-1600

AD 2 SOCA.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	NIL	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 NIL	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3

AD 2 SOCA.8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Enrobé, enrobé dense, béton	Tarmac, concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	P0 : 64 F/C/W/T P1 : 43 R/A/W/T P2 : 45 R/A/W/T P3 : 52 F/B/W/T P4 : 54 F/B/W/T ZET : 12 F/C/W/T Aviation générale : 7 F/C/W/T	P0 : 64 F/C/W/T P1 : 43 R/A/W/T P2 : 45 R/A/W/T P3 : 52 F/B/W/T P4 : 54 F/B/W/T Technical Maintenance Area (ZET) : 12 F/C/W/T General aviation : 7 F/C/W/T
2	Largeur TWY / *TWY width*	23 m (TWY A) - 32 m (TWY C) - 27 m (TWY E) - 10 m (TWY G) - 23 m (TWY M) - 15 m (TWY P)	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé dense	Tarmac
	Résistance des TWY / *TWY strength*	Charlie: 58 F/C/W/T Golf : 18 F/C/W/T Mike : 37 F/C/W/T Papa : 9 F/D/W/T Echo : 60 F/C/W/T Alpha : 79 F/C/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	INS1 : 04 49 19.04N, 052 21 47.35W INS2 : 04 49 18.03N, 052 21 49.53W	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	INS1 : 6,04m INS2 : 6,21m	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	INS 0 04°49'19.66"N 052°21'45.76"W INS 1 04°49'19.04"N 052°21'47.35"W INS 2 04°49'18.03"N 052°21'49.53"W	INS 3 04°49'17.04"N 052°21'51.69"W INS 4 04°49'15.85"N 052°21'53.49"W
6	Observations / *Remarks*	TWY A sur ZET : largeur 15 m (20 m avec accotements compris).	TWY A on Technical Maintenance Area : width 15 m (20 m with shoulders included).

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOCA.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir carte AD 2 SOCA APDC 01	See chart AD 2 SOCA APDC 01
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui : balisage diurne.	Yes : day marking.
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	Aucun dispositif de guidage, présence obligatoire d'un placeur de la compagnie ou de l'assistant en escale sur tous les postes de stationnement.	No parking guidance system, compulsory presence of a company marshaller or ground handling assistant on all parking stands.
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui	Yes
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 SOCA .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL	NIL
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOCA.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

AD 2 SOCA.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	CAYENNE Félix Eboué MARTINIQUE Aimé Césaire
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 SOCA .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	MARTINIQUE Aimé Césaire
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	CAYENNE Félix Eboué MARTINIQUE Aimé Césaire
	Période de validité / *Validity period*	24HR
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	TREND
	Périodicité / *Interval of issuance*	H24
5	Briefing, consultation	P-T-D
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL-FR
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	S-U-P-W AD WARNING METAR AUTO
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	VISU
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : - 0594 35 35 36 CAYENNE 0845-2045 - 0596 57 23 25 MARTINIQUE 2045-0845

AD 2 SOCA.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics*

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
08	065.00 (084)	3205 x 45	69 F/C/W/T revêtue / paved	04°48'50.43"N 052°22'27.28"W ------ GUND NIL	THR : 18ft
26	245.00 (264)	3205 x 45	69 F/C/W/T revêtue / paved	04°49'33.99"N 052°20'52.76"W ------ GUND NIL	THR : 25ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
08	NIL	NIL	200	3205 x 280	NIL	(1)
26	NIL	NIL	NIL	3205 x 280	NIL	(2)

(1) Demi-tour hors raquette interdit pour ACFT>25t. / Half-turn prohibited out of the turn-around area for ACFT>25t.
RESA : 150 x 90 m.

(2) Raquette intermédiaire non utilisable par ACFT>65t. / Intermediate turn-around area unusable for ACFT>65t.
RESA : 240 x 90 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOCA.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
08	3205	3405	3205	3205	
TWY C	1728	1928	1728		
TWY E	1432	1632	1432		
26	3205	3205	3205	3205	
TWY C	1494	1494	1494		
TWY E	1800	1800	1800		

AD 2 SOCA.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*
08	- 600 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	75 ft		NIL	nil	NIL	NIL
26		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	76 ft		NIL	nil	NIL	NIL

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
08	3205	60	W / Y	LIH	R	NIL	NIL	(1)
26	3205	60	W / Y	LIH	R	NIL	NIL	(2)

(1) Feux à éclats THR 08 équipés de diodes électroluminescentes (LED) / flashing lights THR 08 equipped with light-emitting diodes (LED).
Rampe d'approche avec espacement longitudinal des feux de 60 m / Approach lighting system with 60 m longitudinal light spacing.
Balisage latéral RWY 08 / Edge lighting RWY 08 :
- (W) Blanc sur les 2605 premiers mètres / (W)hite over the first 2605 metres,
- (Y) Jaune sur les 600 derniers mètres / (Y)ellow over the remaining 600 metres.

(2) Feux à éclats THR 26 / flashing lights THR 26.
Balisage latéral RWY 26 / Edge lighting RWY 26 :
- (W) Blanc sur les 2605 premiers mètres / (W)hite over the first 2605 metres,
- (Y) Jaune sur les 600 derniers mètres / (Y)ellow over the remaining 600 metres.

AD 2 SOCA.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	NIL	
	Anémomètre / *Anemometer*	NIL	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	Oui : B	Yes : B
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupe électrogène	Emergency power supply
	Temps de commutation / *Switch-over time*	0 seconde	
5	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 SOCA.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 SOCA.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
CTR CAYENNE cercle de 10 NM de rayon centré sur 04°48'49"N , 052°22'06"W VOR/DME CYR	D	1500ft ASFC ---------- SFC	APP CAYENNE Approche (FR) CAYENNE Approach (EN) TWR CAYENNE Tour (FR) CAYENNE Tower (EN)	H24 A l'exception de la partie interférente de la SO-P 4 ROURA. Except for interfering part of SO-P 4 ROURA.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOCA.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
APP	CAYENNE Approche (FR) *CAYENNE Approach (EN)*	119.900 MHz	H24	
TWR	CAYENNE Tour (FR) *CAYENNE Tower (EN)*	118.100 MHz	H24	
VDF	CAYENNE Gonio (FR) *CAYENNE Homer (EN)*	118.100 MHz	H24	
VDF	CAYENNE Gonio (FR) *CAYENNE Homer (EN)*	119.900 MHz	H24	
ATIS	CAYENNE (FR) *CAYENNE (EN)*	132.200 MHz	1000-2200	

AD 2 SOCA.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
NDB	FXC	327 kHz	H24	04°49'29.4"N 052°21'46.7"W		50NM		064°/1732 m THR 08	(1)
VOR-DME	CYR	115.95 MHz CH 106Y	H24	04°48'49.1"N 052°22'06.2"W	55 ft			111°/651 m THR 08	
LOC 08 (I.B.1)	CA	110.3 MHz	H24	04°49'38.1"N 052°20'43.9"W				296 m THR 26	
GP 08		335 MHz	H24	04°48'50.6"N 052°22'17.0"W			15 m/49 ft (3 °)	107° / 317 m THR 08	
DME 08		CH 40X	H24	04°48'50.6"N 052°22'17.0"W	34 ft	25NM		107° / 317 m THR 08	(2)

(1) Modulation A2

(2) Omnidirectionnel/Omnidirectional

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOCA.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

CAYENNE TWR rend les services de la circulation aérienne dans les limites de la CTR au bénéfice des aéronefs en IFR, en VFR et en CAM.

CAYENNE APP assure les services de la circulation aérienne dans les limites des TMA 1 et TMA 2, au bénéfice des aéronefs en IFR et en VFR utilisant les aérodromes situés dans cet espace ou en transit.

20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS

CAYENNE TWR provides air traffic services within CTR limits for the benefit of ACFT in IFR, in VFR and in CAM.

CAYENNE APP provides air traffic services within TMA 1 and TMA 2 limits, for the benefit of ACFT in IFR, and in VFR using the aerodromes located in this airspace or in transit.

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition pour la TMA CAYENNE est de 3000 ft.

Le niveau de transition est calculé par CAYENNE APP.

20.2 ALTIMETER SETTING

The transition altitude in cayenne TMA is 3000 ft.

The transition level is calculated by CAYENNE APP.

20.3 MANOEUVRES AU SOL

20.3 GROUND PROCEDURES

20.3.1 Roulage

20.3.1 Taxi regulations

Le roulage sur le TWY ALPHA (ZET) est limité aux ACFT dont l'envergure est < ou = à 25 m.

Taxiing on TWY ALPHA (Technical maintenance area) is restricted to ACFT whose wingspan is < or = to 25 m.

Le roulage au nord du PRKG ZAG (Zone d'Aviation Générale) est limité aux ACFT dont l'envergure est < ou = à 12 m.

Taxiing north of the ZAG (General Aviation Zone) is restricted to ACFT whose wingspan is < or = to 12 m.

Présence de 2 murets en béton dans la bande du TWY GOLF, de chaque côté du TWY, avant le point d'attente GOLF, à l'entrée du PRKG Aviation Générale.

Presence of 2 concrete low walls in the TWY GOLF strip, on each side of the TWY, before holding point GOLF, at the General Aviation PRKG entry.

Présence d'un muret en béton dans la bande du TWY ALPHA, côté Nord, entre les bretelles ECHO et CHARLIE.
Ces murets sont balisés avec un marquage diurne de couleur rouge. Les ACFT doivent adapter leur vitesse pour circuler dans ces zones.

Presence of a concrete low wall in the TWY ALPHA strip, North side, between ECHO and CHARLIE.
These low walls are marked with a red daytime colour marking. ACFT must adjust their speed to taxi in these areas.

20.3.2 Utilisation des postes de stationnement

20.3.2 Use of parking stands

Exploitation du PRKG commercial (voir carte AD 2 SOCA APDC 01) :

Commercial PRKG operation (see AD 2 SOCA APDC 01) :

- Au départ, refoulement obligatoire pour les aéronefs à réaction dont la MTOW excède 15 t, 25 t pour les aéronefs à hélices, sauf accord du gestionnaire de l'aéroport (CCIG).

- On departure, compulsory push back for jet-powered ACFT whose MTOW exceeds 15 t, 25 t for propeller driven ACFT, except agreement of AD operator (CCIG).

- Départ autonome possible pour les aéronefs à réaction dont la MTOW est inférieure ou égale à 15 t, 25 t pour les aéronefs à hélices, sous réserve d'absence de risque dû au souffle des moteurs.

- Autonomous departure possible for jet-powered ACFT whose MTOW is less than or equal to 15 t, 25 t for propeller driven ACFT, when there is no risk due to engine blast.

- Au départ, depuis poste 0, repoussage nez face à l'Ouest obligatoire.

- On departure, from stand 0, push back nose to West compulsory.

- Deux aéronefs de code F ne peuvent être traités simultanément sur l'aire de trafic.

- Two code F ACFT cannot be handled simultaneously on the apron.

- En cas de présence sur le poste 2, d'un aéronef d'une longueur supérieure à 56 m et d'une envergure supérieure à 44 m, un aéronef de code F ne peut pas quitter l'aire de trafic.

- If an ACFT with a length greater than 56 m and a wingspan greater than 44 m is parked on stand 2, a code F ACFT cannot leave the apron.

- Au départ de l'AN124, du B747-8F et du Lockheed C5 Galaxy : faible poussée des réacteurs, suivie d'un roulage lisse et pas d'arrêt au point d'attente CHARLIE.

- On AN124, B747-8F and Lockheed C5 Galaxy departing : low engine thrust, followed by smooth taxi and no stop at CHARLIE holding point.

Exploitation du parking ZAG (Zone d'Aviation Générale) :

ZAG (General Aviation area) parking exploitation :

- Les postes avion Nord G1n à G4n sont limités aux ACFT dont l'envergure est < ou = à 12 m et la longueur < ou = à 11.5 m.

- North plane stands G1n to G4n are limited to ACFT with a wingspan < or = to 12 m and with a length < or = to 11.5 m.

- Utilisation du parking limitée aux aéronefs privés basés de code A.

- Use of parking limited to code A based private aircraft.

Exploitation du parking militaire :

Military parking exploitation :

Le parking militaire est réservé aux vols d'Etat avec un préavis de 72 HR (3 jours) ouvrables auprès de la direction des vols militaires de la Base aérienne 367 :

Military parking place reserved to state flights with a working 72 HR (3 days) prior request from the military flights supervision of Airbase 367 :

TEL. : 843 407 99 20 (ou 98 66) / +594 594 35 99 20 (ou 98 66)

TEL. : 843 407 99 20 (ou 98 66) / +594 594 35 99 20 (ou 98 66)

E-mail : ba367-com-ops-ccoa-dv.trait.fct@intradef.gouv.fr

E-mail : ba367-com-ops-ccoa-dv.trait.fct@intradef.gouv.fr

20.4 ACTIVITES SPECIFIQUES

20.4 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS

20.4.1 Vols d'entrainement

20.4.1 Training flights

Prise de terrain en U interdite au Nord de la RWY.

U pattern forbidden North of RWY.

Les circuits basse hauteur sont autorisés dans les conditions suivantes :

Low height circuits are authorized with following conditions :

- SR-SS,
- au Sud de la piste,
- hauteur minimale 500 ft ASFC,
- présence obligatoire d'un instructeur à bord.

- *SR-SS,*
- *South of RWY,*
- *MNM height 500 ft ASFC,*
- *instructor on board compulsorily.*

20.4.2 Hélicoptères

20.4.2 Helicopters

H réservé aux hélicoptères basés sur la BA 367.

H reserved to AFB 367 home based helicopter.

20.4.3 VFR de nuit

20.4.3 Night VFR

Agréé.

Approved.

20.4.3.1 AVIONS

20.4.3.1 ACFT

• Le vol VFR de nuit avion à Cayenne Félix Eboué s'effectuera en vol local dans un rayon de 10 NM centré sur l'aérodrome, en conservant celui-ci en vue.

• Night VFR aeroplane is limited to local flight at maximum 10 NM from airport, keeping airport in sight.

© Service de l'Information Aéronautique, France

• Les tours de piste s'effectueront systématiquement au sud du terrain.

• Minimas météorologiques :

VIS > 8 km

HBN > 450 m

• VFR Spécial de nuit avion interdit.

20.4.3.2 HELICOPTERES

Le VFR de nuit hélicoptères est autorisé sur le département de la Guyane, conformément à l'arrêté du 1er juillet 1983.

• Minimas météorologiques

a) Espace aérien contrôlé :

VIS > 8 km

HBN > 450 m

b) VFR Spécial :

VIS > 4 km

HBN > 450 m

c) Hors espace aérien contrôlé :

VIS > 4 km

HBN > 450 m

20.5 FONCTIONS RADAR

CAYENNE APP rend les services de contrôle, d'information et d'alerte aux aéronefs en CAG, CAM V et I en utilisant, chaque fois que possible, les fonctions de surveillance et d'assistance radar.

• Traffic circuit : south of RWY only.

• Meteorological conditions :

VIS > 8 km

HBN > 450 m

• Special Night VFR aeroplane is prohibited.

20.4.3.2 HELICOPTERS

Night VFR helicopter is allowed over French Guiana according to the departmental order of 1 st of July 1983.

• Meteorological conditions

a) Controlled airspace :

VIS > 8 km

HBN > 450 m

b) Special VFR :

VIS > 4 km

HBN > 450 m

c) Out of controlled airspace :

VIS > 4 km

HBN > 450 m

20.5 RADAR FUNCTIONS

CAYENNE APP provides control, information and alert services to ACFT in CAG, CAM V and I, using whenever possible radar monitoring and assistance functions.

AD 2 SOCA.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

21.1 GENERALITES

Eviter le survol de la ville de MATOURY.

21.2 PROCEDURES AU DEPART

TKOF en VFR RWY 08/26, maintien de l'axe jusqu'au franchissement du seuil, sauf autorisation TWR.

21.3 PISTE PREFERENTIELLE

Utilisation des pistes (ACFT tous types) : sauf nécessité opérationnelle, entre 2300 et 0900 UTC, par faible trafic et par vent calme, la RWY 08 est préférentielle pour les LDG et la RWY 26 pour les TKOF.

21.1 GENERAL

Avoid overflying the town of MATOURY.

21.2 DEPARTURE PROCEDURES

VFR TKOF on RWY 08/26, follow RWY axis untill crossing THR, except on TWR clearance.

21.3 PREFERENTIAL RWY

Use of RWY (all types of ACFT) : except for operational reasons, from 2300 to 0900 UTC, in light traffic and calm wind conditions, RWY 08 is preferential for LDG and RWY 26 for TKOF.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOCA.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Eviter le survol du centre pénitentiaire 6 NM-NE CYR (N 04° 52' 24" - W 052° 17' 54").

De 0000 à 1000 PPR 48 HR par FAX : 594 (594) 304 124 / 594 (594) 359 336 pour tous les aéronefs au départ et à l'arrivée de Cayenne Félix Eboué.

Cette règle ne concerne pas les vols sanitaires, les vols d'Etat et les vols ayant Cayenne Félix Eboué en aéroport de déroutement.

22.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Avoid overflying prison 6 NM-NE CYR (N 04° 52' 24" - W 052° 17' 54").

From 0000 to 1000 PPR 48 HR by FAX : 594 (594) 304 124 / 594 (594) 359 336 for all ACFT departing from or arriving at Cayenne Félix Eboué.

This rule does not apply to medical flights, State flights and flights including Cayenne Félix Eboué as an alternate AD.

22.2 VOLS AU DEPART

22.2.1 Mise en route

Autorisation requise pour la mise en route des vols IFR et VFR.

22.2.2 Départs RWY 08

Départs omnidirectionnels RWY 08 :

Départ RWY 08 secteur Nord de l'axe de piste : monter 094° jusqu'à 3000 ft (2974 ft) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Départ RWY 08 secteur Sud de l'axe de piste : monter 094° jusqu'à 1500 ft (1474 ft) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Observations :

La pente théorique de montée fait abstraction d'arbres situés de part et d'autre de la trajectoire de départ sur les 1300 premiers mètres. La pente théorique minimale règlementaire de 3,3% s'applique.

22.2.3 Départs RWY 26

Départs omnidirectionnels RWY 26 :

Départ RWY 26 : monter dans l'axe jusqu'à 1500 ft (1474 ft) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Observations :

La pente théorique de montée fait abstraction d'un arbre d'altitude 117 ft situé à 950 m de la DER et à 360 m au Nord de l'axe de piste. La pente théorique minimale règlementaire de 3,3% s'applique.

22.2 DEPARTURE FLIGHTS

22.2.1 Start-up

Permission requested for engine start-up IFR and VFR flights.

22.2.2 Departure RWY 08

Omnidirectional departures RWY 08 :

Departure RWY 08 northern sector from RWY axis : climb 094° up to 3000 ft (2974 ft) then direct route climbing to en-route safety altitude.

Departure RWY 08 southern sector from RWY axis : climb 094° up to 1500 ft (1474 ft) then direct route climbing to en-route safety altitude.

Remarks :

The theoretical climb gradient disregards trees located on either side of departure path on the first 1300 meters. The regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.

22.2.3 Departure RWY 26

Omnidirectional departures RWY 26 :

Departure RWY 26 : climb straight ahead up to 1500 ft (1474 ft) then direct route climbing to en-route safety altitude.

Remarks :

The theoretical climb gradient disregards a tree with an elevation of 117 ft located 950 m from the DER and 360 m North of the RWY axis. The regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.

22.3 VFR SPECIAL

22.3.1 Conditions météorologiques

5000 m > VIS > 1500 m (ACFT/ULM)

5000 m > VIS > 800 m (HEL)

600 ft ≤ plafond < 1500 ft.

22.3.2 Clearance

Pénétration en CTR soumise à clairance préalable.

22.3.3 Points de compte-rendu

22.3 SPECIAL VFR

22.3.1 Meteorological conditions

5000 m > VIS > 1500 m (ACFT/ULM)

5000 m > VIS > 800 m (HEL)

600 ft ≤ ceiling < 1500 ft.

22.3.2 Clearance

A clearance is compulsory to enter the CTR.

22.3.3 Reporting points

Points	**Coordonnées** *Coordinates*	**Noms** *Names*
N	04° 59' 42" N - 052° 27' 08" W	N1 Hameau, boîtes aux lettres / *N1 hamlet, mailboxes*
NA	04° 54' 22" N - 052° 22' 04" W	Pont du Larivot / *Larivot bridge*
NB	04° 52' 36" N - 052° 20' 01" W	Stade omnisports / *All sports stadium*
NH	04° 51' 20" N - 052° 23' 26" W	Courbe de la Rivière Cayenne, Crique Bernard
E	04° 47' 43" N - 052° 08' 17" W	Pointe Akoupa / *Akoupa point*
EA	04° 48' 23" N - 052° 17' 37" W	Restaurant “Le Mahury”
S	04° 39' 35" N - 052° 21' 17" W	Pont de la Comté / *De la Comté bridge*
SA	04° 44' 36" N - 052° 19' 44" W	Pont de Stoupan / *Stoupan bridge*
SB	04° 47' 24" N - 052° 20' 33" W	Les serres de Mogués / *Mogués greenhouses*
SC	04° 48' 17" N - 052° 21' 50" W	Carrefour des serres Mogés / *Mogés greenhouses crossroads*
SW	04° 40' 37" N - 052° 28' 39" W	Nancibo / Intersection routes / *Roads intersection*
WA	04° 53' 49" N - 052° 30' 29" W	Groupe d’antennes / *Group of antenna*
NW	04° 52' 00" N - 052° 31' 39" W	Ferme photovoltaïque François / *François solar farm*

22.3.4 Itinéraires

L'entrée dans la CTR s’effectuera par les points N -E - S - SW - WA.

22.3.5 Cheminements

WA - NA - NB : A partir de NB clairance TWR pour rejoindre le circuit d’aérodrome - ALT 1000 ft QNH.

S - SA - SB : A partir de SB clairance TWR pour rejoindre le circuit d’aérodrome - ALT 1000 ft QNH.

22.3.4 Itineraries

Enter the CTR over the reporting points N -E - S - SW - WA.

22.3.5 Routes

WA - NA - NB: From NB TWR TWR clearance to join traffic pattern – ALT 1000 ft QNH.

S - SA - SB: From SB TWR clearance to join traffic pattern - ALT 1000 ft QNH.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.3.6 Itinéraires hélicoptères

De SC-NH.

Clairance TWR pour rejoindre le circuit d'aérodrome - ALT 500 ft QNH.

22.3.6 Helicopters routes

From SC-NH.

TWR clearance to join traffic pattern, ALT - 500 ft QNH.

22.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Procédures pour les vols VFR :

Au départ : Le pilote commandant de bord ne doit pas décoller.

A l'arrivée :

- Afficher Transpondeur A 7600.

- Si la clairance d'intégration a été reçue : le pilote CDB suit la dernière clairance délivrée et poursuit jusqu'à l'atterrissage, en surveillant les instructions complémentaires qui peuvent lui être transmises par la TWR par signaux visuels.

- Si la clairance d'intégration n'a pas été reçue, le pilote CDB :

- se présente 1500 ft QNH au point SB phares allumés,

- effectue une verticale terrain face à la TWR,

- intègre le circuit en début de vent arrière, après un virage de 270° par la droite (piste 08) ou un virage de 270° par la gauche (piste 26) en laissant la priorité aux aéronefs présents dans le circuit, en surveillant les instructions complémentaires qui peuvent lui être transmises par signaux visuels.

Procédures pour les vols IFR :

Appliquer la réglementation en vigueur.

22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Procedures for VFR flights :

Departure: the first pilot shall not take off.

Arrival:

- Squawk A 7600.

- If the clearance to enter the aerodrome pattern has been received, the pilot must comply with the latest instructions delivered, and continue until the landing, monitoring the complementaries instructions which may be transmitted by visual signal from the TWR.

- If no clearance to enter the aerodrome pattern has been received, the pilot:

- report SB point at 1500 ft QNH, switch on landing lights,

- performing an AD overfly facing TWR,

- join the beginning of downwind leg after a 270° right turn (RWY 08) or a 270° left turn (RWY 26), monitoring the possible visual signal from the TWR.

Procedures for IFR flights :

Comply with air navigation regulation in force.

AD 2 SOCA.23 Informations supplémentaires *Additional information*

23.1 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

La dérive des aéronefs de code E et F en stationnement sur l'aire de trafic commercial perce la surface de transition de la piste 08/26 jusqu'à 7.34 m.

Présence du stand de tir "big djoul", situé sous la vent arrière main droite piste 08, travers la rampe d'approche 08.

Présence de perroquets entre 1900 et 2130 au voisinage des THR 08 et 26, entre 100 m et 200 m de haut.

→ - Voltige CAYENNE Aérodrome N° 9731 (voir ENR 5.5).

→ - Treuillage VOL Libre (PUL) N° 9738 au Sud-Est de la ville de Cayenne (voir ENR 5.5).

23.1 AIR NAVIGATION HAZARDS

While parked on commercial traffic apron, code E and F aircraft fin breaks through the transition surface of the runway 08/26 up to 7.34 m.

Presence of "big djoul" shooting gallery located under right hang downwind RWY 08, abeam approach lights RWY 08.

Presence of parrots daily 1900-2130 in the vinicity of THR 08 and 26 between 100 m and 200 m high.

- Aerobatic activity CAYENNE Aerodrome NR 9731 (see ENR 5.5).

- PUL activity NR 9738 in the South-East of Cayenne town (see ENR 5.5).

23.2 ASSISTANCE OBLIGATOIRE

Les services d'assistance sont obligatoires pour tous les aéronefs non basés privés ou commerciaux.

23.2 MANDATORY HANDLING

Handling services are mandatory for every non-based private or commercial ACFT.

23.3 PLAN DE VOL

Pour tous les aéronefs non basés privés ou commerciaux, sauf déroutement et emergency, PPR 24 HR obligatoire auprès de l'exploitant d'AD :

- TEL : +594 594 29 97 13 (0900-0130)
- E-mail : infovols@guyane.cci.fr

Les exploitants des aéronefs doivent obligatoirement mentionner leur nom et leur E-mail en case 18 de leur plan de vol ou remplir le formulaire à leur disposition. Se renseigner au BDP.

23.3 FLIGHT PLAN

For all non-based private or commercial aircraft, unless diversion and emergency, mandatory PPR 24 HR from AD administrator :

- *Phone : +594 594 29 97 13 (0900-0130)*
- *E-mail : infovols@guyane.cci.fr*

Aircraft operators are requested to mention their name and E-mail in flight plan item 18 or to fill the available form. Inquiries at ARO.

23.4 PERIL ANIMALIER

Service rendu à chaque mouvement d'aéronef sur la plateforme.
Présence de cabiaïs identifiés au seuil 26, rampe d'approche 08 et en aviation générale.

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Service provided at each aircraft movement on AD.
Presence of capybaras identified at THR 26, approach lights RWY 08 and general aviation area.

←

23.5 ACB

ACB CAYENNE : TEL : 0(594) 35 61 28 - FAX : 0(594) 35 66 29.

23.5 ACB

ACB CAYENNE : TEL : 0(594) 35 61 28 - FAX : 0(594) 35 66 29.

AD 2 SOCA.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

AD 2 SOCA.25 **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
RWY08	sans objet / *not applicable*
RNP RWY 26	LNAV, LNAV / VNAV
VOR RWY 26	VOR

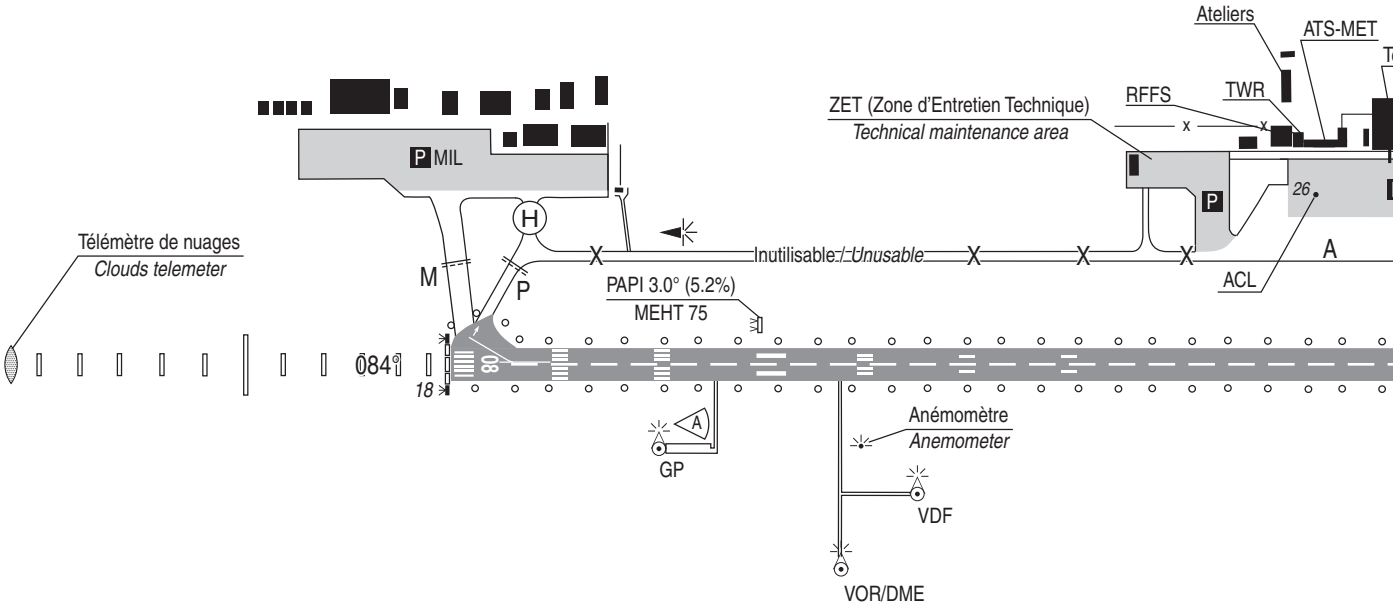
© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : 132.200 (1000-2200)
GND (SOL) : 118.100

CAYENNE FELIX EBOUE
04 49 11 N - 052 21 43 W
ALT AD : 26 ft (1 hPa)

VAR 19° W (2025)



LEGENDE / *KEY*

A Diffusomètre / *Scatterometer*

Aire de trafic / *Apron*

Point d'attente / *Holding point*

ALT / HGT : ft
GUND : -113 ft

0 50 100 500 m

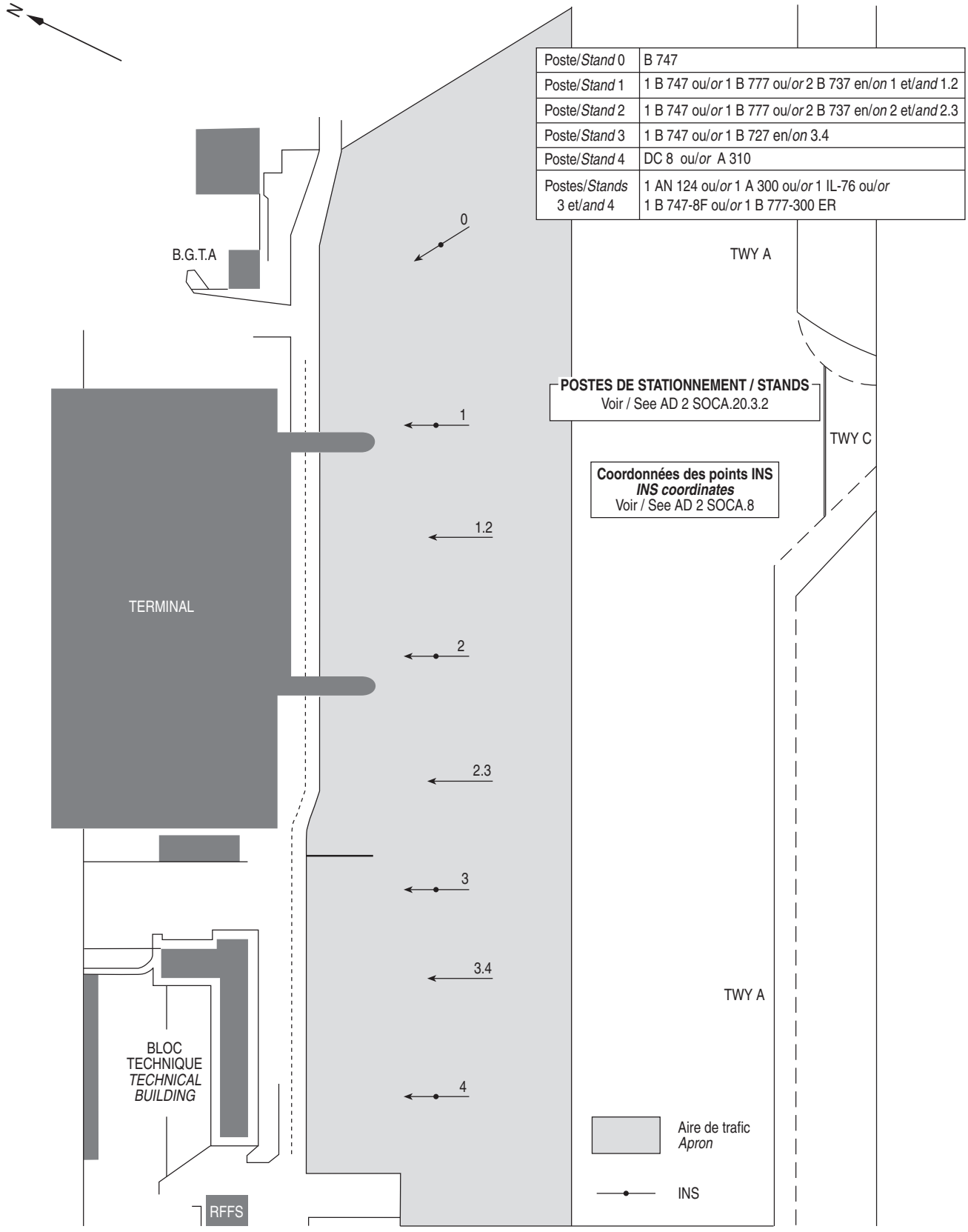
COORDONNEES SEUILS/*THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 08	04° 48' 50.43" N	052° 22' 27.28" W
THR 26	04° 49' 33.99" N	052° 20' 52.76" W

RWY	BALISAGE/*Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*
	APCH	RWY						
08	600 m - LIH	LIH	3205	3405	3205	3205	Revêtue	69 F/C/W/T
26	NIL	LIH	3205	3205	3205	3205	*Paved*	

© SIA

AIRES DE STATIONNEMENT
Parking areas

CAYENNE FELIX EBOUE



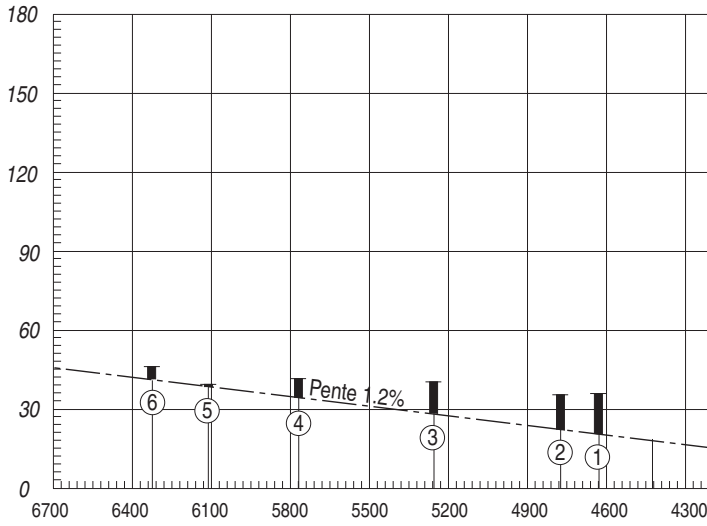
Poste/*Stand* 0	B 747
Poste/*Stand* 1	1 B 747 ou/*or* 1 B 777 ou/*or* 2 B 737 en/*on* 1 et/*and* 1.2
Poste/*Stand* 2	1 B 747 ou/*or* 1 B 777 ou/*or* 2 B 737 en/*on* 2 et/*and* 2.3
Poste/*Stand* 3	1 B 747 ou/*or* 1 B 727 en/*on* 3.4
Poste/*Stand* 4	DC 8 ou/*or* A 310
Postes/*Stands* 3 et/*and* 4	1 AN 124 ou/*or* 1 A 300 ou/*or* 1 IL-76 ou/*or* 1 B 747-8F ou/*or* 1 B 777-300 ER

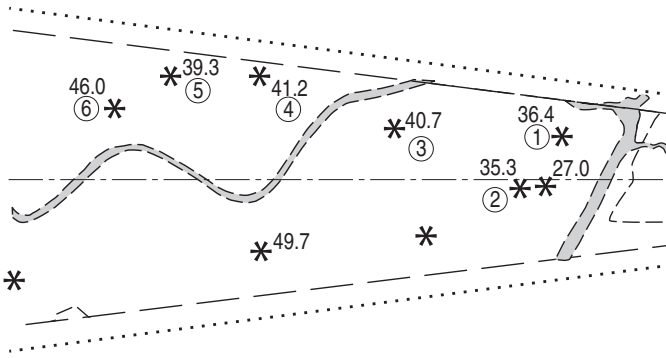
© SIA

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME OACI -TYPE A

Aerodrome obstacles chart ICAO - A type

VAR 19° W (2025)





POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
CYR	REF AD2 SOCA AD 2.19			X		X
RW08	REF THR08 SOCA AD 2.12		X			X
RW26	REF THR26 SOCA AD 2.12		X			X
ALDIX	REF ENR 4.4		X		X	
DABRA	REF ENR 4.4		X		X	
DEVAG	REF ENR 4.4		X		X	
EPKIP	REF ENR 4.4		X		X	
EDNOL	REF ENR 4.4		X			X
EKARO	REF ENR 4.4		X		X	X
ENSUL	REF ENR 4.4		X		X	
ILMER	REF ENR 4.4		X		X	
KALEP	REF ENR 4.4		X		X	
KAMOB	REF ENR 4.4		X		X	
KETOP	REF ENR 4.4		X		X	
KUKOV	REF ENR 4.4		X	X	X	X
LOGUL	REF ENR 4.4		X			X
OSISU	REF ENR 4.4		X		X	X
PAKIR	REF ENR 4.4		X		X	
PORVU	REF ENR 4.4		X		X	
REKIM	REF ENR 4.4		X		X	
SILAT	REF ENR 4.4		X		X	
SOTBA	REF ENR 4.4		X		X	
SURLA	REF ENR 4.5		X		X	
TEKAD	REF ENR 4.4		X		X	
TONAT	REF ENR 4.4		X		X	
URUPU	REF ENR 4.4		X		X	
VARUK	REF ENR 4.4		X	X		X
FAP/FAF ILS/LOC RWY 08	04°46'17.6"N	052°27'58.8"W		X		X
FAF VOR RWY 08	04°46'37.0"N	052°28'07.5"W		X		X
FCA08	04°46'17.6"N	052°27'58.8"W	X			X
FAF VOR RWY 26	04°52'20.5"N	052°15'29.4"W		X		X
FCA26	04°52'06.2"N	052°15'22.3"W	X			X
MAPT LOC RWY 08	04°48'33.4"N	052°23'04.2"W		X		X
SO414	04°42'27.8"N	052°20'08.2"W	X			X
SO510	04°47'10.5"N	052°26'04.0"W	X			X
SO512	04°40'41.0"N	052°23'05.5"W	X			X

© Service de l'Information Aéronautique, France

PRECODING ILS Z LOC Z RWY 08

ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 08

RMK	RNAV1 transition to ILS - GNSS only							MAG VAR 2025 18.6°W			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	KUKOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OSISU	IF	OSISU	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	KUKOV	-	354	335.3	5.0	-	-	-	220	-	1.0
INA EKARO	IF	EKARO	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	KUKOV	-	174	155.3	5.0	-	-	-	220	-	1.0
APCH	IF	KUKOV	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	See chart ILS Z or LOC Z RWY 08											
	CA	-	-	084	065.3	-	-	1500	-	-	-	1.0
	DF	SO414	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	OSISU	-	273	254.2	11.3	-	-	2000	220	-	1.0

RNP RWY 08

RMK								MAG VAR 2025 18.6°W			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	KUKOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OSISU	IF	OSISU	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	KUKOV	-	354	335.3	5.0	-	-	-	220	-	1.0
INA EKARO	IF	EKARO	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	KUKOV	-	174	155.3	5.0	-	-	-	220	-	1.0
APCH	IF	KUKOV	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	FCA08	-	084	065.3	5.6	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW08	Yes	084	065.3	6.1	-	-	-	-	- 3.00 / 49	0.3
	CA	-	-	084	065.3	-	-	1500	-	-	-	1.0
	DF	SO414	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	OSISU	-	273	254.2	11.3	-	-	2000	220	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

RNP RWY 26

RMK	-							MAG VAR 2025 18,6°W			REF NAVAID :	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	VARUK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LOGUL	IF	LOGUL	-	-	-	-	-	2000	-	220	-	-
	TF	VARUK	-	348	329.7	5.0	-	-	-	-	-	1.0
INA EDNOL	IF	EDNOL	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	VARUK	-	168	149.6	5.0	-	-	-	-	-	1.0
APCH	IF	VARUK	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	FCA26	-	258	239.7	6.5	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW26	Yes	264	245.3	6.0	-	-	-	-	-3,0 / 49	0.3
	TF	SO510	-	264	245.3	5.7	-	-	-	-	-	1.0
	TF	SO512	-	174	155.3	7.1	-	-	-	-	-	1.0
	TF	LOGUL	-	075	056.9	18.9	L	2000	-	220	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

CAYENNE FELIX EBOUE
SID RNAV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 08											
RMK	GNSS seulement / only						MAG VAR 2025 18,6°W			REF NAVAID : VOR DME CYR	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
URUPU 1A											
-	CF	KETOP	Yes	094	075.3	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	URUPU	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
REKIM 1A											
-	CF	KETOP	Yes	094	075.3	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	REKIM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
SILAT 1A											
-	CF	KETOP	Yes	094	075.3	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DEVAG	-	-	-	-	L	-	-	240	1.0
-	TF	SILAT	-	342	323.4	26.5	-	-	-	-	1.0
KALEP 1A											
-	CF	KETOP	Yes	094	075.3	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DEVAG	-	-	-	-	L	-	-	240	1.0
-	TF	PORVU	-	258	239.0	25.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	KALEP	-	316	297.8	36.7	-	-	-	-	1.0
TEKAD 1A											
-	CF	KETOP	Yes	094	075.3	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DEVAG	-	-	-	-	L	-	-	240	1.0
-	TF	PORVU	-	258	239.0	25.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	TEKAD	-	255	236.8	27.1	-	-	-	-	1.0
DABRA 1A											
-	CF	KETOP	Yes	094	075.3	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	SOTBA	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	DABRA	-	265	246.7	37.2	-	-	-	-	1.0
ENSUL 1A											
-	CF	KETOP	Yes	094	075.3	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	SOTBA	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ENSUL	-	242	223.0	31.2	-	-	-	-	1.0
KAMOB 1A											
-	CF	KETOP	Yes	094	075.3	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	SOTBA	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	KAMOB	-	212	193.4	26.2	-	-	-	-	1.0
EPKIP 1A											
-	CF	KETOP	Yes	094	075.3	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	EPKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

CAYENNE FELIX EBOUE
STAR RNAV RWY 08
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

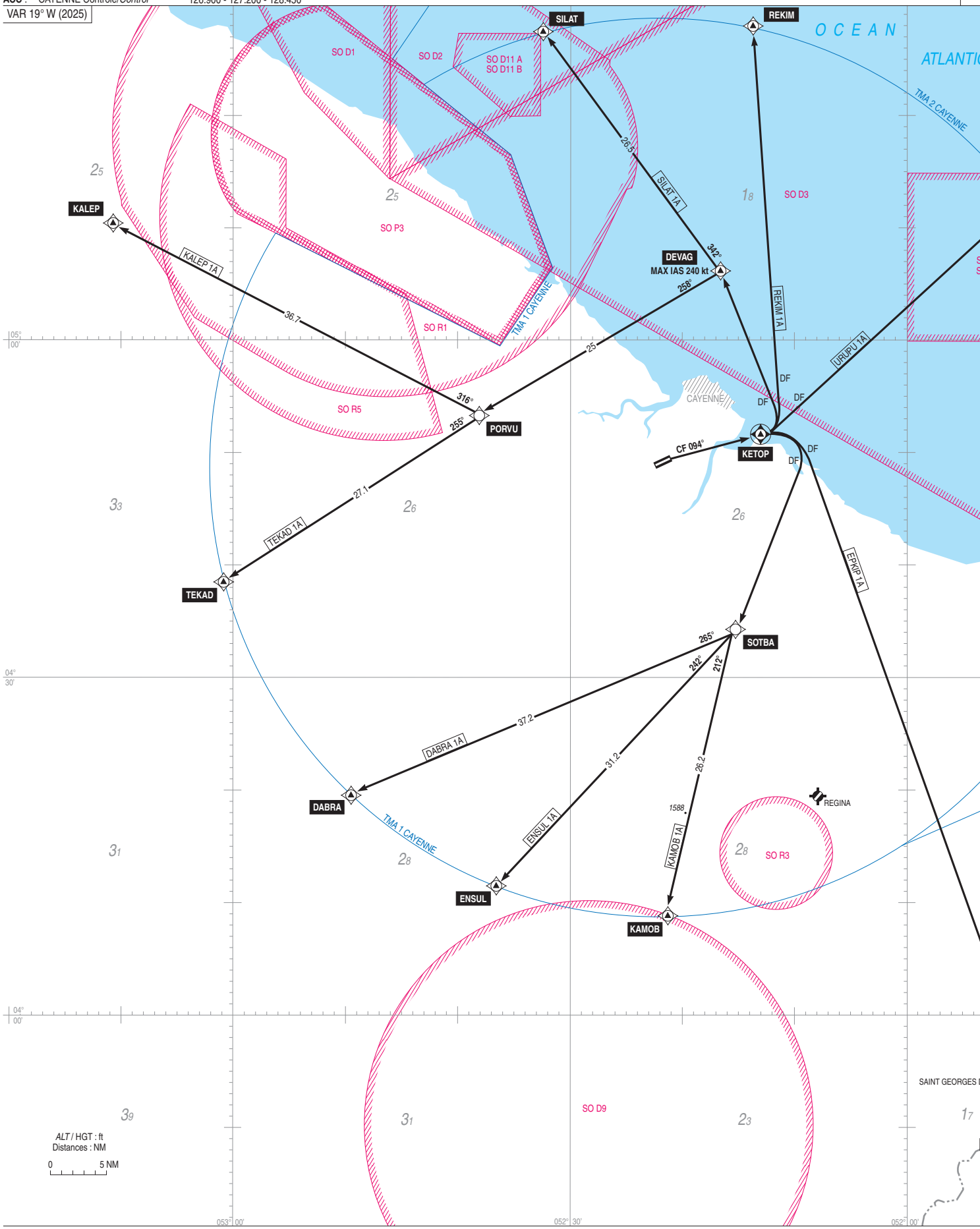
STAR RNAV RWY 08											
RMK	GNSS seulement / only						MAG VAR 2025 18.6°W			REF NAVAID : -	
Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
ILMER	-	ILMER	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KUKOV	-	KUKOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KALEP 1U											
KALEP	IF	KALEP	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
KUKOV	TF	KUKOV	-	144	125.1	45.8	-	-	-	220	1.0
PAKIR 1U											
PAKIR	IF	PAKIR	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
KUKOV	TF	KUKOV	-	125	106.6	30.1	-	-	-	220	1.0
TEKAD 1U											
TEKAD	IF	TEKAD	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
KUKOV	TF	KUKOV	-	097	078.7	28.2	-	-	-	220	1.0
SURLA 1U											
SURLA	IF	SURLA	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
KUKOV	TF	KUKOV	-	073	054.7	28.1	-	-	-	220	1.0
DABRA 1U											
DABRA	IF	DABRA	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
KUKOV	TF	KUKOV	-	052	033.7	29.3	-	-	-	220	1.0
ENSUL 1U											
ENSUL	IF	ENSUL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
KUKOV	TF	KUKOV	-	025	006.0	32.6	-	-	-	220	1.0
KAMOB 1U											
KAMOB	IF	KAMOB	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
KUKOV	TF	KUKOV	-	000	341.5	37.1	-	-	-	220	1.0
ALDIX 1S											
ALDIX	IF	ALDIX	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
OSISU	TF	OSISU	-	329	310.2	38.6	-	-	-	220	1.0
KUKOV	TF	KUKOV	-	354	335.3	5.0	-	-	-	220	1.0
ILMER 1E											
ILMER	IF	ILMER	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
TONAT	TF	TONAT	-	266	247.5	11.2	-	-	-	-	1.0
EKARO	TF	EKARO	-	229	210.0	11.2	-	-	-	220	1.0
KUKOV	TF	KUKOV	-	174	155.3	5.0				220	1.0
ILMER 1U											
ILMER	IF	ILMER	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
TONAT	TF	TONAT	-	266	247.5	11.2	-	-	-	-	1.0
KUKOV	TF	KUKOV	-	212	193.9	14.7	-	-	-	220	1.0
REKIM 1E											
REKIM	IF	REKIM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
TONAT	TF	TONAT	-	227	208.0	33.7	-	-	-	-	1.0
EKARO	TF	EKARO	-	229	210.0	11.2	-	-	-	220	1.0
KUKOV	TF	KUKOV	-	174	155.3	5.0	-	-	-	220	1.0
REKIM 1L											
REKIM	IF	REKIM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
ILMER	TF	ILMER	-	211	192.1	26.0	-	-	-	-	1.0
TONAT	TF	TONAT	-	266	247.5	11.2	-	-	-	-	1.0
EKARO	TF	EKARO	-	229	210.0	11.2	-	-	-	220	1.0
KUKOV	TF	KUKOV	-	174	155.3	5.0	-	-	-	220	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

CAYENNE FELIX EBOUE
SID RNAV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* A, B, C, D)

ATIS :		132.200
TWR :	CAYENNE Tour/*Tower*	118.100
APP :	CAYENNE Approche/*Approach*	119.900
ACC :	CAYENNE Contrôle/*Control*	126.900 - 127.200 - 128.450

VAR 19° W (2025)



OACI
© SIA

CAYENNE FELIX EBOUE
SID RNAV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 08	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV 1 – GNSS seulement/*only*
Climb gradient	Pour tous les départs RWY 08, la pente initiale théorique de montée fait abstraction de plusieurs arbres situés entre 500 et 1300 m de la DER de part et d'autre de l'axe de piste. La pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. *For all outbound traffic from RWY 08, the initial theoretical climb gradient disregards several trees located between 500 m and 1300 m from the DER, on either side of the runway axis.The regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*

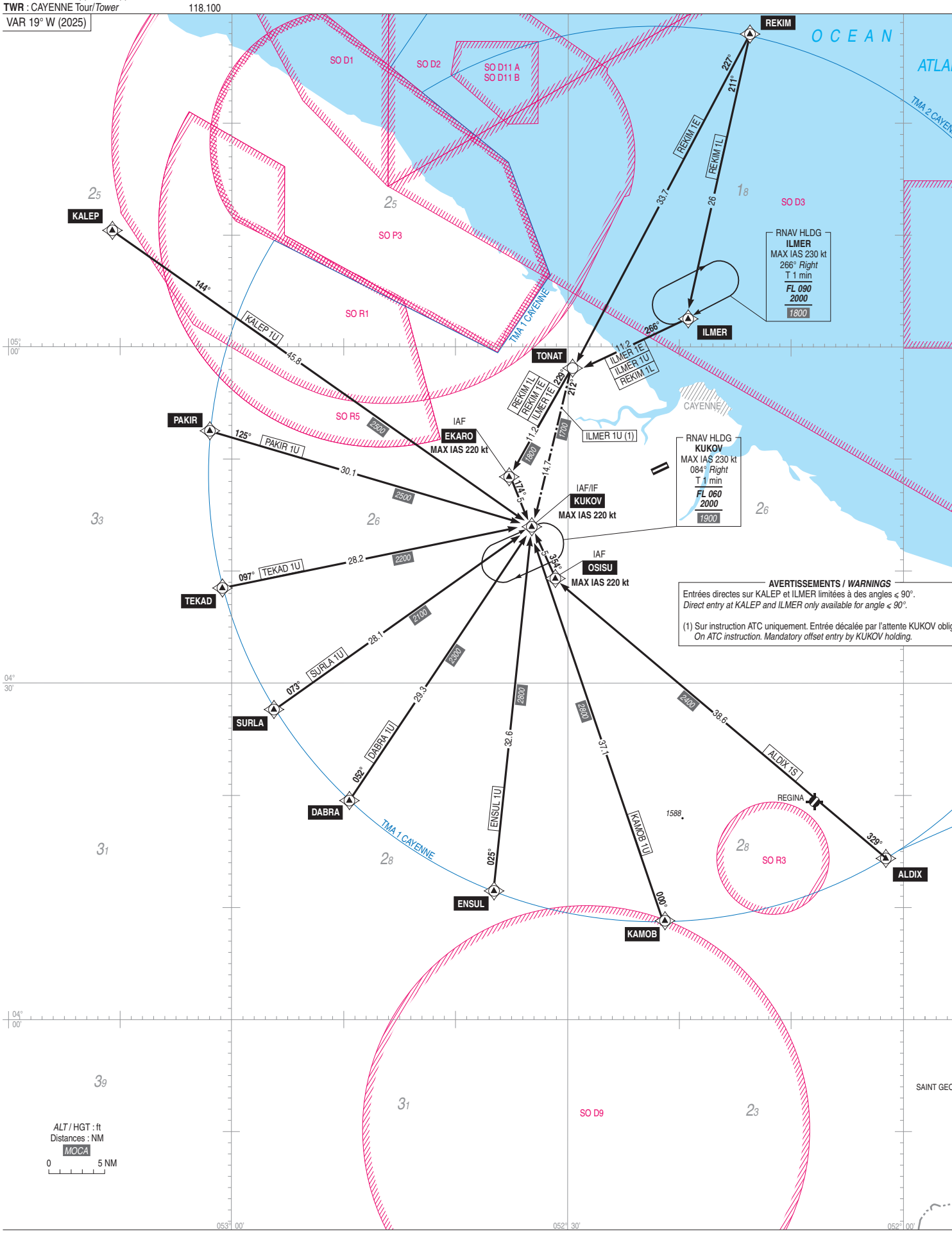
SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
URUPU 1A	Monter vers KETOP,sur la route 094° puis tourner à gauche direct vers URUPU. *Climb to KETOP, on course 094°, then turn left direct to URUPU.*	ATC	
REKIM 1A	Monter vers KETOP,sur la route 094° puis tourner à gauche direct vers REKIM. *Climb to KETOP, on course 094°, then turn left direct to REKIM.*	ATC	
SILAT 1A	Monter vers KETOP,sur la route 094° puis tourner à gauche direct vers DEVAG (MAX IAS 240 kt) puis vers SILAT. *Climb to KETOP, on course 094°, then turn left direct to DEVAG (MAX IAS 240 kt), then to SILAT.*	ATC	
KALEP 1A	Monter vers KETOP,sur la route 094° puis tourner à gauche direct vers DEVAG (MAX IAS 240 kt), puis vers PORVU puis KALEP. *Climb to KETOP, on course 094°, then turn left direct to DEVAG (MAX IAS 240 kt), then to PORVU then KALEP.*	ATC	
TEKAD 1A	Monter vers KETOP,sur la route 094° puis tourner à gauche direct vers DEVAG (MAX IAS 240 kt), puis vers PORVU puis TEKAD. *Climb to KETOP, on course 094° then turn left direct to DEVAG (MAX IAS 240 kt), then to PORVU then TEKAD.*	ATC	
DABRA 1A	Monter vers KETOP,sur la route 094° puis tourner à droite direct vers SOTBA, puis vers DABRA. *Climb to KETOP, on course 094°, then turn right direct to SOTBA, then to DABRA.*	ATC	
ENSUL 1A	Monter vers KETOP,sur la route 094° puis tourner à droite direct vers SOTBA, puis vers ENSUL. *Climb to KETOP, on course 094°, then turn right direct to SOTBA, then to ENSUL.*	ATC	
KAMOB 1A	Monter vers KETOP,sur la route 094° puis tourner à droite direct vers SOTBA, puis vers KAMOB. *Climb to KETOP, on course 094°, then turn right direct to SOTBA, then to KAMOB.*	ATC	
EPKIP 1A	Monter vers KETOP,sur la route 094° puis tourner à droite direct vers EPKIP. *Climb to KETOP, on course 094°, then turn right direct to EPKIP.*	ATC	

© Service de l'Information Aéronautique, France

CAYENNE FELIX EBOUE
STAR RNAV RWY 08
(Protégées pour / *Protected for* A, B, C, D)

ACC : CAYENNE Contrôle/*Control*	126.900 - 127.200 - 128.450
ATIS CAYENNE	132.200
APP : CAYENNE Approche/*Approach*	119.900
TWR : CAYENNE Tour/*Tower*	118.100

VAR 19° W (2025)



OACI
© SIA

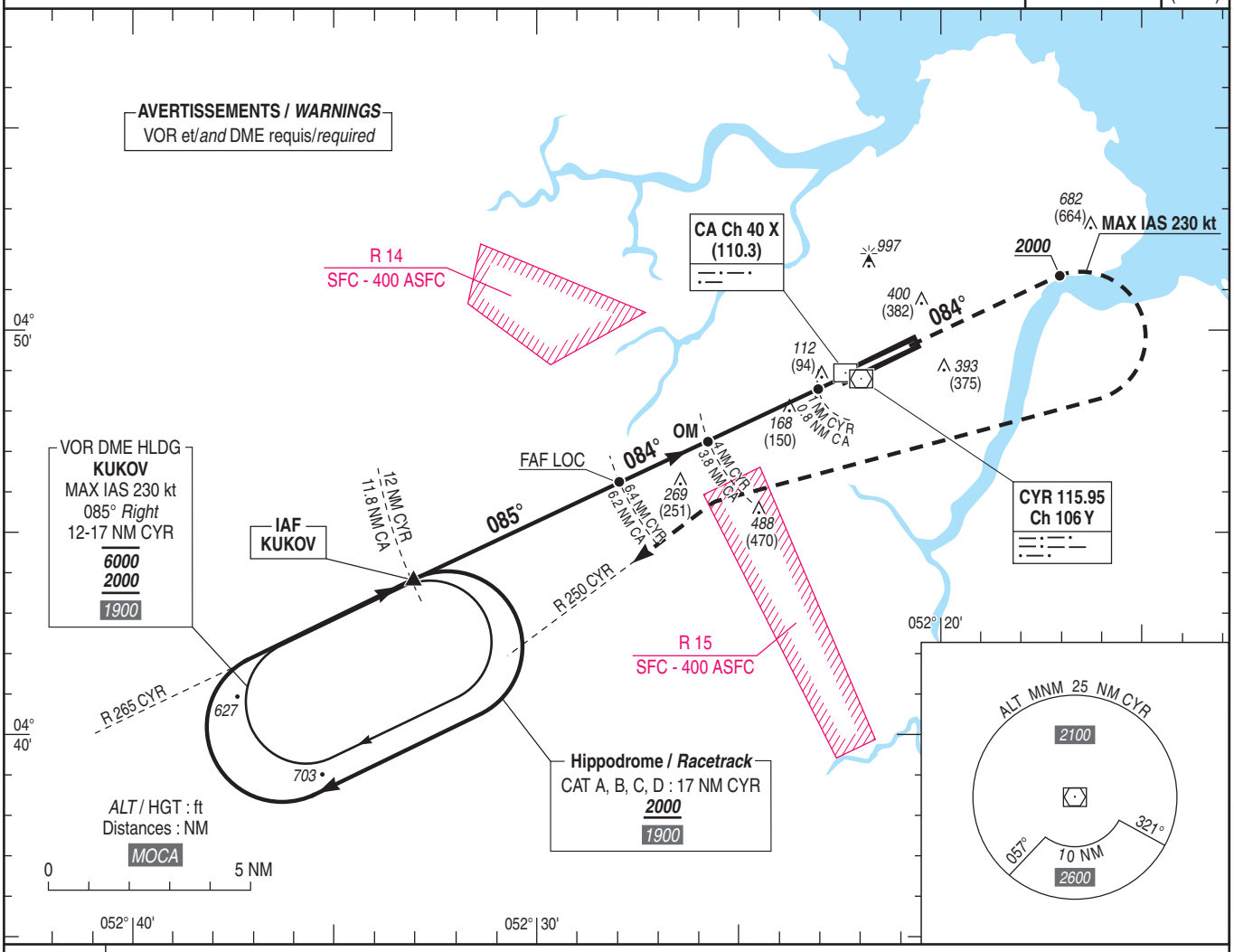
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : *26*, ***THR : 18 (1 hPa)***

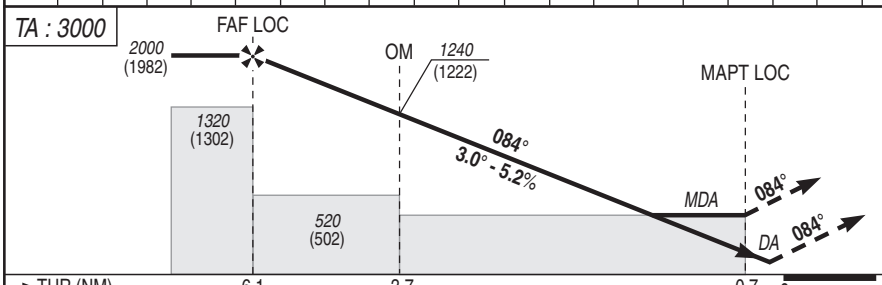
CAYENNE FELIX EBOUE

ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 08

ATIS CAYENNE 132.200
APP : CAYENNE Approche / *Approach* 119.900
TWR : CAYENNE Tour / *Tower* 118.100

ILS - DME	VAR
CA 110.3	19° W
RDH : 49	(2025)





API : **Monter dans l'axe (084°).** A ***2000*** (1982), tourner à **droite (MAX IAS 230 kt)** pour rejoindre le **R 250 CYR** (250°) vers **l'attente**. **Ne pas virer avant le MAPT.** Monter à *2000* (1982) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : **Climb in the axis (084°).** At **2000** (1982), turn **right (MAX IAS 230 kt)** to join **R 250 CYR** (250°) to enter into **HLDG. Do not turn before MAPT.** Climb up to 2000 (1982) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	ILS Y			LOC Y			MVL / *Circling*(1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***270*** (250)	800	160	***420*** (400)	1400	396	***690*** (670)	1500
B			168				***700*** (680)	1600
C			181				***890*** (870)	2400
D			191				***1080*** (1060)	3600
DL			196	-	-	-	-	-

DME CA					
NM	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT	***1930***	***1610***	***1290***	***970***	***650***
(HGT)	(1912)	(1592)	(1272)	(952)	(632)

DME CYR					
NM	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT	***1880***	***1560***	***1240***	***920***	***600***
(HGT)	(1862)	(1542)	(1222)	(902)	(582)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste - HJ seulement / *Circling prohibited North of RWY - HJ only.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
FAF - THR	6.1 NM	5 min 12	4 min 17	3 min 39	3 min 10	2 min 48	2 min 31	2 min 17	1 min 58
FAF - MAPT	5.4 NM	4 min 37	3 min 49	3 min 14	2 min 49	2 min 29	2 min 14	2 min 01	1 min 45
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 26, ***THR : 18 (1 hPa)***

CAYENNE FELIX EBOUE

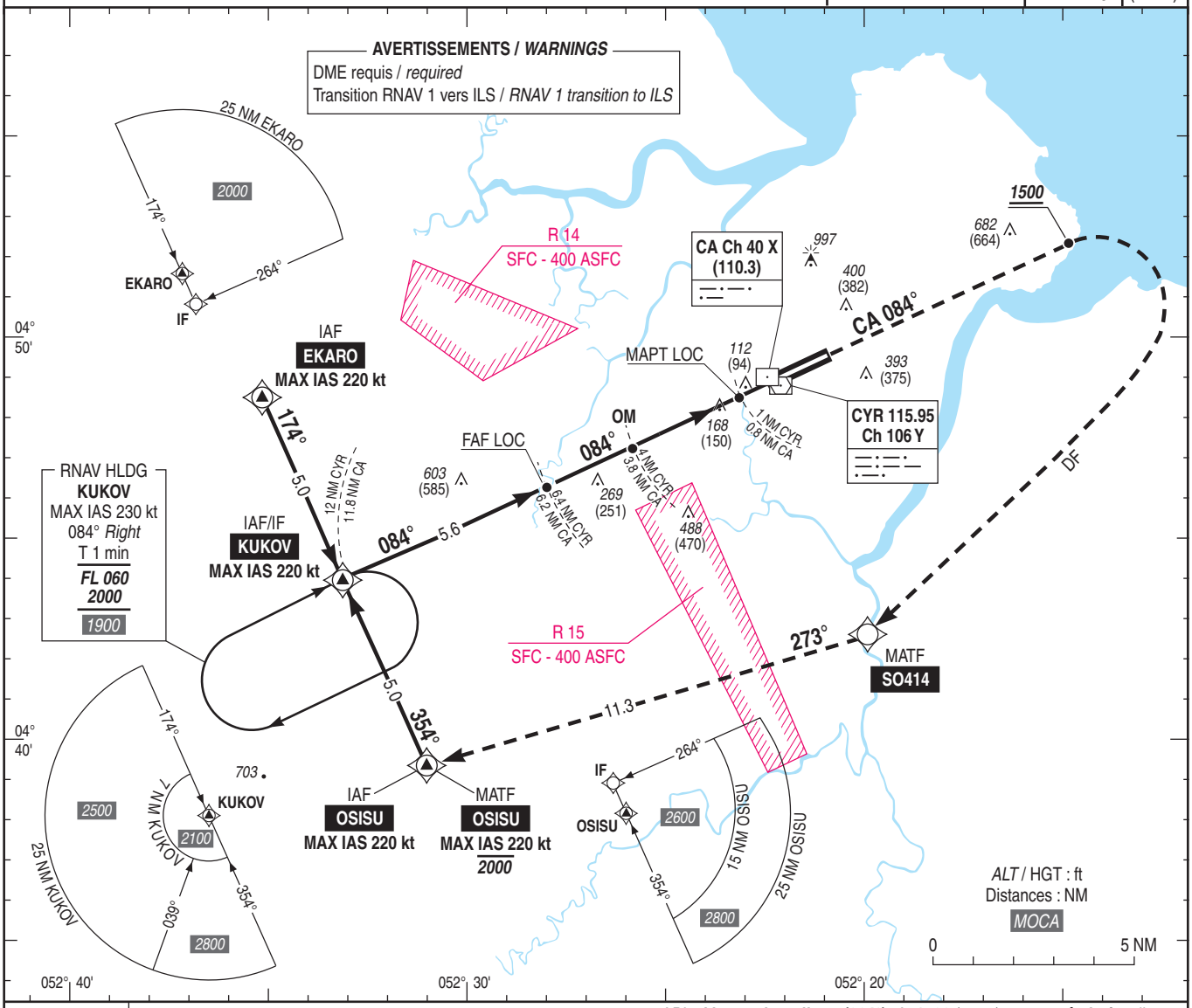
ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 08

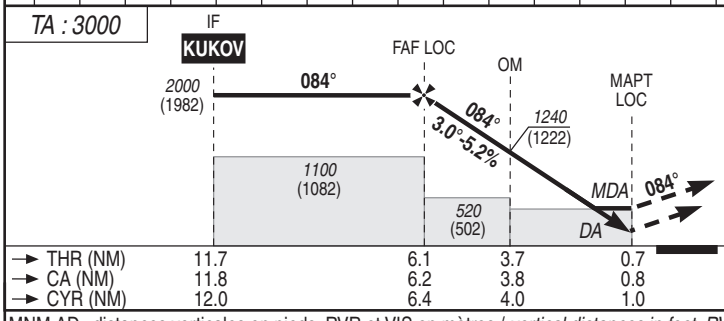
APP : CAYENNE Approche/*Approach* 119.900
TWR : CAYENNE Tour/*Tower* 118.100

RNAV 1
GNSS seulement/*only*

ILS - DME
CA 110.3
RDH : 49

VAR
19° W
(2025)





API : Monter **dans l'axe (084°)**. A ***1500*** (1482), tourner **à droite** direct vers **SO414** puis vers **OSISU (MAX IAS 220 kt)** en montée vers **MAX *2000*** (1982) ou suivre instructions du contrôle.
Ne pas virer avant le MAPT.
Monter à *1500* (1482) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead (084°)****. At* ***1500*** *(1482), turn* ***right*** *direct to* ***SO414*** *then to* ***OSISU (MAX IAS 220 kt)*** *climbing up to* ***MAX 2000*** *(1982) or follow ATC instructions.*
Do not turn before MAPT.
Climb up to 1500 (1482) prior to level acceleration.

→ THR (NM)	11.7	6.1	3.7	0.7
→ CA (NM)	11.8	6.2	3.8	0.8
→ CYR (NM)	12.0	6.4	4.0	1.0

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	ILS Z			LOC Z			MVL/*Circling* (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***270*** (250)	800	160	***420*** (400)	1400	396	***690*** (670)	1500
B			168				***700*** (680)	1600
C			181				***890*** (870)	2400
D			191				***1080*** (1060)	3600
DL			196	-	-	-	-	-

DME CA	NM	6	5	4	3	2
	ALT (HGT)	***1930*** (1912)	***1610*** (1592)	***1290*** (1272)	***970*** (952)	***650*** (632)

DME CYR	NM	6	5	4	3	2
	ALT (HGT)	***1880*** (1862)	***1560*** (1542)	***1240*** (1222)	***920*** (902)	***600*** (582)

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste - HJ seulement / *Circling prohibited North of RWY - HJ only.*
Perte de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

FAF - THR 5.4 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
	4 min 37	3 min 48	3 min 14	2 min 49	2 min 29	2 min 14	2 min 01	1 min 45
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

CAT A B C D

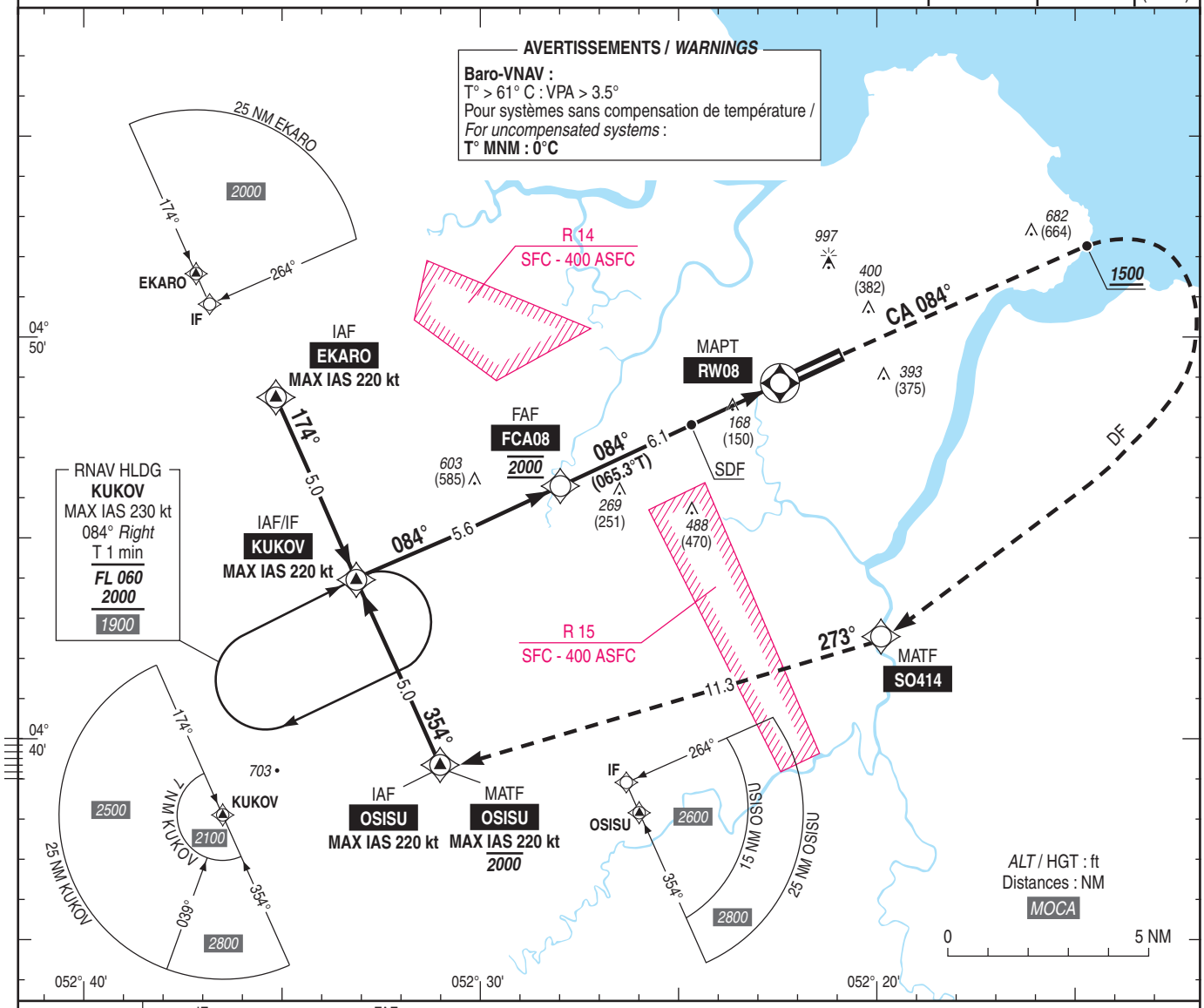
ALT AD : 26, ***THR : 18 (1 hPa)***

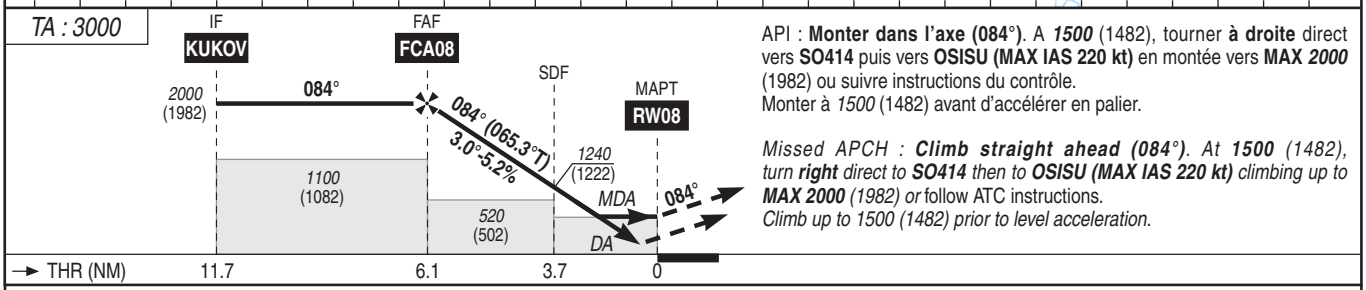
CAYENNE FELIX EBOUE

RNP RWY 08

APP : CAYENNE Approche/*Approach* 119.900
TWR : CAYENNE Tour/*Tower* 118.100

RNP APCH	TCH : 49	VAR 19° W (2025)





API : **Monter dans l'axe (084°)**. A ***1500*** (1482), tourner **à droite** direct vers **SO414** puis vers **OSISU (MAX IAS 220 kt)** en montée vers **MAX *2000*** (1982) ou suivre instructions du contrôle.
Monter à *1500* (1482) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : ***Climb straight ahead (084°)****. At* ***1500*** *(1482), turn* ***right*** *direct to* ***SO414*** *then to* ***OSISU (MAX IAS 220 kt)*** *climbing up to* ***MAX 2000*** *(1982) or* follow ATC instructions.
Climb up to 1500 (1482) prior to level acceleration.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***400*** (380)	1300	280	***420*** (400)	1400	396	***690*** (670)	1500
B	***410*** (400)	1400	292				***700*** (680)	1600
C	***420*** (400)	1400	300				***890*** (870)	2400
D	***420*** (400)	1400	310				***1080*** (1060)	3600

DIST RW08

NM	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1980*** (1962)	***1660*** (1642)	***1340*** (1322)	***1020*** (1002)	***700*** (682)

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste - HJ seulement / *Circling prohibited North of RWY - HJ only.*
Perte de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
FAF - RW08	6.1 NM	5 min 12	4 min 17	3 min 39	3 min 10	2 min 48	2 min 31	2 min 17	1 min 58
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

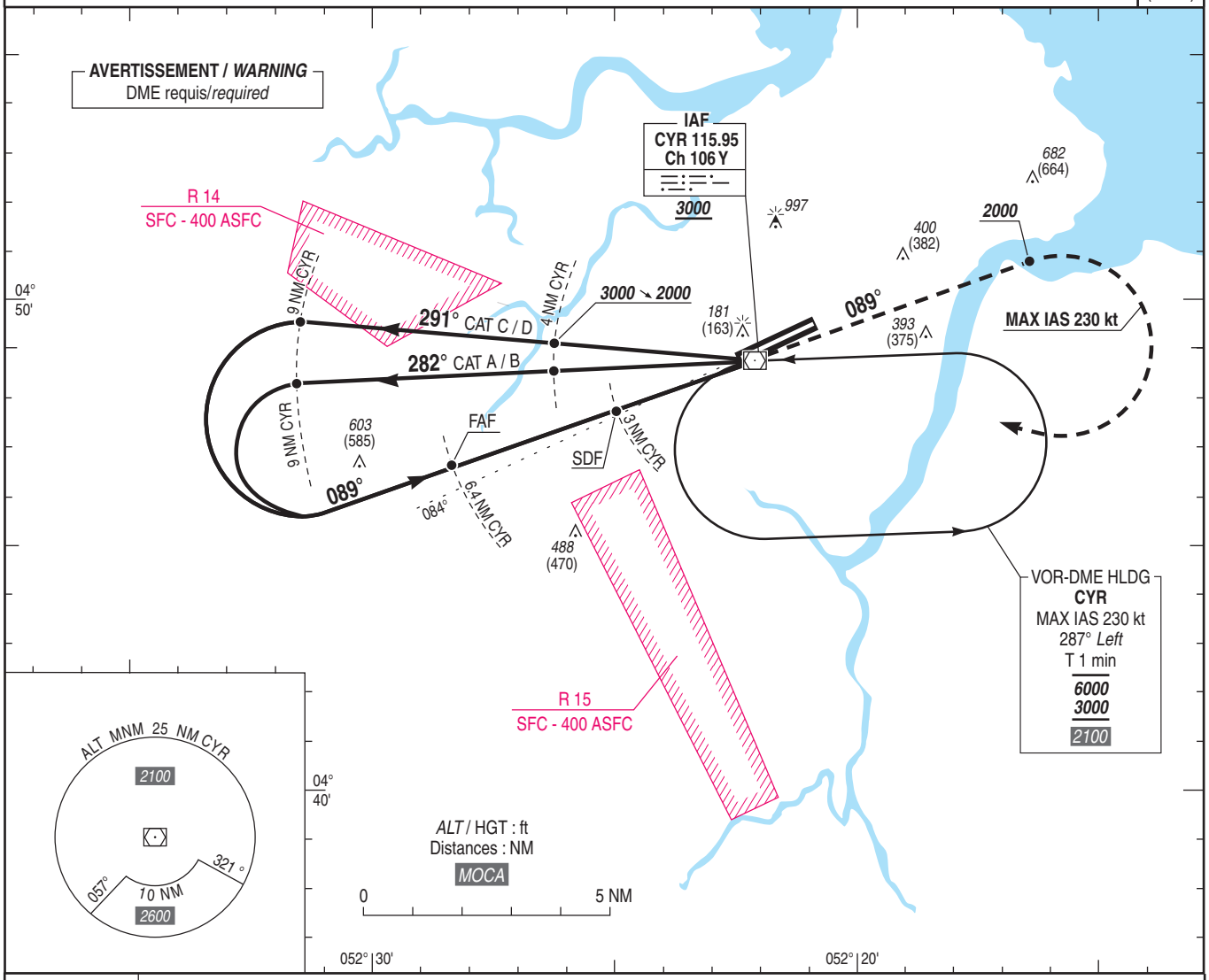
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 26, ***THR : 18 (1 hPa)***

CAYENNE FELIX EBOUE

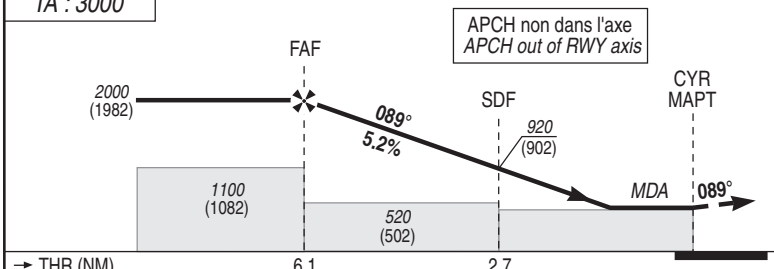
VOR RWY 08

ATIS CAYENNE 132.200
APP : CAYENNE Approche / *Approach* 119.900
TWR : CAYENNE Tour / *Tower* 118.100

VAR
19° W
(2025)



TA : 3000



API : Monter sur le **R 089 CYR** (089°). A ***2000*** (1982), tourner à **droite (MAX IAS 230 kt)** vers **CYR** en montée vers ***3000*** (2982). **Ne pas virer avant CYR**.
Monter à 2000 (1982) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb on ***R 089 CYR*** *(089°). At* ***2000*** *(1982), turn* ***right (MAX IAS 230 kt)*** *to* ***CYR*** *climbing up to* ***3000*** *(2982).* ***Do not turn before CYR.***
Climb up to 2000 (1982) prior to level acceleration.

→ THR (NM)	6.1	2.7	
→ CYR (NM)	6.4	3	

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	VOR			MVL / *Circling* (1)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***430*** (410)	1500	409	***690*** (670)	1500
B				***700*** (680)	1600
C				***890*** (870)	2400
D				***1080*** (1060)	3600

DME CYR					
NM	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT	***1870***	***1560***	***1240***	***920***	***600***
(HGT)	(1852)	(1542)	(1222)	(902)	(582)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste - HJ seulement / *Circling prohibited North of RWY - HJ only.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
FAF - THR	6.1 NM	5 min 12	4 min 17	3 min 39	3 min 10	2 min 48	2 min 31	2 min 17	1 min 58
FAF - MAPT	6.4 NM	5 min 29	4 min 31	3 min 50	3 min 20	2 min 57	2 min 38	2 min 24	2 min 04
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

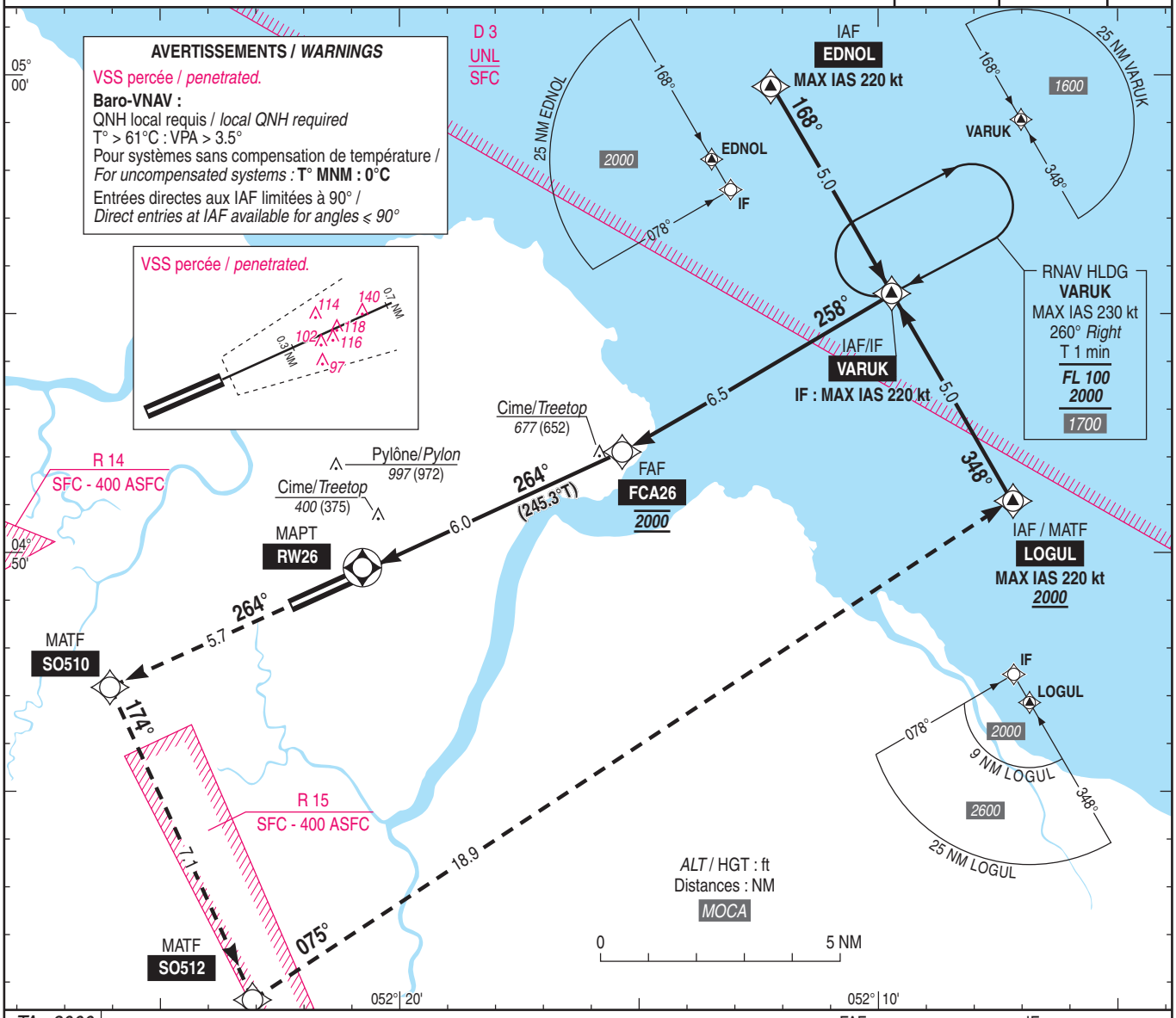
CAYENNE FELIX EBOUE

CAT A B C D

ALT AD : 26, ***THR : 25 (1 hPa)***

RNP RWY 26

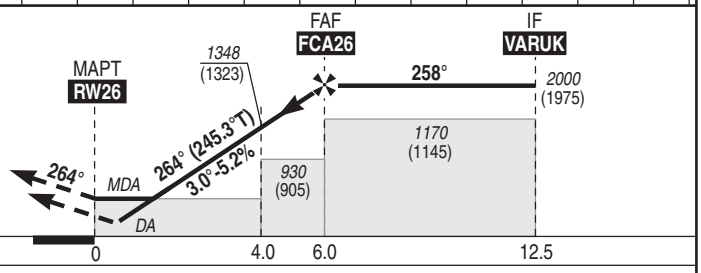
APP : CAYENNE Approche/*Approach* 119.900 **TWR** : CAYENNE Tour/*Tower* 118.100	**RNP APCH**	TCH : 49	VAR 19° W (2025)



TA : 3000

API : Monter vers **SO510** puis tourner à **gauche** vers **SO512** puis tourner à **gauche** vers **LOGUL** (MAX IAS 220 kt) en montée vers ***2000*** **MNM** (1975) ou suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to ***SO510*** *then turn* ***left*** *to* ***SO512*** *then turn* ***left*** *to* ***LOGUL*** *(MAX IAS 220 kt) climbing up to* ***2000*** ***MNM*** *(1975) or proceed according to ATC.*
Acceleration level not studied.



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	LNAV-VNAV			LNAV			MVL / Circling (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***470*** (440)	1500	402	***470*** (440)	1500	436	***700*** (670)	1500
B	***470*** (440)	1500	405		1500		***700*** (670)	1600
C	***470*** (440)	2000	406		2000		***890*** (860)	2400
D	***470*** (440)	2000	408		2000		***1080*** (1060)	3600

DIST RW26

NM	2	3	4	5	6
ALT (HGT)	***710*** (685)	***1030*** (1005)	***1350*** (1325)	***1670*** (1645)	***1980*** (1955)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste - HJ seulement / *Circling prohibited North of RWY - Daytime only*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
FAF - THR	6.0 NM	5 min 11	4 min 16	3 min 38	3 min 09	2 min 47	2 min 30	2 min 16	1 min 58
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

CAYENNE FELIX EBOUE

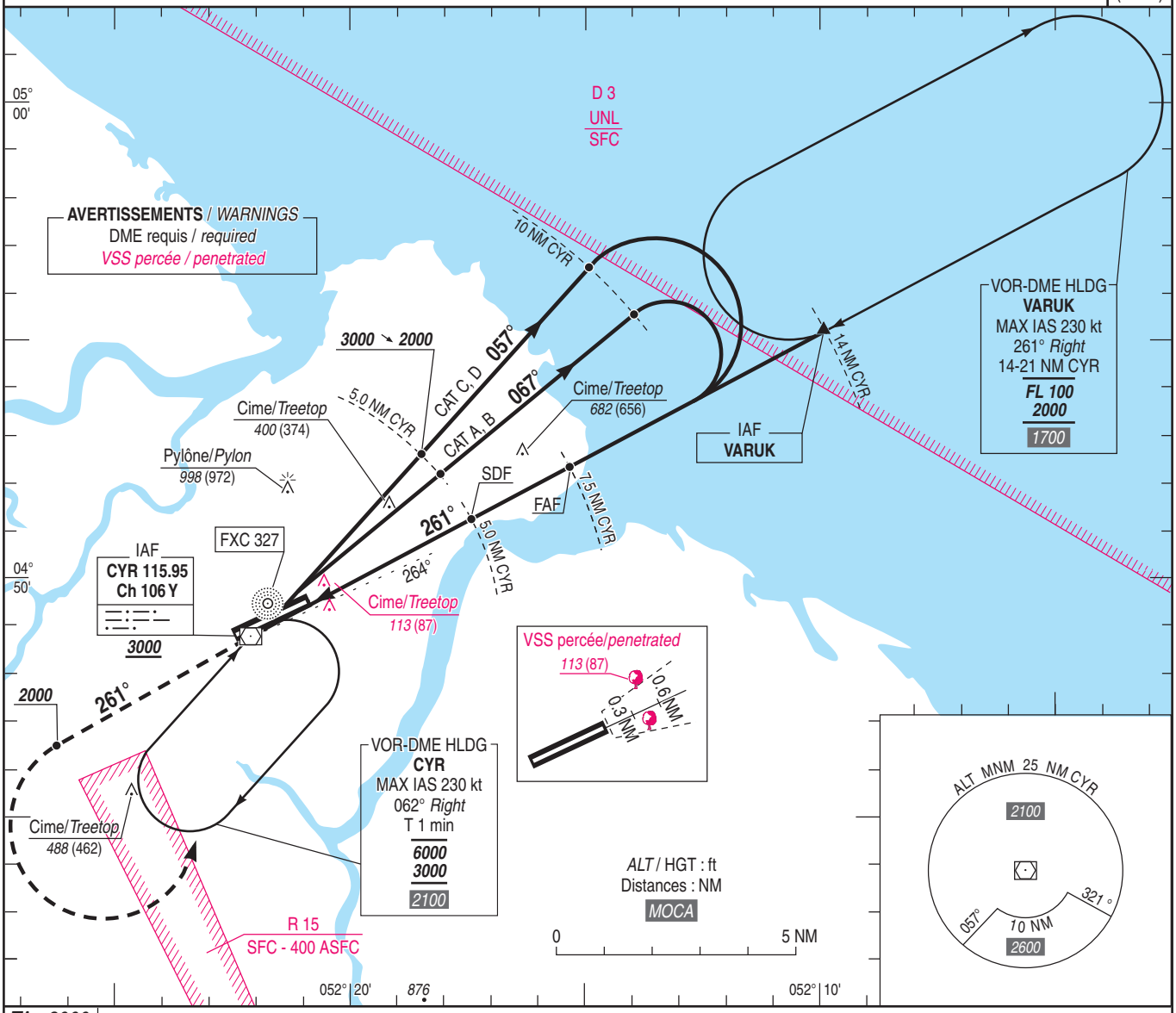
CAT A B C D

ALT AD : 26 (1 hPa), *THR : 25*

VOR RWY 26

ATIS CAYENNE 132.200
APP : CAYENNE Approche / *Approach* 119.900
TWR : CAYENNE Tour / *Tower* 118.100

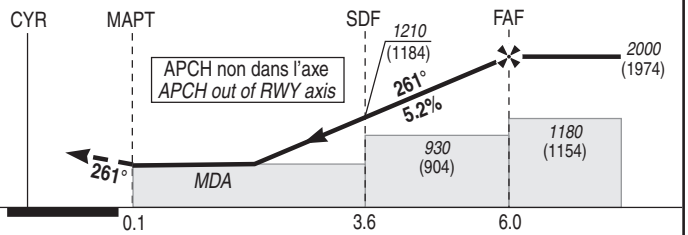
VAR
19° W
(2025)



TA : 3000

API : Monter sur **le R 261 CYR** (261°). A ***2000*** (1974) tourner à **gauche** pour rejoindre **CYR** en montée vers ***3000*** (2974).
Ne pas virer avant CYR.
Monter à *2000* (1974) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb on **R 261 CYR** (261°). At **2000** (1974) turn **left** to **CYR** climbing up to **3000** (2974).*
Do not turn before CYR.
Climb up to 2000 (1974) prior to level acceleration.



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	VOR			MVL / *Circling* (1)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***570*** (540)	1500	535	***700*** (670)	1500
B		1500		***700*** (670)	1600
C		2400		***890*** (860)	2400
D		2400		***1080*** (1050)	3600

DME CYR				
NM	**3**	**4**	**5**	**6**
ALT	***580***	***900***	***1210***	***1530***
(HGT)	(554)	(874)	(1184)	(1504)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste - HJ seulement / *Circling prohibited North of RWY - HJ only.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
FAF - THR	6.1 NM	5 min 12	4 min 17	3 min 39	3 min 10	2 min 48	2 min 31	2 min 17	1 min 58
FAF - MAPT	6.0 NM	5 min 07	4 min 13	3 min 35	3 min 07	2 min 45	2 min 28	2 min 14	1 min 56
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

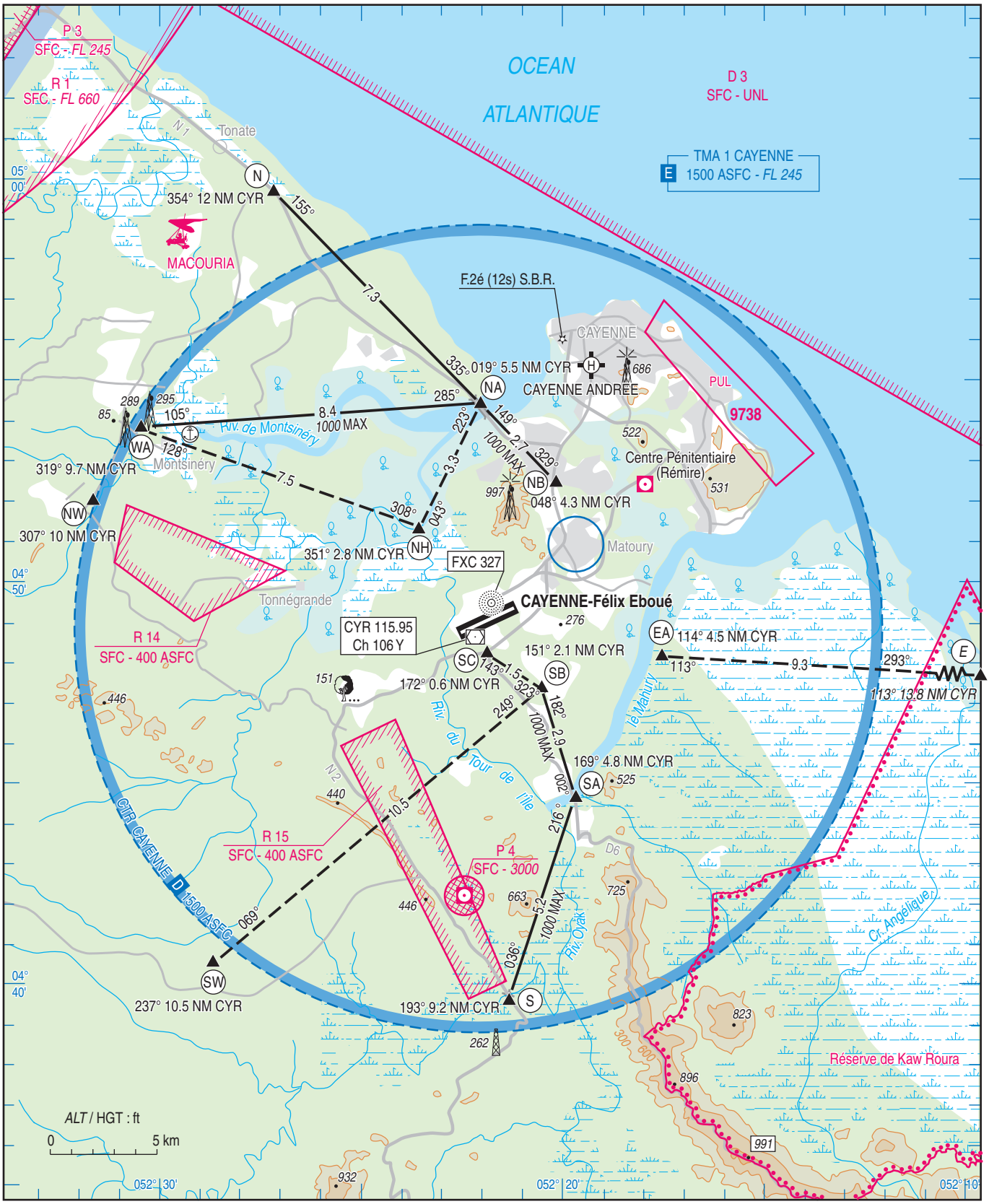
CAYENNE FELIX EBOUE

	ALT AD : 26 ft (1 hPa)	**SOCA**
	LAT : 04 49 11 N	VAR : 19° W (2025)
	LONG : 052 21 43 W	

ATIS CAYENNE 132.200
APP : CAYENNE Approche/*Approach* 119.900
TWR : 118.100 (L)

VDF

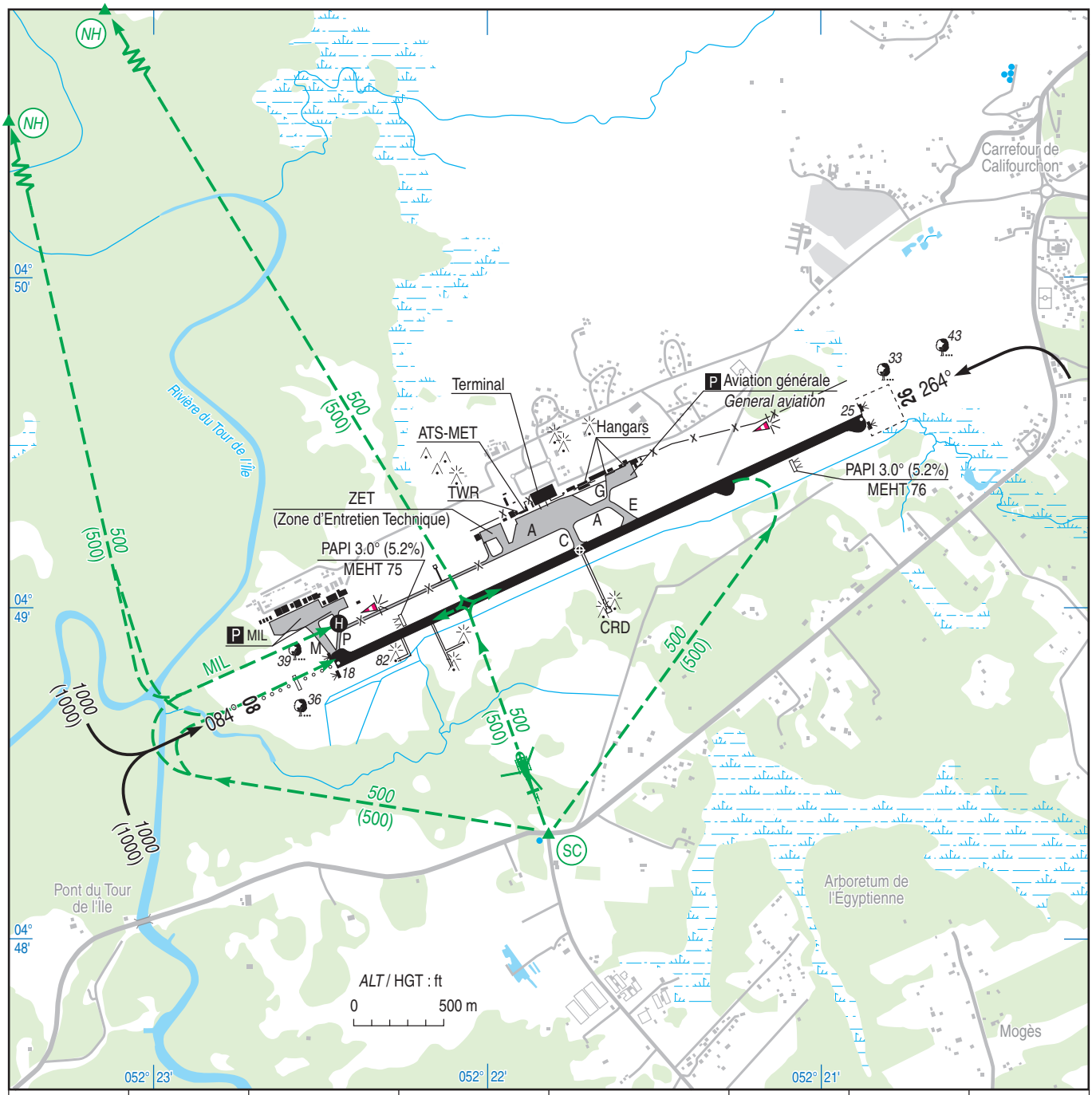
ILS RWY 08 CA 110.3



© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

CAYENNE FELIX EBOUE



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
08	084	3205 x 45	Revêtue *Paved*	69 F/C/W/T	3405	3205	3205
26	264				3205	3205	3205

Aides lumineuses :
RWY 08/26 : HI
RWY 08 : ligne approche HI.

Lighting aids :
RWY 08/26 : LIH
RWY 08 : LIH approach centre line.

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 SOGS.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

SOGS - GRAND SANTI

AD 2 SOGS.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	04°17'02"N 054°22'50"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY.	RWY and TWY intersection.
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1 km NE GRAND SANTI	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	187 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*		
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-110 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	18.2482°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.042°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	COLLECTIVITE TERRITORIALE DE GUYANE	
	Adresse / *Address*	Départements Aérodromes, Transport aérien, 4179 route de Montabo 97300 CAYENNE	
	Telephone	0594 30 06 00 / 0594 28 20 20 / 0694 38 15 67	
	FAX	0594 30 91 20	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	CAA : Délégation territoriale / Territorial representative GUYANE TEL : 0594 35 93 02 Aérodrome CAYENNE FELIX EBOUE, 97351 MATOURY	

AD 2 SOGS.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	HJ
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	NIL
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	CAYENNE (voir / see GEN) H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	NIL
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	NIL
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOGS.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	NIL
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	NIL
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	NIL
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOGS.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels		
2	Restaurants		
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	NIL	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Dispensaire 05 94 49 53 05.	Dispensary 05 94 49 53 05.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*		
6	Office de tourisme / *Tourist office*	NIL	
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOGS.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	VIP 2.5	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Niveau 2 : LUN-JEU : 1200-2000 VEN : 1200-2100 SAM : 1400-1900 DIM : 1430-2100. En dehors de ces HOR, niveau 1, extincteur sous cadenas (code : 0927).	Level 2 : MON-THU : 1200-2000 FRI : 1200-2100 SAT : 1400-1900 SUN : 1430-2100. Outside these SKED, level 1, fire extinguisher with a padlock (code : 0927).

AD 2 SOGS.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOGS.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Revêtue	Paved
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	10.50 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*		
	Résistance des TWY / *TWY strength*		
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	NIL	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOGS.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	NIL
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	NIL
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 SOGS .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOGS.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOGS.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	CAYENNE FELIX EBOUE
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 SOGS .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 0594 35 35 35 - FAX : 0594 35 60 89

AD 2 SOGS.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
09	074.00 (092)	1000 x 18	9 R/C/W/T revêtue / paved	04°17'00.36"N 054°22'54.24"W ------ GUND NIL	THR : 187ft
27	254.00 (272)	1000 x 18	9 R/C/W/T revêtue / paved	04°17'09.21"N 054°22'23.00"W ------ GUND NIL	THR : 182ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
09	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(1)
27	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(2)

(1) Bande de piste rocheuse / Rocky runway strip

(2) Bande de piste rocheuse / Rocky runway strip

AD 2 SOGS.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
09	1000	1000	1000	1000	
27	1000	1000	1000	1000	

AD 2 SOGS.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY	
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*

AD 2 SOGS.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN	
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOGS.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOGS.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 SOGS.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	GRAND SANTI (FR)	123.500 MHz	H24	

AD 2 SOGS.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 SOGS.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Pas d'exploitation simultanée sur l'aire de trafic. Absence de marquage de guidage au sol. Manœuvres et respect des marges sous la responsabilités du pilote.

Le stationnement des aéronefs non basés est soumis à l'autorisation de l'exploitant de l'aérodrome 48 heures avant l'arrivée sur la plate-forme par TEL au 06 94 96 65 22 ou par mail à : aerodrome.grand-santi@ctguyane.fr

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

No simultaneous operations on the apron. No ground guidance markings. Manoeuvres and compliance with clearance limits are the pilot's responsability.

Non home based ACFT are subject to PPR to AD operator 48HR before arrival at aerodrome by TEL : 06 94 96 65 22 or by email: aerodrome.grand-santi@ctguyane.fr.

AD 2 SOGS.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 SOGS.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Eviter le survol du Surinam	*Avoid Surinam over-flight*

AD 2 SOGS.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD fréquenté par deux compagnies de transport aérien public assurant des liaisons intérieures à la Guyane.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

23.2.1 Incursion sur piste

Incursion sur piste possible par des véhicules et des personnes non autorisés, circulant ponctuellement dans la bande de piste pour rejoindre la carrière de sable située au Nord du seuil 27.

23.1 GENERAL

AD reserved for radio equipped ACFT.

AD used by two public airliners providing domestic lines for Guiana.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

23.2.1 RWY incursion

Possible RWY incursion by unauthorized vehicles and persons, circulating ponctually in the RWY strip to reach the sand quarry located North of THR 27.

AD 2 SOGS.24 **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

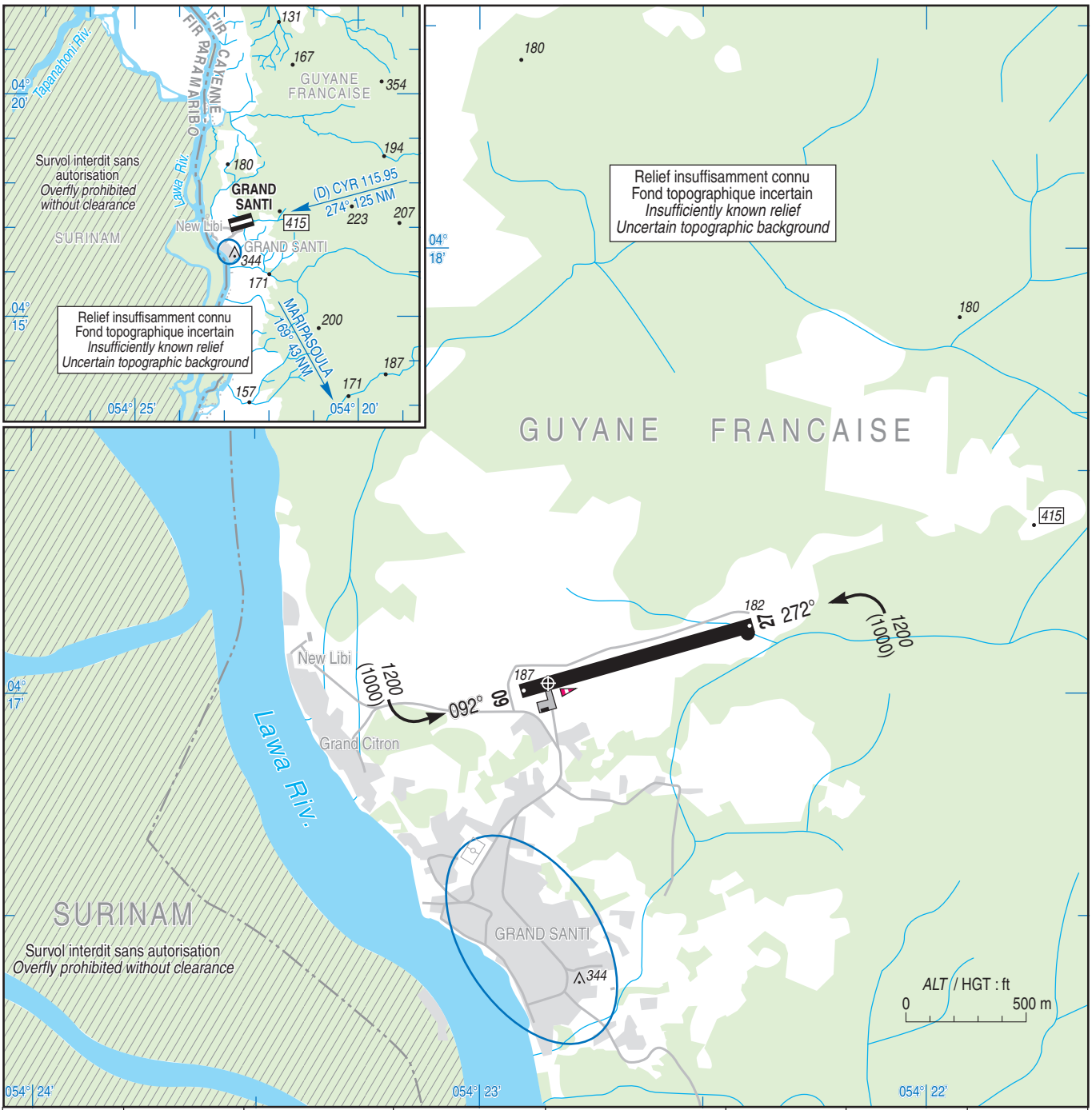
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Usage restreint
Restricted use

GRAND SANTI

	ALT AD : 187 ft (7 hPa) LAT : 04 17 02 N LONG : 054 22 50 W	**SOGS** VAR 18° W (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
09 27	092 272	1000 x 18	Revêtue *Paved*	9 R/C/W/T	1000 1000	1000 1000	1000 1000

Aides lumineuses : NIL.

Lighting aids : *NIL.*

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 SOOA.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

SOOA - MARIPASOULA

AD 2 SOOA.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	03°39'27"N 054°02'14"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY	RWY and TWY intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	3 km N MARIPASOULA	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	379 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	35.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-104 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	18.417°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.043°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	COLLECTIVITE TERRITORIALE DE GUYANE	
	Adresse / *Address*	Direction des infrastructures, 4179 route de Montabo, 97300 CAYENNE	
	Telephone	0594 30 06 00 / 0594 20 43 56 / 0694 38 15 67	
	FAX	0594 30 91 20	
	TELEX	NIL	
	AFS	NIL	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	CAA : Délégation territoriale / Territorial representative GUYANE TEL : 0594 35 93 02 Aérodrome CAYENNE FELIX EBOUE, 97351 MATOURY	

AD 2 SOOA.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	NIL	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	NIL	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	CAYENNE (voir / see GEN) H24	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24	
7	ATS	NIL	
8	Avitaillement / *Fueling*	NIL	
9	Services de manutention / *Handling*	NIL	
10	Sûreté / *Safety*	NIL	
11	Dégivrage / *De-icing*	Non applicable.	Not applicable.
12	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOA.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*		
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	NIL	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	Non applicable.	not applicable.
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOA.5 **Services aux passagers *Passenger facilities***

1	Hôtels	Oui, centre ville.	Yes, downtown.
2	Restaurants	Oui, à proximité.	Yes, in vicinity.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Dispensaire centre ville : 05 94 37 11 24	Health clinic downtown : 05 94 37 11 24
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	NIL	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	NIL	
7	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOA.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	VIM 24	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	L'enlèvement des aéronefs accidentés est à la charge et de la responsabilité de l'exploitant d'aréonef.	The removal of damaged aircraft is the responsability and liability of the aircraft operator.
4	Observations / *Remarks*	Niveau 4 : LUN, MER, VEN : 1130-2130 MAR, JEU, SAM : 1130-2100 DIM : 1230-2130 Niveau 1 : En dehors de ces horaires.	Level 4 : MON, WED, FRI : 1130-2130 TUE, THU, SAT : 1130-2100 SUN : 1230-2130 Level 1 : Outside these SKED.

AD 2 SOOA.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	NIL	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable.	Not applicable.
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOA.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	13 R/C/W/T	
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	Bretelle d'accès au PRKG : 10.50 m.	TWY to PRKG : 10.50 m.
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton.	Concrete.
	Résistance des TWY / *TWY strength*		
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	NIL	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOA.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir carte AD 2 SOOA APDC 01.	See AD 2 SOOA APDC 01 chart.
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Balisage diurne.	Day marking.
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	Présence d'un placeur.	Marshaller presence.
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui	Yes
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 SOOA .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL	
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOA.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOA.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	CAYENNE-FELIX EBOUE
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 SOOA .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	NIL
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	NIL
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	NIL
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 0594 35 35 35 - FAX : 0594 35 60 89

AD 2 SOOA.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
07	055.00 (073)	1199 x 23	14 R/D/W/T béton / concrete	03°39'10.56"N 054°02'37.42"W ------ GUND NIL	THR : 365ft
25	235.00 (253)	1199 x 23	14 R/D/W/T béton / concrete	03°39'32.54"N 054°02'05.80"W ------ GUND NIL	THR : 375ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
07	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
25	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 SOOA.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
07	1199	1199	1199	1199	
25	1199	1199	1199	1199	

AD 2 SOOA.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY	
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*

AD 2 SOOA.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN	NIL
	IBN	NIL
2	Té d'atterrissage / *LDI*	NIL
	Anémomètre / *Anemometer*	NIL
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	NIL
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	NIL
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOA.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOA.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 SOOA.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	MARIPASOULA (FR)	123.500 MHz	H24	

AD 2 SOOA.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 SOOA.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 ROULAGE

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Vitesse d'évolution des ACFT limitée à 5 kt sur le TWY.

20.1 TAXIING

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

ACFT speed limited to 5 kt on TWY.

20.2 STATIONNEMENT

Le stationnement des aéronefs non basés est soumis à l'autorisation de l'exploitant de l'aérodrome 48 heures avant l'arrivée sur la plate-forme par TEL au 06 94 95 07 19 ou 06 94 95 65 24 ou par E-mail à : aerodrome.maripasoula@ctguyane.fr

20.2 PARKING

Non home-based ACFT are subject to PPR from AD operator 48 HR before arrival at aerodrome by TEL : 06 94 95 07 19 or 06 94 95 65 24 or by E-mail aerodrome.maripasoula@ctguyane.fr

AD 2 SOOA.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 SOOA.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

GENERALITES

Eviter le survol du SURINAM.

GENERAL

Avoid overflying SURINAM.

LIMITATIONS

Limitations vent traversier :
- 20 kt sur piste sèche.
- 10 kt sur piste mouillée.

LIMITATIONS

Crosswind limitations :
- 20 kt on hard dry RWY.
- 10 kt on wet RWY.

AD 2 SOOA.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

Le trafic commercial de l'aérodrome de MARIPASOULA est limité aux appareils civils dont la distance de référence est inférieure à 800 mètres, d'envergure inférieure à 24 m et d'une largeur hors tout du train principal inférieure à 5 m.

Aérodrome réservé :

- aux appareils effectuant des activités particulières en Guyane,

- aux appareils basés en Guyane,

- aux autres appareils exceptionnellement autorisés par le chef de la délégation territoriale Guyane.

Dangers à la navigation aérienne

Pluies de Décembre à Juillet.

Présence de l'AD de BENZDORP sur la rive surinamaise de la rivière Alawa A/A 118.7.

Péril animalier

Occasionnel (assuré uniquement pour vols commerciaux déclarés PN 24H auprès de l'exploitant AD).

Commercial flights on MARIPASOULA aerodrome is restricted to civil aircraft whose reference distance is lower than 800 m, whose wingspan is lower than 24 m and whose overall width of the main gear is lower than 5 m.

Aerodrome reserved:

- for ACFT performing special activities in Guiana,

- for ACFT based in Guiana,

- for ACFT with an exceptionnal permission granted by the head of Guyane Territorial representative.

Air navigation hazards

Rain from December to July.

BENZDORP AD located on the Alawa river bank (Surinam) A/A 118.7.

Wildlife strike hazard

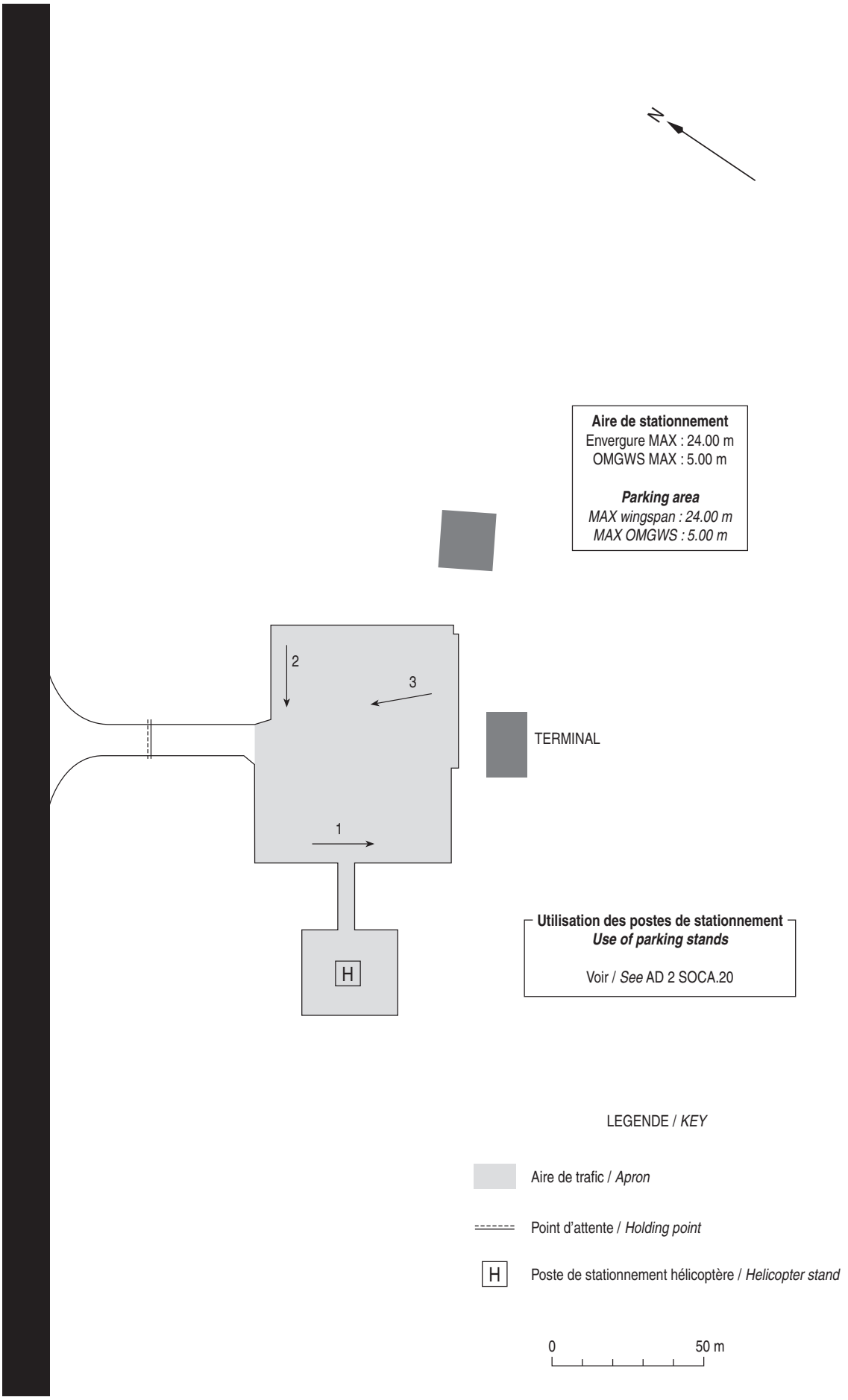
Random (only provided for commercial flights PN 24HR to AD operator).

AD 2 SOOA.24 **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AIRES DE STATIONNEMENT
Parking areas

MARIPASOULA



© SIA

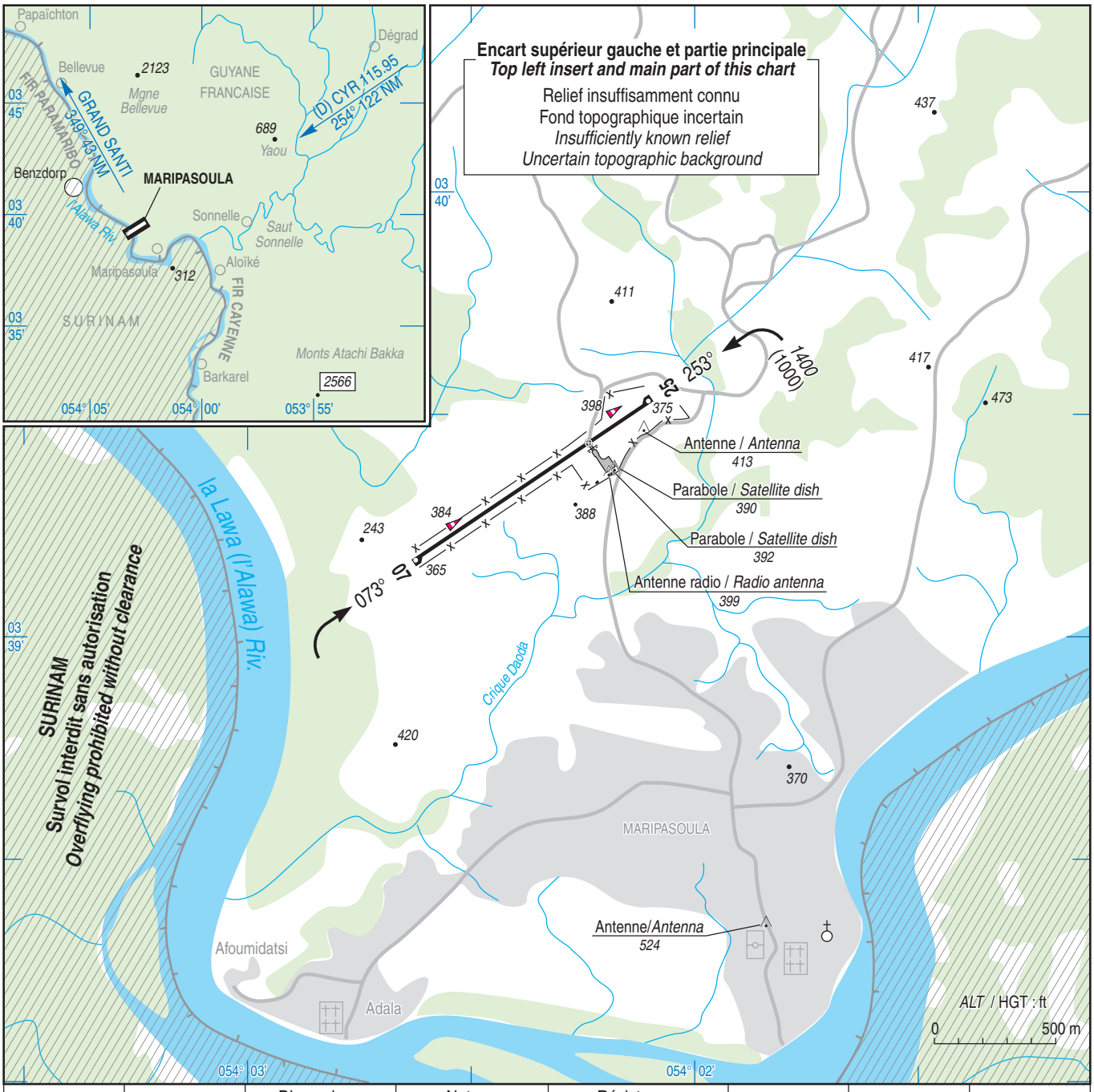
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Usage restreint
Restricted use

MARIPASOULA

	ALT AD : 379 ft (14 hPa)	SOOA
	LAT : 03 39 27 N	VAR 18° W (2020)
	LONG : 054 02 14 W	

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
07	073	1199 x 23	Béton *Concrete*	14 R/D/W/T	1199	1199	1199
25	253				1199	1199	1199

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : *NIL*

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 SOOC.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

SOOC - CAMOPI

AD 2 SOOC.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	03°10'22"N 052°20'04"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY	Intersection between RWY and TWY
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	0,5 km N CAMOPI	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	228 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*		
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-100 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	18.8369°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.033°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	COLLECTIVITE TERRITORIALE DE GUYANE	
	Adresse / *Address*	Direction des infrastructures 40 Avenue Léopold Heder 97300 CAYENNE	
	Telephone	0594 30 06 00 / 0594 28 20 20 / 0694 38 15 67	
	FAX	0594 30 91 20	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	CAA : Délégation territoriale / Territorial representative GUYANE TEL : 0594 35 93 02 Aérodrome CAYENNE FELIX EBOUE, 97351 MATOURY	

AD 2 SOOC.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	CAYENNE (voir / see GEN) H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOC.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOC .5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	
2	Restaurants	
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOC .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	VIP 2.5	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	Niveau 2 : - LUN-VEN : 1130-1445, 1630-1850 - SAM : ouverture exceptionnelle possible sur PPR PN 48 HR auprès de l'exploitant - DIM : 1630-1750 Niveau 1 en dehors de ces HOR.	Level 2 : - MON-FRI : 1130-1445, 1630-1850 - SAT : exceptional opening possible on PPR PN 48 HR from AD operator - SUN : 1630-1750 Level 1 outside these SKED.

AD 2 SOOC .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOC .8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton rigide	Concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	12 R/C/W/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	Bretelle d'accès au PRKG : 10.6 m	TWY to PRKG : 10.6 m
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton rigide	Concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	14 R/C/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*		
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOC .9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 SOOC .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOC .10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOC.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	CAYENNE FELIX EBOUE
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 SOOC .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 0594 35 35 35 FAX : 0594 35 60 89

AD 2 SOOC.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
11	087.57 (106)	1000 x 18	14 R/C/W/T revêtue / paved	03°10'21.35"N 052°20'25.99"W ------ GUND NIL	THR : 225ft
29	267.57 (286)	1000 x 18	14 R/C/W/T revêtue / paved	03°10'22.73"N 052°19'53.61"W ------ GUND NIL	THR : 227ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
11	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(1)
29	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(2)

(1) Au QFU 11, la bande aménagée à l'extrémité de piste présente une pente longitudinale négative : le terrain décline sous le niveau de la piste.
At QFU 11, the strip at the end of the runway has a negative longitudinal slope : the terrain declines below the level of the runway.

(2) Au QFU 29, la bande aménagée à l'extrémité de piste présente une pente longitudinale négative : le terrain décline sous le niveau de la piste.
At QFU 29, the strip at the end of the runway has a negative longitudinal slope : the terrain declines below the level of the runway.

AD 2 SOOC.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
11	1000	1000	1000	1000	
29	1000	1000	1000	1000	

AD 2 SOOC.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY	
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*

AD 2 SOOC.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply*

1	ABN	
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOC.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	

AD 2 SOOC.17 Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 SOOC.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	CAMOPI (FR)	123.500 MHz	H24	

AD 2 SOOC.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 SOOC.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Roulage

Roulage interdit hors RWY et TWY.

20.1.2 Gestion de l'aire de trafic

Le stationnement des aéronefs non basés est soumis à l'autorisation de l'exploitant de l'aérodrome 48 heures avant l'arrivée sur la plate-forme par TEL au 06 94 40 45 49 ou 06 94 38 15 67 ou par E-mail à : aerodrome.camopi@ctguyane.fr

20.1 GROUND HANDLING

20.1.1 Taxi regulations

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

20.1.2 Apron management

Non home based ACFT are subject to PPR to AD operator 48HR before arrival at aerodrome by TEL : 06 94 40 45 49 or 06 94 38 15 67 or by E-mail : aerodrome.camopi@ctguyane.fr

AD 2 SOOC.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

AD 2 SOOC.22 Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 GENERALITES

Eviter le survol du BRESIL.

22.1 GENERAL

Avoid overflying BRAZIL.

AD 2 SOOC.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD fréquenté par une compagnie de transport aérien public assurant des liaisons intérieures.

23.1 OPERATING CONDITIONS

AD reserved for radio equipped ACFT.

AD used by a public airliner providing domestic lines for Guiana.

AD 2 SOOC.24 Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

© Service de l'Information Aéronautique, France

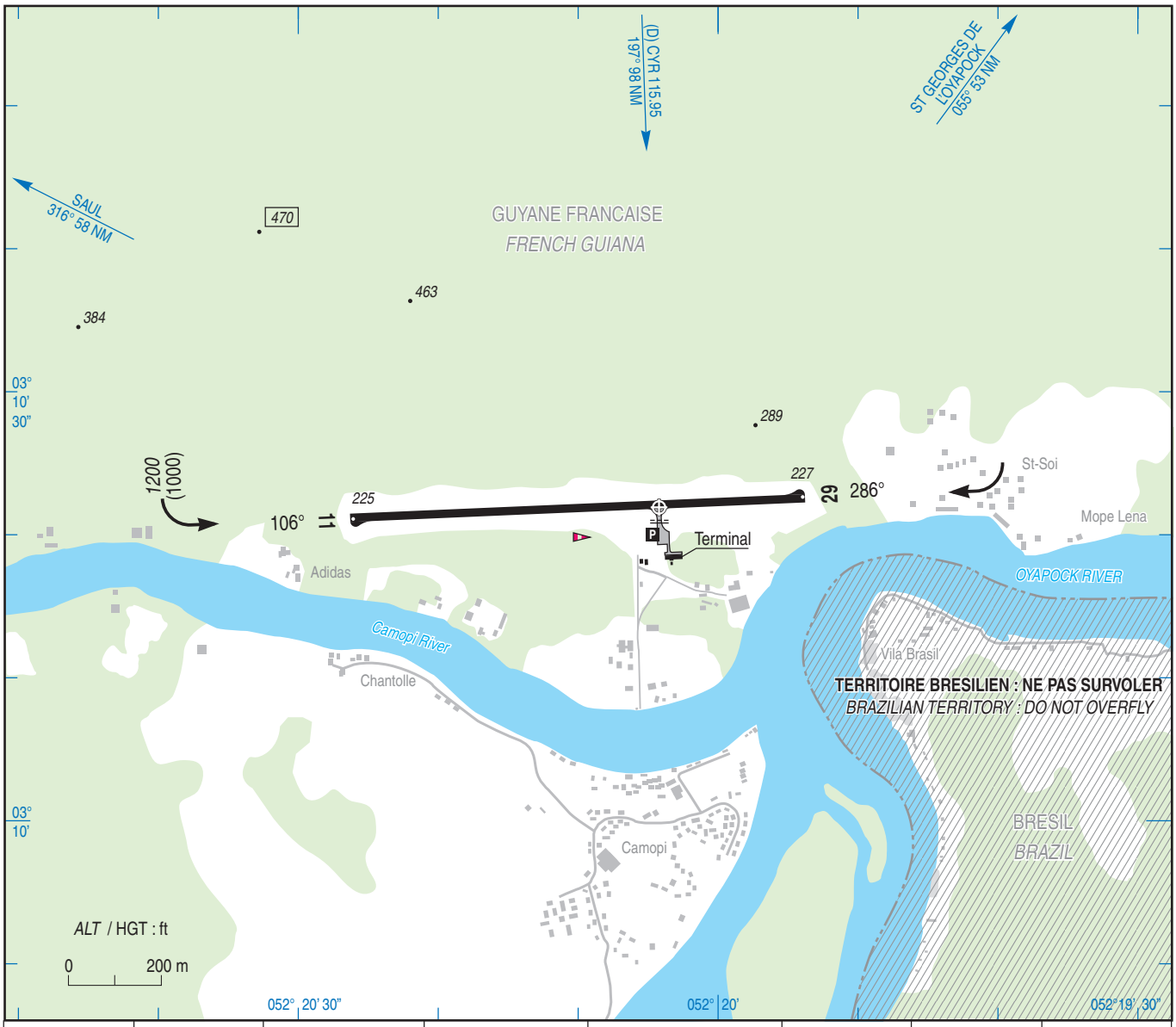
ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert a la CAP
Public air traffic

CAMOPI

	ALT AD : 228 ft (9 hPa) LAT : 03 10 22 N LONG : 052 20 04 W	**SOOC** VAR 19°W (20)

A/A : 123.500 (FR)



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
11 29	106 286	1000 x 18	Revêtue *Paved*	14 R/C/W/T	1000 1000	1000 1000	1000 1000

Aides lumineuses :
NIL.

Lighting aids :
NIL.

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 SOOG.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

SOOG - SAINT GEORGES DE L'OYAPOCK

AD 2 SOOG.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	03°53'36"N 051°48'20"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY	RWY and TWY intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	600 m NW SAINT GEORGES	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	29 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*		
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-108 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	18.7988°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.025°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	COLLECTIVITE TERRITORIALE DE GUYANE	
	Adresse / *Address*	Direction des infrastructures, 40 Avenue Léopold Heder, 97300 CAYENNE	
	Telephone	0594 30 06 00 / 0594 28 20 20	
	FAX	0594 30 91 20	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOG.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	CAYENNE (voir / see GEN) H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOG.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOG.5 **Services aux passagers *Passenger facilities***

1	Hôtels	
2	Restaurants	
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOG .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	1
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOG .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOG .8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Revêtue	Paved
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*		
	Résistance des TWY / *TWY strength*		
3	Emplacement des ACL / *ACL location*		
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOG .9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 SOOG .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOG .10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOG.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	CAYENNE FELIX EBOUE
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 SOOG .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 0594 35 35 35 - FAX : 0594 35 60 89

AD 2 SOOG.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
04	017.99 (037)	1200 x 15	revêtue / paved	03°53'32.86"N 051°48'20.53"W ------ GUND NIL	THR : 29ft
22	197.99 (217)	1200 x 15	revêtue / paved	03°54'10.02"N 051°48'08.52"W ------ GUND NIL	THR : 28ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
04	NIL	NIL	146	NIL	NIL	NIL
22	NIL	NIL	146	NIL	NIL	NIL

AD 2 SOOG.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
04	1200	1346	1200	1200	
22	1200	1346	1200	1200	

AD 2 SOOG.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	

AD 2 SOOG.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN	
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOG.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOG.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 SOOG.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	SAINT GEORGES (FR)	123.500 MHz	H24	

AD 2 SOOG.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 SOOG.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Roulage interdit hors RWY et TWY.	Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

AD 2 SOOG.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 SOOG.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

Respecter impérativement le sens des circuits. ATT RWY 04 : éviter le survol de l'Oyapock. DEC RWY 22 : virer à droite, en évitant le survol de l'Oyapock.	Strictly comply with circuits direction. LDG RWY 04 : avoid overflight of the Oyapock river. TKOF RWY 22 : turn right, avoiding overflight of the Oyapock river.

AD 2 SOOG.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

Aérodrome réservé : - aux compagnies de transport aérien public assurant des liaisons intérieures à la Guyane, - aux appareils effectuant des activités particulières en Guyane, - aux appareils basés en Guyane, - aux autres appareils exceptionnellement autorisés par le chef AVA.	Aerodrome reserved : - for public transport airline companies operating domestic flights in Guiana, - for ACFT performing special activities in Guiana, - for ACFT based in Guiana, - for ACFT with an exceptionnal permission granted by the head of AVA.

AD 2 SOOG.24 **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

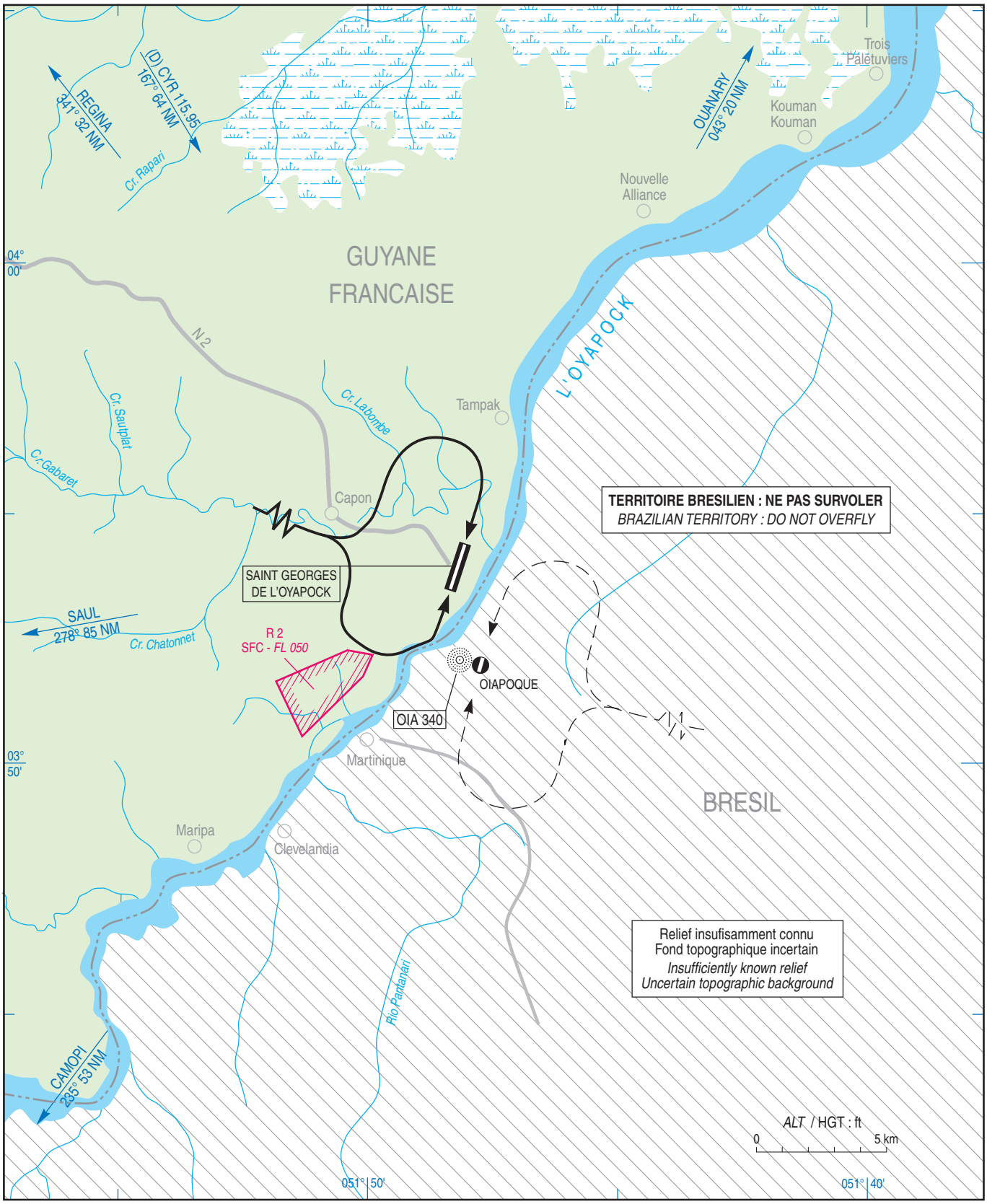
APPROCHE A VUE
VISUAL APPROACH

Usage restreint
Restricted use

SAINT GEORGES DE L'OYAPOCK

	ALT AD : 29 ft (1 hPa)	**SOOG**
	LAT : 03 53 36 N	VAR 19° W (20)
	LONG : 051 48 20 W	

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500



© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

SAINT GEORGES DE L'OYAPOCK

RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
04 22	037 217	1200 x 15	Revêtue *Paved*	- / - / -	1346 1346	1200 1200	1200 1200

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : *NIL*

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 SOOM.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

SOOM - SAINT LAURENT DU MARONI

AD 2 SOOM.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	05°29'06"N 054°02'01"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY	RWY and TWY intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1.4 km SSW SAINT LAURENT DU MARONI	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	20 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*		
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-108 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	18.1465°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.032°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	COLLECTIVITE TERRITORIALE DE GUYANE	
	Adresse / *Address*	Direction des infrastructures, 4179 route de Montabo 97300 CAYENNE	
	Telephone	0594 30 06 00 / 0594 20 43 56 / 0694 38 15 67	
	FAX	0594 30 91 20	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	CAA : Délégation territoriale / Territorial representative GUYANE TEL : 0594 35 93 02 Aérodrome CAYENNE FELIX EBOUE, 97351 MATOURY	

AD 2 SOOM.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SS-SR	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	Nil	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	Nil	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA Antilles-Guyane H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / *ARO*	H24	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24	
7	ATS	Nil	
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*	Nil	
11	Dégivrage / *De-icing*	Non applicable	Not applicable
12	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOM.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Nil	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	AVGAS	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*		
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	Non applicable	Not applicable
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	Possible pour ULM	Possible for ULM
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Nil	
7	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOM.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	Oui, centre ville	Yes, downtown
2	Restaurants	Oui, centre ville	Yes, downtown
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis O/R	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Hôpital au centre ville	Hospital downtown
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Nil	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Nil	
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOM.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	VIP 2.5	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Nil	
4	Observations / *Remarks*	Niveau 2 : LUN, MER, VEN : 1315-1515, 1615-1815 MAR, JEU, SAM : 1315-1515 DIM : 1615-1815 En dehors de ces horaires, niveau 1 : extincteur sous cadenas (code : 0422)	Level 2 : MON, WED, FRI : 1315-1515, 1615-1815 TUE, THU, SAT : 1315-1515 SUN : 1615-1815 Outside these SKED, level 1: extinguisher under lock (code : 0422)

AD 2 SOOM.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	Nil	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*		
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOM.8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Revêtue	Paved
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	10.50 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*		
	Résistance des TWY / *TWY strength*		
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Nil	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOM.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui, balisage diurne	Yes, day marking
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	Placeur	Marshaller
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui, balisage diurne	Yes, day marking
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 SOOM .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	Nil	
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOM.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOM.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	CAYENNE FELIX EBOUE
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 SOOM .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	Nil
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 0594 35 35 35 FAX : 0594 35 60 89

AD 2 SOOM.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
04	024.00 (042)	1000 x 18	PCN 19 / F / C / W / T revêtue / paved	05°28'39.74"N 054°02'12.35"W ------ GUND NIL	THR : 16ft
22	204.00 (222)	1000 x 18	PCN 19 / F / C / W / T revêtue / paved	05°29'09.59"N 054°01'59.36"W ------ GUND NIL	THR : 19ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
04	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
22	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 SOOM.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
04	1000	1000	1000	1000	
22	1000	1000	1000	1000	

AD 2 SOOM.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	

AD 2 SOOM.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN	Nil
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	Nil
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	Nil
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Nil
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOM.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	Piste	Runway

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOM.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 SOOM.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	SAINT LAURENT (FR)	123.500 MHz	H24	

AD 2 SOOM.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 SOOM.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 CONSIGNES PARTICULIERES

Roulage interdit hors RWY et TWY.

L'accueil des aéronefs non basés est soumis à l'autorisation de l'exploitant de l'aérodrome avec PPR 48 HR avant l'arrivée sur la plateforme, par TEL au 05 94 20 40 63 ou 06 94 98 66 24 ou par E-mail à : aerodrome.saintlaurent@ctguyane.fr

20.1 SPECIAL INSTRUCTIONS

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

Non home-based ACFT are subject to agreement from AD administrator with PPR 48 HR before arrival at aerodrome by TEL: 05 94 20 40 63 or 06 94 98 66 24 or by E-mail: aerodrome.saintlaurent@ctguyane.fr

AD 2 SOOM.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 SOOM.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

AD 2 SOOM.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD fréquenté par deux compagnies de transport aérien public assurant des liaisons intérieures.

Risque de présence de piétons aux abords de la piste. En cas de besoin, déclenchement de mesures particulières de sécurisation au 06 94 98 66 24.

23.1 GENERAL INFORMATION

AD reserved for radio-equipped ACFT.

AD used by 2 public airlines providing domestic lines for Guiana.

Risk of pedestrians presence nearby the runway. If necessary, activation of special protective measures at +33 (0)6 94 98 66 24.

AD 2 SOOM.24 **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

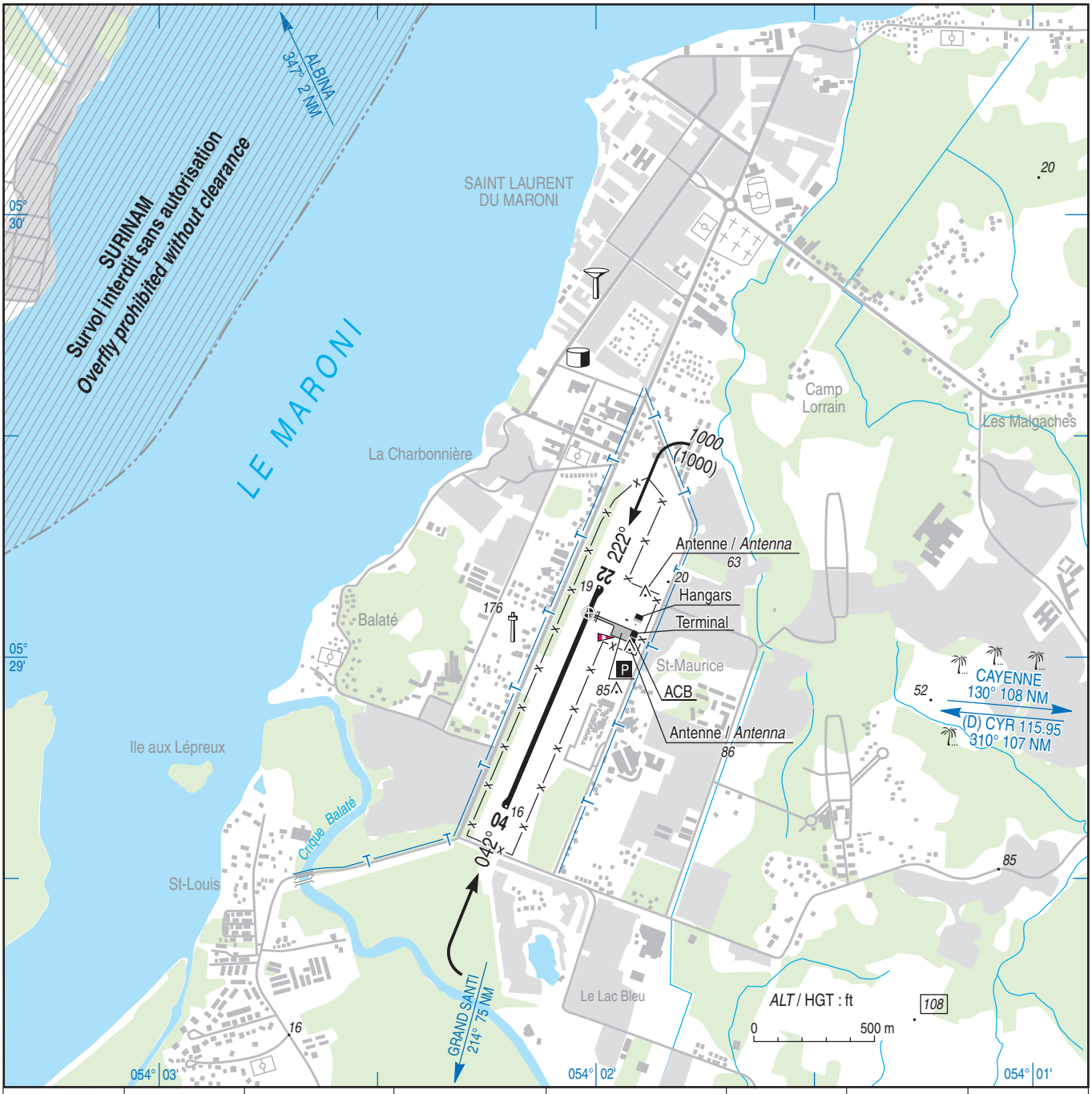
ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

SAINT LAURENT DU MARONI

	ALT AD : 20 ft (1 hPa) LAT : 05 29 06 N LONG : 054 02 01 W	**SOOM** VAR : 18° W (2025)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
04 22	042 222	1000 x 18	Revêtue *Paved*	19 F/C/W/T	1000 1000	1000 1000	1000 1000

Aides lumineuses : NIL.

Lighting aids : *NIL.*

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 SOOR.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

SOOR - REGINA

AD 2 SOOR.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	04°18'53"N 052°07'54"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1 km N REGINA
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	14 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-110 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	18.6756°W
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.025°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	COLLECTIVITE TERRITORIALE DE GUYANE
	Adresse / *Address*	Direction des infrastructures, 40 Avenue Léopold Heder 97300 CAYENNE
	Telephone	0594 30 06 00 / 0594 28 20 20
	FAX	0594 30 91 20
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOR.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	CAYENNE (voir / see GEN) H24
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOR.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOR.5 **Services aux passagers *Passenger facilities***

1	Hôtels	
2	Restaurants	
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOR .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	1
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOR .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOR .8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Revêtue	Paved
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*		
	Résistance des TWY / *TWY strength*		
3	Emplacement des ACL / *ACL location*		
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOR .9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 SOOR .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOR .10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOR.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	CAYENNE FELIX EBOUE
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 SOOR .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 0594 35 35 35 - FAX : 0594 35 60 89

AD 2 SOOR.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
06	039.00 (058)	799 x 15	revêtue / paved	04°18'38.30"N 052°08'05.99"W ------ GUND NIL	THR : 14ft
24	219.00 (238)	799 x 15	revêtue / paved	04°18'58.57"N 052°07'49.72"W ------ GUND NIL	THR : 12ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
06	NIL	NIL	50	NIL	NIL	NIL
24	NIL	NIL	50	NIL	NIL	NIL

AD 2 SOOR.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
06	799	849	799	799	
24	799	849	799	799	

AD 2 SOOR.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY	
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*

AD 2 SOOR.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN	
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOR.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOR.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 SOOR.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	REGINA (FR)	123.500 MHz	H24	

AD 2 SOOR.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 SOOR.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Roulage interdit hors RWY et TWY.	*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

AD 2 SOOR.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 SOOR.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

AD 2 SOOR.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

Aérodrome réservé :	*AD reserved :*
- aux compagnies de transport aérien public assurant des liaisons intérieures à la Guyane ;	*- for ACFT providing domestic flights in Guiana;*
- aux ACFT effectuant des activités particulières en Guyane ;	*- for ACFT providing determined flying activities in Guiana;*
- aux ACFT basés en Guyane ;	*- for Guiana based ACFT;*
- aux autres ACFT exceptionnellement autorisés par le Chef AVA.	*- exceptionnaly for authorized ACFT granted by head of AVA.*

AD 2 SOOR.24 **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

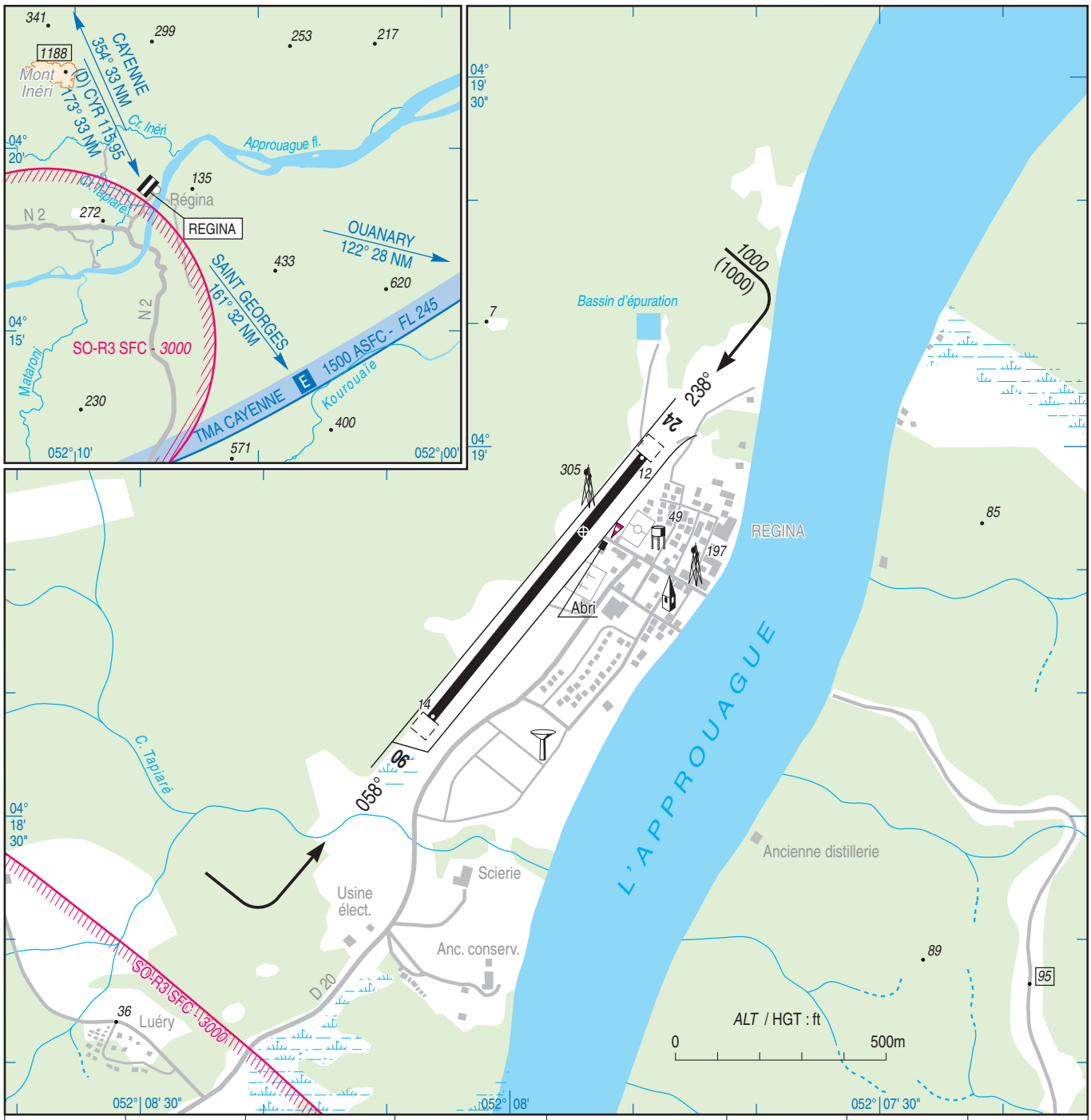
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Usage restreint
Restricted use

REGINA

	ALT AD : 14 ft (1 hPa) LAT : 04 18 53 N LONG : 052 07 54 W	**SOOR** VAR 19° W (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
06 24	058 238	799 x 15	Revêtue *Paved*	-	849 849	799 799	799 799

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : *NIL*

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 SOOS.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

SOOS - SAUL

AD 2 SOOS.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	03°36'54"N 053°12'13"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1 km SE SAUL (973 - GUYANE)
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	740 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-106 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	18.6019°W
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.037°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	COLLECTIVITE TERRITORIALE DE GUYANE
	Adresse / *Address*	Département Aérodromes, transport aérien, 4179 route de Montabo, 97300 CAYENNE
	Telephone	0594 30 06 00 / 0694 38 15 67
	FAX	0594 30 91 20
	TELEX	
	AFS	SOOS
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	CAA : Délégation territoriale / Territorial representative GUYANE TEL : 0594 35 93 02 Aérodrome CAYENNE FELIX EBOUE, 97351 MATOURY.

AD 2 SOOS.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA ANTILLES-GUYANE H24 (voir / see GEN)
5	BDP / *ARO*	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24
7	ATS	
8	Avitaillement / *Fueling*	
9	Services de manutention / *Handling*	
10	Sûreté / *Safety*	
11	Dégivrage / *De-icing*	
12	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOS.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	NIL
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	NIL
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	NIL
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOS.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels		
2	Restaurants		
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*		
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Dispensaire 06 94 99 86 90.	Dispensary 06 94 99 86 90.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*		
6	Office de tourisme / *Tourist office*		
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOS.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	2	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	VIP 2.5	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	LUN, VEN : 1400-1830 MAR, JEU, SAM : 1400-1700 MER : 1400-1800 DIM : 1400-1830 Niveau 1 en dehors de ces HOR.	MON, FRI : 1400-1830 TUE, THU, SAT : 1400-1700 WED : 1400-1800 SUN : 1400-1830 Level 1 outside these SKED.

AD 2 SOOS.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOS.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Terre latérique roulée et béton.	Lateritic rolled floor and concrete.
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*		
	Résistance des TWY / *TWY strength*		
3	Emplacement des ACL / *ACL location*		
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOS.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	NIL	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Absence de marques latérales de piste.	No runway side markings.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 SOOS .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 SOOS.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOS.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	CAYENNE FELIX EBOUE
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 SOOS .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	NIL
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	NIL
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL 0594 35 35 35 / FAX 0594 35 60 89

AD 2 SOOS.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
04	018.00 (036)	1142 x 51	non revêtue / not paved	03°36'36.10"N 053°12'19.78"W ------ GUND NIL	THR : 694ft
22	198.00 (216)	1142 x 51	non revêtue / not paved	03°37'11.50"N 053°12'08.40"W ------ GUND NIL	THR : 739ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
04	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(1)
22	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(2)

(1) Nature RWY : terre latéritique roulée.
RWY surface : rolled lateritic ground.

(2) Nature RWY : terre latéritique roulée.
RWY surface : rolled lateritic ground.

AD 2 SOOS.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
04				1142	
22	1142	1142	1142		

AD 2 SOOS.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*
04									
22									

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
04								(1)
22								(2)

(1) Dièdres et balises tronconiques / Gable markers and conical markers.

(2) Dièdres et balises tronconiques / Gable markers and conical markers.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOS.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN	
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	NIL
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	NIL
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 SOOS.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 SOOS.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 SOOS.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	SAUL (FR)	123.500 MHz	H24	

AD 2 SOOS.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 SOOS.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

1 ROULAGE

Roulage interdit hors RWY et TWY.

2 STATIONNEMENT

L' accueil et le stationnement des aéronefs non basés est soumis à l'autorisation de l'exploitant de l'aérodrome 48 heures avant l'arrivée sur la plateforme par TEL (06 94 95 94 26) ou par E-mail (aerodrome.saul@ctguyane.fr).

1 TAXIING

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

2 PARKING

Reception and parking of non home-based aircraft is subject to PPR from AD operator 48 hours before arrival at aerodrome via TEL (06 94 95 94 26) or E-mail (aerodrome.saul@ctguyane.fr).

AD 2 SOOS.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 SOOS.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

TKOF RWY 04 interdit. LDG RWY 22 interdit.	TKOF RWY 04 prohibited. LDG RWY 22 prohibited.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 SOOS.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD	***23.1 AD OPERATING CONDITIONS***
Aérodrome réservé :	*Aerodrome reserved :*
- au préalable, aux seuls pilotes ayant réellement utilisé l'aérodrome sous le contrôle d'un instructeur qui les aura reconnus aptes.	*- beforehand, only for pilots having really used the AD under a pilot instructor monitoring who qualified them able to use it.*
- aux compagnies de transport aérien public assurant des liaisons intérieures à la Guyane.	*- for ACFT providing domestic flights in Guiana.*
- aux ACFT effectuant des activités particulières en Guyane.	*- for ACFT providing determined flying activities in Guiana.*
- aux ACFT basés en Guyane.	*- for ACFT based in Guiana.*
- aux autres ACFT ou pilotes exceptionnellement autorisés par le chef AVA.	*- exceptionnaly for other ACFT or pilots granted by head of AVA.*
Equipement des aéronefs :	*ACFT equipment :*
Pour tout vol en transport aérien commercial depuis ou à destination de cet aérodrome avec un aéronef pour lequel un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) est requis (CAT.IDE.A.150 du règlement (UE) n°965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes), ce système doit être en état de fonctionnement et utilisé en accord avec les consignes du constructeur.	*For any commercial flight from or to this aerodrome with an aircraft for which a terrain awareness and warning system (TAWS) is required (CAT.IDE.A.150 of regulation (EU) No 965/2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations), this system has to be in working order and used in accordance with the manufacturer's instructions.*
23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE	***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***
Absence de repère de navigation en région inhabitée, terrain encastré dans le relief. Relief et végétation côté seuil RWY 22.	*Lack of navigation landmark within uninhabited region, AD embedded in the ground. Relief and vegetation close to THR RWY 22.*
QFU 036 :	*QFU 036 :*
- Présence d'arbres d'altitude MAX 1052 ft, situés à 1624 m de la DER, au Nord de l'axe de piste.	*- Presence of trees, altitude MAX 1052 ft, located at 1624 m from DER, North of RWY centreline.*
- Présence d'arbres d'altitude MAX 980 ft, situés à 1260 m de la DER, au Sud de l'axe de piste.	*- Presence of trees, altitude MAX 980 ft, located at 1260 m from DER, South of RWY centreline.*
- Présence d'arbres d'altitude MAX 847 ft, situés à 597 m de la DER, au Sud de l'axe de piste.	*- Presence of trees, altitude MAX 847 ft, located at 597 m from DER, South of RWY centreline.*
- Zone boisée d'altitude MAX 869 ft, s'étendant sur une zone à 90 m de la DER, sur une longueur de 400 m dans l'axe de piste.	*- Presence of wooded area, altitude MAX 869 ft, extending on an area at 90 m from DER, length 400 m in RWY extended axe.*
Dégagements latéraux :	*RWY shoulders :*
Présence de 2 zones boisées d'altitude MAX 872 ft situées à 200 m de l'axe de piste, au Sud du THR RWY 22.	*Presence of 2 wooded areas, altitude MAX 872 ft, located at 200 m from RWY centreline, South of THR RWY 22.*
→ Présence potentielle d'obstacles mobiles circulant sur le layon longeant la piste.	*Potential mobile obstacles on the track alongside the runway.*

AD 2 SOOS.24 **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

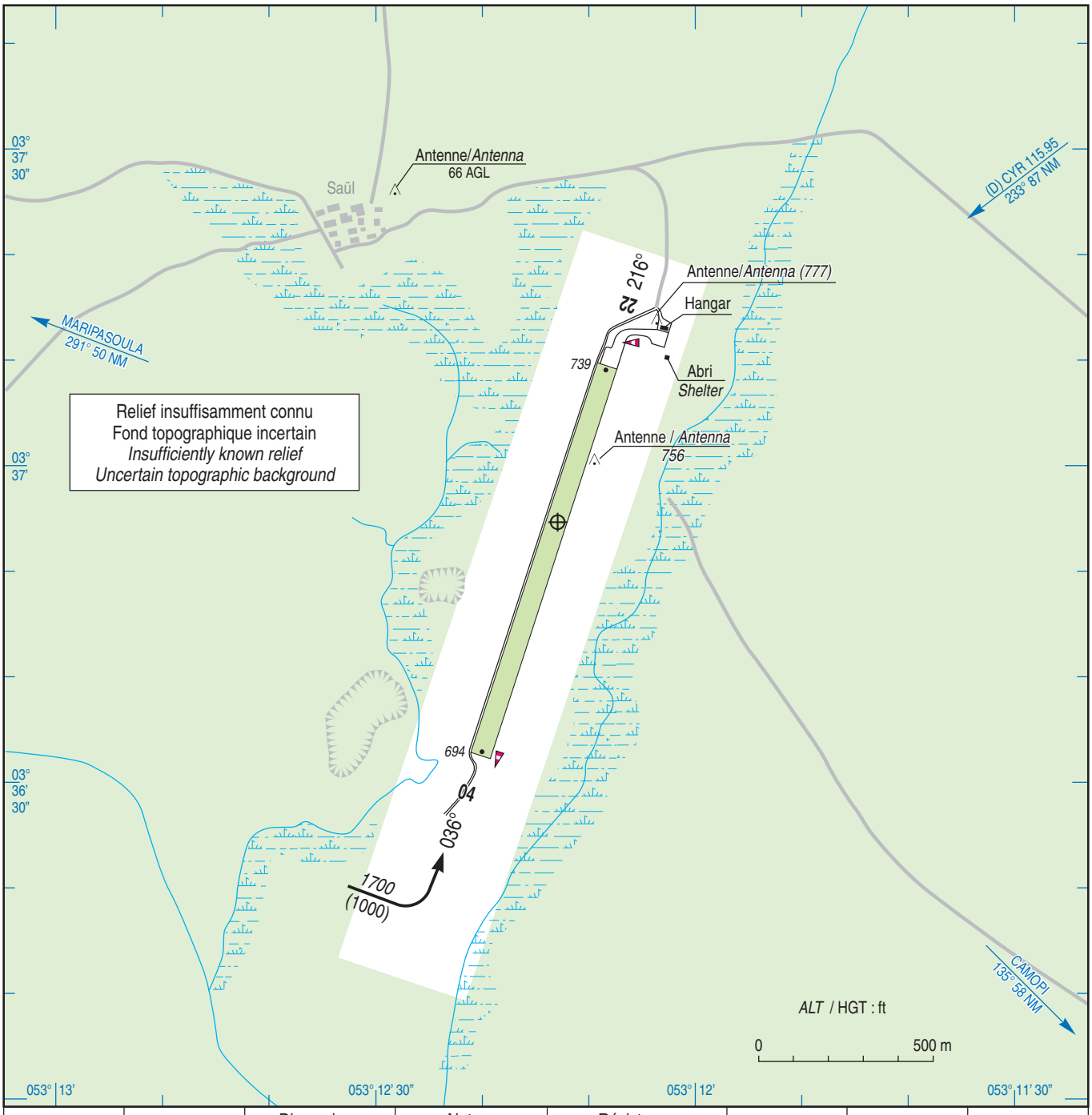
ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Usage restreint
Restricted use

SAÜL

	ALT AD : 740 ft (27 hPa)	**SOOS**
	LAT : 03 36 54 N	VAR 18° W (2020)
	LONG : 053 12 13 W	

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
04	036	1142 x 51	Non revêtue	-	-	-	1142
22	216		*Unpaved*		1142	1142	-

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : *NIL*

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 TFFA.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

TFFA - DESIRADE GRANDE ANSE

AD 2 TFFA.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°17'49"N 061°05'04"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*		
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1.2 km SW de GRANDE ANSE	1.2 km SW from GRANDE ANSE city.
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	9 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*		
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-147 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	15.27°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (+0.019°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA GUADELOUPE	
	Adresse / *Address*	Boulevard du Gouverneur Général Félix Eboué 97109 BASSE - TERRE	
	Telephone	0590 80 62 00 - 0590 20 05 63 (sur / at AD).	
	FAX		
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : info@cg971.fr	

AD 2 TFFA.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SR - SS	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	- Vols en provenance ou à destination d'autres aérodromes que ceux cités ci-dessous, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR dans tous les cas. Douane : 0590 89 59 08 - Email : cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr. Police : 0590 21 13 81 / 0590 81 08 02 - FAX : 0590 20 28 48 - Email : ddpaf971@interieur.gouv.fr - Vols entre les îles de la Guadeloupe (TFFC, TFFS, TFFB, TFFA, TFFM) autorisés sans formalité douanière. - Vols en provenance ou à destination de TFFF/TFFG/TFFJ autorisés sous condition de dépôt d'une "déclaration de vol" avec préavis de 24 HR auprès du CLI (Centre de Liaison Inter-services de la Douane) à l'adresse cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, uniquement pour les équipages et passagers sans bagage accompagné ou non accompagné, ni fret qu'il soit classique, express ou postal, ni sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €. - Vols en provenance ou à destination de TFFF/TFFG/TFFJ comprenant bagage accompagné ou non accompagné, ou bien fret qu'il soit classique, express ou postal ou bien sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR. - Vols à destination de TFFJ, toute marchandise importée est obligatoirement soumise à déclaration à l'arrivée auprès du service territorial du droit de quai (droitsdequai@comstbarth.fr), avec préavis recommandé de 24 HR.	- Flights originating from or aiming for other airfields than those listed below, in every case prior border control and customs clearances to be made at TFFR. Customs : 0590 89 59 08 - Email : cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr. Police : 0590 21 13 81 / 0590 81 08 02 - FAX : 0590 20 28 48 - Email : ddpaf971@interieur.gouv.fr - Flights between Guadeloupe islands (TFFC, TFFS, TFFB, TFFA, TFFM) authorized without customs requirements. - Flights originating from or aiming for TFFF/TFFG/TFFJ authorized after provision of a "flight declaration" with 24 HR PN to CLI customs office dedicated email cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, and only for crews and passengers without neither unaccompanied or accompanied luggage nor freight of classical, express or postal kind nor cash or values above 10 000€. - Flights originating from or aiming for TFFF/TFFG/TFFJ comprising unaccompanied or accompanied luggage or freight of classical, express or postal kind or cash or values above 10 000€, prior border control and customs clearances to be made at TFFR. - Flights aiming for TFFJ, any freight shall be declared upon arrival to local customs office (droitsdequai@comstbarth.fr), with 24 HR PN. Customs : 0590 89 59 08 - FAX : 0590 90 26 07. Police : 0590 21 13 91 / 0590 81 08 02 - FAX : 0590 20 28 48.
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA ANTILLES-GUYANE H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS		
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFA.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	NIL	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	NIL	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	Sans objet	Not applicable
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFA.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	www.iledesirade.fr	
2	Restaurants	www.iledesirade.fr	
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	www.iledesirade.fr	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Service de secours à la sortie de l'aérogare Pharmacie en ville à 1.5km de l'aérodrome	Emergency service at the terminal exit Pharmacy in town 1.5km from the aerodrome
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	En ville, à 1.5km de l'aérodrome	In town, 1.5km from the aerodrome
6	Office de tourisme / *Tourist office*	En ville, port de Beauséjour	In town, port of Beauséjour
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFA.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	1	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	NIL	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	NIL, contacter l'exploitant	NIL, contact AD operator
4	Observations / *Remarks*	Agent extincteur 50kg à poudre situé à proximité du PRKG avions	50kg powder fire extinguisher located near the ACFT apron

AD 2 TFFA.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*		
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*		
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Sans objet	Not applicable
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFA.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton rigide	Concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	5.7 t	
2	Largeur TWY / *TWY width*	10 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton rigide	Concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	5.7 t	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	THR 09	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	8 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFA.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 TFFA .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFA.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

AD 2 TFFA.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	POINTE A PITRE LE RAIZET
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 TFFA .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	

AD 2 TFFA.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics*

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
09	071.00 (086)	604 x 20	5,7t revêtue / paved	16°17'45.90"N 061°05'13.96"W (16°17'46.20"N 061°05'13.07"W) ------ GUND NIL	THR : 8ft DTHR : 9ft
27	251.00 (266)	604 x 20	5,7t revêtue / paved	16°17'52.40"N 061°04'54.74"W ------ GUND NIL	THR : 6ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
09	NIL	NIL	NIL	634 x 60	NIL	(1)
27	NIL	NIL	NIL	634 x 60	NIL	NIL

(1) Extrémité de bande piste non intègre au THR 09 : existence d'un dénivelé de 80 cm, à 12 m de l'axe, au sud du THR 09. / Non integrity of far end of RWY strip at THR 09 : existence of a vertical drop of 80 cm, at 12 m from the RWY centerline, south of THR 09.

AD 2 TFFA.13 Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
09	604	604	604	576	
27	604	604	604	604	

AD 2 TFFA.14 Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFA.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply*

1	ABN	
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFA.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	

AD 2 TFFA.17 Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 TFFA.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	DESIRADE (FR)	123.500 MHz	HO	FR seulement/only

AD 2 TFFA.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 TFFA.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

Roulage interdit hors RWY et TWY.	Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

AD 2 TFFA.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

AD 2 TFFA.22 Procédures de vol *Flight procedures*

AD 2 TFFA.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

AD réservé aux aéronefs basés en Guadeloupe, Saint Barthélemy, Saint Martin Grand Case et en Martinique, conformément à l'arrêté du 21 mars 1984 relatif à l'agrément à usage restreint de l'aérodrome de la Désirade.

23.1 AD OPERATING CONDITIONS

AD reserved for ACFT based in Guadeloupe, Saint Barthélemy, Saint Martin Grand Case and in Martinique, complying with French Order of 1984, March 21st, related to restricted use approval of Désirade aerodrome.

23.2 OBSTACLES PERCANT LES SURFACES DE DEGAGEMENT

Trouées d'atterrissage QFU 086° et de décollage QFU 266° :

Présence d'un bosquet d'arbres à 104 m du DTHR 09 au Nord de l'axe de piste. ALT MAX : 46 ft

Surfaces latérales :

- Présence d'un bosquet d'arbres à 44 m de l'axe de piste au Nord du DTHR 09. ALT MAX : 39 ft

- Présence de zones d'arbres et de cocotiers à 45 m de l'axe au Nord de la piste. ALT MAX : 46 ft

- Présence d'une rangée d'arbres à 45 m de l'axe au sud de la piste. ALT MAX : 50 ft

23.2 OBSTACLES PENETRATING THE CLEARING SURFACES

LDG funnel QFU 086° and TKOF funnel QFU 266° :

Presence of a group of trees located at 104 m from DTHR 09 North of RWY centreline. MAX ALT : 46 ft

Lateral surfaces :

- Presence of a group of trees located at 44 m from RWY centreline, North of DTHR 09. MAX ALT : 39 ft

- Presence of trees and coconut palms areas located at 45 m from RWY centreline, North of RWY. MAX ALT : 46 ft

- Presence of a row of trees located at 45 m from RWY centreline, South of RWY. MAX ALT : 50 ft

23.3 PERIL ANIMALIER

Présence possible d'iguanes et de cabris aux abords de la piste.

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Possible presence of iguanas and goats on the runway strip.

AD 2 TFFA.24 Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

© Service de l'Information Aéronautique, France

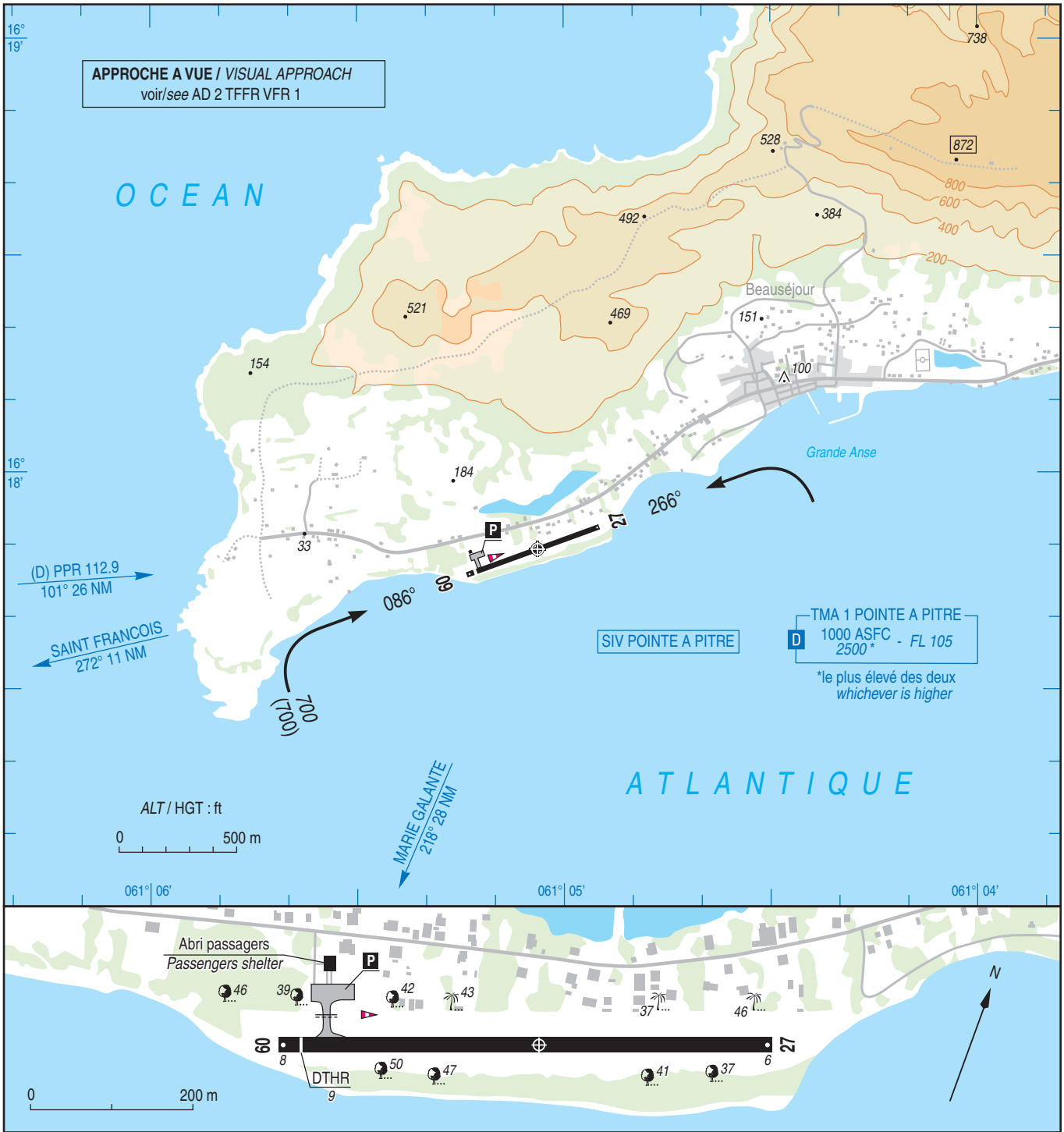
ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Usage restreint
Restricted use

DESIRADE GRANDE ANSE

	ALT AD : 9 ft (1 hPa) LAT : 16 17 49 N LONG : 061 05 04 W	**TFFA** VAR 15° W (2020)

FIS : 129.800
ATIS : NIL
APP : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement/*only*)



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TORA	TODA	ASDA	LDA
09 27	086 266	604 x 20	Revêtue *Paved*	5.7 t	604 604	604 604	604 604	576 604

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : *NIL*

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 TFFB.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

TFFB - BASSE TERRE BAILLIF

AD 2 TFFB.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°00'48"N 061°44'32"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*		
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	2.8 km NW de BASSE TERRE	2.8 km from BASSE TERRE city
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	64 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*		
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-131 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	15.1004°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.025°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA GUADELOUPE	
	Adresse / *Address*	Boulevard du Gouverneur Général Félix Eboué - 97109 Basse Terre	
	Telephone	0590 80 62 00 ou 0590 81 15 85 (sur AD)\\0590 80 62 00 or 0590 81 15 85 (at AD)	
	FAX		
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : info@cg971.fr	

AD 2 TFFB.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SR-SS	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	- Vols en provenance ou à destination d'autres aérodromes que ceux cités ci-dessous, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR dans tous les cas. Douane : 0590 89 59 08 - FAX : 0590 90 26 07. Police : 0590 21 13 81 / 0590 81 08 02 - FAX : 0590 20 28 48 - E-mail : ddpaf971@interieur.gouv.fr - Vols entre les îles de la Guadeloupe (TFFC, TFFS, TFFB, TFFA, TFFM) autorisés sans formalité douanière. - Vols en provenance ou à destination de TFFF/TFFG/TFFJ autorisés sous condition de dépôt d'une "déclaration de vol" avec préavis de 24 HR auprès du CLI (Centre de Liaison Inter-services de la Douane) à l'adresse cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, uniquement pour les équipages et passagers sans bagage accompagné ou non accompagné, ni fret qu'il soit classique, express ou postal, ni sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €. - Vols en provenance ou à destination de TFFF/TFFG/TFFJ comprenant bagage accompagné ou non accompagné, ou bien fret qu'il soit classique, express ou postal ou bien sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR. - Vols à destination de TFFJ, toute marchandise importée est obligatoirement soumise à déclaration à l'arrivée auprès du service territorial du droit de quai (droitsdequai@comstbarth.fr), avec préavis recommandé de 24 HR.	- Flights originating from or aiming for other airfields than those listed below, in every case prior border control and customs clearances to be made at TFFR. Customs : 0590 89 59 08 - FAX : 0590 90 26 07. Police : 0590 21 13 81 / 0590 81 08 02 - FAX : 0590 20 28 48 - E-mail : ddpaf971@interieur.gouv.fr - Flights between Guadeloupe islands (TFFC, TFFS, TFFB, TFFA, TFFM) authorized without customs requirements. - Flights originating from or aiming for TFFF/TFFG/TFFJ authorized after provision of a "flight declaration" with 24 HR PN to CLI customs office dedicated email cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, and only for crews and passengers without neither unaccompanied or accompanied luggage nor freight of classical, express or postal kind nor cash or values above 10 000€. - Flights originating from or aiming for TFFF/TFFG/TFFJ comprising unaccompanied or accompanied luggage or freight of classical, express or postal kind or cash or values above 10 000€, prior border control and customs clearances to be made at TFFR. - Flights aiming for TFFJ, any freight shall be declared upon arrival to local customs office (droitsdequai@comstbarth.fr), with 24 HR PN.
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA ANTILLES-GUYANE H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS		
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFB.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	NIL	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	NIL	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	Sans objet	Not applicable
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFB.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	A Saint-Claude et dans les environs	At Saint-Claude and in the vicinity
2	Restaurants	A proximité de l'aérodrome et centre-ville de Basse-Terre	In the vicinity of the aerodrome and downtown Basse-Terre
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Communauté d'Agglomération Grand Sud Caraïbes, TEL : 0590 99 63 20	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Pharmacie à proximité de l'aérodrome et Centre Hospitalier de la Basse-Terre à 2 km	Chemistshop in the vicinity of the aerodrome and Basse-Terre hospital at 2 km
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Centre-ville de Basse-Terre à 2.5 km	Downtown Basse-Terre at 2.5 km
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Office de Tourisme Intercommunal du Sud Basse-Terre, TEL : 0590 86 05 81	
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFB.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	1	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	NIL	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	Agent extincteur de 50 kg à poudre situé à proximité du parking avion	50 kg powder extinguishing agent located near the apron

AD 2 TFFB.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFB.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton rigide	Concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	5.7 t	
2	Largeur TWY / *TWY width*	Bretelle d'accès au PRKG : 15 m.	TWY to PRKG : 15 m.
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Non revêtue (herbe)	Unpaved (grass)
	Résistance des TWY / *TWY strength*		
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	THR 32	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	64 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFB.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 TFFB .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFB.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

AD 2 TFFB.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	POINTE A PITRE LE RAIZET
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 TFFB .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	

AD 2 TFFB.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics*

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
14	124.00 (139)	615 x 15	5,7t béton / concrete	16°00'54.96"N 061°44'43.25"W ------ GUND NIL	THR : 13ft
32	304.00 (319)	615 x 15	5,7t béton / concrete	16°00'43.66"N 061°44'26.18"W ------ GUND NIL	THR : 64ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
14	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
32	NIL	130	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 TFFB.13 Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
14				615	
32	615	615	745		

AD 2 TFFB.14 Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting*

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFB.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply*

1	ABN	
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFB.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	

AD 2 TFFB.17 Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 TFFB.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	BASSE TERRE (FR)	123.500 MHz	HO	FR seulement / only

AD 2 TFFB.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 TFFB.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

Roulage interdit hors RWY et TWY.	Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

AD 2 TFFB.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

AD 2 TFFB.22 Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 UTILISATION DES PISTES

TKOF RWY 14 et LDG RWY 32 interdits.

LDG RWY 14 et TKOF RWY 32 interdits :

- par vent arrière supérieur à 10 kt,
- par vent traversier supérieur à 10 kt.

22.1 USE OF RUNWAYS

TKOF RWY 14 and LDG RWY 32 prohibited.

LDG RWY 14 and TKOF RWY 32 prohibited :

- *with downwind exceeding 10 kt,*
- *with crosswind exceeding 10 kt.*

22.2 REPORTS OBLIGATOIRES

En plus des points de reports classiques, les appels suivants sont obligatoires :

22.2.1 A l'arrivée

- un premier appel sera effectué pour préciser l'estimée verticale terrain,
- verticale terrain,
- en courte finale.

22.2.2 Au départ

- avant le changement de fréquence,
- passage du col de GOURBEYRE : appel précisant l'altitude et l'estimée du passage du col.

22.2 MANDATORY REPORTING

In addition to the classic reporting points, the following reports are mandatory :

22.2.1 On arrival

- *a first call will be transmitted to precise the estimated time over airfield,*
- *overhead airfield,*
- *short final.*

22.2.2 On departure

- *before changing frequency,*
- *overflying the pass of "GOURBEYRE" : precise altitude and estimated time of the overflight of the pass.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFB.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

AD réservé aux ACFT de caractéristiques et performances appropriées, ainsi qu'aux pilotes ayant une bonne connaissance des conditions de son utilisation et une expérience éprouvée par une utilisation de l'aérodrome comme copilote sous le contrôle d'un pilote instructeur qui les aura reconnu aptes.

AD réservé aux ACFT munis de radio

23.1 AD OPERATING CONDITIONS

AD reserved for ACFT with suitable performances and characteristics, as well as pilots having a good knowledge of its conditions of use and a verified experience of using the aerodrome as co-pilote under the control of a pilot instructor who certified them.

AD reserved for radio-equipped ACFT

23.2 OBSTACLES PERCANT LES SURFACES DE DEGAGEMENT

Surfaces latérales :

- Présence d'une rangée de cocotiers à 53 m de l'axe au Nord de la piste. Altitude MAX : 53 ft.

- Présence de poteaux électriques à 60 m de l'axe au Nord de la piste. Altitude MAX : 100 ft.

- Présence de zones d'arbres à 50 m de l'axe, au Nord du THR 32. Altitude MAX : 104 ft.

- Présence d'arbres isolés à 50 m de l'axe au Sud de la piste. Altitude MAX : 53 ft.

23.2 OBSTACLES PENETRATING THE CLEARING SURFACES

Lateral surfaces :

- Presence of a row of coconut trees located at 53 m from RWY centreline, North of RWY. Altitude MAX : 53 ft.

- Presence of electricity poles located at 60 m from RWY centreline, North of RWY. Altitude MAX : 100 ft.

- Presence of trees areas located at 50 m from RWY centreline, North of THR 32. Altitude MAX : 104 ft.

- Presence of isolated trees located at 50 m from RWY centreline, South of RWY. Altitude MAX : 53 ft.

23.3 PERIL ANIMALIER

Présence possible de chiens aux abords de la piste.

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARDS

Possible presence of dogs on the RWY strip.

AD 2 TFFB.24 **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

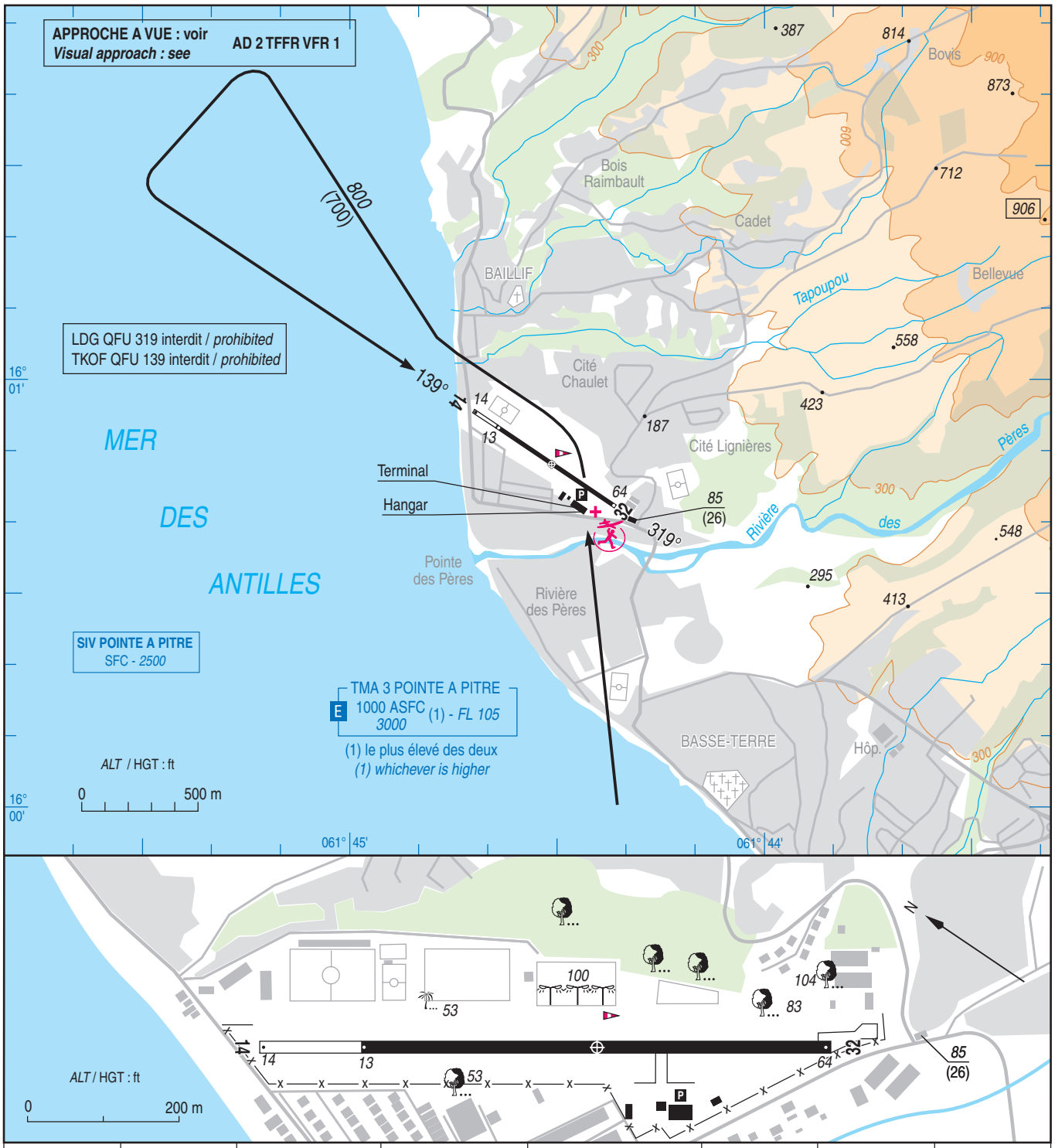
ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Usage restreint
Restricted use

BASSE TERRE BAILLIF

	ALT AD : 64 ft (3 hPa) LAT : 16 00 48 N LONG : 061 44 32 W	**TFFB** VAR 15° W (20)

FIS : 129.800
APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement / *only*)



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
14 32	139 319	615 x 15	Béton *Concrete*	5.7 t	- 615	- 745	615 -

Aides lumineuses : NIL — ***Lighting aids :*** *NIL*

©SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 TFFC.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

TFFC - SAINT FRANCOIS

AD 2 TFFC.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°15'28"N 061°15'45"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	1.2 km NE SAINT FRANCOIS
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	10 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-139 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	15.2237°W
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.02°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	MAIRIE DE SAINT-FRANCOIS
	Adresse / *Address*	Hôtel de ville - Place de l'église 97118 Saint-François
	Telephone	0590 690 47 27 33 (sur / at AD)
	FAX	
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : caraibe.david.sf@hotmail.com

AD 2 TFFC.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	- Vols en provenance ou à destination d'autres aérodromes que ceux cités ci-dessous, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR dans tous les cas. Douane : 0590 89 59 08 - FAX : 0590 90 26 07. Police : 0590 21 13 81 / 0590 81 08 02 - FAX : 0590 20 28 48 - E-mail : ddpaf971@interieur.gouv.fr - Vols entre les îles de la Guadeloupe (TFFC, TFFS, TFFB, TFFA, TFFM) autorisés sans formalité douanière. - Vols en provenance ou à destination de TFFF/TFFG/TFFJ autorisés sous condition de dépôt d'une "déclaration de vol" avec préavis de 24 HR auprès du CLI (Centre de Liaison Inter-services de la Douane) à l'adresse cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, uniquement pour les équipages et passagers sans bagage accompagné ou non accompagné, ni fret qu'il soit classique, express ou postal, ni sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €. - Vols en provenance ou à destination de TFFF/TFFG/TFFJ comprenant bagage accompagné ou non accompagné, ou bien fret qu'il soit classique, express ou postal ou bien sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR. - Vols à destination de TFFJ, toute marchandise importée est obligatoirement soumise à déclaration à l'arrivée auprès du service territorial du droit de quai (droitsdequai@comstbarth.fr), avec préavis recommandé de 24 HR.	- Flights originating from or aiming for other airfields than those listed below, in every case prior border control and customs clearances to be made at TFFR. Customs : 0590 89 59 08 - FAX : 0590 90 26 07. Police : 0590 21 13 81 / 0590 81 08 02 - FAX : 0590 20 28 48 - E-mail : ddpaf971@interieur.gouv.fr - Flights between Guadeloupe islands (TFFC, TFFS, TFFB, TFFA, TFFM) authorized without customs requirements. - Flights originating from or aiming for TFFF/TFFG/TFFJ authorized after provision of a "flight declaration" with 24 HR PN to CLI customs office dedicated email cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, and only for crews and passengers without neither unaccompanied or accompanied luggage nor freight of classical, express or postal kind nor cash or values above 10 000€. - Flights originating from or aiming for TFFF/TFFG/TFFJ comprising unaccompanied or accompanied luggage or freight of classical, express or postal kind or cash or values above 10 000€, prior border control and customs clearances to be made at TFFR. - Flights aiming for TFFJ, any freight shall be declared upon arrival to local customs office (droitsdequai@comstbarth.fr), with 24 HR PN.
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA ANTILLES H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS		
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFC.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFC.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	
2	Restaurants	
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFC.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	1
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFC.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFC.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*		
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*		
	Revêtement des TWY / *TWY surface*		
	Résistance des TWY / *TWY strength*		
3	Emplacement des ACL / *ACL location*		
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFC.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 TFFC .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	
4	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFC.10 **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

AD 2 TFFC.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	POINTE A PITRE LE RAIZET
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 TFFC .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	

AD 2 TFFC.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
11	099.00 (114)	584 x 18	5.7 t revêtue / paved	16°15'29.55"N 061°15'54.09"W ------ GUND NIL	THR : 10ft
29	279.00 (294)	584 x 18	5.7 t revêtue / paved	16°15'26.42"N 061°15'34.58"W ------ GUND NIL	THR : 10ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
11	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
29	NIL	34	NIL	NIL	NIL	NIL

AD 2 TFFC.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
11	584	584	584	584	
29	584	584	618	584	

AD 2 TFFC.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	

AD 2 TFFC.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply*

1	ABN	
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFC.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	

AD 2 TFFC.17 Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 TFFC.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	SAINT FRANCOIS (FR) *SAINT FRANCOIS (EN)*	123.500 MHz	HO	FR seulement/only

AD 2 TFFC.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 TFFC.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

Roulage interdit hors RWY et TWY.	Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

AD 2 TFFC.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

AD 2 TFFC.22 Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 GENERALITES

Décollage piste 11 : virage à droite 15° dès que possible après passage de l'extrémité de piste, éviter le survol de "la Coulée". Montée obligatoire sur la mer jusqu'à 500 ft AMSL.

Décollage piste 29 : éviter le survol de la "Résidence du Golf"

22.2 VOLS AU DEPART

Les usagers doivent obligatoirement respecter le circuit de piste quel que soit le type d'aéronef.

Attention à la proximité de la CTR, classe D, de POINTE A PITRE, voir AD 2 TFFR VFR 01.

Une autorisation explicite de RAIZET Tour doit être obtenue pour pénétrer la CTR de POINTE A PITRE.

22.1 GENERAL INFORMATION

Take-off RWY 11 : right turn 15 degrees asap after runway end, avoid flying over "la Coulée". Mandatory climb over sea until reaching 500 ft AMSL.

Take-off RWY 29 : avoid flying over "Résidence du Golf"

22.2 DEPARTURE FLIGHTS

The users have to respect the RWY pattern whatever the aircraft type used.

Caution in the vicinity of POINTE A PITRE CTR, class D, see AD 2 TFFR VFR 01.

Explicit authorization from RAIZET TWR must be obtained to enter the POINTE A PITRE CTR.

AD 2 TFFC.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

AD réservé aux ACFT munis de radio.	*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

Activités diverses

Parachutage sur AD (N° 9715) : FL 165.1300 - SS. RAIZET APP/TWR.

Activité annoncée sur A/A 123.5.

Présence de paramoteurs sur AD.

ACB

Aéro-club Saint-François Caraïbes - TEL : 0590 88 70 10.

E-mail : asfc.gwada@orange.fr

Special activities

PJE over AD (NR 9715): FL 165. 1300 - SS. RAIZET APP/TWR.

Activity announced on A/A 123.5.

Paramotors presence on the AD.

ACB

Saint-François Caraïbes's Aero-club - TEL : 0590 88 70 10.

E-mail : asfc.gwada@orange.fr

AD 2 TFFC.24 Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

© Service de l'Information Aéronautique, France

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

SAINT FRANCOIS

	ALT AD : 10 ft (1 hPa) LAT : 16 15 28 N LONG : 061 15 45 W	**TFFC** VAR 15° W (15)

FIS : 129.800 APP : NIL
TWR : RAIZET Tour/*Tower* 118.400 - 121.850 (s)
A/A : 123.500 (FR seulement/*only*)

RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
11 29	114 294	584 x 18 m	Revêtue *Paved*	5.7 t	584 584	584 618	584 584

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : *NIL*

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 TFFF.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

TFFF - MARTINIQUE AIME CESAIRE

AD 2 TFFF.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	14°35'32"N 060°59'47"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY A	RWY and TWY A intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	8 km ESE de FORT DE FRANCE	8 km ESE FORT DE FRANCE city
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	16 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	32 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-124 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	15.398°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.028°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SAMAC	
	Adresse / *Address*	BP 279 97285 LE LAMENTIN CEDEX	
	Telephone	0596 42 16 00	
	FAX	0596 42 18 77	
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	CAA : Délégation territoriale ; MARTINIQUE, 97232 LE LAMENTIN TEL : 0596 30 05 18 - FAX : 0596 30 05 06 E-mail gestionnaire AD : contact@martinique.aeroport.fr	CAA : Territorial representative : TEL : 0596 30 05 18 - FAX : 0596 30 05 06 AD administrator E-mail : contact@martinique.aeroport.fr

AD 2 TFFF.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	H24	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	Surveillance H24 - TEL : 0596 42 17 78, recette / incoming HJ - TEL : 0596 51 73 96 - FAX : 0596 42 17 77.	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	H24	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA ANTILLES-GUYANE H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / *ARO*	H24	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	0930-0030	
7	ATS	H24 (TEL : 0596 42 25 24 - FAX : 0596 51 10 63)	
8	Avitaillement / *Fueling*	1000-0200 TEL : 0596 51 15 65 0200-1000 PN 2HR : TEL 0696 37 63 53	
9	Services de manutention / *Handling*	H24	
10	Sûreté / *Safety*	H24	
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24	GRF (Global Reporting Format) : H24

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFF.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Installations des compagnies aériennes exploitantes	Modern handling installations of the relevant operating airlines.
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	JET A1 (CIV-MIL), AVGAS 100LL 100-120-W100-W120-TURBINE 500 (CIV-MIL).	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	JET A1 : avitaillement par pipe-line au PRKG ou 1 camion 18 m3. AVGAS : camion 4 m3 Carburant : GPAF TEL : (596) 596 511 565 Email : superviseur.gpaf@wanadoo.fr	JET A1 : refueling by pipe-line on PRKG or 18 m3 truck. AVGAS : truck 4 m3 Fuel : GPAF TEL : (596) 596 511 565 Email : superviseur.gpaf@wanadoo.fr
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Outillage des compagnies et sociétés de travail aérien.	Airlines and air-working societies.
7	Observations / *Remarks*	Contacts assistance / Handling contact : AIR FRANCE TEL : 0696 265 310 E-mail : mail.cepfdf@airfrance.fr AIRPORT MANAGEMENT SERVICES TEL : 0596 696 22 59 62 - 0590 690 15 69 80 E-mail : operations@airportservices.fr JET AVIATION TEL : 0596 696 36 48 02 - 0596 696 37 22 41 - 0596 596 42 22 00 E-mail : jetaviationfdf@hotmail.com SAMSIC TEL : 0596 596 42 45 42 - 0596 696 06 08 20 E-mail : jl.albrand@samsic.aero GROUND SERVICE CARAIBES TEL : 06 96 70 96 00 E-mail : jm.marierose@gscaraibes.com Paiement/Payment AVT : Eurocard / Mastercard, VISA, American Express, cartes aviation sous réserve d'un contrat avec un partenaire pétrolier / aviation cards subject to a contract with an oil company.	

AD 2 TFFF.5 **Services aux passagers *Passenger facilities***

1	Hôtels	A FORT DE FRANCE et dans les environs	At FORT DE FRANCE and in the vicinity.
2	Restaurants	Sur l'AD et à proximité	At AD and in the vicinity.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, voitures de location, transports en commun (TCSP)	Taxis, car rental, public transport (TCSP).
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Médecin, pharmacie et ambulance sur l'AD, hôpitaux au LAMENTIN (3 km) et FORT DE FRANCE (8 km). En cas de malade à bord le SAMU doit être contacté via la TWR pour une prise en charge à l'arrivée.	Doctor, chemist and ambulance at AD, hospitals in LE LAMENTIN (3 km) and FORT DE FRANCE (8 km). In case of illness on board, the SAMU (Emergency Medical Service) must be contacted through the TWR for a medical assistance on arrival.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	DAB, bureau de change (0596) 421711	ATM, change office (0596) 421711.
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Bureau d'information (0596)421805-421806	Information office (0596)421805-421806.
7	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 TFFF.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	9	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	3 VMA 108 - 2 VMA 105. Moyen nautique : navire AEROMAC 240 places armé par STIS Martinique	3 VMA 108 - 2 VMA 105. Nautical mean : AEROMAC ship 240 persons fitted out by STIS Martinique.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	L'enlèvement est de la responsabilité de l'exploitant de l'aéronef. Ce dernier doit contacter le gestionnaire d'aérodrome (0596 596 42 18 93) pour faire intervenir une société de levage en fonction des disponibilités.	Removal is under the responsibility of the aircraft operator. It must contact the aerodrome administrator (0596 596 42 18 93) to involve a lifting company depending on availability.
4	Observations / *Remarks*	Niveau 7 : 0300-1700 Niveau 9 : 1700-0300	Level 7 : 0300-1700 Level 9 : 1700-0300

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFF.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	NIL	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3

AD 2 TFFF.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton bitumineux (PRKG principal)	Bituminous concrete (main PRKG)
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	Zone GOLF : 8 F/D/W/T Zone MIL : 40 F/C/W/T J1 à J6, P0, P1 : 73 F/B/W/T P4 : 96 F/C/W/T P5 : 118 F/C/W/T P6 : 84 F/B/W/T P7, P8 : 75 F/C/W/T P8 : 75 F/C/W/T P9 : 52 F/D/W/U P10 : 56 F/C/W/T P14, P15 : 71 F/C/W/T	G area : 8 F/D/W/T MIL area : 40 F/C/W/T J1 to J6, P0, P1 : 73 F/B/W/T P4 : 96 F/C/W/T P5 : 118 F/C/W/T P6 : 84 F/B/W/T P7, P8 : 75 F/C/W/T P9 : 52 F/D/W/U P10 : 56 F/C/W/T P14, P15 : 71 F/C/W/T
2	Largeur TWY / *TWY width*	A : 29 m ; B : 25.45 m ; C : 11.3 m ; D et L : 22.5 m ; M : 23 m ; T : 24.2 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton bitumineux	Bituminous concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	A : 82 F/C/W/T B : 71 F/C/W/T C : 28 F/C/W/T D : 79 F/C/W/T L : 47 F/D/W/T M : 45 F/C/W/T T : 76 F/C/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	THR 10 DTHR 28	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	THR 10 : 10ft (3m) DTHR 28 : 12ft (4m)	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	J1 14°35'33.08"N 061°00'09.99"W J2 14°35'34.61"N 061°00'08.46"W J3 14°35'33.58"N 061°00'06.97"W J4 14°35'33.88"N 061°00'05.29"W J5 14°35'34.01"N 061°00'03.95"W J6 14°35'35.41"N 061°00'02.45"W P0 14°35'33.39"N 060°59'59.94"W P1 14°35'35.97"N 061°00'03.44"W P10 14°35'30.61"N 061°00'19.47"W P14 14°35'45.23"N 061°00'06.96"W P15 14°35'47.32"N 061°00'08.05"W	P4 14°35'34.98"N 061°00'10.09"W P5 14°35'40.55"N 060°59'58.87"W P6A 14°35'40.88"N 061°00'01.07"W P6B 14°35'40.71"N 061°00'01.12"W P7 14°35'41.73"N 061°00'03.17"W P8A 14°35'43.02"N 061°00'04.99"W P8B 14°35'43.08"N 061°00'04.85"W P9 14°35'43.79"N 061°00'14.93"W P96 14°35'44.10"N 061°00'15.06"W P97 14°35'42.84"N 061°00'14.49"W
6	Observations / *Remarks*	Voir carte / see chart AD 2 TFFF APDC 01	

AD 2 TFFF.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir carte AD2 TFFF APDC	See chart AD2 TFFF APDC
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui (marquage au sol)	Yes (ground marking)
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Voir carte AD2 TFFF ADC01 (RWY uniquement)	See chart AD2 TFFF ADC01 (RWY only)
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 TFFF .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 TFFF.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

AD 2 TFFF.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	MARTINIQUE Aimé Césaire	
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 TFFF .3	
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*		
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	MARTINIQUE Aimé Césaire	
	Période de validité / *Validity period*	24HR	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	TREND	
	Périodicité / *Interval of issuance*	H24	
5	Briefing, consultation	P-T-D	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL-FR C-PL-FR	
	Langue utilisée / *Language used*	FR	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	S-U-P-W AD WARNING METAR AUTO PREDEC AD WARNING METAR AUTO PREDEC	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	VISU	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	MARTINIQUE TWR	MARTINIQUE TWR
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 0596 57 23 27 0596 57 23 25 de 0400 à 0700.	TEL : 0596 57 23 27 0596 57 23 25 from 0400 to 0700

AD 2 TFFF.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
10	080.00 (095)	3000 x 45	84 F/B/W/T revêtue / paved	14°35'18.47"N 061°01'05.84"W ------ GUND NIL	THR : 10ft
28	260.00 (275)	3000 x 45	84 F/B/W/T revêtue / paved	14°35'35.40"N 060°59'27.10"W (14°35'34.00"N 060°59'35.26"W) ------ GUND NIL	THR : 14ft DTHR : 12ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
10	NIL	300	300	3420 x 280	NIL	(1)
28	NIL	NIL	450	3420 x 280	NIL	(2)

(1) Raquette 10 pour ACFT avec rayon de virage de 40m. PCN : 84 F/C/W/T. Largeur réelle SWY : 45 m. Accotement : 7,5m des deux côtés, le long de la piste. RESA : 90 x 90 m.
Turn-around area 10 for ACFT with a 40-meter turn radius. PCN : 84 F/C/W/T. SWY true width : 45 m. Shoulders : 7.5 m on both sides, along the runway. RESA : 90 x 90 m.
Raquette intermédiaire INDIA (I) pour ACFT avec rayon de virage de 28 m. PCN : 84 F/C/W/T.
Intermediate turn-around area INDIA (I) for ACFT with a 28-meter turn radius. PCN : 84 F/C/W/T.

(2) Raquette 28 pour ACFT avec rayon de virage de 40 m (roulette de nez). PCN : 84 F/C/W/T. RESA : 90 x 90 m.
Turn-around area 28 for ACFT with a 40-meter turn radius (nose gear) PCN : 84 F/C/W/T. RESA : 90 x 90 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFF.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
10	3000	3300	3300	3000	
TWY B	1021	1321	1321		
TWY C	1735	2035	2035		
TWY D	2476	2776	2776		
TWY INDIA	2300	2600	2600		INDIA est une raquette de retournement et non un TWY. INDIA is a turn-around area, and not a TWY.
28	3000	3450	3000	2750	
TWY A	2399	2849	2399		
TWY B	2003	2453	2003		
TWY C	1275	1725	1275		

AD 2 TFFF.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*
10		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	64 ft					
28		G	PAPI 3.5 ° 6.1 %	70 ft					

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
10	2400m 600m	60m	W Y	LIH	R	300	R	(1)
28	250m 2150m 600m	60m	R W Y	LIH	R			(2)

(1) Feux à éclats THR 10 - Absence de rampe d'approche / Flashing lights THR 10 - No approach lighting system.
THR 10, fin de piste 10, balisage latéral : feux LED HI / RWY 10 end, edge lighting : LIH LED.

(2) Feux à éclats THR 28 / Flashing lights THR 28.
THR 28, fin de piste 28, balisage latéral : feux LED HI / RWY 28 end, edge lighting : LIH LED.

AD 2 TFFF.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	NIL	
	Anémomètre / *Anemometer*	A proximité de l'antenne GP	Close to GP antenna
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	NIL
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	B-BI	B-LIL
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Alimentation électrique auxiliaire	Secondary electrical power supply
	Temps de commutation / *Switch-over time*	0 seconde.	0 second.
5	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 TFFF.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	Piste.	Runway.

AD 2 TFFF.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
CTR MARTINIQUE cercle de 10 NM de rayon centré sur 14°35'27"N , 061°01'22"W VOR-DME FOF	D	1500ft ASFC ---------- SFC	APP MARTINIQUE Approche (FR) MARTINIQUE Approach (EN) TWR MARTINIQUE Tour (FR) MARTINIQUE Tower (EN)	H24

AD 2 TFFF.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
APP	MARTINIQUE Approche (FR) *MARTINIQUE Approach (EN)*	121.000 MHz	H24	
APP	MARTINIQUE Approche (FR) *MARTINIQUE Approach (EN)*	129.050 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
TWR	MARTINIQUE Prevol (FR) *MARTINIQUE Delivery (EN)*	121.900 MHz	H24	
TWR	MARTINIQUE Tour (FR) *MARTINIQUE Tower (EN)*	118.500 MHz	H24	
VDF	MARTINIQUE Gonio (FR) *MARTINIQUE Homer (EN)*	118.500 MHz	H24	
VDF	MARTINIQUE Gonio (FR) *MARTINIQUE Homer (EN)*	121.000 MHz	H24	
ATIS	MARTINIQUE (FR) *MARTINIQUE (EN)*	127.850 MHz	H24	

AD 2 TFFF.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
VOR-DME	FOF	113.3 MHz CH 80X	H24	14°35'26.7"N 061°01'22.1"W	38 ft	40NM		312°/549 m THR 10	(1)
LOC 10 (I.E.1)	FF	109.9 MHz	H24	14°35'38.1"N 060°59'11.5"W				95° / 724 m DTHR 28	(2)
GP 10		333.8 MHz	H24	14°35'24.2"N 061°00'55.7"W			15.8 m/52 ft (3 °)	75° / 351 m THR 10	
DME 10		CH 36X	H24	14°35'24.2"N 061°00'55.7"W		25NM		75° / 351 m THR 10	(3)

(1) Informations peu fiables dans le secteur 326°/352° en-dessous de 6000 ft à plus de 6 NM du VOR.
Unreliable information within 326°/352° sector below 6000 ft at more than 6 NM from VOR station.

(2) Couverture LOC limitée à 33° au nord et au sud de l'axe de piste jusqu'à 17 NM.
LOC coverage limited to 33° northern and southern part of the runway axis, up to 17 NM.

(3) Omnidirectionnel. Couverture DME limitée à 33° au nord et au sud de l'axe de piste jusqu'à 17 NM.
Omnidirectional. DME coverage limited to 33° northern and southern part of the runway axis, up to 17 NM.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFF.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

Le centre de contrôle de Martinique assure les services de la circulation aérienne dans la TMA Martinique parties 1 à 5 à l'exception de la partie 2, déléguée à HEWANORRA APP de 1000 à 0300 et du volume de la TFD3 lorsqu'elle est activée par NOTAM (cf. ENR 2.1).

20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS

The Martinique control center provides air traffic services in Martinique TMA parts 1 to 5 except for part 2, assigned to HEWANORRA APP from 1000 to 0300 and TFD3 area when activated by NOTAM (ref. ENR 2.1).

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition est fixée à 9000 ft dans l'ensemble de la TMA MARTINIQUE.

Le niveau de transition est calculé par MARTINIQUE APP.

20.2 ALTIMETER SETTING

The transition altitude is set to 9000 ft in the whole MARTINIQUE TMA.

The transition level is calculated by MARTINIQUE APP.

20.3 MANOEUVRES AU SOL

20.3.1 Généralités

Les demandes de mise en route des moteurs, de repoussage, de tractage, de roulage des ACFT sont obligatoires sur la FREQ TWR sur toutes les aires de trafic.

Pour des raisons de sécurité, les hélices doivent être stoppées pendant les escales.

Les opérations de placement, de guidage, de repoussage des ACFT vers les voies de desserte ou de relation sont sous la responsabilité des compagnies et des assistants en escale.

Voies d'interventions dans la bande de piste dédiées au positionnement des véhicules RFFS en cas d'urgence, de part et d'autre de la piste.

20.3 GROUND HANDLING

20.3.1 General

Requests for engine startup, pushback, towing, taxiing are compulsory on TWR FREQ on all parking areas.

For safety reasons, turboprops must be shut down during stops.

Marshalling, vectoring, pushing back of ACFT to relation or service TWY operations are under the responsibility of airlines and handling agents.

The intervention pathways within runway strip are dedicated to the positioning of RFFS vehicles in case of emergency, on either side of runway.

20.3.2 Roulage

Marge de sécurité dans les congés de raccordement du TWY B faible. A350 et B777 doivent adapter leur vitesse dans le virage.

HS1 : Point chaud (voir AD2 TFFF ADC 01), risque de non-respect de cheminement : confusion possible entre les axes de bretelle BRAVO et de TWY LIMA.

Bande du TWY CHARLIE (en sortie de piste après le point d'attente CHARLIE et après le point d'attente intermédiaire CHARLIE 1) et bande de TWY BRAVO réduites au niveau du passage des canaux en raison de la présence de deux ouvrages hydrauliques de part et d'autre. Les ACFT doivent adapter leur vitesse pour circuler dans ces zones.

TWY LIMA et DELTA interdits aux ACFT ayant une envergure supérieure à 28 m ou une largeur de train principal hors tout supérieure à 6 m.

Restrictions applicables au roulage sur le TWY MIKE :

- exclusivement réservé aux aéronefs d'état,
- limitation à 5 nœuds de la vitesse d'évolu,tion des ACFT de code D
- interdit aux ACFT ayant une envergure supérieure à 42,50 m.

→ Restrictions applicables au roulage sur le TWY LIMA :

- disponible uniquement pour les opérations de jour,
- en raison du risque d'inondation, limité aux avions à hélice,
- vitesse de roulage limitée à 10 kt.

20.3.2 Taxi regulations

Low safety margin in TWY B fillet. A350 and B777 must adjust their speed in the bend.

HS1: Hot Spot (see AD2 TFFF ADC 01), risk of non-compliance with taxiing : possible confusion between axis BRAVO and LIMA TWY.

TWY CHARLIE strip (at RWY exit after CHARLIE holding point and CHARLIE 1 intermediate holding point) and TWY BRAVO strip reduced in the area of the channel crossing, due to the presence of two hydraulic structures on both sides. ACFT must adjust their speed to taxi in these areas.

TWY LIMA and DELTA are prohibited to ACFT with wingspan greater than 28 m or main gear overall width greater than 6 m.

Limitations to TWY MIKE taxiing :

- *only reserved for state ACFT,*
- *ACFT speed limited to 5 knots for code D ACFT,*
- *Prohibited for ACFT with wingspan greater than 42.50 m.*

Limitations to TWY LIMA taxiing :

- *available for daytime operations only,*
- *due to risk of flooding, limited to turboprops airplanes,*
- *speed limited to 10 kt.*

20.3.3 Gestion de l'aire de trafic

Les postes de stationnement des aires principales (aérogare et fret) sont attribués par l'exploitant et cette information est transmise par la TWR.

Pour la zone d'aviation générale (ZAG) seule l'aire est précisée.

Les ACFT d'aviation d'affaires, les hélicoptères non basés et les vols non programmés sont soumis à PPR exploitant 72 HR avant l'arrivée sur l'aéroport par FAX au +596 596 42 18 78 ou par E-mail : pca@martinique.aeroport.fr

L'exploitant peut déroger aux affectations préétablies pour des raisons d'exploitation. Un marquage bleu peut être mis en place, mais son utilisation est soumise à l'autorisation du gestionnaire.

PRKG devant le hangar de la Sécurité Civile exclusivement réservé aux pilotes de la Sécurité Civile.

Exploitation de la Zone Aviation Générale (PRKG GOLF)

Accès à la zone aviation générale des jets de code A maximum non basés, PPR exploitant 72 HR avant l'arrivée sur l'aéroport par FAX au +596 596 42 18 78 ou par E-mail : pca@martinique.aeroport.fr

L'accès à la ZAG des aéronefs présentant une masse maximale au décollage (MTOW) supérieure à 7 tonnes est interdit.

Les aéronefs de 13 sièges et plus ne peuvent être traités à la ZAG.

La circulation des aéronefs doit se faire à une vitesse adaptée.

La priorité de circulation est donnée à l'aéronef qui entre sur l'aire de trafic de la ZAG.

Le roulage sur les voies avion de circulation de la ZAG se fait en respectant la ligne de guidage prévue à cet effet.

20.3.3 Apron management

Main areas stands (terminal and freight) are allocated by the operator and this information is given by TWR.

For General Aviation Area (ZAG) only area is mentioned.

Corporate ACFT, helicopters non home-based and unscheduled flights are subject to PPR from AD operator 72 HR before arrival at airport by FAX : +596 596 42 18 78 or by E-mail : pca@martinique.aeroport.fr

The operator may depart from pre-established allocations for exploitation reasons. A blue marking can be set up, but its use is subjected to AD operator's authorization.

Apron in front of Civil Security hangar only reserved for helicopters of Civil Security.

General Aviation Area (GOLF apron) operation

Access to General Aviation Area for not home-based jet ACFT code A maximum, PPR from AD operator 72 HR before arrival by FAX +596 596 42 18 78 or by E-mail : pca@martinique.aeroport.fr

Acces to ZAG with ACFT with maximum take-off weight (MTOW) greater than 7 tons is prohibited.

ACFT with 13 or more seats cannot be processed at ZAG.

ACFT taxiing must be done with an appropriate speed.

Taxiing priority is given to ACFT entering ZAG apron.

Taxiing on airplanes' apron TWY must be done, following the dedicated guidance line.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Pour éviter tout face à face, la circulation pour tout aéronef qui quitte son poste de stationnement se fait par la voie de desserte Nord (voir carte AD 2 TFFF APDC 02).

Une distance de 30 mètres sur la même voie de desserte doit être respectée entre 2 aéronefs en mouvement.

Le demi-tour est strictement interdit sur les voies de circulation de la ZAG.

La zone d'aviation générale étant étroite, le stationnement sur les aires G2, G5 et GM doit se faire par repoussage manuel, à l'exception du poste G11 (voir AD 2 TFFF MIA_TEXT 02 et 03).

Les postes de stationnement de la zone d'aviation générale sont marqués avec une peinture de couleur blanche, et les aires GM, G2, G3, G4 et G5 sont délimitées par une ligne rouge bordée de blanc.

Le stationnement d'un aéronef doit se faire sur un poste de stationnement matérialisé par un marquage au sol et avec des points d'ancrage, sauf autorisation formelle de l'exploitant d'aérodrome.

Après tout stationnement, même de courte durée, l'usager doit impérativement amarrer son aéronef aux trois points d'ancrage prévus à cet effet.

Le stationnement sur l'aire G3 (postes G31 à G36) est exclusivement réservé aux aéronefs commerciaux.

20.3.4 Utilisation des postes de stationnement

Voir AD 2 TFFF MIA_TEXT 01, AD 2 TFFF MIA_TEXT 02 et AD 2 TFFF MIA_TEXT 03.

20.4 ACTIVITES SPECIFIQUES

20.4.1 Vols d'entraînement

Les circuits basse hauteur sont autorisés dans les conditions suivantes:

- De SR à SS hauteur minimale 300 ft ASFC.
- Présence obligatoire d'un instructeur à bord.

20.4.2 ULM

Interdit ULM sauf accord écrit de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

20.4.3 VFR de nuit

Agréé.

20.5 FONCTIONS RADAR

MARTINIQUE APP utilise les fonctions de surveillance, d'assistance et guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information, et d'alerte.

To avoid face-to-face traffic, any ACFT leaving its parking stand must taxi the North TWY apron (see chart AD 2 TFFF APDC 02).

A 30-meter distance on the same TWY apron must be respected between 2 moving ACFT.

Turn-around is strictly forbidden on ZAG apron TWY.

The general aviation area is narrow, parking on the areas G2, G5 and GM must be done by human pushback, except parking stand G11 (see AD 2 TFFF MIA_TEXT 02 and 03).

The General aviation parking stands are marked with white paint, and the areas GM, G2, G3 and G5 are delimited by a red white-bordered line.

ACFT must be parked on a parking stand with ground marking and with anchor points, unless formally authorized by aerodrome operator.

After any parking, even for a short period of time, ACFT must be moored at the three anchor points provided for this purpose.

Parking on G3 area (stands G31 to G36) is exclusively reserved for commercial ACFT.

20.3.4 Use of parking stands

See AD 2 TFFF MIA_TEXT 01, AD 2 TFFF MIA_TEXT 02 and AD 2 TFFF MIA_TEXT 03.

20.4 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS

20.4.1 Training flights

Low height circuits are permitted according to the following conditions:

- *From SR to SS minimum height 300 ft ASFC.*
- *An instructor on board is mandatory.*

20.4.2 ULM

Prohibited for ULM except written agreement of competent air traffic authority.

20.4.3 Night VFR

Approved.

20.5 RADAR FUNCTIONS

MARTINIQUE APP uses radar monitoring, assistance and vectoring functions for providing alert, information and control services.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFF.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

21.1 GÉNÉRALITÉS

21.1.1 Les procédures qui suivent sont conçues pour éviter un bruit excessif sur et aux abords de l'aéroport.

Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs qui ne sont pas en mesure d'appliquer ces prescriptions doivent soumettre pour approbation au gestionnaire d'aérodrome celles qu'ils ont l'intention d'adopter.

21.1.2 Pour tous les appareils, le survol du secteur FORT DE FRANCE-SCHOELCHER est à éviter. Il est interdit en dessous de 3000 ft ASFC.

21.1.3 Le survol des agglomérations de SAINT ESPRIT, DUCOS et LAMENTIN est interdit en dessous de 1500ft ASFC pour les appareils monomoteurs à pistons et 3000ft ASFC pour les appareils à turbine(s).

21.2 PROCEDURES DE DECOLLAGE ET DE DEPART

21.2.1 IFR-SID

21.2.1.1 Appareils de tous types

Les trajectoires prévues doivent être suivies (selon les mesures opérationnelles propres à chaque appareil) de manière à atteindre le plus rapidement possible l'altitude de 3000 ft. Elles doivent être suivies de façon très précise sauf accord exceptionnel du contrôle à une modification de trajectoire.

21.2.1.2 Appareils à turbine(s)

Les pilotes doivent, outre les dispositions précédentes, utiliser les procédures de montée initiales suivantes :

- décollage,

- configuration et vitesse de montée à pente maximale jusqu'à 1500 ft AAL,

- à 1500 ft, réduction au régime normal de montée initiale,

- à 3000 ft, accélération progressive jusqu'à la vitesse de montée en route avec rentrée des volets selon la procédure habituelle.

21.2.2 VFR

21.2.2.1 Tour de piste

Le tour de piste préférentiel est le tour de piste au Sud de l'axe de piste.

Le tour de piste au Nord de l'axe est :

- de jour : soumis à autorisation du contrôle sans toutefois survoler la raffinerie de la SARA et la ville du Lamentin,

- interdit durant la nuit aéronautique.

21.2.2.2 Travail aérien

Les appareils pratiquant l'épandage agricole ne sont autorisés à déroger aux règles de hauteurs minimales de survol que pendant la durée de l'épandage.

21.3 UTILISATION DE L'APU

La durée d'utilisation des moteurs comme source d'alimentation électrique durant les escales devra être minimale. Il lui sera préféré l'emploi de groupes auxiliaires de puissance au sol ou d'APU.

21.4 ESSAIS MOTEURS

- Poste Z1 : jusqu'à ATR42 et aéronef aviation générale C404.
- Poste Z2 : jusqu'au C404.

- Poste 10 : jusqu'à ATR 72, uniquement de jour.

- Seuil de piste 10 : pour les moyens et gros porteurs (en fonction du jour et du trafic).

- Essais moteurs pour les aéronefs supérieurs à ATR72 PPR au gestionnaire de l'aéroport PN 24HR par FAX +596 596 42 18 78 ou par mail pca@martinique.aeroport.fr

21.1 GENERAL

21.1.1 *The following procedures are intended to avoid excessive noise on and in the vicinity of the airport.*

ACFT owners or operators unable to apply those prescriptions must submit the measures they intend to take, to the AD operator for approval.

21.1.2 *For all ACFT, avoid overflying the FORT DE FRANCE-SCHOELCHER sector. Prohibited below 3000 ft ASFC.*

21.1.3 *Overflying the towns of SAINT ESPRIT, DUCOS and LAMENTIN probihited below 1500 ft ASFC for single piston engine ACFT, and 3000 ft for turbine ACFT.*

21.2 TAKEOFF AND DEPARTURE PROCEDURES

21.2.1 IFR-SID

21.2.1.1 *All types of ACFT*

The scheduled routes should be followed (according to the operational measures specific to each ACFT), in order to reach the 3000 ft altitude as soon as possible. Unless exceptional agreement from the ATC for a route modification, they should be strictly observed.

21.2.1.2 *Turbine ACFT*

In addition to the above provisions, pilots must comply with the following initial climbing procedures :

- take-off,

- configuration and climbing speed with maximum slope up to 1500 ft AAL,

- at 1500 ft, reduction to initial normal climb rate,

- at 3000 ft gradual acceleration up to the enroute climbing speed with flap retraction according to the usual procedure.

21.2.2 VFR

21.2.2.1 *Circuit pattern*

Preferred circuit pattern is the one South of RWY axis.

Circuit North of RWY axis is :

- in daytime : subject to ATC agreement without, however overflying the SARA oil refinery and the town of Le Lamentin,

- prohibited during aeronautical night.

21.2.2.2 *Aerial working*

ACFT performing agricultural landfill are allowed to depart from the minimum overflight height rules during landfilling periods only.

21.3 APU USE

The period using engines as a power supply source during stops should be minimum. The use of ground power supply or APU should be preferred.

21.4 ENGINES TESTS

- Stand Z1: up to ATR72 and general aviation ACFT C404.
- Stand Z2 : up to C404.

- Stand 10 : to ATR 72, daytime only.

- THR 10 : for medium and heavy ACFT (according to traffic and time).

- Engines checks for ACFT bigger than ATR72 are subject to a PPR from AD operator 24HR before by FAX +596 596 42 18 78 ou par mail pca@martinique.aeroport.fr

AD 2 TFFF.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 GÉNÉRALITÉS

- AD réservé aux ACFT munis de radio.

- Panne de transpondeur :

En application de l'arrêté du 2 septembre 1997 (GEN 1.5), en cas de panne de transpondeur, une dérogation comportant des restrictions en fonction du type de panne rencontré, devra être obtenue auprès de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Antilles-Guyane (DSAC-AG) .

- Eviter le survol des villes de FORT DE FRANCE et de DUCOS, de la raffinerie de la SARA, du centre pénitentiaire de DUCOS (Champigny) et de l'hôpital de LA MEYNARD, établissement portant des marques distinctives d'interdiction de survol à basse altitude.

- Eviter le survol de la zone militaire au sud de la piste et de la cité de l'air au nord de la piste.

- Présence de nombreuses réserves naturelles (cf. ENR 5.7-3).

Eviter le survol des îles suivantes à moins de 1000 ft : Petite Martinique, Îlets Boisseau, Loup Garou, Madame, La Grotte, Petit Saint Vincent.

22.1 GENERAL

- AD reserved for radio-equipped ACFT.

- Transponder failure :

In application to the 2nd september 1997 decree (GEN 1.5), in case of transponder failure, it is possible to obtain a derogation with restriction relative to the type of failure. This derogation may be obtained via the Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Antilles-Guyane (DSAC-AG) .

- Avoid overflying FORT DE FRANCE and DUCOS towns, SARA oil raffinery and DUCOS jail (Champigny) and hospital of LA MEYNARD, establishment with distinctive marks for prohibited overflying at low altitude.

- Avoid overflying military area in the south of the RWY and the city of air in the north of RWY.

- Presence of many nature reserves (see ENR 5.7-3).

Avoid overflying following small islands below 1000 ft: Petite Martinique, Îlets Boisseau, Loup Garou, Madame, La Grotte, Petit Saint Vincent.

22.2 PROCEDURES IFR A L'INTERIEUR DE LA TMA

22.2.1 Instructions relatives aux procédures RNAV et RNP

Les procédures SID et STAR RNAV1 et approches RNP sont les procédures préférentielles.

Les procédures SID et STAR RNAV1 requièrent un système de navigation certifié conforme à la spécification RNAV1 avec capteur GNSS.

Lorsque la surveillance ATS est impossible, le service ATS devra assurer des séparations aux procédures et les pilotes devront exercer une vigilance pour s'assurer que leur tolérance de navigation est respectée.

En l'absence de la capacité RNAV requise, le pilote doit s'annoncer « Non RNAV zone terminale » afin de se voir proposer une solution alternative par le contrôleur.

22.2 IFR ROUTES WITHIN THE TMA

22.2.1 Instructions for RNAV and RNP procedures

RNAV1 SID and STAR procedures and RNP approaches are preferential.

RNAV1 SID and STAR procedures require a navigation system certified in compliance with RNAV1 specification with GNSS sensor.

When ATS surveillance is not available, ATS will provide procedural separation and pilots must exercise vigilance to ensure navigation remains within tolerance.

In absence of RNAV required capacity, the pilot shall report "Non RNAV terminal area" in order to receive an alternative solution by the controller.

22.2.2 Itinéraires normalisés de liaison entre TFFF et TFFR

Des points de sortie et d'entrée en TMA de TFFF sont obligatoires pour effectuer les liaisons entre Martinique Aimé Césaire et Guadeloupe Maryse Condé en procédures RNAV 1.

- Au départ de TFFF, les pilotes devront se conformer aux SID LIDOS (RWY10 et RWY28). Le niveau de vol choisi au plan de vol devra être un niveau pair.
- A l'arrivée à TFFF les pilotes devront se conformer aux STAR KATIM (RWY10 et RWY28). Le niveau de vol choisi au plan de vol devra être un niveau impair.

22.2.2 Connecting routings between TFFF and TFFR

Exit and entry points in TFFF TMA are mandatory to operate flights between Martinique Aimé Césaire and Guadeloupe Maryse Condé in RNAV 1 procedures.

- *On TFFF departure, pilots should comply with SID LIDOS (RWY10 and RWY28). The flight level requested in flight plan should be an even level.*
- *On arrival at TFFF, pilots should comply with STAR KATIM (RWY10 and RWY28). The flight level requested in flight plan should be an odd level.*

22.3 VOLS AU DEPART

22.3.1 Départs RWY 10

Départs omnidirectionnels RWY 10 :

Pour améliorer la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID planifié.

La pente initiale de montée fait abstraction d'un arbre de 46 ft d'altitude située au niveau de la DER, à 140 m au nord de l'axe de piste.

Monter dans l'axe à 7.6% (1) jusqu'à 3000 ft (2984 ft), puis route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.
(1) La pente initiale de montée est de 7.6% jusqu'à 1000 ft (984) déterminée par un arbre de 198 ft d'altitude situé à 740 mètres de la DER et 320 mètres au sud de l'axe de piste, puis la pente théorique minimum réglementaire de 3.3% s'applique.

En cas d'impossibilité le pilote doit informer le contrôle.

22.3 DEPARTURE FLIGHTS

22.3.1 Departures RWY 10

Omnidirectional departures RWY 10 :

To better manage departures, an omnidirectional departure available on ATC clearance has been published, consisting of a radar vectoring to join the planned SID.

Minimum theoretical climb gradient disregards the 46 ft tree located at the DER, 140 m north of RWY axis.

Climb RWY axis at 7.6% (1) up to 3000 ft (2984 ft), then direct route climbing to the en-route safety altitude.
(1) The theoretical climb gradient of 7.6% is due to a 198 ft tree located at 740 m from the DER and 320 m north of RWY axis. Then climb gradient of 3.3% applies.

If impossible to respect, the pilot shall advise ATC.

22.3.2 Départs RWY 28

Départs omnidirectionnels RWY 28 :

Pour améliorer la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID planifié.

Monter dans l'axe à 6.9% (1) jusqu'à 3000ft (2984 ft) puis route directe en montée à 4.3% (2) vers l'altitude de sécurité en route.
(1) La pente de montée initiale est de 6.9%, déterminée par un arbre d'altitude 49 ft situé à 110 m de la DER et à 160 m au nord de l'axe de piste.
(2) Le relief « Piton Lacroix » de 3928 ft détermine une pente théorique de montée de 4.3%.

En cas d'impossibilité le pilote doit informer le contrôle.

22.3.2 Departures RWY 28

Omnidirectional departures RWY 28 :

To improve departure management, an omnidirectional departure is published, usable with ATC clearance, for radar guidance to join the planned SID.

Climb on the axis at 6.9% (1) up to 3000 ft (2984 ft) then proceed directly en route climbing at 4.3% (2) towards the en-route safe altitude.
(1) The initial climb gradient is 6.9%, determined by an altitude tree of 49 ft located 110 m from the DER and 160 m north of the runway centerline.
(2) The terrain "Piton Lacroix" at 3928 ft determines a theoretical climb gradient of 4.3%.

If impossible to respect, the pilot shall advise ATC.

22.4 VFR ET VFR SPECIAL

22.4 VFR AND SPECIAL VFR

22.4.1 Points de compte-rendu

22.4.1 Reporting points

Points	Coordonnées	Noms

© Service de l'Information Aéronautique, France

	Coordinates	*Names*
NE	14°44'40"N - 060°57'34"W	La Trinité
NEA	14°40'45"N - 060°56'38"W	Le Robert
SA	14°31'42"N - 060°58'46"W	Rivière Salée
S	14°28'22"N - 060°58'43"W	Anse Céron
SW	14°30'18"N - 061°06'17"W	Cap Salomon
NW	14°39'52"N - 061°09'37"W	Centrale Electrique Bellefontaine

22.4.2 VFR spécial

MNM VFR spécial de jour seulement :

VIS > 1500 m (ACFT) VIS > 800 m (HEL).

22.4.2 Special VFR

Special VFR MNM day time only :

VIS > 1500 m (ACFT) VIS > 800 m (HEL).

22.5 PERTE DE COMMUNICATION

Panne de radiocommunication en VFR :

- Si la clairance d'intégration a été reçue, le pilote doit suivre les dernières instructions qui lui ont été délivrées et poursuivre jusqu'à l'atterrissage en surveillant les instructions complémentaires qui peuvent être transmises par la TWR par signaux visuel.

- Si la clairance d'intégration n'a pas été reçue, le pilote effectue, si les circonstances le permettent, un passage à 1500 ft verticale de la TWR cap au sud et s'intègre après un virage de 270° par la gauche (piste 10) ou virage de 270° par la droite (piste 28) en début de vent arrière en laissant la priorité aux aéronefs présents dans le circuit et en surveillant les instructions complémentaires qui peuvent lui être transmises de la TWR par signaux visuels.

22.5 LOSS OF COMMUNICATION

Radiocommunication failure in VFR:

- If the clearance to enter the aerodrome pattern has been received, the pilot must comply with the latest instructions delivered, and continue until the landing, monitoring the complementaries instructions that can be transmitted by visual signal from the TWR.

- If no clearance to enter the aerodrome pattern has been received, the pilot perform, if it is possible, a TWR overfly heading south at 1500 ft and join the beginning of downwind leg after a 270° left turn (RWY 10) or a 270° right turn (RWY 28), giving way to the ACFT in the pattern and monitoring the complementaries instructions that can be transmitted by visual signal from the TWR.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFF.23 **Informations supplémentaires *Additional Information***

23.1 ASSISTANCE OBLIGATOIRE

Hors aviation générale, les services d'assistance sont obligatoires pour tous les aéronefs privés ou commerciaux (voir AD 2 TFFF.4).

23.1 MANDATORY HANDLING

Except for general aviation, facilities are mandatory for every private or commercial ACFT (see AD 2 TFFF.4).

23.2 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC

Système sol d'avertissement de proximité du relief MSAW (voir AD 1.0)

Zone de traitement : la surveillance est effective dans la partie suivante :

- Limites latérales de la TMA 3 MARTINIQUE.
- Limites verticales :

Plancher : SFC

Plafond : FL 195

A proximité immédiate de l'aéroport de MARTINIQUE Aimé Césaire, seules les approches finales ILS 10 et VOR/DME 28 sont surveillées jusqu'à la piste.

Les approches sur la Dominique et Sainte-Lucie ne sont pas surveillées.

23.2 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT

Traffic surveillance equipment: MSAW ground warning system (see AD 1.0)

Processing area: the MSAW monitoring is effective in following part:

- Lateral limits : TMA 3 MARTINIQUE.
- Vertical limits:

Low limit : SFC

High limit : FL 195

In close vicinity of MARTINIQUE Aimé Césaire airport, only final approaches ILS 10 and VOR/DME 28 are monitored up to the runway.

Approaches for Dominica and Sainte-Lucia are not monitored.

23.3 PLAN DE VOL

Les exploitants des ACFT d'un poids supérieur à 2 tonnes doivent obligatoirement mentionner leur nom et adresse en case 18 de leur plan de vol ou remplir le formulaire à leur disposition. Se renseigner au BRIA.

23.3 FLIGHT PLAN

More than 2 tons ACFT's operators must write their name and address in case 18 of their flight plan or fill the form available at the Information and Flight Support Regional Office.

23.4 PERIL ANIMALIER

Service de LS-30 à CS+30.

Tout au long de l'année, risque d'intrusion de chiens errants sur l'AD et plus particulièrement sur la piste.

AD placé sous un axe migratoire important. Concentration d'oiseaux sur l'AD, prudence recommandée.

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Service from SR-30 to SS+30.

All year long, risk of dogs intrusion on the AD and more particularly on the RWY.

AD located under a major migratory axe. Gathering of birds on AD, caution advised.

23.5 ACTIVITES PARTICULIERES

- Voltige MARTINIQUE AIME CESAIRE Aérodrome N° 9721 (voir ENR 5.5).
- Parapente Morne Larcher Diamant TF R1 (voir ENR 5.1).
- Parachutage MARTINIQUE AIME CESAIRE Aérodrome N° 9726 (voir ENR 5.5).
- Activité PUL dans le Sud de l'île.
- Présence de parapentistes secteur MARIN - CAP CHEVALIER.
- Activité hydro-ULM dans le Sud, dans l'Est et dans le Nord-Ouest de l'île.
- Aéromodélisme SAINT PIERRE N° 9727 (voir ENR 5.5).
- AEM BASSE POINTE N° 9728 (voir ENR 5.5).
- AEM TROIS ILETS N° 9729 (voir ENR 5.5).
- Activité particulière TROIS ILETS N°972-01 (voir ENR 5.5)

23.5 SPECIAL ACTIVITIES

- Aerobatic activity MARTINIQUE AIME CESAIRE Aerodrome NR 9721 (see ENR 5.5).
- Paragliding Morne Larcher Diamant TF R1 (see ENR 5.1).
- Parachute jumping MARTINIQUE AIME CESAIRE Aerodrome NR 9726 (see ENR 5.5).
- PUL activity in the South of Island.
- Presence of paragliders in MARIN CAP CHEVALIER area.
- Hydro-ULM activity in the South, in the East and in the North-West of the Island.
- Model aircraft activity SAINT PIERRE N° 9727 (see ENR 5.5).
- AEM BASSE POINTE N° 9728 (see ENR 5.5).
- AEM TROIS ILETS N° 9729 (see ENR 5.5).
- Special activity TROIS ILETS N°972-01 (see ENR 5.5)

23.6 ACB

ATIS (Air Tourisme Instruction Service) : TEL : 0596 51 66 88 - FAX : 0596 51 33 03.

Madinina Pilot Club : TEL / FAX : 0596 42 38 89.

ACF Aviation : TEL : 0596 51 07 17 - 0596 56 32 78.

Aéroclub Horizon Caraïbes : TEL : 0596 53 47 63 / 06 96 82 48 39.
E-mail : contact@horizoncaraibes.fr

Martinique Easy Fly : TEL : 0696 11 20 58
E-mail : martiniqueeasyfly@gmail.com

23.6 ACB

ATIS (Air Tourisme Instruction Service) : TEL : 0596 51 66 88 - FAX : 0596 51 33 03.

Madinina Pilot Club : TEL / FAX : 0596 42 38 89.

ACF Aviation : TEL : 0596 51 07 17 - 0596 56 32 78.

Aéroclub Horizon Caraïbes : TEL : 0596 53 47 63 / 06 96 82 48 39.
E-mail : contact@horizoncaraibes.fr

Martinique Easy Fly : TEL : 0696 11 20 58
E-mail : martiniqueeasyfly@gmail.com

23.7 DIVERS

Aviation générale : ouverture de 1000 à 2300 UTC.

Se référer à AD 2 TFFF.20 "Gestion de l'aire de trafic".

23.7 MISCELLANEOUS

General aviation : HR 1000 to 2300 UTC.

See AD 2 TFFF.20 "Apron management".

AD 2 TFFF.24 **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

AD 2 TFFF.25 **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	
VOR RWY 10	VOR
RNP RWY 28	LNAV, LNAV / VNAV
VOR RWY 28	VOR

© Service de l'Information Aéronautique, France

MARTINIQUE AIME CESAIRE

Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

Postes *Stands*	**Sorties** *Exit*	**ACFT de référence et / ou envergure MAX (m)** *Reference ACFT and / or MAX wingspan (m)*	**ACFT de référence et / ou longueur MAX (m)** *Reference ACFT and / or MAX length (m)*	**Utilisation Observations** *Conditions of use Remarks*
AIRE PRINCIPALE / *Main area*				
J1	A	ATR 72 - 27.05	ATR 72 - 27.16	Neutralisé par le poste P4 / *Neutralized by P4*
J2	AD	ATR 72 - 27.05	ATR 72 - 27.16	Neutralisé par le poste P4 / *Neutralized by P4*
J3	A	ATR 72 - 27.05	ATR 72 - 27.16	
J4	A	ATR 72 - 27.05	ATR 72 - 27.16	
J5	AD	ATR 72 - 27.05	ATR 72 - 27.16	Neutralisé par le poste P1 / *Neutralized by P1*
J6	AD	ATR 72 - 27.05	ATR 72 - 27.16	Neutralisé par le poste P1 / Neutralized by P1
P0	AD	ATR 72 - 27.05	ATR 72 - 27.16	Stationnement de jour uniquement / *Day stops only*
P1	P	A330-900 - 64.00	A330-900 - 63.69	Neutralisé par les postes J5, J6. Repoussage vers l'ouest obligatoire *Neutralized by J5, J6. West Push-back mandatory*
P4	P	B777-300ER - 64.80	B777-300ER - 73.86	Neutralisé par J1 et J2. pas de repoussage de B747 vers l'Est (nez à l'Ouest) pour quitter le P5 lorsque le P0 est occupé par un aéronef / *Neutralized by J1 and J2. No push-back facing East (nose to West) for B747 to leave P5, when there is an aircraft on P0*
P5	P	B777-300ER - 64.80	B777-300ER - 73.86	Neutralisé par le poste P52 / *Neutralized by* P52. Pas de repoussage de B747 vers l'Est (nez à l'Ouest) pour quitter le poste P5 lorsque le poste P0 est occupé par un aéronef / *No pushback of B747 to Est (Western noze) when there is a plane in P0*
P6A	P	B777-300ER - 64.80	B777-300ER - 73.86	Neutralisé par / *Neutralized by* P6B et / *and* P63
P6B	P	B737 - 800 - 34.32	B737 - 800 - 39.48	Neutralisé par / *Neutralized by* P63 et / *and* P6A
P7	P	B777-300ER - 64.80	B777-300ER - 73.86	Neutralisé par / *Neutralized by* P73
P8A	P	B777-300ER - 64.80	B777-300ER - 73.86	Neutralisé par / *Neutralized by* P81, P8B et / *and* P82
P8B	P	A350 - 64.75	A350 - 66.8	Neutralisé par / *Neutralized by* P8A, P81 et / *and* P82
P9	P	B747-400 - 64.4	B747-400 - 70.6	Lors de repoussage, neutralise les sorties hangars *During push-back, neutralize hangars exits* Les ACFT de code C à E devront être repoussés au Nord-Ouest et tractés jusqu'au T4 *ACFT with code letter from C to E must be pushed back to North-West and towed up to T4*
P10	A	ATR72 - 27.05	ATR72 - 27.16	Fermé de nuit / *Close at night*
P14	P	B777 - 300ER - 64.80	B777 - 300ER - 73.86	Les ACFT de code C à E devront être repoussés au Nord-Ouest et tractés jusqu'au T4 *ACFT with code letter from C to E must be pushed back to North-West and towed up to T4*
P15	P	B777 - 300ER - 64.80	B777 - 300ER - 73.86	Les ACFT de code C à E devront être repoussés au Nord-Ouest et tractés jusqu'au T4 *ACFT with code letter from C to E must be pushed back to North-West and towed up to T4*

© SIA

MARTINIQUE AIME CESAIRE

Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

Postes *Stands*	**Sorties** *Exit*	**ACFT de référence et / ou envergure MAX (m)** *Reference ACFT and / or MAX wingspan (m)*	**ACFT de référence et / ou longueur MAX (m)** *Reference ACFT and / or MAX length (m)*	**Utilisation Observations** *Conditions of use Remarks*
P52	AD	ATR72 – 27.05	ATR 72 - 27.16	Neutralisé par / *Neutralized by* P5
P63	AD	ATR72 – 27.05	ATR72 - 27.16	Neutralisé par / *Neutralized by* P6A et / *and* P6B
P73	AD	ATR72 – 27.05	ATR72 - 27.16	Neutralisé par / *Neutralized by* P7
P81	AD	ATR72 – 27.05	ATR72 - 27.16	Neutralisé par / *Neutralized by* P8A
P82	AG	ATR72 – 27.05	ATR72 - 27.16	Neutralisé par / *Neutralized by* P8A
P91	A	C406 – 15.08	C406 - 11.89	Neutralisé par / *Neutralized by* P9, P96, P97
P92	A	DHC6 – 19.82	DHC6 - 15.77	Neutralisé par / *Neutralized by* P9, P96, P97
P93	A	DHC6 – 19.82	DHC6 - 15.77	Neutralisé par / *Neutralized by* P9, P96, P97
P94	A	ATR72 – 27.05	ATR72 - 27.16	Neutralisé par / *Neutralized by* P9, P96, P97
P95	A	ATR72 – 27.05	ATR72 - 27.16	Neutralisé par / *Neutralized by* P9, P96, P97
P96	P	B737 - 800 - 34.32	B737 - 800 - 39.48	Neutralisé par / *Neutralized by* P9, P91, P92, P93, P94, P95 Les ACFT de code C devront être repoussés au Nord-Ouest et tractés jusqu'au T4 *ACFT with code letter C must be pushed back to North-West and towed up to T4*
	A	Airbus Hélicoptère H215 - Ø 15.6	Airbus Hélicoptère H 215 -18.70	Neutralisé en entrée et en sortie par les postes P9, P94, P95 / *Neutralized by P9, P94, P95 when entrying and going out*
P97	P	B737 - 800 - 34.32	B737 - 800 - 39.48	Neutralisé par / *Neutralized by* P9, P91, P92, P93, P94, P95 Les ACFT de code C devront être repoussés au Nord-Ouest et tractés jusqu'au T4 *ACFT with code letter C must be pushed back to North-West and towed up to T4*
	A	Airbus Hélicoptère H215 - Ø 15.6	Airbus Hélicoptère H 215 -18.70	Neutralisé en entrée et en sortie par les postes P9, P94, P95 / *Neutralized by P9, P94, P95 when entrying and going out*
P141	A	ATR72 - 27.05	ATR 72 - 27.16	
P142	A	ATR72 - 27.05	ATR 72 - 27.16	
P151	A	ATR72 - 27.05	ATR 72 - 27.16	
P152	A	ATR72 - 27.05	ATR 72 - 27.16	
AIRE G2 / *Area G2*		ACFT Classe A - 10.67	ACFT Classe A - 8.23	Arrivée : arrêt des moteurs sur voie de desserte avant stationnement par repoussage manuel Départ : mise en route des moteurs sur voie de desserte après repoussage manuel *Arrival : engine stop on service lane before parking by human push-back* *Departure : engine start on service lane after human push-back*
AIRE G3 / *Area G3*				
G31	AG	ACFT Classe A - 14	ACFT Classe A - 15	Compatible PCN REF AD2 TFFF 2 §8
G32	AG	ACFT Classe A - 14	ACFT Classe A - 15	Compatible PCN REF AD2 TFFF 2 §8
G33	AG	ACFT Classe A - 14	ACFT Classe A - 15	Compatible PCN REF AD2 TFFF 2 §8
G34	AG	ACFT Classe A - 14	ACFT Classe A - 15	Compatible PCN REF AD2 TFFF 2 §8
G35	AG	ACFT Classe A - 14	ACFT Classe A - 15	Compatible PCN REF AD2 TFFF 2 §8
G36	AG	ACFT Classe A - 10.67	ACFT Classe A - 8.23	Compatible PCN REF AD2 TFFF 2 §8

© SIA

MARTINIQUE AIME CESAIRE

Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

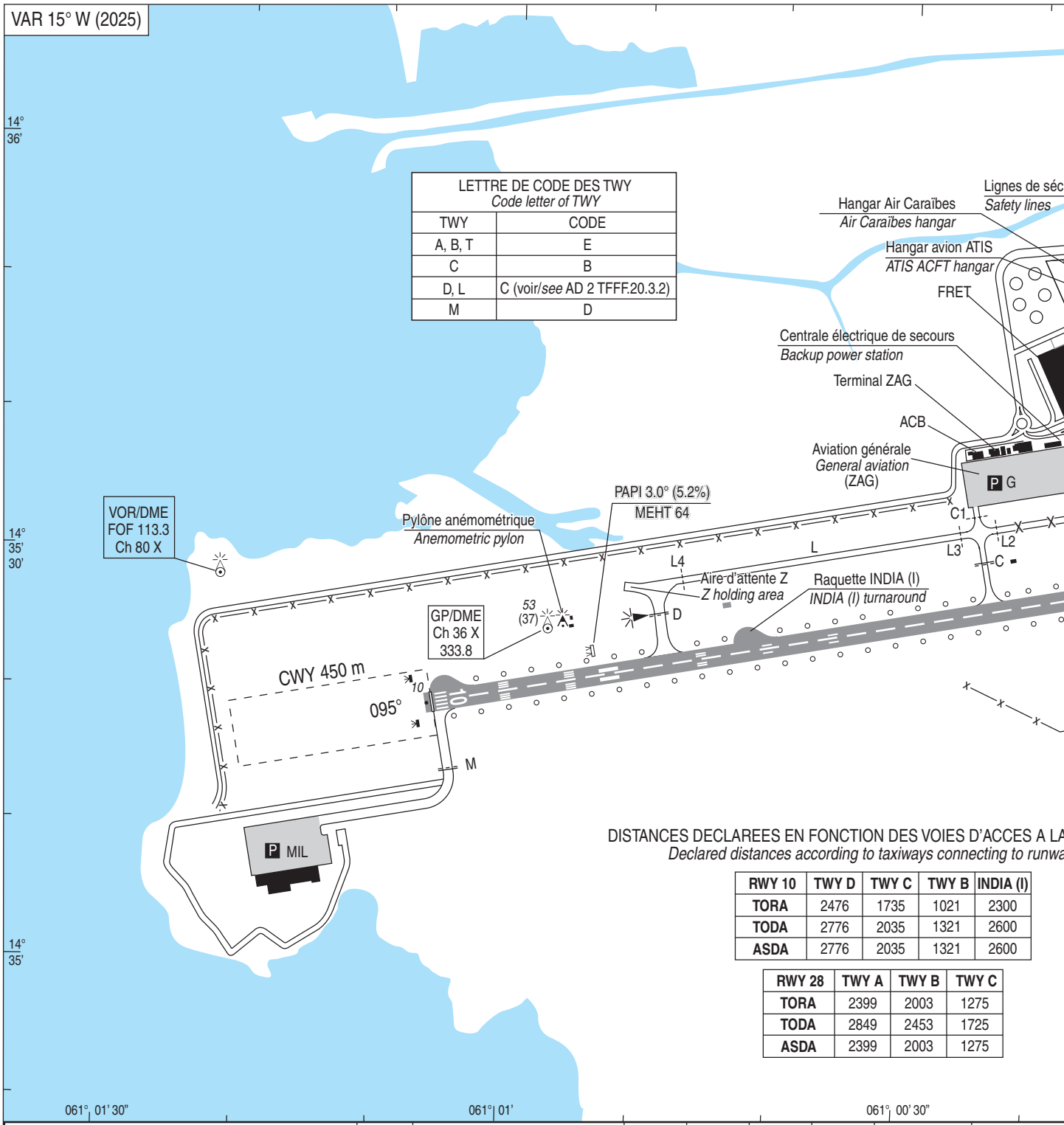
Postes *Stands*	**Sorties** *Exit*	**ACFT de référence et/ou envergure MAX(m)** *Reference ACFT and/or MAX wingspan*	**ACFT de référence et/ou longueur MAX(m)** *Reference ACFT and/or MAX length*	**Utilisation Observations** *Conditions of use Remarks*
AIRE G4 / *Area G4*				
G41	AG	ACFT Classe A – 11	ACFT Classe A – 11.5	Compatible PCN REF AD2 TFFF 2 §8
G42	AG	ACFT Classe A – 11	ACFT Classe A – 11.5	Compatible PCN REF AD2 TFFF 2 §8
G43	AG	ACFT Classe A – 11	ACFT Classe A – 11.5	Compatible PCN REF AD2 TFFF 2 §8
☛ **AIRE GM /** *Area GM*				
G11	AG	ACFT Classe A – 14	ACFT Classe A – 16	Jets autorisés / *Jet authorized* Compatible PCN REF AD2 TFFF 2 §8 Stationnement temporaire uniquement */ Only for temporary aircraft parking*
	A	Hélicoptère - ϕ 15	Hélicoptère - 18	Uniquement pour le stationnement temporaire des hélicoptères basés Hélicoptères en translation dans l'effet de sol : ϕ 10 m – Longueur 11.52 m. *Only for temporary parking of based helicopters* *Helicopteres in translation in ground effect :* *ϕ 10 m - Length : 11.52 m.*
Autres postes *Other*	P	ACFT Classe A – 10.67	ACFT Classe A – 8.23	**Arrivée :** arrêt des moteurs sur voie de desserte avant stationnement par repoussage manuel. **Départ :** mise en route des moteurs sur voie de desserte après repoussage manuel. ***Arrival:*** *engine stop on service lane before parking by human push-back.* ***Departure:*** *engine start on service lane after human push-back.*
AIRE G5 / *Area G5*		ACFT Classe A – 10.67	ACFT Classe A – 8.23	**Arrivée :** arrêt des moteurs sur voie de desserte avant stationnement par repoussage manuel. **Départ :** mise en route des moteurs sur voie de desserte après repoussage manuel. ***Arrival :*** *engine stop on service lane before parking by human push-back.* ***Departure :*** *engine start on service lane after human push-back.*
AIRE Z / *Area Z*				
Z1	A	ATR42 – 24.57	ATR42 – 22.67	1 seul ATR42 sur Z1 + Z2 *Only one ATR 42 on Z1 + Z2*
Z2	A	ATR42 – 24.57	ATR42 – 22.67	Pas d'ATR42 sur Z1 si autre aéronef sur Z2 *Any ATR42 on Z1 if ACFT on Z2*
☛ Observations : Au départ, refoulement obligatoire pour les aéronefs à réaction dont la masse excède 25T. *Remarks : Departure : compulsory push back for jet engined ACFT weighting more than 25T.*				Légende (sorties de poste) / *Caption (stand exits)* : P : Push back A : Autonome / *Autonomous* AD : sortie autonome avec virage à droite / *autonomous exit with right turn* AG : sortie autonome avec virage à gauche / *autonomous exit with left turn.*

© SIA

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : 127.850
PREFLIGHT (PREVOL) : 121.900

MARTINIQUE AIME CESAIRE
14 35 32 N - 060 59 47 W
ALT AD : 16 (1 hPa)



DISTANCES DECLAREES EN FONCTION DES VOIES D'ACCES A LA
Declared distances according to taxiways connecting to runwa

RWY 10	TWY D	TWY C	TWY B	INDIA (I)
TORA	2476	1735	1021	2300
TODA	2776	2035	1321	2600
ASDA	2776	2035	1321	2600

RWY 28	TWY A	TWY B	TWY C
TORA	2399	2003	1275
TODA	2849	2453	1725
ASDA	2399	2003	1275

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*			RWY	BALISAGE/*Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE		APCH	RWY						
THR 10	14° 35' 18.47" N	061° 01' 05.84" W	10	NIL	G - HI / *LIH*	3000	3300	3300	3000	Revêtue *Paved*	84 F/B/W/T
THR 28 DTHR 28	14° 35' 35.40" N 14° 35' 34.00" N	060° 59' 27.10" W 060° 59' 35.26" W	28	NIL	G - HI / *LIH*	3000	3450	3000	2750		

ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION* :

HS1 : risque de non-respect de cheminement. Confusion possible entre les axes de bretelle BRAVO et de TWY LIMA.
HS1 : risk of non-compliance with taxiing. Possible confusion between axis of BRAVO and LIMA TWY.

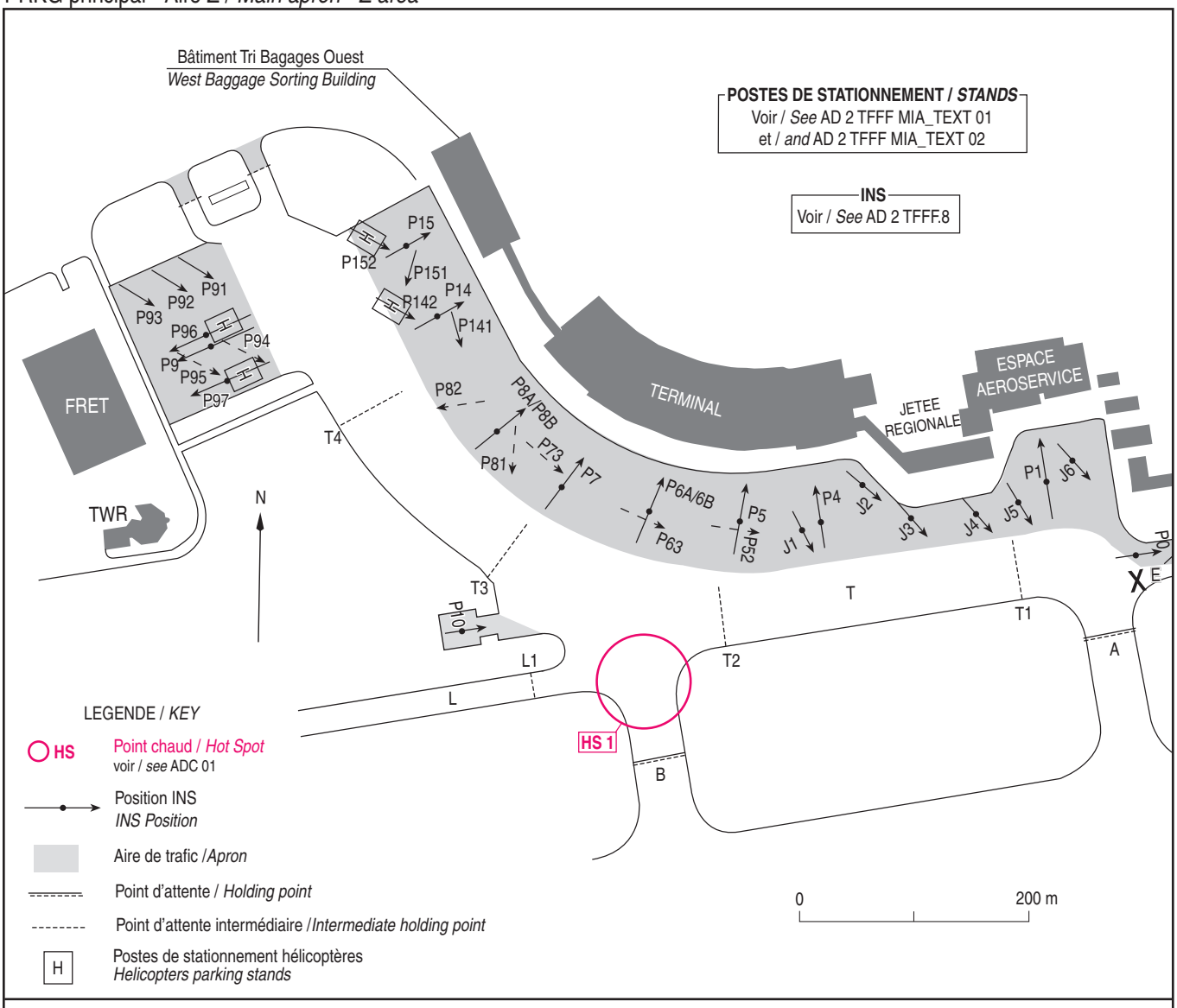
© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT

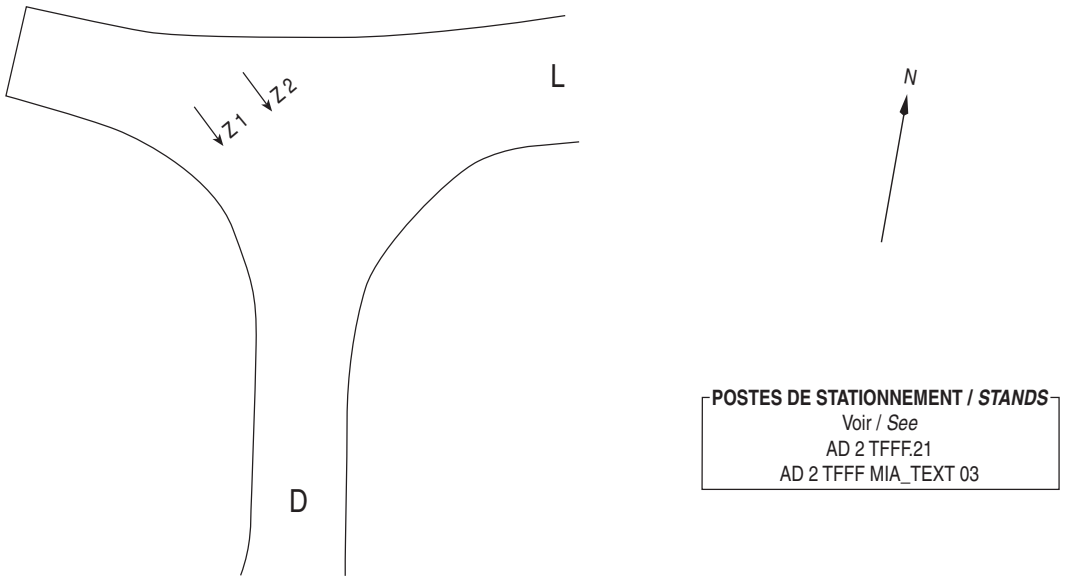
MARTINIQUE AIME CESAIRE

Parking areas

PRKG principal - Aire Z / *Main apron - Z area*



AIRE D'ATTENTE ZOULOU / *ZOULOU HOLDING AREA*

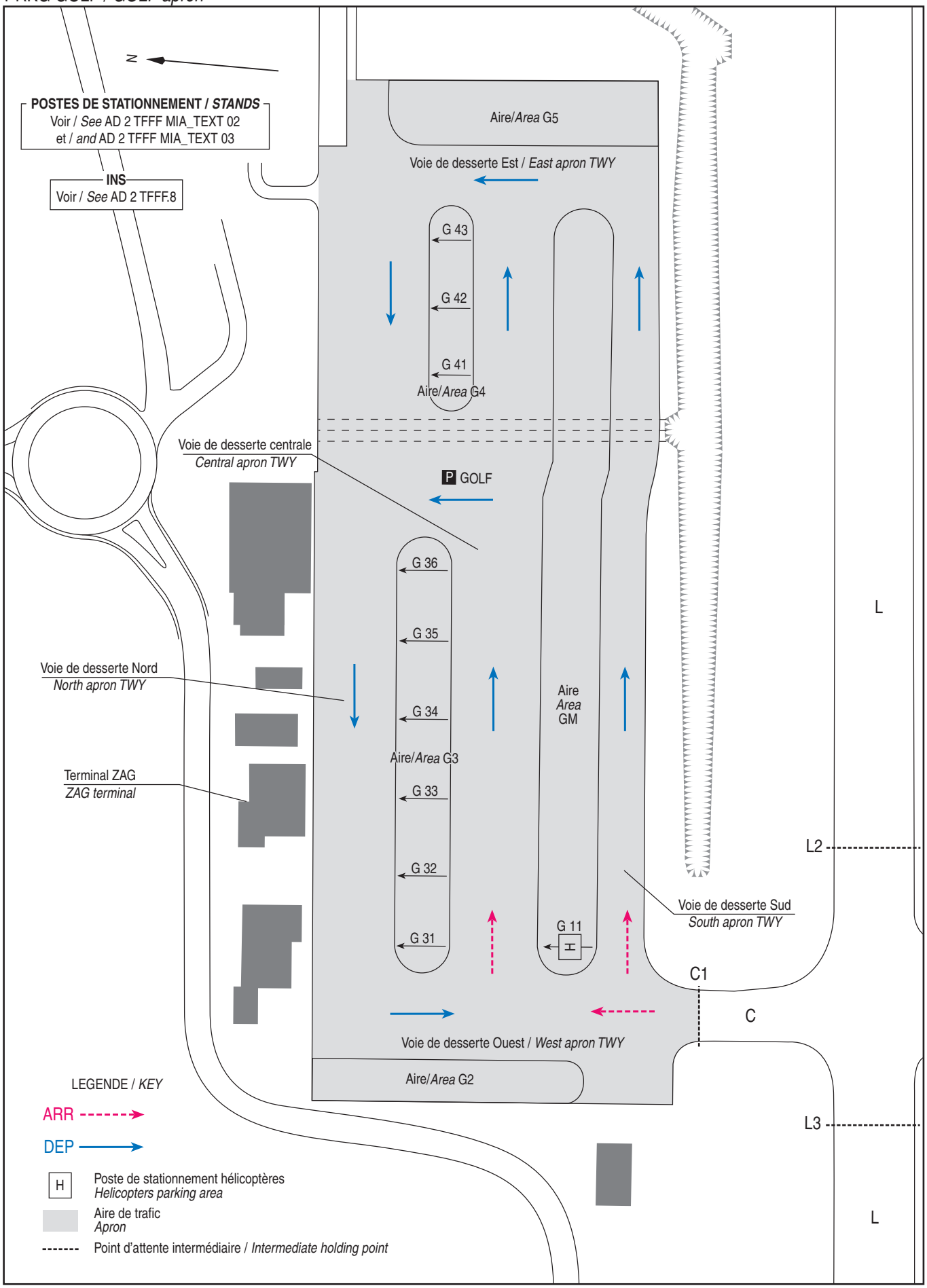


© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas

MARTINIQUE AIME CESAIRE

PRKG GOLF / *GOLF apron*



© SIA

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type

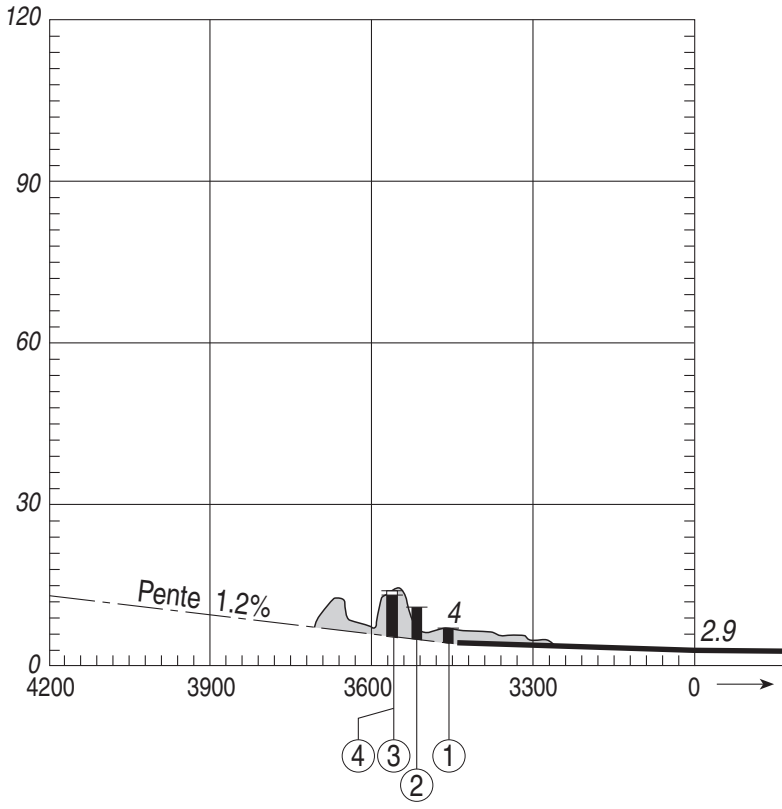
VAR 15° W (2025)

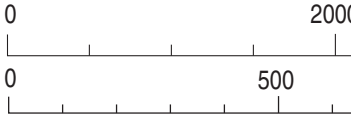
	D
RWY 10	
3000	TORA - Lo
3300	TOD
3300	ASDA
3000	LDA

NOTE : SONT INDIQUES LES OBST

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- * (*) ARBRE OU ARBUSTE - ZONE E
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTEN
- BATIMENT OU CONSTRUCTION
- OBSTACLE NATUREL A L'INTER DE LA TROUEE D'ENVOL (PRO

TOLERANCES CO

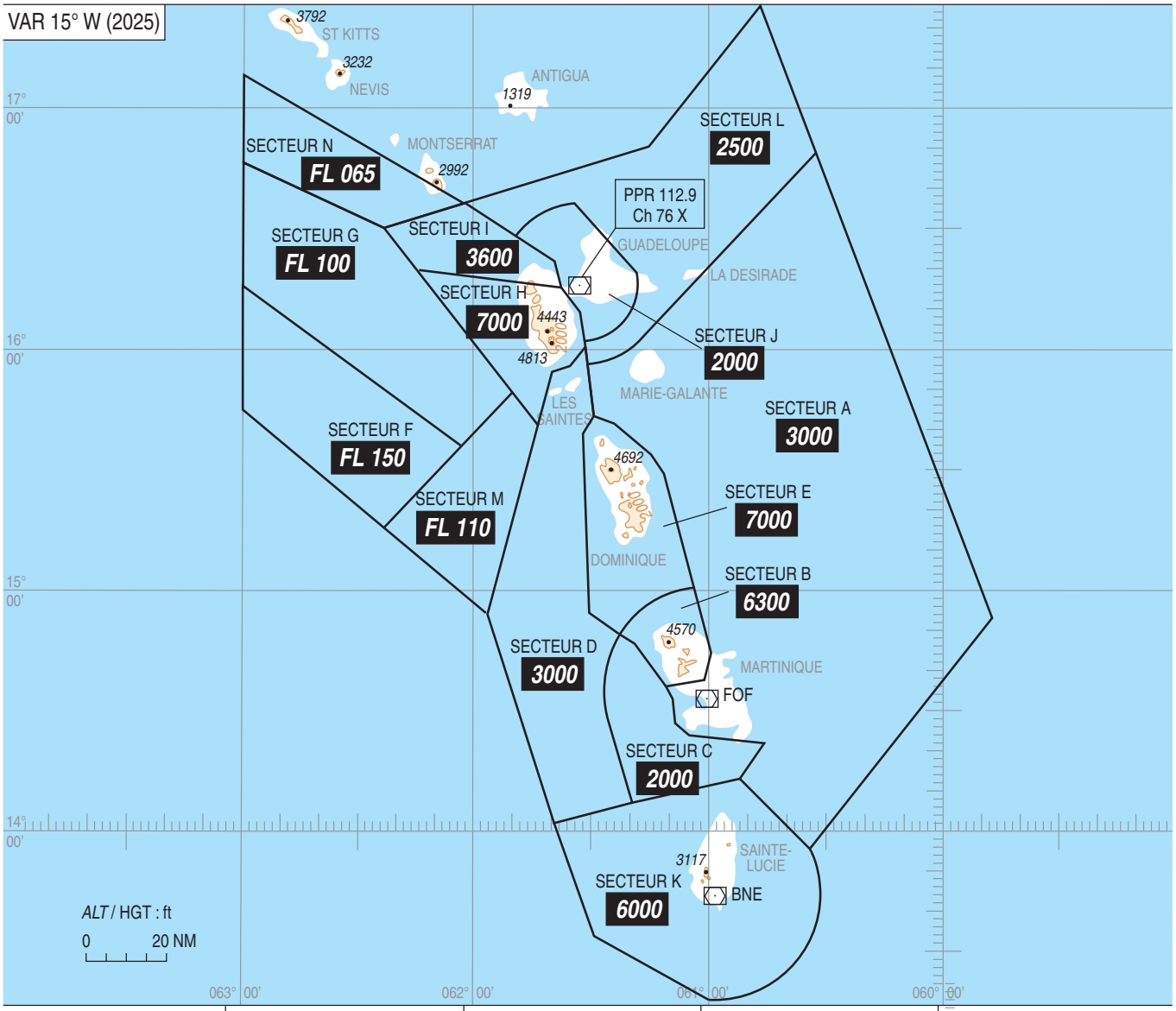




Echelle: 1 / 20 000

MARTINIQUE AIME CESAIRE
Altitudes Minimum de Guidage
Minimum Radar Vectoring Altitudes

APP : MARTINIQUE Approche / *Approach* 121.000 - 129.050 (s)



SECTEUR A :
16 48 10 N, 060 32 10 W
14 52 30 N, 059 48 00 W
13 55 25 N, 060 34 30 W
14 13 00 N, 060 52 00 W
14 21 50 N, 060 45 55 W
14 23 37 N, 061 04 52 W
14 26 50 N, 061 08 45 W
14 33 46 N, 061 09 30 W
14 35 35 N, 061 10 50 W
14 37 15 N, 061 01 10 W
14 43 55 N, 060 59 30 W
15 29 01 N, 061 11 26 W
15 33 48 N, 061 14 44 W
15 41 27 N, 061 24 04 W
15 43 15 N, 061 29 14 W
15 55 55 N, 061 30 49 W
Arc de cercle de 20 NM centré sur :
16 15 54 N, 061 32 24 W (VORDME PPR) puis :
16 02 40 N, 061 16 50 W
16 48 10 N, 060 32 10 W

SECTEUR B :
15 00 57 N, 061 03 52 W
14 43 55 N, 060 59 30 W
14 37 15 N, 061 01 10 W
14 35 35 N, 061 10 50 W
14 46 00 N, 061 18 50 W
14 48 55 N, 061 23 44 W
Arc de cercle de 25 NM centré sur :
14 35 27 N, 061 01 22 W (VORDME FOF) puis :
15 00 57 N, 061 03 52 W

SECTEUR C :
14 48 55 N, 061 23 44 W
14 46 00 N, 061 18 50 W
14 33 46 N, 061 09 30 W
14 26 50 N, 061 08 45 W
14 23 37 N, 061 04 52 W
14 21 50 N, 060 45 55 W
14 13 00 N, 060 52 00 W
14 06 41 N, 061 20 05 W
14 28 26 N, 061 26 28 W
Arc de cercle de 25 NM centré sur :
14 35 27 N, 061 01 22 W, puis :
14 48 55 N, 061 23 44 W

SECTEUR D :
16 00 20 N, 061 31 20 W
15 43 15 N, 061 29 14 W
15 39 00 N, 061 32 00 W
14 53 40 N, 061 31 00 W
14 48 55 N, 061 23 44 W
Arc de cercle de 25 NM centré sur :
14 35 27 N, 061 01 22 W, puis :
14 28 26 N, 061 26 28 W
14 06 41 N, 061 20 05 W
14 02 05 N, 061 40 06 W
14 54 00 N, 061 57 00 W
15 54 10 N, 061 39 50 W
15 55 40 N, 061 35 20 W
16 00 20 N, 061 31 20 W

SECTEUR E :
15 43 15 N, 061 29 14 W
15 41 27 N, 061 24 04 W
15 33 48 N, 061 14 44 W
15 29 01 N, 061 11 26 W
15 00 57 N, 061 03 52 W
Arc de cercle de 25 NM centré sur :
14 35 27 N, 061 01 22 W, puis :
14 48 55 N, 061 23 44 W
14 53 40 N, 061 31 00 W
15 39 00 N, 061 32 00 W
15 43 15 N, 061 29 14 W

SECTEUR F :
16 15 42 N, 063 00 00 W
15 35 48 N, 062 03 37 W
15 15 31 N, 062 23 28 W
15 45 00 N, 063 00 00 W
16 15 42 N, 063 00 00 W

SECTEUR G :
16 46 00 N, 063 00 00 W
16 30 00 N, 062 23 30 W
15 49 36 N, 061 50 03 W
15 35 48 N, 062 03 37 W
16 15 42 N, 063 00 00 W
16 46 00 N, 063 00 00 W

SECTEUR H :
16 19 13 N, 062 14 32 W
16 15 02 N, 061 37 34 W
16 08 56 N, 061 32 46 W
16 00 20 N, 061 31 20 W
15 55 40 N, 061 35 20 W
15 54 10 N, 061 39 50 W
15 41 34 N, 061 43 27 W
16 19 13 N, 062 14 32 W

SECTEUR I :
16 36 04 N, 062 02 54 W
16 21 34 N, 061 39 18 W
16 15 02 N, 061 37 34 W
16 19 13 N, 062 14 32 W
16 30 00 N, 062 23 30 W
16 36 04 N, 062 02 54 W

SECTEUR J :
16 27 40 N, 061 49 13 W
Arc de cercle de 20 NM centré sur :
16 15 54 N, 061 32 24 W, puis :
16 35 51 N, 061 34 06 W
16 18 35 N, 061 18 12 W
Arc de cercle de 14 NM centré sur :
16 15 54 N, 061 32 24 W, puis :
16 01 51 N, 061 31 33 W
16 08 56 N, 061 32 46 W
16 15 02 N, 061 37 34 W
16 21 34 N, 061 39 18 W
16 27 40 N, 061 49 13 W

SECTEUR K :
14 13 00 N, 060 52 00 W
13 55 25 N, 060 34 30 W
Arc de cercle de 25 NM centré sur :
13 44 00 N, 060 58 37 W (VORDME BNE) puis :
13 19 00 N, 060 59 30 W
13 34 00 N, 061 30 00 W
14 02 05 N, 061 40 06 W

SECTEUR L :
17 25 00 N 060 46 00 W
16 48 10 N 060 32 10 W
16 02 40 N 061 16 50 W
Arc de cercle de 20 NM centré sur :
16 15 54 N, 061 32 24 W, puis
15 55 55 N 061 30 49 W
16 01 51 N 061 31 33 W
Arc de cercle de 14 NM centré sur :
16 15 54 N, 061 32 24 W, puis
16 18 35 N 061 18 12 W
16 35 51 N 061 34 06 W
Arc de cercle de 20 NM centré sur :
16 15 54 N, 061 32 24 W, puis
16 27 40 N 061 49 13 W
16 36 04 N 062 02 54 W
16 50 00 N 061 15 00 W
17 25 00 N 060 46 00 W

SECTEUR M :
15 15 31 N 062 23 28 W
15 49 36 N 061 50 03 W
15 41 34 N 061 43 27 W
14 54 00 N 061 57 00 W
15 15 31 N 062 23 28 W

SECTEUR N :
16 30 00 N 062 23 30 W
16 35 50 N 062 03 40 W
17 08 30 N 063 00 00 W
16 46 00 N 063 00 00 W
16 30 00 N 062 23 30 W

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

	Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
	FOF	REF ENR 4.1		X	X	X	X
	DOM	TDPD AD 2.19 EASTERN CARIBBEAN AIP		X	X	X	
→	BNE	TDPD AD 2.19 EASTERN CARIBBEAN AIP			X	X	
	APDAB	REF ENR 4.4		X		X	X
	BEMUD	REF ENR 4.4		X		X	
	BORUS	REF ENR 4.4		X	X	X	
	CHARB	REF ENR 4.4		X		X	X
	DAMOV	REF ENR 4.4		X	X	X	
	DEDET	REF ENR 4.4		X	X	X	X
	DURIV	REF ENR 4.4		X		X	
	EMOLA	REF ENR 4.4		X	X	X	
	GADIL	REF ENR 4.4		X		X	X
	KAREX	REF ENR 4.4		X		X	X
	KATIM	REF ENR 4.4		X	X	X	
	KISES	REF ENR 4.4		X		X	
	LERAV	REF ENR 4.4		X		X	
	LIDOS	REF ENR 4.4		X		X	
	MATET	REF ENR 4.4		X		X	
→	NUKAK	REF ENR 4.4		X		X	
	PIGPI	REF ENR 4.4		X		X	
	SESPO	REF ENR 4.4		X		X	
	SOMON	REF ENR 4.4		X	X	X	
→	UMAMU	REF ENR 4.4		X	X	X	
	VODAK	REF ENR 4.4		X		X	X
	FAP/FAF ILS/LOC RWY 10	14°34'14.8" N	061°07'16.7" W		X		X
	FAF VOR RWY10	14°33'31.5" N	061°07'05.4" W		X		X
	FAF VOR RWY28	14°36'17.1" N	060°51'28.6" W		X		X
→	MAPT LOC RWY 10	14°35'05.7" N	061°02'20.2" W		X		X
	RW10	REF THR TFFF AD 2.12		X			X
	RW28	REF DTHR TFFF AD 2.12		X			X
	FFF28	14°36'56,5" N	060°51'33,3" W	X			X
	FF410	14°34'10,4" N	061°07'41,7" W	X			X
	FF412	14°23'29.8" N	061°05'44.1" W	X			X
	IFF10	14°33'22,2" N	061°12'21,9" W	X			X
	FFF10	14°34'14,8" N	061°07'16,7" W	X			X
	FF510	14°36'52,4" N	060°51'57,3" W	X			X
	FF512	14°26'57,9" N	060°49'34,6" W	X			X
	FF514	14°24'31,8" N	061°05'57,2" W	X			X

© SIA

MARTINIQUE AIME CESAIRE

PRECODING ILS Z LOC Z RWY 10

ILS Z ou / *or* LOC Z RWY 10

RMK	RNAV1 transition to ILS - GNSS only							MAG VAR 2025 15.4°W			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	KAREX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	DEDET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA DEDET	IF	DEDET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IFF10	-	177	161.3	17.6	-	-	-	-	-	1.0
INA KAREX	IF	KAREX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IFF10	-	098	82.4	4.1	-	-	-	-	-	1.0
INA VODAK	IF	VODAK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IFF10	-	032	16.5	6.5	-	-	-	-	-	1.0
APCH	IF	IFF10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	See chart ILS Z or LOC Z RWY 10											
	-	FF510	Yes	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	DF	FF512	-	-	-	-	R	-	-	220	-	1.0
	TF	FF514	-	277	261.4	16.1	R	3000	-	-	-	1.0
	TF	VODAK	-	303	287.8	8.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	KAREX	-	354	338.2	6.1	-	-	-	-	-	1.0

MARTINIQUE AIME CESAIRE

PRECODING RNP RWY 10

RNP RWY 10

RMK -

MAG VAR 2025 15.4°W

REF NAVAID :-

Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	KAREX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	DEDET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA DEDET	IF	DEDET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IFF10	-	177	161.3	17.6	-	-	-	-	-	1.0
INA KAREX	IF	KAREX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IFF10	-	098	082.4	4.1	-	-	-	-	-	1.0
INA VODAK	IF	VODAK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IFF10	-	032	016.5	6.5	-	-	-	-	-	1.0
APCH	IF	IFF10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	FFF10	-	095	080.0	5.0	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW10	Yes	095	080.0	6.1	-	-	-	-	-3.0 / 52	0.3
	TF	FF510	Yes	095	080.0	9.0	-	-	-	-		1.0
	DF	FF512	-	-	-	-	R	-	-	220		1.0
	TF	FF514	-	277	261.4	16.1	R	3000	-	-		1.0
	TF	VODAK	-	303	287.8	8,5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	KAREX	-	354	338.2	6.1	-	-	-	-	-	1.0

MARTINIQUE AIME CESAIRE

PRECODING RNP RWY 28

RNP RWY 28

RMK: -

MAG VAR 2025 15.4°W

REF NAVAID : -

Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	APDAB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	GADIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA APDAB	IF	APDAB	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	-
	TF	GADIL	-	191	175.5	15.0	-	3000	-	185	-	1.0
INA CHARB	IF	CHARB	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	-
	TF	GADIL	-	001	345.5	10.1	-	3000	-	185	-	1.0
INA GADIL	IF	GADIL	-	-	-	-	-	3000	-	185	-	-
APCH	IF	GADIL	-	-	-	-	-	3000	-	185	-	-
	TF	FFF28	-	287	272.0	5.4	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW28	Yes	275	260.0	7.9	-	-	-	-	-3.5°/49	0.3
	TF	FF410	-	275	260.0	8.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	FF412	-	185	169.9	10.8	L	-	-	220	-	1.0
	TF	CHARB		096	081.1	22.0	-	-	3000	-	-	1.0

MARTINIQUE AIME CESAIRE
SID RNAV RWY 10
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 10											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 15.4°W			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
SESPO 2R											
-	CA		-	095	080.0	-	-	1600	-	-	1.0
	DF	LERAV	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	SESPO	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
BORUS 2R											
-	CA		-	095	080.0	-	-	1600	-	-	1.0
-	DF	LERAV	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BORUS	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
DAMOV 2R											
-	CA		-	095	080.0	-	-	1600	-	-	1.0
-	DF	LERAV	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DAMOV	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
KISES 2R											
-	CA		-	095	080.0	-	-	1600	-	-	1.0
-	DF	LERAV	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DURIV	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	KISES	-	216	200.6	17.6	-	-	-	-	1.0
NUKAK 2R											
-	CA		-	095	080.0	-	-	1600	-	-	1.0
-	DF	LERAV	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DURIV	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	NUKAK	-	236	220.9	24.9	-	-	-	-	1.0
SOMON 2R											
-	CA		-	095	080.0	-	-	1600		-	1.0
-	DF	LERAV	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DURIV	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	SOMON	-	264	248.6	50.3	-	-	-	-	1.0
LIDOS 2R											
-	CA		-	095	080.0	-	-	1600	-	-	1.0
-	DF	LERAV	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	MATET	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	LIDOS	-	005	349.3	38.1	-	-	-	-	1.0
DOM 2R											
-	CA		-	095	080.0	-	-	1600	-	-	1.0
-	DF	LERAV	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	MATET	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	DOM	-	347	331.5	41.6	-	-	-	-	1.0
EMOLA 2R											
-	CA		-	095	080.0	-	-	1600	-	-	1.0
-	DF	LERAV	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	MATET	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	EMOLA	-	302	286.3	41.9	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MARTINIQUE AIME CESAIRE
SID RNAV RWY 28
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 28											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 15.4°W			REF NAVAID : VOR-DME FOF	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
SESPO 2S											
-	CA		-	275	260.0	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	BEMUD	-	275	260.0	-	-	-	-	220	1.0
-	TF	PIGPI	-	189	173.6	10.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	CHARB	-	099	083.3	21.7	L	-		-	1.0
-	TF	SESPO	-	042	026.7	80.4	-	-	-	-	1.0
SESPO 2J											
-	CA		-	275	260.0	-	-	600	-	-	1.0
	CF	BEMUD	-	275	260.0	-	-	-	-	220	1.0
-	TF	DEDET	-	340	324.6	19.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	SESPO	-	070	055.0	85.1	R	-	-	-	1.0
BORUS 2J											
-	CA		-	275	260.0	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	BEMUD	-	275	260.0	-	-	-	-	220	1.0
-	TF	PIGPI	-	189	173.6	10.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	BORUS	-	136	120.5	42.3	-	-	-	-	1.0
KISES 2J											
-	CA		-	275	260.0	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	BEMUD	-	275	260.0	-	-	-	-	220	1.0
-	TF	PIGPI	-	189	173.6	10.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	KISES	-	173	158.1	14.2	-	-	-	-	1.0
DAMOV 2J											
-	CA		-	275	260.0	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	BEMUD	-	275	260.0	-	-	-	-	220	1.0
-	TF	PIGPI	-	189	173.6	10.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	KISES	-	173	158.1	14.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	DAMOV	-	168	153.0	47.2	-	-	-	-	1.0
NUKAK 2J											
-	CA		-	275	260.0	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	BEMUD	-	275	260.0	-	-	-	-	220	1.0
-	TF	NUKAK	-	204	188.4	25.7	-	-	-	-	1.0
SOMON 2J											
-	CA		-	275	260.0	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	BEMUD	-	275	260.0	-	-	-	-	220	1.0
-	TF	SOMON	-	249	233.9	42.3	-	-	-	-	1.0
LIDOS 2J											
-	CA		-	275	260.0	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	BEMUD	-	275	260.0	-	-	-	-	220	1.0
-	TF	DEDET	-	340	324.6	19.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LIDOS	-	032	016.8	45.6	-	-	-	-	1.0
DOM 2J											
-	CA		-	275	260.0	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	BEMUD	-	275	260.0	-	-	-	-	220	1.0
-	TF	DEDET	-	340	324.6	19.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	DOM	-	016	000.6	42.7	-	-	-	-	1.0
EMOLA 2J											
-	CA		-	275	260.0	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	BEMUD	-	275	260.0	-	-	-	-	220	1.0
-	TF	DEDET	-	340	324.6	19.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	EMOLA	-	327	311.9	26.8	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MARTINIQUE AIME CESAIRE
STAR RNAV RWY 10
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY 10											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 15.4°W			REF NAVAID : -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation accuracy (NM)
HLDG											
DEDET	-	DEDET	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KAREX	-	KAREX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UMAMU 2T											
-	IF	UMAMU	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	FOF	-	227	211.3	92.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	VODAK	-	252	236.5	15.0	-	-	-	230	1.0
-	TF	KAREX	-	354	338.2	6.1	R	-	-	220	1.0
UMAMU 2D											
-	IF	UMAMU	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEDET	-	240	225.1	90.6	-	-	-	-	1.0
UMAMU 2V											
-	IF	UMAMU	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CHARB	-	215	199.2	92.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	VODAK	-	286	270.5	30.0	-	-	-	-	1.0
UMAMU 2X											
-	IF	UMAMU	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEDET	-	240	225.1	90.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	KAREX	-	190	174.9	17.3	-	-	-	220	1.0
BORUS 2V											
-	IF	BORUS	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	VODAK	-	314	298.5	51.1	-	-	-	-	1.0
BORUS 2X											
-	IF	BORUS	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	VODAK	-	314	298.5	51.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	KAREX	-	354	338.2	6.1	-	-	-	220	1.0
KISES 2V											
-	IF	KISES	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	VODAK	-	334	319.1	21.0	-	-	-	-	1.0
KISES 2X											
-	IF	KISES	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	VODAK	-	334	319.1	21.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	KAREX	-	354	338.2	6.1	-	-	-	220	1.0
DAMOV 2V											
-	IF	DAMOV	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	VODAK	-	344	328.8	67.8	-	-	-	-	1.0
DAMOV 2X											
-	IF	DAMOV	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	VODAK	-	344	328.8	67.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	KAREX	-	354	338.2	6.1	-	-	-	220	1.0
SOMON 2X											
-	IF	SOMON	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	KAREX	-	062	046.2	33.9	-	-	-	-	1.0
EMOLA 2X											
-	IF	EMOLA	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	KAREX	-	164	148.5	41.2	-	-	-	-	1.0
KATIM 2D											
-	IF	KATIM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEDET	-	185	169.9	33.9	-	-	-	-	1.0
KATIM 2X											
-	IF	KATIM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEDET	-	185	169.9	33.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	KAREX	-	190	174.9	17.3	-	-	-	220	1.0
DOM 2D											
-	IF	DOM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEDET	-	196	180.6	42.7	-	-	-	-	1.0
DOM 2X											
-	IF	DOM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	DEDET	-	196	180.6	42.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	KAREX	-	190	174.9	17.3	-	-	-	220	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MARTINIQUE AIME CESAIRE
STAR RNAV RWY 28
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

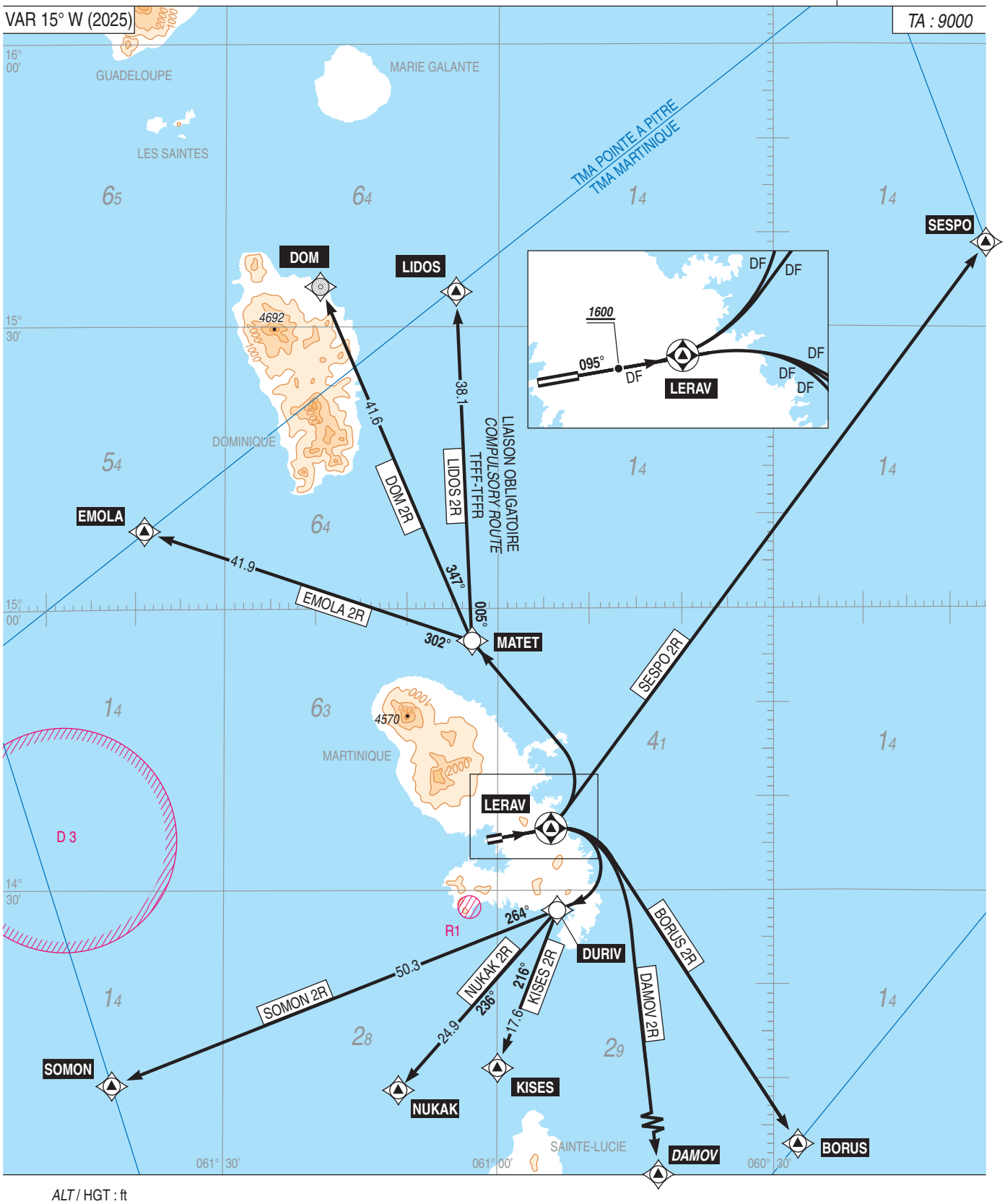
STAR RNAV RWY 28											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 15.4°W			REF NAVAID : -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation accuracy (NM)
HLDG											
APDAB	-	APDAB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GADIL	-	GADIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UMAMU 2L											
-	IF	UMAMU	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	GADIL	-	218	203.0	84.2	-	-	-	185	1.0
BORUS 2C											
-	IF	BORUS	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CHARB	-	344	328.2	28.3	-	-	-	-	1.0
BORUS 2L											
-	IF	BORUS	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CHARB	-	344	328.2	28.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	GADIL	-	001	345.5	10.1	-	-	-	185	1.0
DAMOV 2C											
-	IF	DAMOV	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CHARB	-	010	354.9	57.9	-	-	-	-	1.0
DAMOV 2L											
-	IF	DAMOV	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CHARB	-	010	354.9	57.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	GADIL	-	001	345.5	10.1	-	-	-	185	1.0
KISES 2C											
-	IF	KISES	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CHARB	-	061	046.0	22.6	-	-	-	-	1.0
KISES 2L											
-	IF	KISES	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CHARB	-	061	046.0	22.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	GADIL	-	001	345.5	10.1	-	-	-	185	1.0
SOMON 2C											
-	IF	SOMON	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CHARB	-	088	072.7	59.5	-	-	-	-	1.0
SOMON 2L											
-	IF	SOMON	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CHARB	-	088	072.7	59.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	GADIL	-	001	345.5	10.1	-	-	-	185	1.0
EMOLA 2A											
-	IF	EMOLA	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	APDAB	-	123	107.9	52.5	-	-	-	-	1.0
EMOLA2L											
-	IF	EMOLA	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	APDAB	-	123	107.9	52.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	GADIL	-	191	175.5	15.0	-	-	-	185	1.0
KATIM 2A											
-	IF	KATIM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	APDAB	-	147	131.4	47.9	-	-	-	-	1.0
KATIM 2L											
-	IF	KATIM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	APDAB	-	147	131.4	47.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	GADIL	-	191	175.5	15.0	-	-	-	185	1.0
DOM 2A											
-	IF	DOM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	APDAB	-	160	144.2	50.6	-	-	-	-	1.0
DOM 2L											
-	IF	DOM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	APDAB	-	160	144.2	50.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	GADIL	-	191	175.5	15.0	-	-	-	185	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

MARTINIQUE AIME CESAIRE
SID RNAV RWY 10
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

TWR : MARTINIQUE Tour/*Tower* 118.500
APP : MARTINIQUE Approche/*Approach* 121.000 - 129.050 (s)

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



© SIA

MARTINIQUE AIME CESAIRE
SID RNAV RWY 10
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 10	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV1 - GNSS seulement / *only*
Climb gradient	7.6%
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	Pour tous les départs RWY 10, la pente initiale théorique de montée est de 7.6% jusqu'à 1500 ft d'altitude, déterminée par un arbre situé à 735 m de la DER et à 320 m au sud de l'axe de piste, puis la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. *For all outbound traffic from RWY 10, the initial theoretical climb gradient is 7.6% until 1500 (1486), determined by tree located at 735 m from the DER and 320 m south of runway axis, then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.*

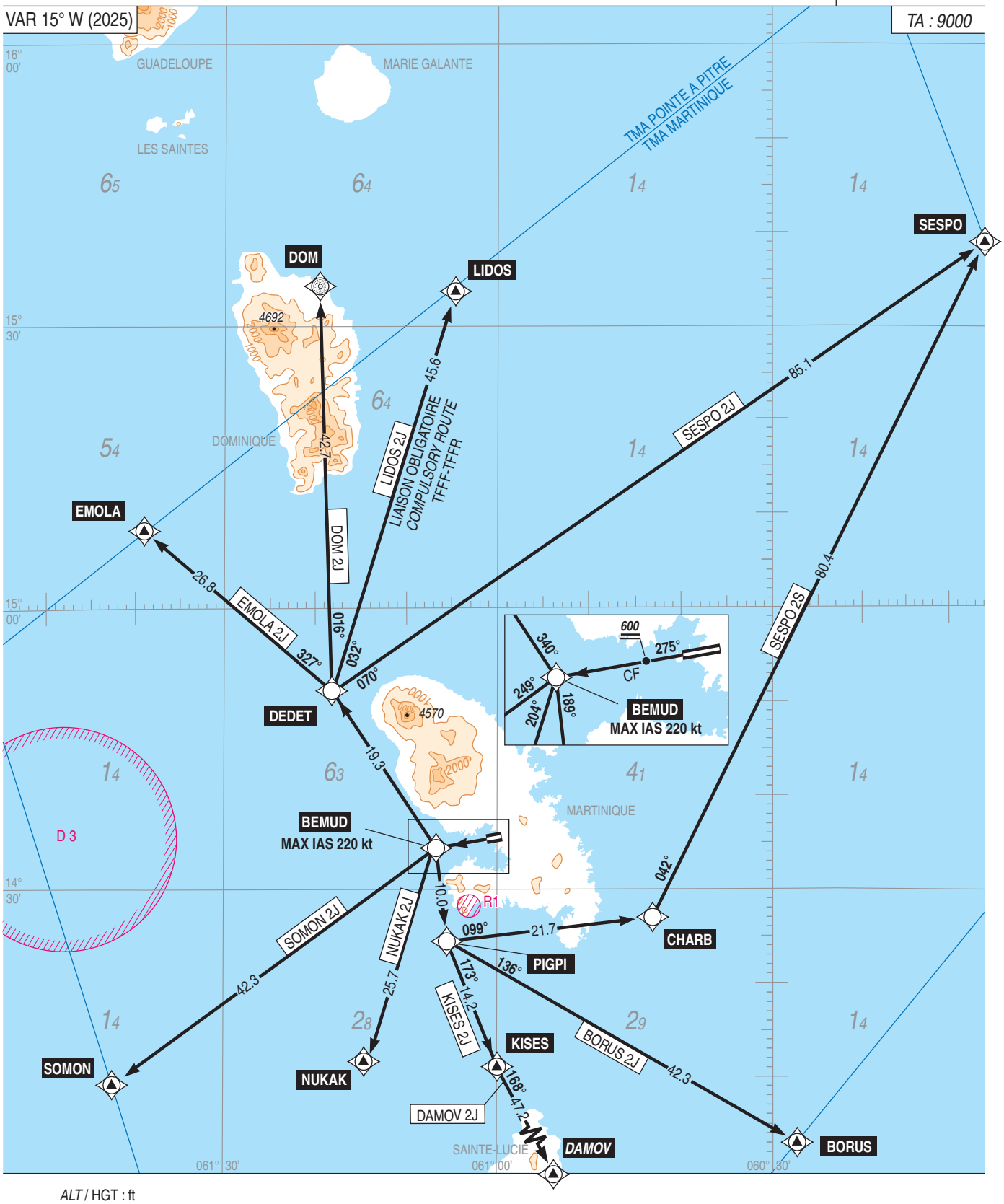
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
SESPO 2R	Monter 095° jusqu'à 1600 (1586) puis direct vers LERAV, puis tourner à gauche direct vers SESPO. *Climb 095° up to 1600 (1586) then direct to LERAV, then turn left direct to SESPO.*	7000 ft AMSL	Pente initiale théorique de montée 7.6% jusqu'à 1500 (1486) puis 3.3%. *Initial theoretical climb gradient 7.6% until 1500 (1486) then 3.3%.*
BORUS 2R	Monter 095° jusqu'à 1600 (1586) puis direct vers LERAV, puis tourner à droite direct vers BORUS. *Climb 095° up to 1600 (1586) then direct to LERAV, then turn right direct to BORUS.*	7000 ft AMSL	
DAMOV 2R	Monter 095° jusqu'à 1600 (1586) puis direct vers LERAV, puis tourner à droite direct vers DAMOV. *Climb 095° up to 1600 (1586) then direct to LERAV, then turn right direct to DAMOV.*	7000 ft AMSL	
KISES 2R	Monter 095° jusqu'à 1600 (1586) puis direct vers LERAV, puis tourner à droite direct vers DURIV, puis vers KISES. *Climb 095° up to 1600 (1586) then direct to LERAV, then turn right direct to DURIV, then to KISES.*	7000 ft AMSL	
NUKAK 2R	Monter 095° jusqu'à 1600 (1586) puis direct vers LERAV, puis tourner à droite direct vers DURIV, puis vers NUKAK. *Climb 095° up to 1600 (1586) then direct to LERAV, then turn right direct to DURIV, then to NUKAK.*	7000 ft AMSL	
SOMON 2R	Monter 095° jusqu'à 1600 (1586) puis direct vers LERAV, puis tourner à droite direct vers DURIV, puis vers SOMON. *Climb 095° up to 1600 (1586) then direct to LERAV, then turn right direct to DURIV, then to SOMON.*	7000 ft AMSL	
LIDOS 2R	Monter 095° jusqu'à 1600 (1586) puis direct vers LERAV, puis tourner à gauche direct vers MATET, puis vers LIDOS. *Climb 095° up to 1600 (1586) then direct to LERAV, then turn left direct to MATET, then to LIDOS.*	7000 ft AMSL	
DOM 2R	Monter 095° jusqu'à 1600 (1586) puis direct vers LERAV, puis tourner à gauche direct vers MATET, puis vers DOM. *Climb 095° up to 1600 (1586) then direct to LERAV, then turn left direct to MATET, then to DOM.*	7000 ft AMSL	
EMOLA 2R	Monter 095° jusqu'à 1600 (1586) puis direct vers LERAV, puis tourner à gauche direct vers MATET, puis vers EMOLA. *Climb 095° up to 1600 (1586) then direct to LERAV, then turn left direct to MATET, then to EMOLA.*	7000 ft AMSL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

MARTINIQUE AIME CESAIRE
SID RNAV RWY 28
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

TWR : MARTINIQUE Tour/*Tower* 118.500
APP : MARTINIQUE Approche/*Approach* 121.000 - 129.050 (s)

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



ALT / HGT : ft
Distances : NM
0 — 15 NM

© SIA

MARTINIQUE AIME CESAIRE
SID RNAV RWY 28
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 28	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV1 - GNSS seulement / *only*
Climb gradient	6.9%
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	Pour tous les départs RWY 28, la pente initiale théorique de montée est de 6.9% jusqu'à 600 ft d'altitude, déterminée par des arbres situés à 110 m de la DER et à 150 m de part et d'autre de l'axe de piste, puis la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. *For all outbound traffic from RWY 28, the initial theoretical climb gradient is 6.9% until 600 (590), determined by trees located at 110 m from the DER and 150 m on both sides of runway axis, then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
SESPO 2S	Monter 275° jusqu'à 600 (590) puis vers BEMUD, puis tourner à gauche vers PIGPI, puis vers CHARB et SESPO. *Climb 275° up to 600 (590) then BEMUD, then turn left to PIGPI, then to CHARB and SESPO.*	7000 ft AMSL	Pente initiale théorique de montée 6.9% jusqu'à 600 (590) puis 3.3%. *Initial theoretical climb gradient 6.9% until 600 (590) then 3.3%.*
SESPO 2J	Monter 275° jusqu'à 600 (590) puis vers BEMUD, puis tourner à droite vers DEDET et SESPO. *Climb 275° up to 600 (590) then BEMUD, then turn right to DEDET and SESPO.*	7000 ft AMSL	
BORUS 2J	Monter 275° jusqu'à 600 (590) puis vers BEMUD, puis tourner à gauche vers PIGPI et BORUS. *Climb 275° up to 600 (590) then BEMUD, then turn left to PIGPI and BORUS.*	7000 ft AMSL	
KISES 2J	Monter 275° jusqu'à 600 (590) puis vers BEMUD, puis tourner à gauche vers PIGPI et KISES. *Climb 275° up to 600 (590) then BEMUD, then turn left to PIGPI and KISES.*	7000 ft AMSL	
DAMOV 2J	Monter 275° jusqu'à 600 (590) puis vers BEMUD, puis tourner à gauche vers PIGPI puis vers KISES et DAMOV. *Climb 275° up to 600 (590) then BEMUD, then turn left to PIGPI then KISES and DAMOV.*	7000 ft AMSL	
NUKAK 2J	Monter 275° jusqu'à 600 (590) puis vers BEMUD, puis tourner vers NUKAK. *Climb 275° up to 600 (590) then BEMUD, then turn to NUKAK.*	7000 ft AMSL	
SOMON 2J	Monter 275° jusqu'à 600 (590) puis vers BEMUD, puis tourner vers SOMON. *Climb 275° up to 600 (590) then BEMUD, then turn to SOMON.*	7000 ft AMSL	
LIDOS 2J	Monter 275° jusqu'à 600 (590) puis vers BEMUD, puis tourner à droite vers DEDET et LIDOS. *Climb 275° up to 600 (590) then BEMUD, then turn right to DEDET and LIDOS.*	7000 ft AMSL	
DOM 2J	Monter 275° jusqu'à 600 (590) puis vers BEMUD, puis tourner à droite vers DEDET et DOM. *Climb 275° up to 600 (590) then BEMUD, then turn right to DEDET and DOM.*	7000 ft AMSL	
EMOLA 2J	Monter 275° jusqu'à 600 (590) puis vers BEMUD, puis tourner à droite vers DEDET et EMOLA. *Climb 275° up to 600 (590) then BEMUD, then turn right to DEDET and EMOLA.*	7000 ft AMSL	

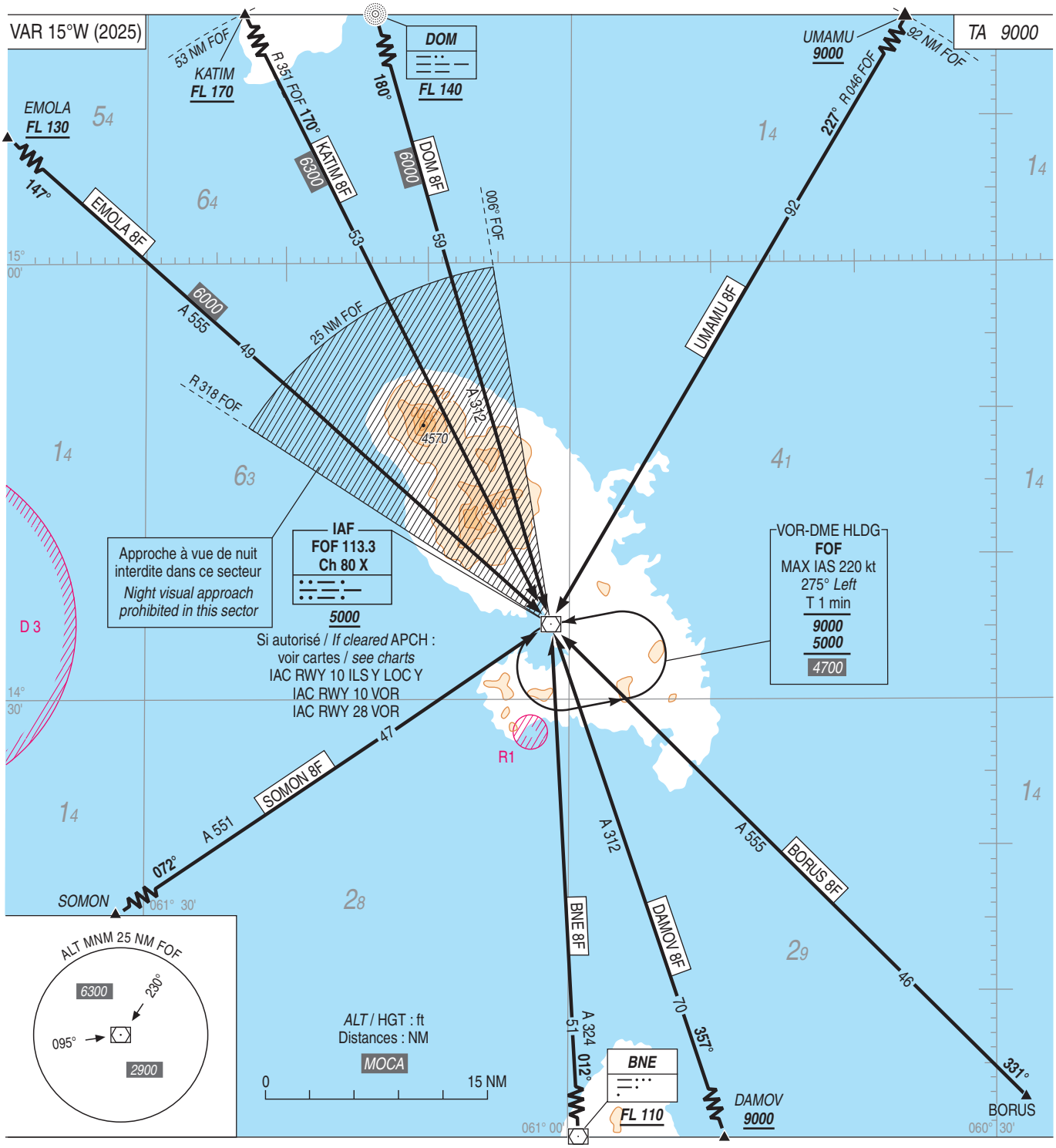
© Service de l'Information Aéronautique, France

MARTINIQUE AIME CESAIRE

STAR CONV RWY 10-28

(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

APP : MARTINIQUE Approche/*Approach* 121.000 - 129.050 (s)
TWR : MARTINIQUE Tour/*Tower* 118.500



CONSIGNES PARTICULIERES D'APPROCHE A VUE DE NUIT

Aucune approche à vue de nuit ne peut être débutée ni exécutée tant que l'aéronef est à l'intérieur du secteur compris entre les radials 318°et 006° et une distance de 25 NM de FOF.

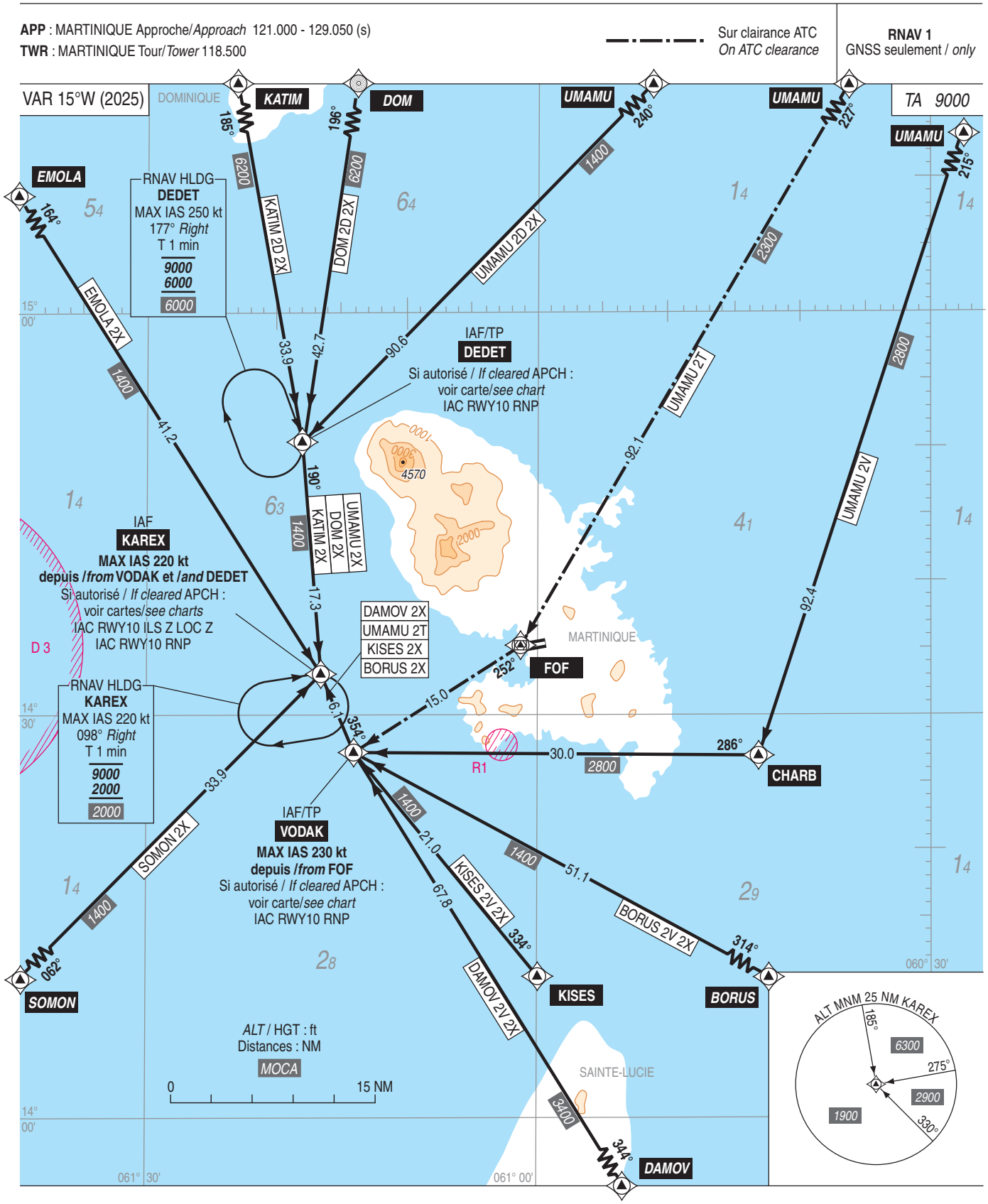
SPECIAL INSTRUCTIONS FOR NIGHT VISUAL APPROACHES

At night, visual approaches shall neither be started nor performed within the area bounded by radials 318° and 006° within a 25 NM radius from FOF.

© SIA

MARTINIQUE AIME CESAIRE
STAR RNAV RWY 10
DEDET-KAREX-VODAK

(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)



CONSIGNES PARTICULIERES D'APPROCHE A VUE DE NUIT

Aucune approche à vue de nuit ne peut être débutée ni exécutée tant que l'aéronef est à l'intérieur du secteur compris entre les radials 318°et 006° et une distance de 25 NM de FOF.

SPECIAL INSTRUCTIONS FOR NIGHT VISUAL APPROACHES

At night, visual approaches shall neither be started nor performed within the area bounded by radials 318° and 006° within a 25 NM radius from FOF.

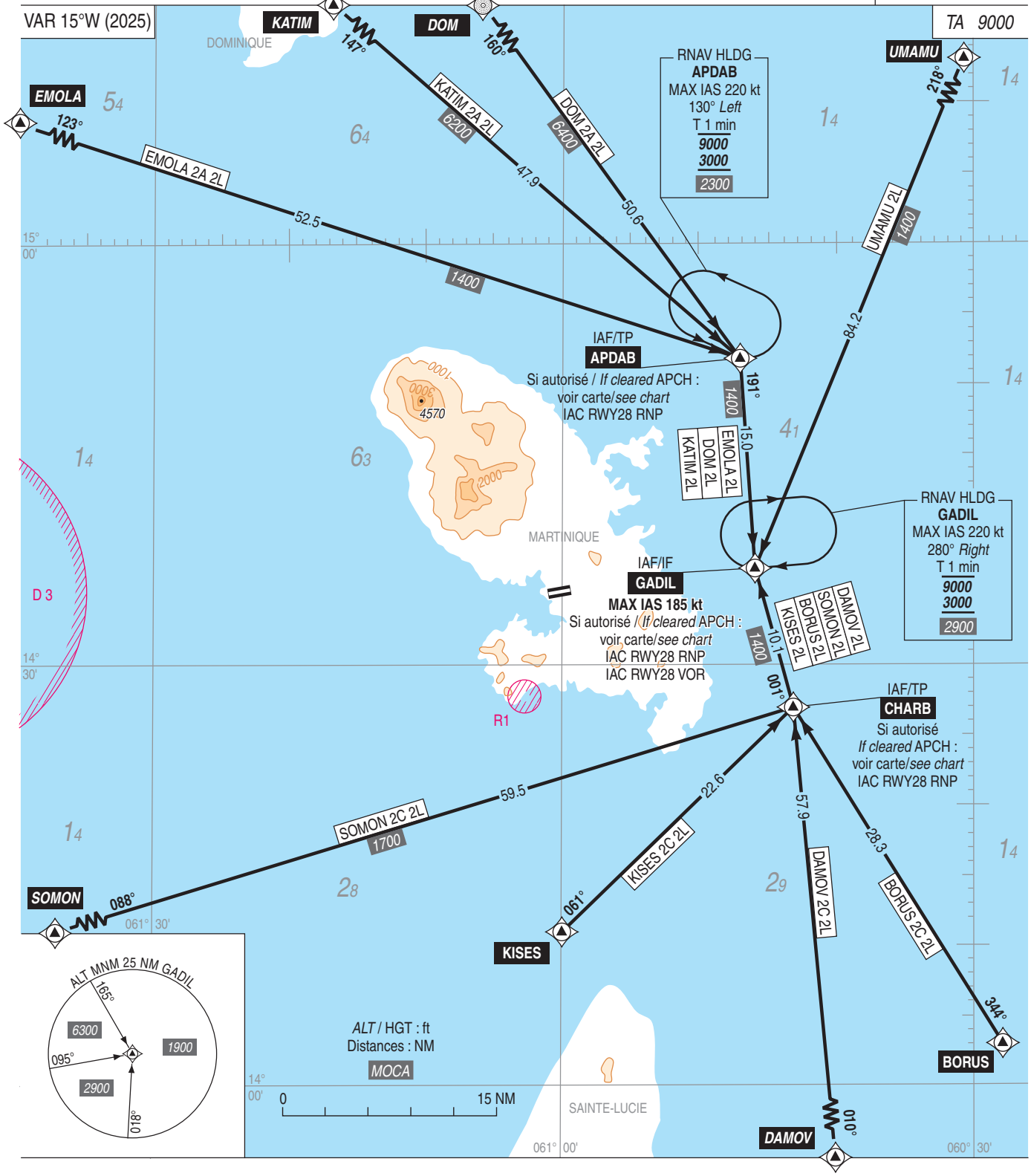
© SIA

MARTINIQUE AIME CESAIRE
STAR RNAV RWY 28
APDAB - GADIL - CHARB

(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

APP : MARTINIQUE Approche/*Approach* 121.000 - 129.050 (s)
TWR : MARTINIQUE Tour/*Tower* 118.500

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



CONSIGNES PARTICULIERES D'APPROCHE A VUE DE NUIT

Aucune approche à vue de nuit ne peut être débutée ni exécutée tant que l'aéronef est à l'intérieur du secteur compris entre les radials 318°et 006° et une distance de 25 NM de FOF.

SPECIAL INSTRUCTIONS FOR NIGHT VISUAL APPROACHES

At night, visual approaches shall neither be started nor performed within the area bounded by radials 318° and 006° within a 25 NM radius from FOF.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

MARTINIQUE AIME CESAIRE

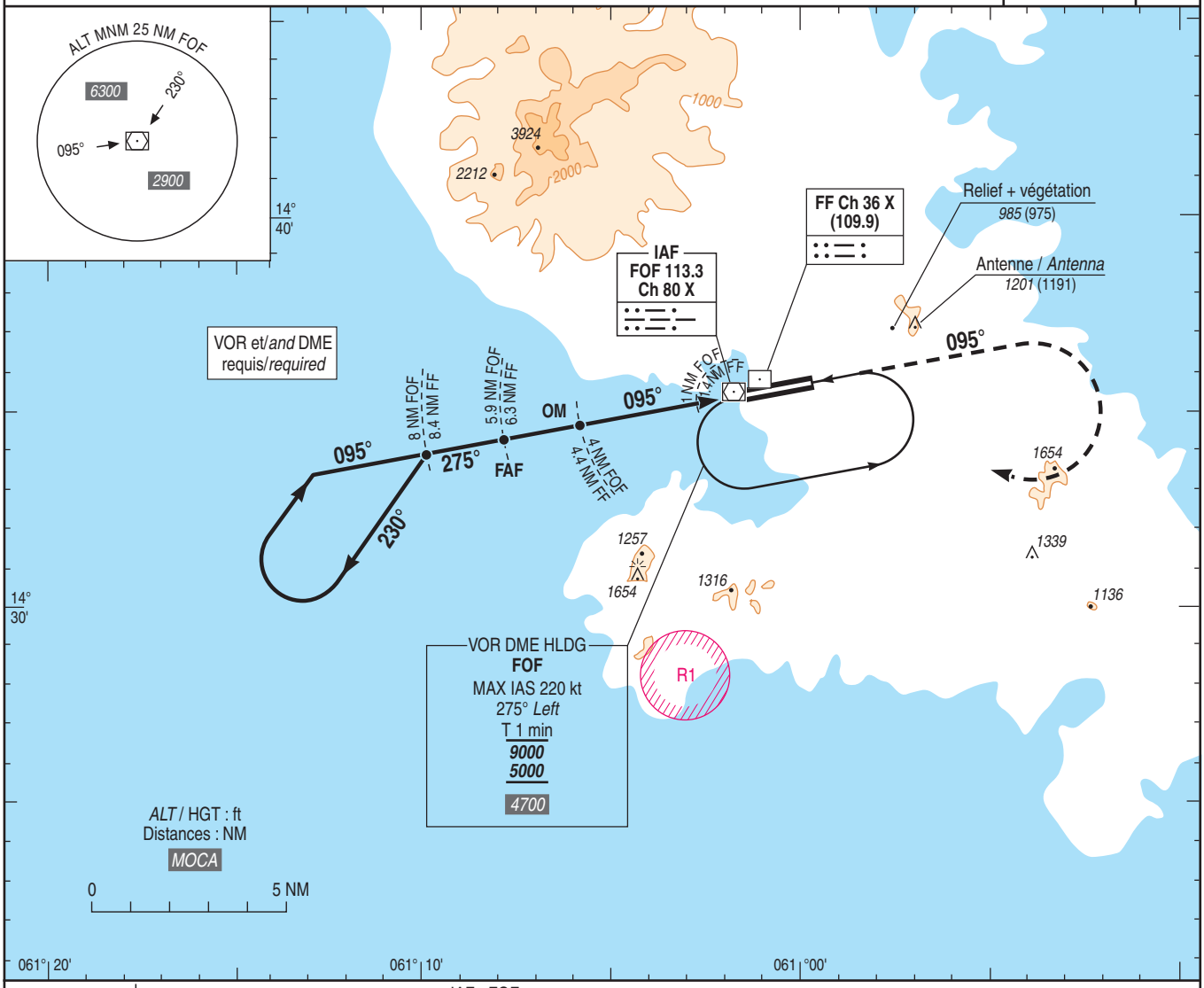
ALT AD : 16, ***THR : 10 (1 hPa)***

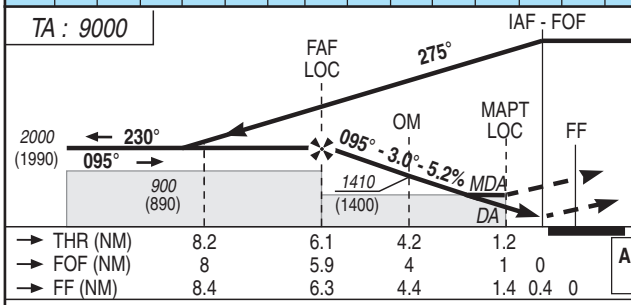
ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 10

ATIS : MARTINIQUE 127.850
APP : MARTINIQUE Approche / *Approach* 121.000 - 129.050 (s)
TWR : MARTINIQUE Tour / *Tower* 118.500

ILS-DME
FF 109.9
RDH : 52

VAR
15° W
(2025)





API : **Monter dans l'axe. A *2500*** (2490) tourner **à droite** pour rejoindre l'attente verticale **FOF** en montée vers ***5000*** (4990). **Ne pas tourner avant FOF.**
Monter à *2500* (2490) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : ***Climb straight ahead. At 2500*** *(2490) turn* ***right*** *to join* ***FOF*** *HLDG climbing to* ***5000*** *(4990).* ***Do not turn before FOF.***
Climb to 2500 (2490) prior to level acceleration.

→ THR (NM)	8.2	6.1	4.2	1.2	
→ FOF (NM)	8	5.9	4	1	0
→ FF (NM)	8.4	6.3	4.4	1.4	0.4 0

Altitudes / Hauteurs de franchissement d'obstacles non valables pour l'approche initiale
Obstacle Clearance Altitudes / Heights not valid for initial approach

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	ILS Y API 2.5% (1)			LOC Y			MVL / *Circling* (2)	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***430*** (420)	1500	419	***580*** (570)	1500	565	***810*** (800)	1500
B	***440*** (430)	1500	429	***590*** (580)	1500	577	***1520*** (1510)	1600
C	***460*** (450)	2100	441	***610*** (600)	2400	600	***1660*** (1650)	2400
D	***470*** (460)	2100	453	***630*** (620)	2400	620	***2050*** (2040)	3600
DL	***470*** (460)	2100	455	-	-	-	-	-

DME FOF

NM	5	4	3	2
ALT (HGT)	***1730*** (1720)	***1410*** (1400)	***1090*** (1080)	***770*** (760)

DME FF

NM	6	5	4	3	2
ALT (HGT)	***1920*** (1910)	***1600*** (1590)	***1280*** (1270)	***960*** (950)	***640*** (630)

Observations / *Remarks* : (1) Pour minimums particuliers voir / *For particular minima see* : AD 2 TFFF IAC RWY10 ILS MINIMA.
(2) MVL interdites au Nord de la piste. MVL interdites de nuit RWY 28 si PAPI RWY 28 U/S. / *Circling prohibited North of RWY. Circling prohibited by night RWY 28 if PAPI RWY 28 U/S.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	4.9 NM	4 min 11	3 min 27	2 min 56	2 min 33	2 min 15	2 min 01	1 min 50	1 min 35
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

MARTINIQUE AIME CESAIRE

CAT A B C D
ALT AD : 16, ***THR : 10 (1 hPa)***

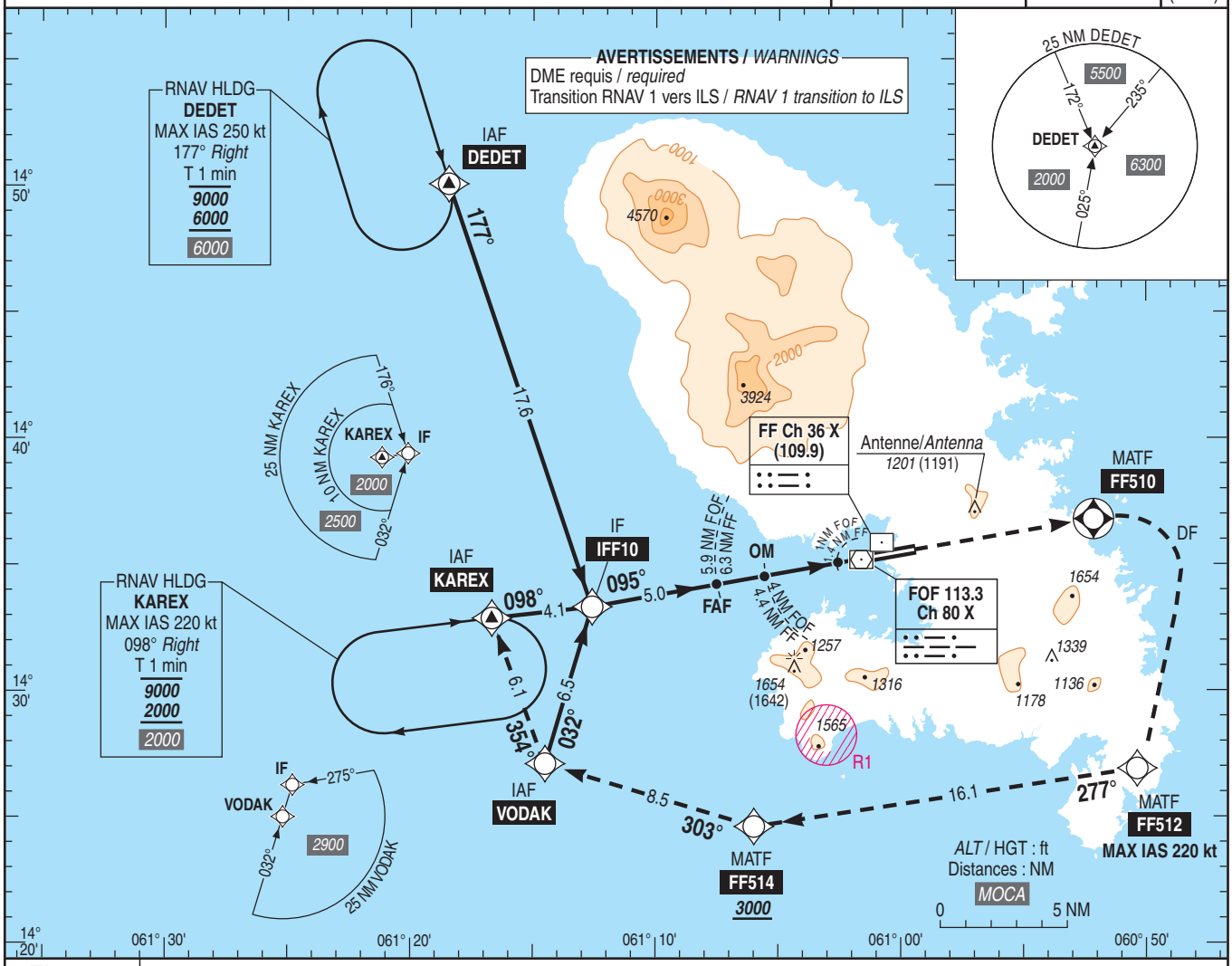
ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 10

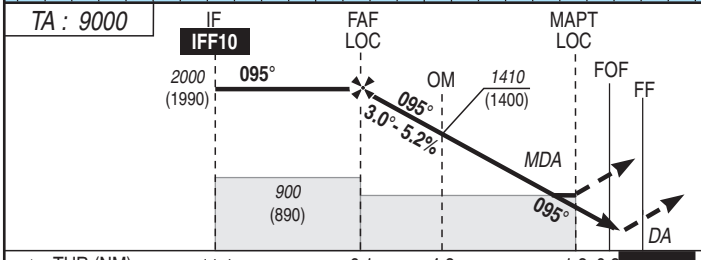
ATIS MARTINIQUE 127.850
APP : MARTINIQUE Approche / *Approach* 121.000 - 129.050 (s)
TWR : MARTINIQUE Tour / *Tower* 118.500

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

ILS-DME
FF 109.9
RDH : 52

VAR
15° W
(2025)





API : Monter **dans l'axe** vers **FF510**, puis tourner **à droite direct** vers **FF512** (MAX IAS 220 kt), puis vers **FF514** en montée vers **MNM *3000*** (2990), puis vers **VODAK** pour intégrer l'attente **KAREX**, ou suivre les instructions du CTL. Monter à *1600* (1590) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***FF510****, then turn* ***right direct*** *to* ***FF512*** *(MAX IAS 220 kt), then to* ***FF514*** *climbing up to* ***MNM 3000*** *(2990), then to* ***VODAK*** *to join* ***KAREX*** *holding, or follow ATC instructions.*
Climb up to 1600 (1590) prior to level acceleration.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	ILS Z API 2.5% (1)			LOC Z			MVL / *Circling* (2)	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***430*** (420)	1500	419	***590*** (580)	1500	575	***810*** (800)	1500
B	***440*** (430)	1500	429	***610*** (600)	1500	598	***1520*** (1510)	1600
C	***460*** (450)	2100	441	***640*** (630)	2400	622	***1660*** (1650)	2400
D	***470*** (460)	2100	453	***660*** (650)	2400	641	***2050*** (2040)	3600
DL	***470*** (460)	2100	455	-	-	-	-	-

DME FOF

NM	5	4	3	2
ALT (HGT)	***1730*** (1720)	***1410*** (1400)	***1090*** (1080)	***770*** (760)

DME FF

NM	6	5	4	3	2
ALT (HGT)	***1920*** (1910)	***1600*** (1590)	***1280*** (1270)	***960*** (950)	***640*** (630)

Observations / *Remarks* : (1) Pour minimums particuliers voir / *For particular minima see* : AD 2 TFFF IAC RWY10 ILS MINIMA.
(2) MVL interdites au Nord de la piste, et de nuit RWY28 si PAPI RWY28 U/S./ *Circling prohibited North of RWY*, and by *night RWY28 if PAPI RWY28 U/S.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* ENR 1.5

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	4.9 NM	4 min 11	3 min 27	2 min 56	2 min 33	2 min 15	2 min 01	1 min 50	1 min 35
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

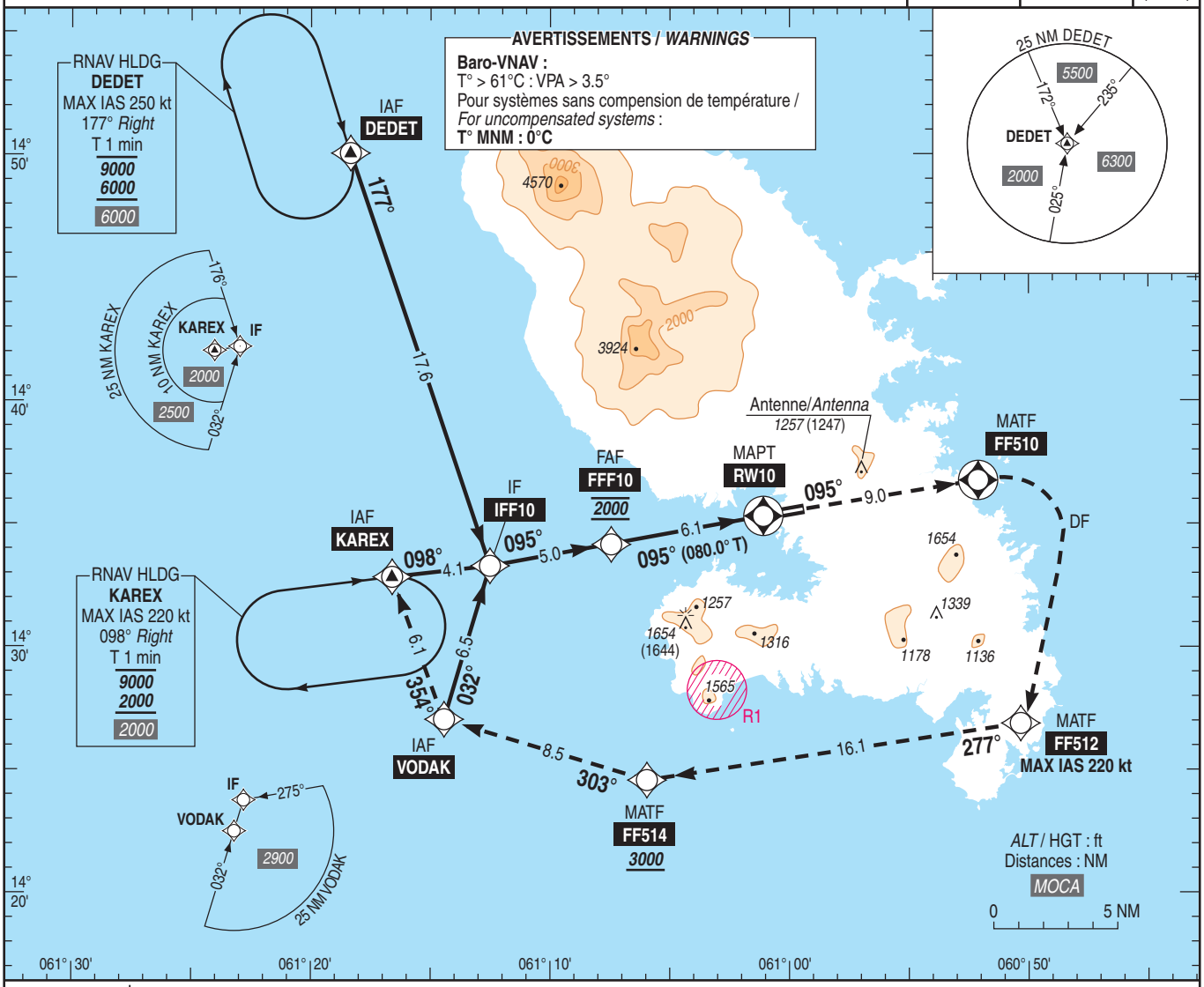
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 16, ***THR : 10 (1 hPa)***

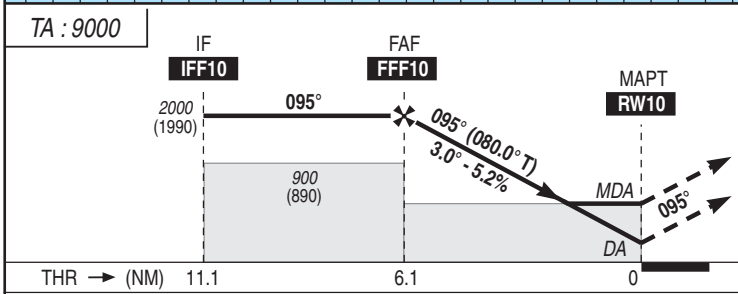
MARTINIQUE AIME CESAIRE

RNP RWY 10

ATIS : MARTINIQUE 127.850
APP : MARTINIQUE Approche / *Approach* 121.000 - 129.050 (s)
TWR : MARTINIQUE Tour / *Tower* 118.500

RNP APCH	TCH : 52	VAR 15°W (2025)





API : Monter **dans l'axe** vers **FF510** puis tourner à **droite direct** vers **FF512** (MAX IAS 220 kt), puis vers **FF514** en montée vers **MNM *3000*** (2990), puis vers **VODAK** pour intégrer l'attente **KAREX** ou suivre les instructions du CTL. Monter à *1600* (1590) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***FF510****, then turn* ***right direct*** *to* ***FF512*** *(MAX IAS 220 kt), then to* ***FF514*** *climbing up to* **MNM *3000*** *(2990), then to* ***VODAK*** *to join* ***KAREX*** *holding or follow ATC instructions. Climb up to 1600 (1590) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	LNAV-VNAV (1) API 2.5%			LNAV (1) API 2.5%			MVL / *Circling* (2)	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***650*** (640)	1500	540	***770*** (760)	1500	753	***810*** (800)	1500
B	***670*** (660)	1500	553	***790*** (780)	1500	777	***1520*** (1510)	1600
C	***690*** (680)	2400	572	***820*** (810)	2400	801	***1660*** (1650)	2400
D	***710*** (700)	2400	599	***830*** (820)	2400	820	***2050*** (2040)	3600

DIST RW10					
NM	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***1970*** (1960)	***1650*** (1640)	***1340*** (1330)	***1020*** (1010)	***700*** (690)

Observations : (1) Pour MNM particuliers, voir / *For special MNM, see* : AD 2 TFFF IAC RWY10 RNP MINIMA.
(2) MVL interdites au Nord de la piste. MVL interdites de nuit RWY28 si PAPI RWY28 U/S / *Circling prohibited North of runway. Circling prohibited by night RWY28 if PAPI RWY28 U/S*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* ENR 1.5.

FAF - MAPT	6.1 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
		5 min 13	4 min 18	3 min 39	3 min 11	2 min 49	2 min 31	2 min 17	1 min 58
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	765	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 16, ***THR : 10 (1 hPa)***

MARTINIQUE AIME CESAIRE

RNP RWY 10

MINIMA LNAV

Les MINIMA LNAV standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2,5 %.

LNAV MNM

The standard LNAV MNM below are determined for ACFT able to carry out a missed approach climbing slope greater than 2.5%.

Pente API *Missed APCH slope*	CAT	***MDA*** (H) (ft)	RVR (m)	OCH (ft)
3 %	A	***660*** (650)	1500	646
	B	***690*** (680)	1500	674
	C	***720*** (710)	2400	702
	D	***740*** (730)	2400	726
4 %	A	***580*** (570)	1500	565
	B		1500	
	C		2400	
	D		2400	

MINIMA LNAV/VNAV

Les MINIMA LNAV/VNAV standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2,5 %.

LNAV/VNAV MNM

The standard LNAV/VNAV MNM below are determined for ACFT able to carry out a missed approach climbing slope greater than 2.5%.

Pente API *Missed APCH slope*	CAT	***DA*** (H) (ft)	RVR (m)	OCH (ft)
3 %	A	***560*** (550)	1500	441
	B	***570*** (560)	1500	453
	C	***590*** (580)	2400	474
	D	***620*** (610)	2400	503
4 %	A	***390*** (380)	1500	274
	B	***400*** (390)	1500	286
	C	***420*** (410)	1900	310
	D	***460*** (450)	2100	342

© **SIA**

MARTINIQUE AIME CESAIRE

MINIMUM ILS

Les minimums AD ILS ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure ILS et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2,5 %.

The ILS AD minima below are calculated for ACFT performing an ILS procedure and able to carry out a missed approach climbing slope greater than 2.5 %.

PENTE en API *Missed approach slope*	**CAT**	**DA (H) (ft)**	**RVR (m)**	**OCH (ft)**
3 %	A	330 (320)	1400	317
	B	340 (330)	1500	327
	C	350 (340)	1500	339
	D	370 (360)	1600	351
	DL	370 (360)	1600	353
4 %	A	260 (250)	1300	154
	B	260 (250)	1300	166
	C	260 (250)	1300	179
	D	260 (250)	1300	192
	DL	260 (250)	1300	195

© SIA

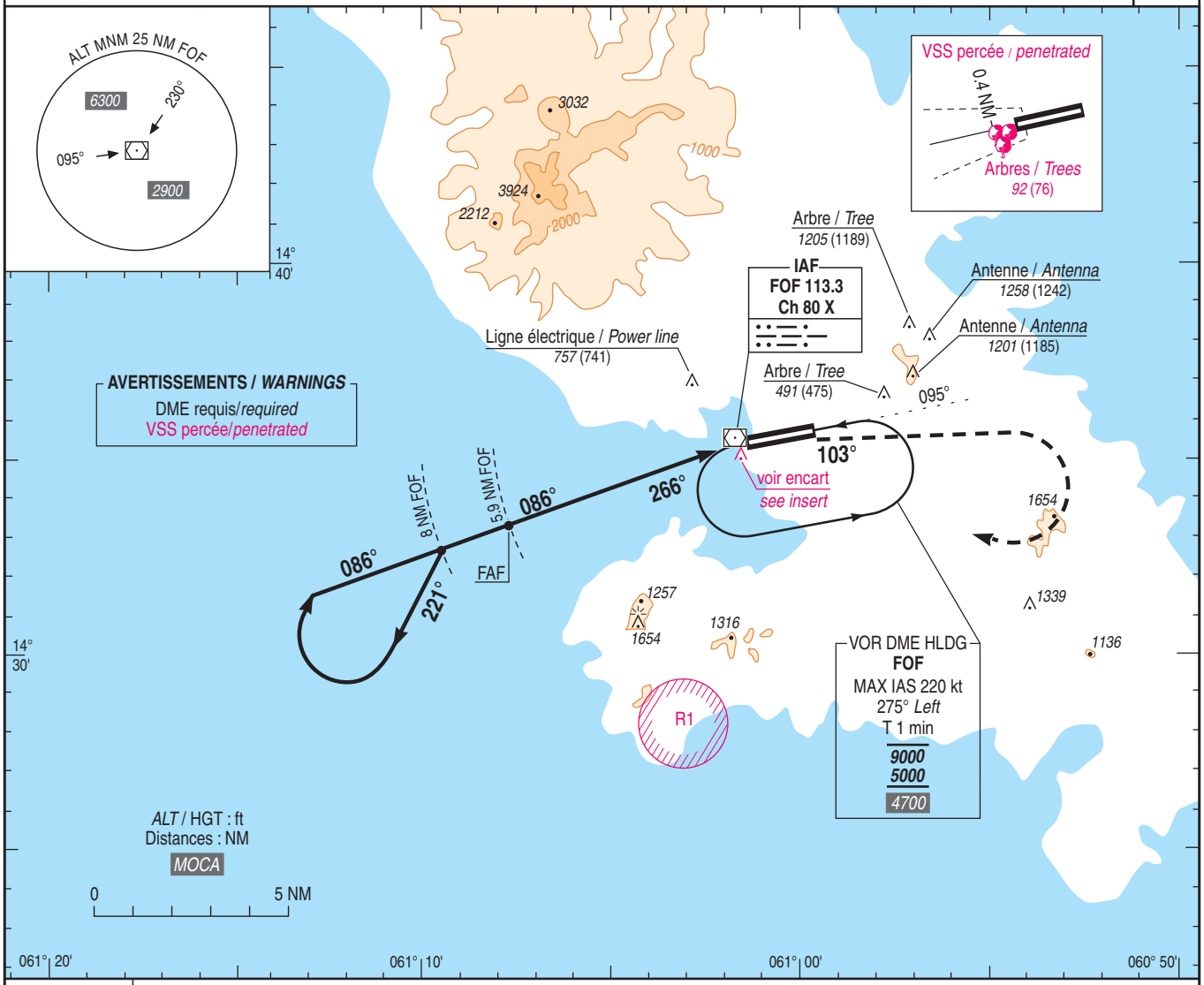
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
***ALT AD : 16 (1 hPa)**, THR : 10*

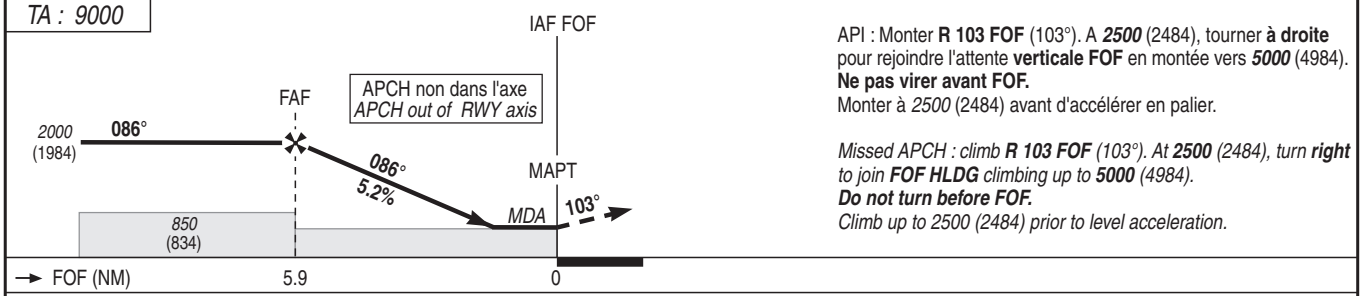
MARTINIQUE AIME CESAIRE

VOR RWY 10

ATIS MARTINIQUE 127.850
APP : MARTINIQUE Approche / *Approach* 121.000 - 129.050 (s)
TWR : MARTINIQUE Tour / *Tower* 118.500

VAR
15° W
(2025)





API : Monter **R 103 FOF** (103°). A ***2500*** (2484), tourner **à droite** pour rejoindre l'attente **verticale FOF** en montée vers ***5000*** (4984).
Ne pas virer avant FOF.
Monter à *2500* (2484) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : climb **R 103 FOF** (103°). At **2500** (2484), turn **right** to join **FOF HLDG** climbing up to **5000** (4984).*
Do not turn before FOF.
Climb up to 2500 (2484) prior to level acceleration.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	VOR			MVL / *Circling* (1)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***670*** (660)	1500	653	***790*** (780)	1500
B	***700*** (680)	1500	677	***1500*** (1490)	1600
C	***720*** (700)	3200	700	***1660*** (1640)	3200
D	***740*** (720)	3300	720	***2050*** (2040)	3600

DME FOF

NM	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT	***1730***	***1410***	***1100***	***780***
(HGT)	(1714)	(1394)	(1084)	(764)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
MVL interdites de nuit RWY 28 si PAPI RWY 28 U/S / *Circling prohibited by night RWY 28 if PAPI RWY 28 U/S.*

FAF - MAPT	5.9 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
		5 min 03	4 min 10	3 min 32	3 min 04	2 min 43	2 min 25	2 min 13	1 min 55
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

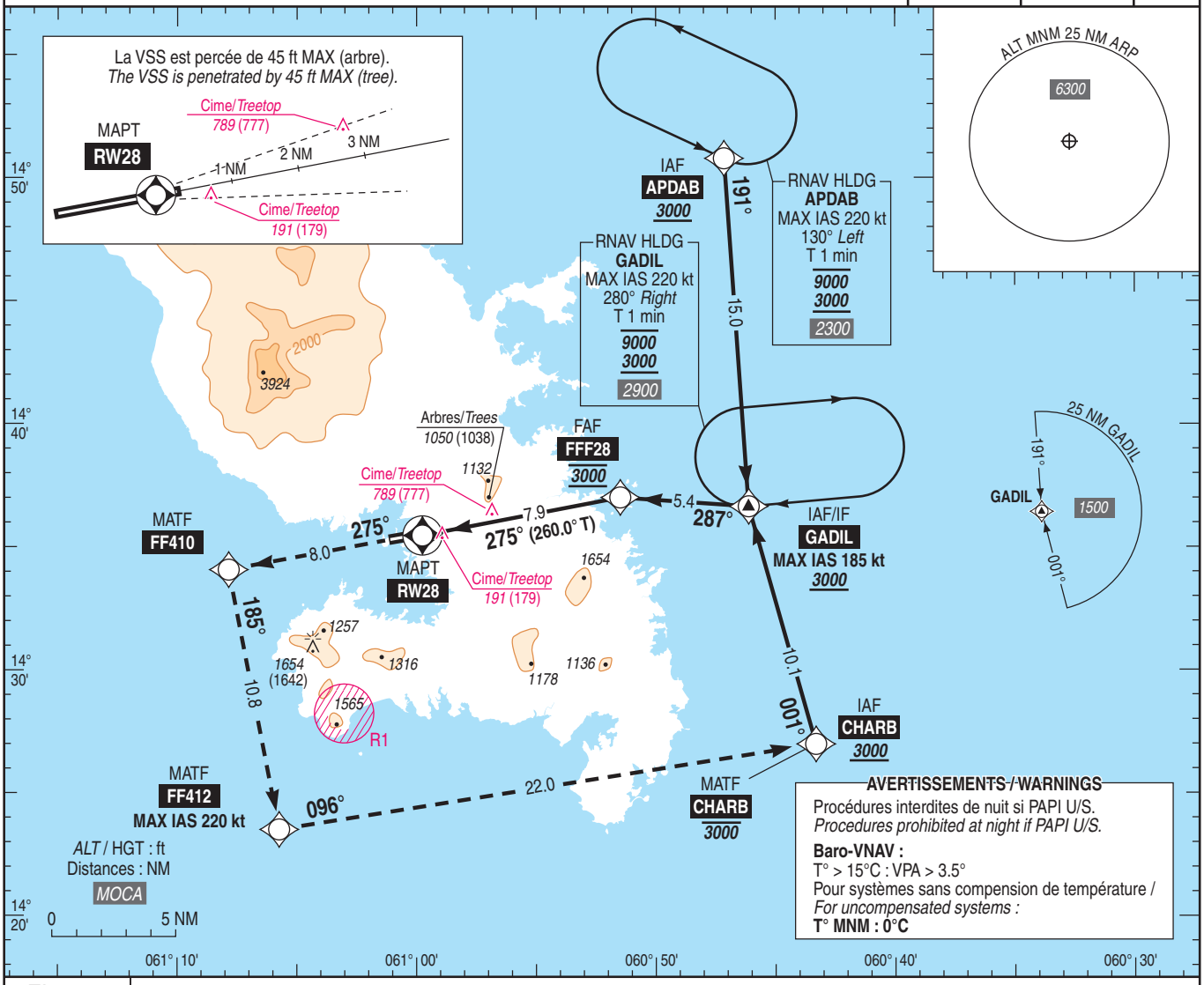
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 16, ***DTHR : 12 (1 hPa)***

MARTINIQUE AIME CESAIRE

RNP RWY 28

ATIS : MARTINIQUE 127.850
APP : MARTINIQUE Approche / *Approach* 121.000 - 129.050 (s)
TWR : MARTINIQUE Tour / *Tower* 118.500

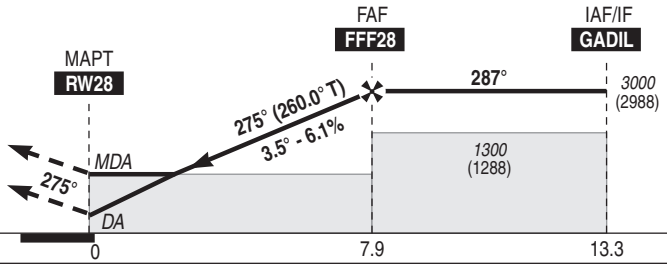
RNP APCH	TCH : 49	VAR 15°W (2025)



TA : 9000

API : Monter vers **FF410**, puis tourner à gauche vers **FF412** (MAX IAS 220 kt) puis vers **CHARB** en montée vers ***3000*** (2988) MAX.
Ou suivre instructions du CTL.
Monter à *1600* (1588) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up to ***FF410****, then turn left to* ***FF412*** *(MAX IAS 220 kt) then to* ***CHARB*** *climbing up to* ***3000*** *(2988) MAX.*
Or proceed according to ATC instructions.
Climb up to 1600 (1588) prior to level acceleration.



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.*
REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***1130*** (1120)	1500	1090	***1130*** (1120)	1500	1116	***1130*** (1120)	1500
B	***1130*** (1120)	1500	1093		1500		***1520*** (1510)	1600
C	***1130*** (1120)	2400	1096		2400		***1660*** (1640)	2400
D	***1130*** (1120)	2400	1099		2400		***2050*** (2040)	3600

DIST RW28

NM	3	4	5	6	7
ALT (HGT)	***1180*** (1168)	***1550*** (1538)	***1920*** (1908)	***2290*** (2278)	***2660*** (2648)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5.
(1) MVL interdites au nord de la piste / *Circling prohibited in the North of RWY.*

FAF - RW28	7.9 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
		6 min 47	5 min 35	4 min 45	4 min 08	3 min 39	3 min 16	2 min 58	2 min 34
VSP (ft/min)		430	525	615	710	805	895	990	1145

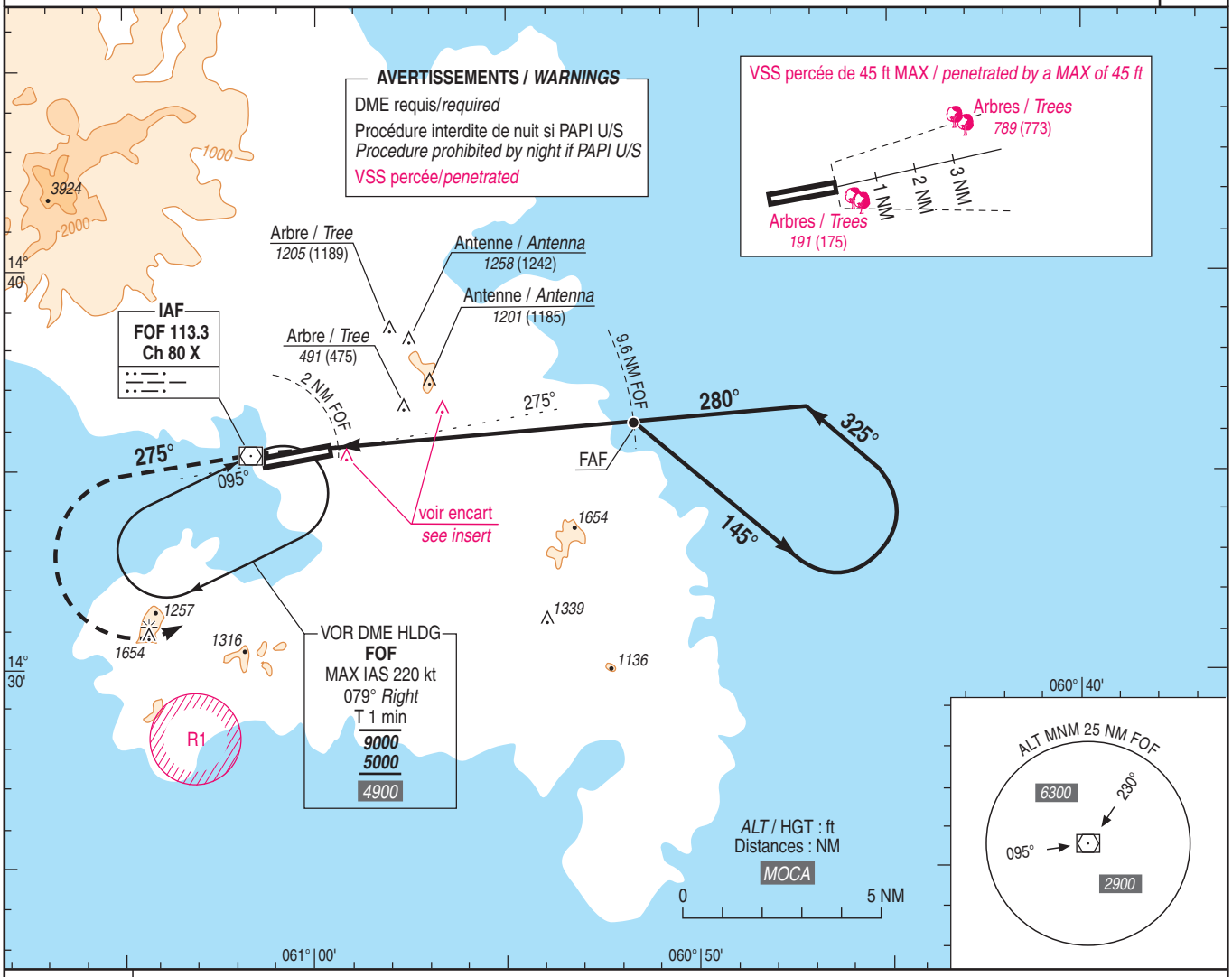
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
***ALT AD : 16 (1 hPa)**, DTHR : 12*

MARTINIQUE AIME CESAIRE
VOR RWY 28

ATIS MARTINIQUE 127.850
APP : MARTINIQUE Approche / *Approach* 121.000 - 129.050 (s)
TWR : MARTINIQUE Tour / *Tower* 118.500

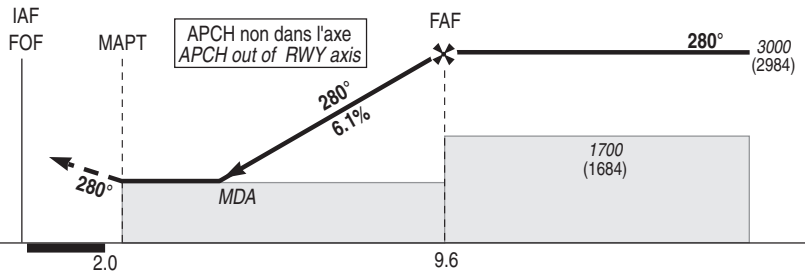
VAR
15° W
(2025)



TA : 9000

API : Monter sur **R 100 FOF** (280°).
A **FOF** suivre **R 275 FOF** (275°).
A ***2500*** (2484) virer à **gauche** pour rejoindre l'attente verticale **FOF** en montée vers ***5000*** (4984).
Ne pas virer avant FOF.
Monter à *2500* (2484) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 100 FOF** (280°).*
*At **FOF** follow **R 275 FOF** (275°).*
*At **2500** (2484) turn **left** to join **FOF** HLDG climbing up to **5000** (4984).*
Do not turn before FOF.
Climb up to 2500 (2484) prior to level acceleration.



DME ← (NM)	2.0	9.6
DTHR ← (NM)	0.3	7.9

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

CAT	VOR			MVL / *Circling* (1)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A B C D	***1310*** (1290)	5000	1286	***1310*** (1290) ***1520*** (1510) ***1660*** (1640) ***2050*** (2040)	5000

DME FOF

NM	6	7	8	9
ALT (HGT)	***1650*** (1634)	***2030*** (2014)	***2400*** (2384)	***2770*** (2754)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	7.6 NM	6 min 31	5 min 22	4 min 34	3 min 58	3 min 31	3 min 09	2 min 51	2 min 28
VSP (ft/min)		430	525	615	710	805	895	990	1145

© SIA

APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic

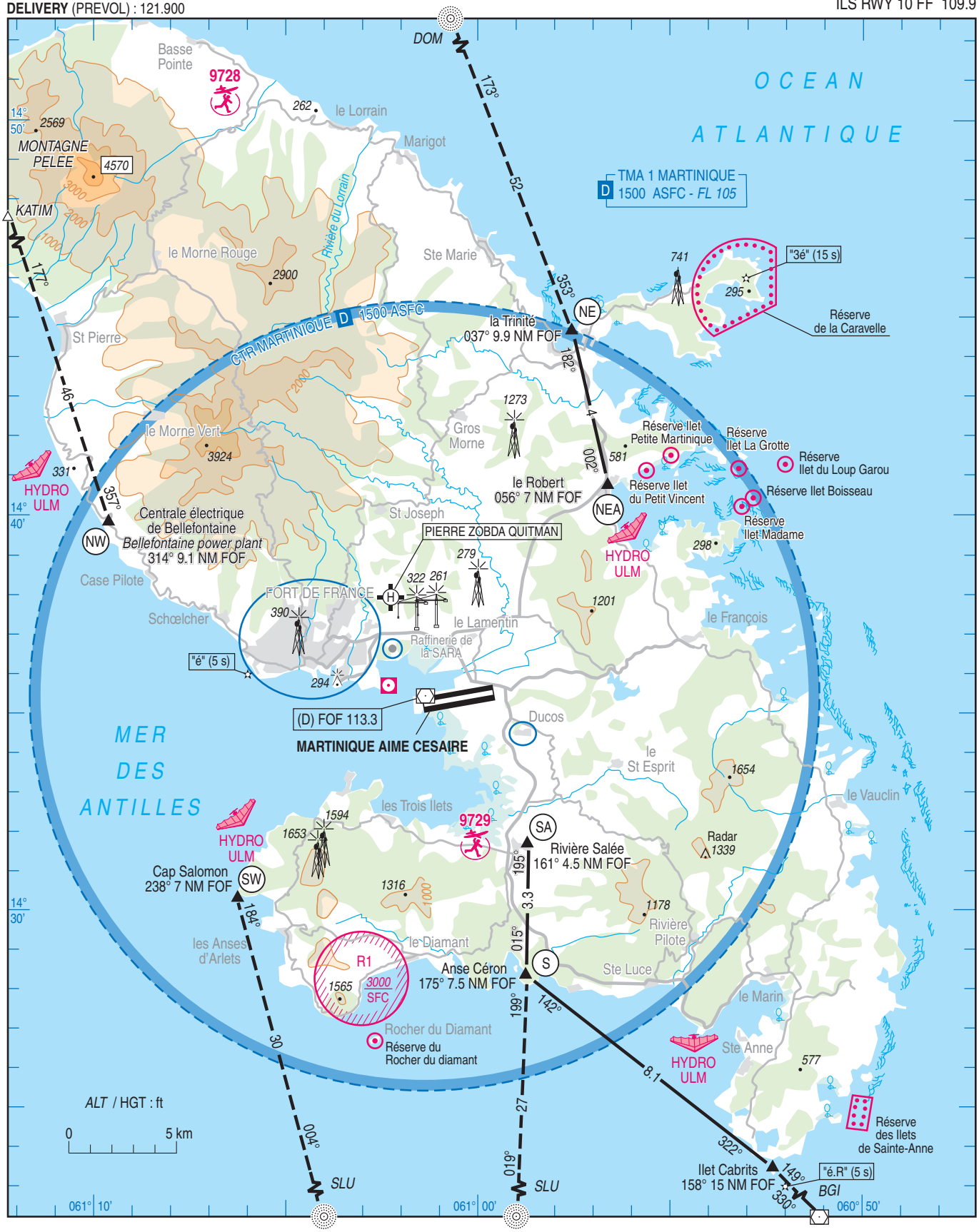
MARTINIQUE AIME CESAIRE

	ALT AD : 16 ft (1 hPa)	**TFFF**
	LAT : 14 35 32 N	VAR 15° W (2025)
	LONG : 060 59 47 W	

ATIS : 127.850
APP : MARTINIQUE Approche / *Approach* 121.000 - 129.050 (s)
TWR : 118.500
DELIVERY (PREVOL) : 121.900

VDF

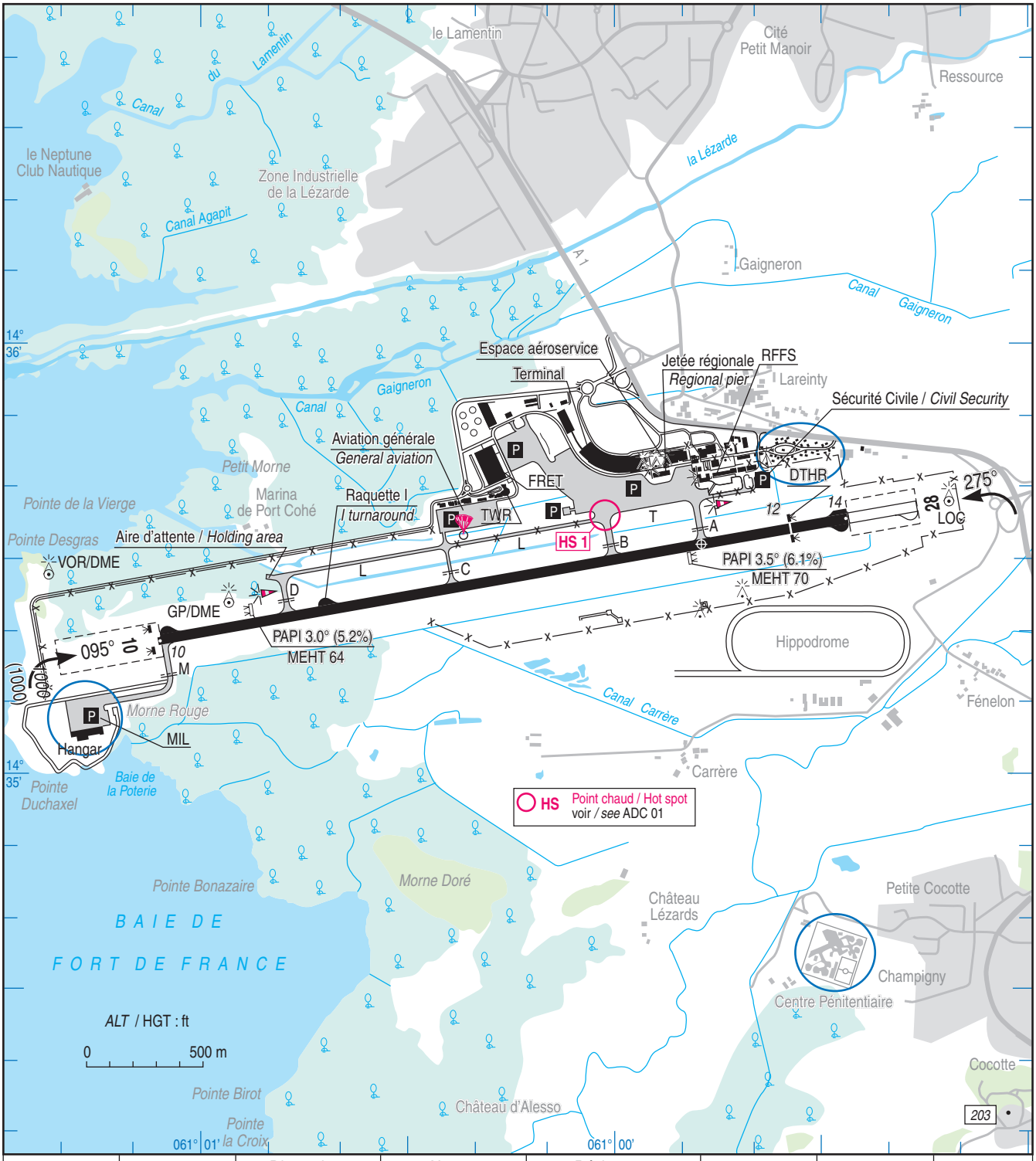
ILS RWY 10 FF 109.9



© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

MARTINIQUE AIME CESAIRE



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
10 28	095 275	3000 x 45	Revêtue *Paved*	84 F/B/W/T	3300 3450	3300 3000	3000 2750

Aides lumineuses : RWY 10/28 : HI.

Lighting aids : *RWY 10/28 : LIH.*

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 TFFG.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

TFFG - SAINT MARTIN GRAND'CASE

AD 2 TFFG.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	18°06'02"N 063°02'56"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*		
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	Est de la ville de GRAND CASE	East of GRAND CASE city
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	23 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*		
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-143 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	14.6319°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.022°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	EDEIS SAINT-MARTIN	
	Adresse / *Address*	97150 SAINT MARTIN	
	Telephone	0590 27 11 00 / 0590 27 11 05	
	FAX		
	TELEX	E-mail : fbo-sfg@edeis.com	
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	CAA : Délégation GUADELOUPE TEL : 0590 48 20 03 (06 96 95 63 08 hors horaires de bureau / outside office hours) - FAX : 0590 48 20 50.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFG.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	1100 - 2300	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	1200 - 2300 - Tous les vols en provenance de l'étranger, de Saint Barthélemy, îles de Guadeloupe et Martinique sont soumis obligatoirement à une déclaration de vol avec préavis de 24 HR auprès du CLI (Centre de Liaison Inter-services de la Douane), à l'adresse cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr. - Vols à destination de TFFS, TFFB, TFFC, TFFA, TFFM autorisés sous condition de dépôt d'une "déclaration de vol" avec préavis de 24 HR auprès du CLI, à l'adresse cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, uniquement pour les équipages et passagers sans bagage accompagné ou non accompagné, à l'exclusion de tout fret qu'il soit classique, express ou postal, et à l'exclusion de sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €. - Vols à destination de TFFS, TFFB, TFFC, TFFA TFFM comprenant bagage accompagné ou non accompagné, ou fret qu'il soit classique, express ou postal ou bien sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR. - Vols à destination de TFFJ autorisés sous condition de dépôt d'une déclaration de vol auprès du service territorial du droit de quai (droitdequai@comstbarth.fr) avec préavis de 24 HR. - Vols à destination de TFFJ, toute marchandise importée est obligatoirement soumise à déclaration à l'arrivée auprès du service territorial du droit de quai (droitsdequai@comstbarth.fr), avec préavis recommandé de 24 HR. - Autres destinations : sans objet. TEL : 0590 83 03 79 / 0590 89 00 31 - FAX : 0590 90 26 07. Sur AD TEL : 0590 87 32 18 - FAX : 0590 87 69 33. Police sur AD TEL : 0590 87 57 13 - FAX : 0590 87 99 61.	1200 - 2300 - All the flights from abroad, from Saint Barthélémy,Guadeloupe islands and Martinique must be reported with a 24 HR prior notice to CLI (Centre de Liaison Inter-services de la Douane) dedicated email cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr. - Flights aiming for TFFS, TFFB, TFFC, TFFA,TFFM authorized after provision of a "flight declaration" with 24 HR PN to CLI customs office dedicated email cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, and only for crews and passengers without neither unaccompanied or accompanied luggage, excluding any freight of classical, express or postal kind, and excluding any cash or values above 10 000€. - Flights aiming for TFFS, TFFB, TFFC, TFFA, TFFM comprising unaccompanied or accompanied luggage or freight of classical, express or postal kind or cash or values above 10 000€, prior border control and customs clearances to be made at TFFR. - Flights aiming for TFFJ authorized after provision of a "flight declaration" to the dockings fees customs office (droitsdequai@comstbarth.fr), with 24 HR PN. - Flights aiming for TFFJ, any freight shall be declared upon arrival to local customs office (droitsdequai@comstbarth.fr), with 24 HR PN. - Other destinations : not applicable TEL : 0590 83 03 79 / 0590 89 00 31 - FAX : 0590 90 26 07. On AD TEL : 0590 87 32 18 - FAX : 0590 87 69 33. Police on AD : 0590 87 57 13 - FAX : 0590 87 99 61.
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA ANTILLES H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS	AFIS : 1100 - SS + 15 Hors HOR : O/R pour EVASAN. TEL 0590 27 10 99 - E-Mail : sfg.afis@edeis.com	AFIS : 1100 - SS + 15 Outside these SKED : O/R for MEDEVAC. TEL 0590 27 10 99 - E-Mail : sfg.afis@edeis.com
8	Avitaillement / *Fueling*	1100 - 2300	
9	Services de manutention / *Handling*	1100-2300	
10	Sûreté / *Safety*	1100 - 2300	
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFG.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Agent habilité JOPOLO	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	JET A1 - AVGAS 100LL et lubrifiants : - disponible de 1100 à 2200 du lundi au samedi. - sur demande à AVT après CS + 15 et les dimanches. Informations de contact : AVT (aerisco@cadisco.com - TEL : +590 690 88 86 66 - VISA / MASTERCARD / Espèces) ou FBO (fbo-sfg@edeis.com - TEL : +590 690 88 31 38)	JET A1 - AVGAS 100LL and lubricants : - available from 1100 to 2200 from MON to SAT. - on request to AVT after SS + 15 and on SUN. Contact information : AVT (aerisco@cadisco.com - TEL : +590 690 88 86 66 - VISA / MASTERCARD / Cash) or FBO (fbo-sfg@edeis.com - TEL : +590 690 88 31 38)
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	JET A1 : 1 camion avitailleur de 10 000 L, 500 L/MN AVGAS : 1 citerne de 2000 L.	JET A1 : 1 fueling truck of 10 000 L, 500 L/MN AVGAS : 1 tank of 2000 L.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	
7	Observations / *Remarks*	NIL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFG.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	Grand-Case et proximité/ and surrounding area.
2	Restaurants	Sur l'AD et à proximité / On AD and surrounding area.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, voitures de location, bus. / Taxis, car rental, buses.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	NIL
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	NIL
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Aérogare / Terminal
7	Observations / *Remarks*	Boutiques et duty free sur AD / Shops and duty free on AD. Conciergerie TEL : 0690 88 31 38 - Email : fbo-sfg@edeis.com

AD 2 TFFG.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	5	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	2 plateformes de recueil passagers. Pas de moyens nautiques dans la zone marécageuse à proximité de l'aérodrome. Protocole d'accord avec la Société Nationale de Sauvetage en Mer.	2 platforms for passengers. No nautical equipment in the marshy area near the aerodome. Protocol of agreement with Société Nationale de Sauvetage en Mer.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Moyens privés avec société de levage maxi 23 t.	Private capabilities with lifting company up to 23 t.
4	Observations / *Remarks*	Niveau 5 : 1115 - SS+15. En dehors de ces horaires : niveau 1.	Level 5 : 1115 - SS+15. Outside these SKED : level 1.

AD 2 TFFG.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	NIL	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Sans objet	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 TFFG.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton bitumeux	Bituminous concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	19 F/C/W/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	Bretelles d'accès au PRKG : 15 m.	TWY to PRKG : 15 m.
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton bitumeux	Bituminous concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	19 F/C/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Seuil 12 / seuil décalé 30	THR 12 / DTHR 30
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	5ft AMSL / 19ft AMSL	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	1 18°06'04.97"N 063°02'53.72"W 2A 18°06'04.48"N 063°02'52.06"W	3A 18°06'03.99"N 063°02'50.39"W 4A 18°06'03.50"N 063°02'48.71"W
6	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 TFFG.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir / See AD 2 TFFG APDC 01	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Voir / See AD 2 TFFG APDC 01	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui	Yes
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 TFFG .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFG.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFG.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	MARTINIQUE Aimé Césaire
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 TFFG .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	AFIS
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 0596 57 23 25

AD 2 TFFG.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
12	107.00 (121)	1202 x 30	19 F/C/W/T revêtue / paved	18°06'05.57"N 063°03'09.11"W (18°06'05.06"N 063°03'07.38"W) ------ GUND NIL	THR : 5ft DTHR : 5ft
30	287.00 (301)	1202 x 30	19 F/C/W/T revêtue / paved	18°05'54.08"N 063°02'30.00"W (18°05'55.62"N 063°02'35.26"W) ------ GUND NIL	THR : 23ft DTHR : 19ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
12	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(1)
30	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(2)

(1) Bande de piste tronquée par un étang, à 55 m à l'Ouest du THR 12. / Runway strip truncated by a pond, located at 55 m from West of THR 12.

(2) Bande de piste tronquée au Nord du THR 30, et à l'Est par une clôture grillagée à 50 m du THR 30. / Runway strip truncated North of THR 30, and at East by a wire fence, located at 50 m from THR 30.

AD 2 TFFG.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
12	1202	1202	1202	1149	
30	1202	1202	1202	1040	

AD 2 TFFG.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*
12		G	PAPI 3.5 ° 6.1 %	55 ft					
30		G							

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
12	57 m 730 m 415 m	60 m	R W Y	LIH	R			(1)
30	160 m 675 m 367 m	60 m	R W Y	LIH	R			(2)

(1) THR 12, fin de piste 12, balisage latéral : feux LED / THR 12, RWY 12 end, edge lighting : LED lights.

(2) THR 30, fin de piste 30, balisage latéral : feux LED / THR 30, RWY 30 end, edge lighting : LED lights.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFG.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN		
	IBN		
2	Té d'atterrissage / *LDI*		
	Anémomètre / *Anemometer*		
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*		
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	Auto-réfléchissant	Self-reflecting
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupe électrogène 60 KVA et onduleur 40 KVA	Back up generator 60 KVA and UPS 40 KVA
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Moins de 15 s.	Less than 15 s.
5	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFG.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	

AD 2 TFFG.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
CTR JULIANA 18°09'00"N , 063°15'28"W - 18°09'00"N , 062°53'18"W - 17°59'10"N , 062°56'45"W - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 18°02'27"N , 063°06'34"W (ARP) - 18°05'35"N , 063°16'41"W - 18°09'00"N , 063°15'28"W	C	FL 055 ---------- SFC	TWR JULIANA Tower (EN)	HOR ATS : 1100 - 0100

AD 2 TFFG.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	GRAND CASE Information (FR) *GRAND CASE Information (EN)*	119.200 MHz	HO	HOR ATS : 1100 - SS + 15

AD 2 TFFG.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 TFFG.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL ***20.1 GROUND HANDLING***

Utilisation des postes de stationnement ***Use of parking areas***

Postes *Stands*	**ACFT de référence** *Reference ACFT*	**Envergure MAX (m)** *MAX wingspan (m)*	**Longueur MAX** *MAX length (m)*	**Observations** *Remarks*
1	ATR 72	27.05	27.17	
1H	AS 350 B2	NIL	12.94	
2A	ATR 72	27.05	27.17	
2B	DORNIER 228	16.98	16.90	
2C	DORNIER 228	16.98	16.90	
3A	ATR 72	27.05	27.17	
3B	DORNIER 228	16.98	16.90	
3C	DORNIER 228	16.98	16.90	
4A	ATR 72	27.05	27.17	
4B	DORNIER 228	16.98	16.90	
4C	PIPER AZTEC	11.50	11.25	
3H	SA342	NIL	12.50	
4H	AW 189	NIL	17.62	
5 à/ *to* 15	PIPER AZTEC	11.50	11.25	A l'arrivée sur l'aire de trafic Aviation Générale, arrêt des moteurs sur l'axe de la voie de circulation qui dessert les postes 5 à 15 et stationnement final sur le poste par repoussage manuel. Lorsqu'ils sont stationnés, les nez des avions doivent être orientés vers la voie de circulation qui dessert les postes. Postes de stationnement O/R. *On arrival at the General Aviation apron, engine shutdown on the TWY centerline serving stands 5 to 15 and final parking on stand by manual push back. When parked, ACFT noses must be oriented towards the TWY serving the stands.* *Parking stands O/R.*

AD 2 TFFG.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFG.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GENERALITES

Atterrissages et décollages autorisés de jour uniquement.

Approche délicate (relief et turbulence particulièrement par vent N à NE et S à SE).

Respect de la hauteur minimale de survol (1000 ft ASFC) au-dessus de la réserve naturelle de Saint-Martin, dont les ilets Tintamarre, Pinel, Petite Clef et Caye Verte (voir ENR 5.7-3).

Les pilotes doivent s'assurer de pouvoir survoler un gabarit routier de 15 ft situé à 55 m du THR 30.

Transpondeur obligatoire code 2000 avec alticodeur.

QFU 121° préférentiel cause aérologie, environnement et infrastructure.

Compte-rendus de position obligatoires pour tout pilote entrant base gauche et dernier virage pour approche RWY 12.

Utilisation systématique de la langue anglaise dans la circulation d'aérodrome dès qu'il y a un pilote qui s'exprime en anglais dans le circuit.

Itinéraires de transit VFR entre TFFG et TFFJ : voir ENR 3.3.

Vols de nuit (atterrissage et décollage) réservés aux vols d'Etat ainsi qu'aux vols d'évacuation sanitaire dont les pilotes sont autorisés par l'autorité de l'aviation civile.

22.1 GENERAL

LDG and TKOF authorized by day only.

Approach with caution (relief and turbulence especially when wind is N to NE and S to SE).

Compliance with minimum overfly height (1000 ft ASFC) over Saint-Martin nature reserve, including Tintamarre, Pinel, Petite Clef and Caye Verte islands (see ENR 5.7-3).

Pilots must be sure to be able to overfly a 15 feet-high restrictor located 55 m away from THR 30.

Compulsory transponder with coding altimeter squawk 2000.

Preferred QFU 121° due to aerology, environment and infrastructure.

Mandatory report entering left hand base leg and last turn during RWY 12 approach.

English language is systematically used in the aerodrome traffic circuit when an English-speaking pilot is in the circuit.

VFR transit routes between TFFG and TFFJ : see ENR 3.3.

Night flights (LDG and TKOF) restricted to state flights as well as medical evacuation flights for which the pilots are authorized by the civil aviation authority.

22.2 VOLS AU DEPART

DEC piste 12 :
- interdiction de virer avant la mer.

DEC piste 30 :
1- virage à droite obligatoire,
2- interdiction de virer avant la mer.

22.2 DEPARTING FLIGHTS

TKOF RWY 12 :
- prohibited to turn before reaching the sea.

TKOF RWY 30 :
1- right turn compulsory,
2- prohibited to turn before reaching the sea.

22.3 CONDITIONS D'UTILISATION

HOR ATS : Contact obligatoire en langue anglaise lors ARR et DEP avec JULIANA TOUR.

Présence RFFS et AFIS obligatoire pour une utilisation de l'aérodrome de nuit.

22.3 OPERATING CONDITIONS

ATS SKED : Compulsory radio contact in English for ARR and DEP with JULIANA TWR.

Presence of AFIS and RFFS required for night operations.

22.4 SERVICES ATS

Par délégation de l'organisme d'approche de SAINT-MARTIN JULIANA, l'AFIS de SAINT-MARTIN GRAND-CASE est responsable de la fourniture des services d'information et d'alerte dans la zone réglementée TF-R 3.

22.4 ATS

SAINT-MARTIN GRAND-CASE AFIS is responsible for providing flight information and alert services within the restricted area TF-R 3, by delegation of SAINT-MARTIN JULIANA approach authority.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFG.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Présence importante d'oiseaux aux abords de la piste et du TWY Bravo de Mai à Octobre.

23.3 ACTIVITES PARTICULIERES

Activité PJE (N°9718) : voir ENR 5.5.

23.4 ASSISTANCE OBLIGATOIRE

Assistance au sol obligatoire pour tout aéronef (Aviation générale et d'affaires) > 3 t (6600 lbs).

Les demandes d'assistance au sol doivent être soumises au Service FBO d'EDEIS ST MARTIN GRAND-CASE 48HR avant l'heure estimée d'arrivée par :

- site internet : cy.myhandlingsoftware.com
- ou E-mail : fbo-sfg@edeis.com
- ou TEL : +590 690 88 31 38.

23.5 PERIL ANIMALIER

Occasionnel.

23.6 PROCEDURES APPLICABLES EN PERIODE CYCLONIQUE

→ **23.6.1 Préparation avant l'arrivée d'un phénomène cyclonique**

→ L'aérodrome **ne dispose pas de points d'ancrage permettant l'arrimage des aéronefs** en cas de vents forts.

→ En conséquence, **tous les aéronefs présents sur la plateforme doivent être évacués vers un autre aérodrome** situé hors de la zone de risque, dans les délais fixés par l'exploitant.

→ L'exploitant publie une **alerte interne cyclonique** définissant les délais de préparation, de réduction d'activité et de fermeture.

→ Les activités aéronautiques sont **progressivement limitées puis suspendues** conformément aux consignes communiquées.

→ Les opérateurs doivent retirer tout équipement pouvant être projeté par le vent.

→ L'exploitant peut procéder à la **fermeture temporaire de l'aérodrome** , après coordination avec la DSAC-AG et la Préfecture de Saint-Martin et de Saint-Barthélémy

→ **23.6.2 Pendant le passage du phénomène**

→ L'aérodrome est **fermé à toute opération aéronautique.**

→ L'accès à la plateforme est **strictement interdit** à toute personne non autorisée.

→ Les services essentiels demeurent en position de veille sécuritaire.

→ **23.6.3 Après le passage du phénomène**

→ Une **inspection complète et systématique** des infrastructures est réalisée par l'exploitant avant toute reprise d'exploitation.

→ La **réouverture** est possible uniquement après confirmation de l'état de service des infrastructures et diffusion d'un message officiel (NOTAM).

→ **23.6.4 Communication et information**

→ Les informations opérationnelles relatives à la préparation et au suivi des phénomènes cycloniques sont diffusées via NOTAM et communications de l'exploitant.

→ Tout renseignement complémentaire peut être sollicité auprès du **FBO**

23.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Significant presence of birds around the RWY and TWY Bravo from May to October.

23.3 SPECIAL ACTIVITIES

Paradropping activity (NR 9718) : see ENR 5.5.

23.4 MANDATORY HANDLING

Ground handling mandatory for all aircraft (general and business) weighing more than 3 t (6600 lbs).

Ground handling requests must be submitted to EDEIS ST MARTIN GRAND-CASE FBO Services 48HR prior to ETA via :

- website : cy.myhandlingsoftware.com
- or E-mail : fbo-sfg@edeis.com
- or TEL : +590 690 88 31 38.

23.5 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random.

23.6 PROCEDURE APPLICABLE DURING CYCLONIC CONDITIONS

23.6.1 Preparations prior to the arrival of a cyclonic event

*The aerodrome has **no tie-down points** allowing safe aircraft securing in case of strong winds.*

*Therefore, **all aircraft present on the aerodrome must be evacuated** to another aerodrome located outside the risk area, within the deadlines communicated by the aerodrome operator.*

*The operator will issue a **cyclonic alert notice** , indicating preparation timelines and operational restrictions.*

*Aeronautical activities and ground handling services will be **gradually restricted and then suspended** as instructed.*

All equipment and loose objects susceptible to being projected by the wind must be removed.

*Temporary **aerodrome closure** may be implemented, in coordination with the competent authorities (DSAC-AG, la Préfecture de Saint-Martin et de Saint-Barthélémy).*

23.6.2 During the passage of the cyclonic phenomenon

*The aerodrome is **closed to all aeronautical operations.***

*Access to the aerodrome is **strictly prohibited** to all unauthorized personnel.*

Essential services remain on standby to preserve safety and infrastructure integrity.

23.6.3 Post-event procedures

***A complete inspection** of aerodrome infrastructure (movement area, visual aids, fences, utilities) must be performed before any operational resumption.*

***Reopening** is permitted only after confirmation of serviceability and dissemination of official information (NOTAM).*

23.6.4 Communication

Operational information related to cyclone preparation and impact will be distributed through NOTAM and operator communications.

*For further information, users shall contact the **FBO – Saint-Martin Grand-Case Airport.***

AD 2 TFFG.24 **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

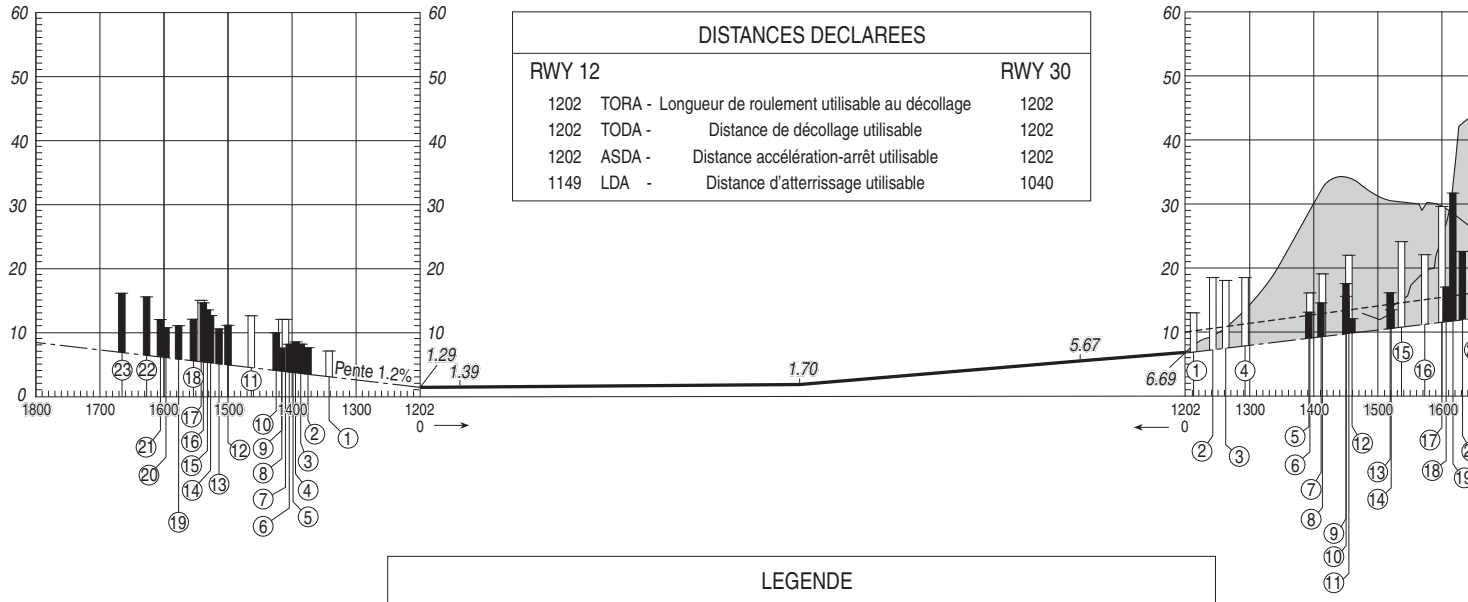
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type

SAINT MARTIN **GRAND'CASE**
RWY 12/30

VAR 14°W (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES



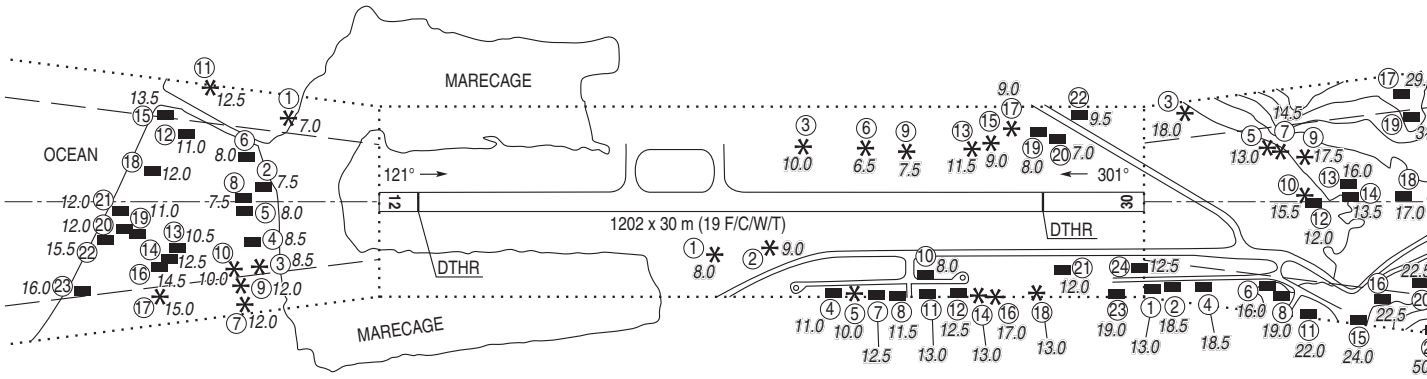
DISTANCES DECLAREES			
RWY 12			RWY 30
1202	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	1202
1202	TODA -	Distance de décollage utilisable	1202
1202	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	1202
1149	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	1040

LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE MOBILE (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

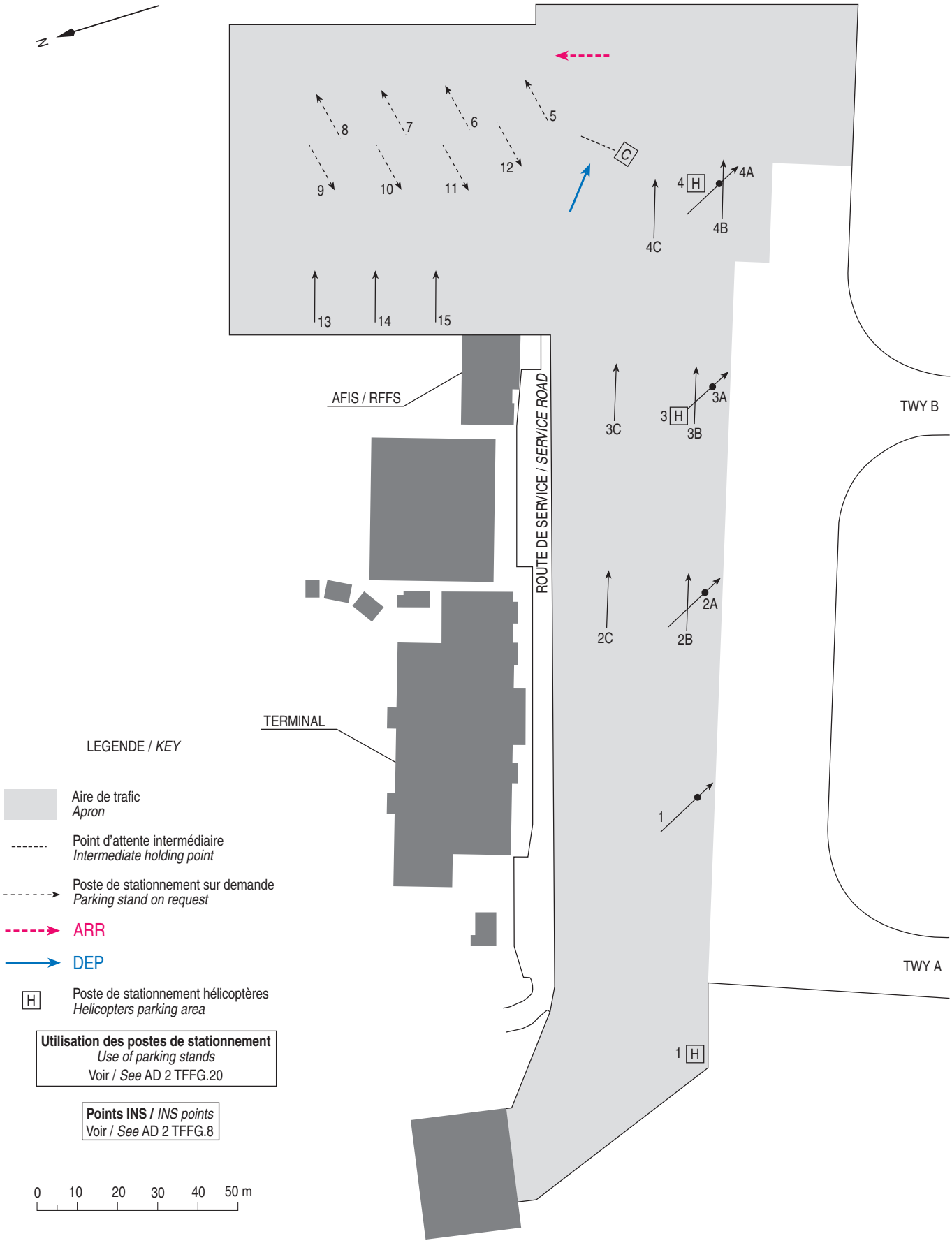


Levé exécuté le 07 mars 2023
Système d'altitude : IGN 1988 SM

© **SIA**

AIRES DE STATIONNEMENT
Parking areas

SAINT MARTIN **GRAND'CASE**



© SIA

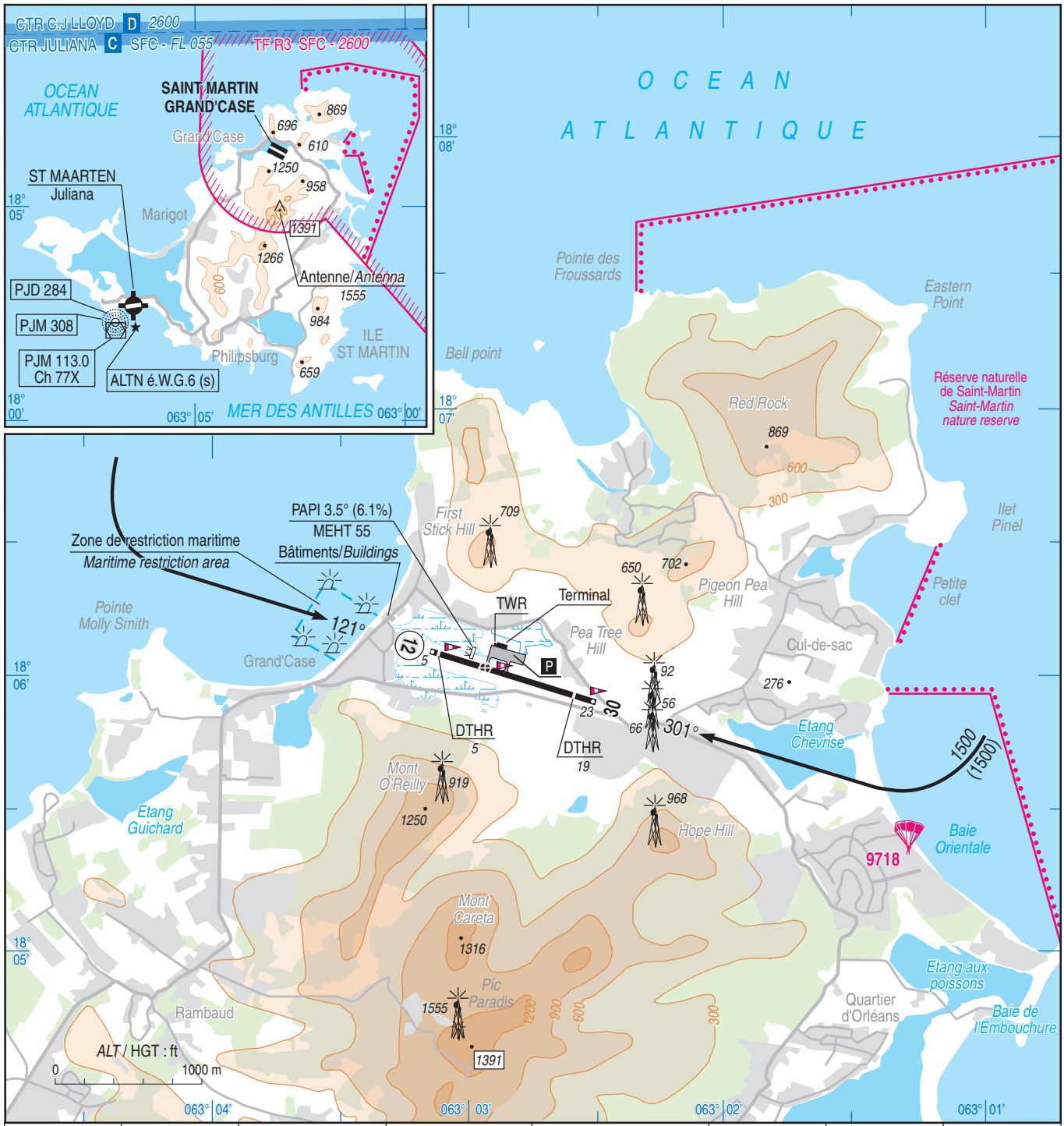
APPROCHE - ATTERRISSAGE A VUE
Visual approach and landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

SAINT MARTIN **GRAND'CASE**

	ALT AD : 23 ft (1 hPa)	**TFFG**
	LAT : 18 06 02 N	VAR 14° W (2020)
	LONG : 063 02 56 W	

APP : JULIANA *Approach* 128.950 (EN)
TWR : JULIANA *Tower* 118.700 (EN)
AFIS : GRAND CASE Information 119.200



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
12 30	121 301	1202 x 30	Revêtue *Paved*	19 F/C/W/T	1202 1202	1202 1202	1149 1040

Aides lumineuses :

voir AD 2 TFFG.14 et 15

Lighting aids :

see AD 2 TFFG.14 and 15

AMDT 05/26 **CHG** : Suppression feux à éclat / *Removal flashing lights*, RWY 12, modification PAPI, Ajout / *Addition* WDI.

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 TFFJ.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

TFFJ - SAINT BARTHELEMY

AD 2 TFFJ.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	17°54'16"N 062°50'38"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*		
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	800 m NE de GUSTAVIA	800 m NE of GUSTAVIA city
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	48 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*		
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-137 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	14.6989°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.021°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	COLLECTIVITE DE SAINT BARTHELEMY	
	Adresse / *Address*	Aéroport de Saint Jean - Gustave III 97133 SAINT BARTHELEMY	
	Telephone	0590 27 65 41	
	FAX	0590 27 98 50	
	TELEX		
	AFS	TFFJZPZX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : aeroport@comstbarth.fr	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFJ.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	1100 - SS+15	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	Douanes: PN 24HR, LUN-VEN : 1100-2200 - SAM : 1130-1600. Police: 1100-SS+15.	Custom: PN 24HR, MON-FRI : 1100-2200 - SAT : 1130-1600. Police: 1100-SS+15.
3	Services de santé / *Health and sanitary*	NIL	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA ANTILLES-GUYANE H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS	AFIS : 1100 - SS + 15	
8	Avitaillement / *Fueling*	NIL	
9	Services de manutention / *Handling*	O/R 1100 - SS+15	
10	Sûreté / *Safety*	1100 - SS+15	
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*	Douanes : TEL : 0590 27 68 80 - FAX : 0590 27 59 67 - Toute marchandise importée en provenance de l'étranger, de Saint-Martin, des îles de Guadeloupe et Martinique est obligatoirement soumise à déclaration à l'arrivée auprès du service territorial du droit de quai (droitsdequai@comstbarth.fr), avec préavis recommandé de 24 HR. - Vols à destination de TFFS, TFFB, TFFC, TFFA, TFFM autorisés sous condition de dépôt d'une "déclaration de vol" avec préavis de 24 HR auprès du CLI (Centre de Liaison Inter-services de la Douane) à l'adresse cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, uniquement pour les équipages et passagers sans bagage accompagné ou non accompagné, à l'exclusion de tout fret qu'il soit classique, express ou postal, et à l'exclusion de sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €. - Vols à destination de TFFS, TFFB, TFFC, TFFA, TFFM comprenant bagage accompagné ou non accompagné, ou fret qu'il soit classique, express ou postal ou bien sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR . - Vols à destination de TFFG autorisés sous condition de dépôt d'une déclaration de vol auprès du CLI à l'adresse cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr avec préavis de 24 HR. - Autres destinations : sans objet. Police : TEL : 0590 51 17 03. - GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : 1100-CS+15	Customs: TEL: 0590 27 68 80 - FAX: 0590 27 59 67 - All goods imported from abroad, from Saint-Martin, from the islands of Guadeloupe and Martinique are compulsorily subject to declaration on arrival at the dockings fees customs office (droitsdequai@comstbarth.fr), with 24 HR recommended PN. - Flights aiming for TFFS, TFFB, TFFC, TFFA, TFFM authorized after provision of a "flight declaration" with 24 HR PN to CLI customs office dedicated email cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, and only for crews and passengers without neither unaccompanied or accompanied luggage, excluding any freight of classical, express or postal kind, and excluding any cash or values above 10 000€. - Flights aiming for TFFS, TFFB, TFFC, TFFA, TFFM comprising unaccompanied or accompanied luggage or freight of classical, express or postal kind or cash or values above 10 000€, prior border control and customs clearances to be made at TFFR. - Flights aiming for TFFG authorized after provision of a "flight declaration" to CLI customs office dedicated email cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, with 24 HR PN. - Other destinations : not applicable. Police: TEL: 0590 51 17 03. - GRF (Global Reporting Format) : 1100-SS+15

AD 2 TFFJ.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*		
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	NIL	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*		
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*		
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Réparations par sociétés de maintenance basées	Possible repairs by based maintenance companies.
7	Observations / *Remarks*	Assistance recommandée pour les vols commerciaux et les aéronefs d'aviation générale/d'affaires de MTOW > 3t. Assistance aéroportuaire : - ATS Handling : 0590 27 61 01 - FAX : 0590 29 15 49 E-mail : charter@atssbh.com - St-Barth Services : 0590 29 28 17 - FAX : 0590 29 37 52 E-mail : ops@stbarthservices.com - Barth's Aviation : 0590 27 72 98 - 0690 58 67 25 E-mail : maxime.desouches@wanadoo.fr - St-Barth Rway : 0590 27 12 35 - 0690 88 16 23 E-mail : management@stbarthrway.com, ops@stbarthrway.com - 5 Stars Services : 0590 27 61 01 - 0690 46 74 67 E-mail : rod97133@gmail.com	Handling advisable for commercial flights and general aviation/corporate ACFT of MTOW > 3t. Handling companies : - ATS Handling : 0590 27 61 01 - FAX : 0590 29 15 49 E-mail : charter@atssbh.com - St-Barth Services : 0590 29 28 17 - FAX : 0590 29 37 52 E-mail : ops@stbarthservices.com - Barth's Aviation : 0590 27 72 98 - 0690 58 67 25 E-mail : maxime.desouches@wanadoo.fr - St-Barth Rway : 0590 27 12 35 - 0690 88 16 23 E-mail : management@stbarthrway.com, ops@stbarthrway.com - 5 Stars Services : 0590 27 61 01 - 0690 46 74 67 E-mail : rod97133@gmail.com

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFJ.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	www.saintbarth-tourisme.com	
2	Restaurants	Bar snack restaurants sur l'aérodrome et à proximité	Restaurants and bar at AD and in the vicinity.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, voitures de location.	Taxis, car rental.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Pharmacie en face aéroport, hôpital en ville.	Chemistshop in front of airport, hospital in town.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	DAB, change à proximité aérogare.	ATM, change office near terminal.
6	Office de tourisme / *Tourist office*	En ville et sur AD.	In town and on AD.
7	Observations / *Remarks*	Boutiques à l'étage commercial aérogare.	Shops on air terminal sales floor.

AD 2 TFFJ.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	3	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	1 VIRP 250 + 1 VIRMP 15	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Moyens privés maxi 6 t.	Private capabilities up to 6 t
4	Observations / *Remarks*	Niveau 3 : 1100 - SS + 15. Niveau 1 : En dehors de ces horaires.	Level 3 : 1100 - SS + 15. Level 1 : Out of these SKED.

AD 2 TFFJ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFJ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton rigide	Concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	5.7 t	
2	Largeur TWY / *TWY width*	A, B, C, D : 10 m H : 5 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton rigide	Concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	5.7 t	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Peigne piste 10	RWY 10 threshold marking
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	47 ft.	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*	TWY H réservé uniquement pour les hélicoptères.	TWY H reserved only for HEL.

AD 2 TFFJ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Présence sur RWY 10-28 de marques spéciales latérales à 267 mètres du seuil 10	Special RWY edge marking situated 267 meters after THR 10
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 TFFJ .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFJ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFJ.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	MARTINIQUE Aimé Césaire
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 TFFJ .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	METAR AUTO
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	AFIS
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 0596 57 23 25

AD 2 TFFJ.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
10	088.60 (103)	646 x 18	5,7t béton / concrete	17°54'15.56"N 062°50'47.79"W ------ GUND NIL	THR : 48ft
28	268.61 (283)	646 x 18	5,7t béton / concrete	17°54'16.07"N 062°50'25.83"W ------ GUND NIL	THR : 4ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
10	NIL	NIL	150 x 60	706 x 60	NIL	(1)
28	NIL	NIL	NIL	706 x 60	NIL	(2)

(1) Pression maximale des pneus 0.9 MPa. / Maximum tyre pressure 0.9 MPa.
Forte inclinaison de la bande de piste en amont du seuil 10. / Steep slope of RWY strip upstream of RWY 10.

(2) Pression maximale des pneus 0.9 MPa. / Maximum tyre pressure 0.9 MPa.
Bande partiellement sablonneuse en amont du seuil 28. / Partially sandy strip upstream of RWY 28.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFJ.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
10	646	796	646	646	
28				646	Décollage interdit piste 28. Take off prohibited RWY 28.

AD 2 TFFJ.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*
10									
28									

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
10	646	30	W	LIL	R	NIL	NIL	
28	646	30	W	LIL	R	NIL	NIL	

AD 2 TFFJ.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN	
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFJ.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	Coordonnées : 17°54'14.3530"N 062°50'37.0563"W ALT : 14 ft Surface : béton Dimensions : 25x25 m Postes de stationnements : H1 et H2 LHT max : 13,04 m Diamètre rotor max : 11,00 m Balisage : utilisable de nuit ou par faible VIS.	Coordinates : 17°54'14.3530"N 062°50'37.0563"W ALT : 14 ft Surface : concrete Dimensions : 25x25 m Parking stands : H1 and H2 Overall length max : 13,04 m Rotor diameter max : 11,00 m Lighting : usable by night or by low VIS.

AD 2 TFFJ.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 TFFJ.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	SAINT BARTH Information (FR) *SAINT BARTH Information (EN)*	118.450 MHz	HO	

AD 2 TFFJ.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFJ.20 **Réglements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Généralités

Attention particulière à porter sur le non-respect de la marge de séparation de 4.50 m entre les avions circulant sur la voie de circulation longeant le PRKG Principal et ceux stationnés aux postes P1 à P4.

20.1.2 Gestion des aires de trafic

- Le stationnement des ACFT non basés est soumis à PPR auprès de l'exploitant d'aérodrome 48 HR avant l'arrivée sur l'aéroport par E-mail à aeroport@comstbarth.fr

- Le pilote assure la prévention des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers.

- Au départ et préalablement à tout déplacement, les aéronefs doivent obligatoirement contacter la fréquence AFIS.

- Les opérations de placement, de guidage et de tractage des ACFT et d'entrée/sortie sur les postes de stationnement sont réalisées conformément aux procédures de l'exploitant décrites dans le Manuel d'Exploitation des aires de trafic. Les passagers en mouvement sont sous la responsabilité des compagnies et des assistants en escale.

- De jour, la durée d'utilisation des postes de stationnement du parking principal (P1, P2, P3, P4) devra être minimale durant les escales de manière à ne pas dépasser 20 minutes.

- Les véhicules et engins en mouvement sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement et responsables de leurs manœuvres.

- ACFT en stationnement : pour des raisons de sécurité les hélices et les rotors doivent être stoppés pendant les escales pour les opérations d'embarquement/débarquement des passagers.

20.1 GROUND PROCEDURES

20.1.1 General

Be very careful because the 4.50 m separation distance between ACFT moving on the TWY along the Main apron and those parked on Stand P1 to P4 is not complied with.

20.1.2 Apron management

- Parking for non-based ACFT is subject to PPR 48 HR before arrival by E-mail to AD operator : aeroport@comstbarth.fr

- The pilot ensures collision avoidance, his own separation and people's safety.

- On departure and prior to any movement, ACFT must contact AFIS frequency.

- Marshalling, vectoring, towing of ACFT and entry/exit operations on parking stands are carried out in accordance with the AD operator's procedures described in the Apron Operations Manual. Passengers moving are under the responsibility of airlines and handling agents.

- In the daytime, the holding time of main apron parking stands (P1, P2, P3, P4) will have to be minimal during stopovers in order to not exceed 20 minutes.

- Vehicles and moving machines are driven by authorized persons, watching their environment and responsible for their manoeuvring.

- Parked ACFT : for safety reasons, propellers and rotors have to be stopped during stopovers for ground operations and boarding/unboarding of passengers.

20.1.3 Utilisation des postes de stationnement

20.1.3 Use of parking stands

Postes *Stands*	ACFT de référence ou envergure MAX (m) *Reference ACFT and / or MAX wingspan*	Utilisation - Observations *Conditions of use - Remarks*
P1-P2-P3-P4	DHC6	Arrivée et départ simultanés sur les postes adjacents interdits. Prudence recommandée car la marge de séparation entre un ACFT critique stationné au P3 et le bâtiment situé à proximité est inférieure à 3 m. *Simultaneous arrival and departure on adjacent stands is prohibited.* *Caution advised as separation distance between a critical ACFT parked on Stand P3 and the neighboring building is less than 3 m.*
W1-W2-W3-W4 W5-W6-W7-W8	DHC6 (postes/ *stands* W1 à/ *to* W4) PC12 (postes/ *stands* W5 à/ *to* W8)	Postes W1-2-3-4 : utilisation en autonome à l'arrivée et au départ. Au départ, braquage obligatoire vers le taxiway Alpha. Postes W6-7-8 : les entrées et les sorties relèvent entièrement de la responsabilité du pilote. Arrêt obligatoire et obligation d'obtenir l'information sur le trafic environnant avec le service AFIS avant le franchissement du point d'attente Alpha vers la piste pour les entrées et sorties des postes de stationnement. *Stands W1-2-3-4 : stand alone use upon arrival and departure. On departure, turn towards taxiway Alpha mandatory.* *Stands W6-7-8 : entry and exit are entirely the responsibility of the pilot. Mandatory stop and obligation to obtain information on surrounding traffic with AFIS before crossing the holding point Alpha toward the runway, for entering and exiting parking stands.*
E1-E2-E3	ACFT Envergure / *Wingspan < 11 m*	Postes de stationnement O/R. Accès possible uniquement si P4 non occupé. Arrêt des moteurs à l'arrivée avant stationnement par repoussage manuel. E1, E3 : Aéronefs de code A ailes basses. E2 : Aéronef de code A aile haute. *Stands available upon request.* *Access possible only if P4 is empty.* *Engine stop on arrival before parking by hand push.* *E1, E3 : code A ACFT with low wings.* *E2 : code A high-wing ACFT.*
F1-F2	DHC6	Mouvement simultané sur le poste adjacent interdit. *Simultaneous movement on adjacent stand prohibited.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Postes *Stands*	ACFT de référence ou envergure MAX (m) *Reference ACFT and / or MAX wingspan*	Utilisation - Observations *Conditions of use - Remarks*
H1-H2	EC45	Compte tenu du non-respect des marges de dégagements des itinéraires de circulation, les manœuvres simultanées d'hélicoptères sur les postes H1 et H2 sont interdites. Les itinéraires de translation de/vers la piste et le sens de stationnement sur les postes H1 et H2 relèvent de la responsabilité du pilote. Les cheminements préférentiels sont les suivants : - arrivée et départ H1 en translation de/vers la piste, - arrivée et départ H2 en translation de/vers la piste via le TWY H, - H1 : stationnement obligatoire en nose out face au Nord, - H2 : stationnement obligatoire en nose out face à l'Ouest. Le pilote assure sa propre séparation vis-à-vis des tiers et des obstacles lors des manœuvres d'arrivée/départ sur les postes de stationnement. Les pilotes doivent laisser la priorité aux aéronefs à l'atterrissage et au décollage avant de quitter le poste de stationnement. Contact radio obligatoire avec l'AFIS pour obtenir l'information sur le trafic environnant avant le départ du poste de stationnement. Stationnement limité aux opérations d'embarquement/débarquement en présence de l'assistance. Les opérations d'assistance sont interdites sur les postes de stationnement en cas d'arrivée/départ sur les postes adjacents. Les passagers doivent être encadrés à tout moment par le personnel assistant entre l'aéronef et le terminal. L'accueil des hélicoptères gros porteurs de longueur hors tout > 13 m, tels que A139, H160, H175 et S-76, est soumis à l'accord préalable du gestionnaire d'AD et uniquement en l'absence d'hélicoptères stationnés sur le parking HEL. *Simultaneous movements on helicopter stands H1 and H2 are prohibited due to insufficient helicopter taxi-routes separation distance required.* *Translating to/from the runway and parking direction on parking stands H1 and H2 are the responsibility of the pilot.* *Preferential entry/exit to the parking stands :* *- arrival and departure H1 from/towards the runway,* *- arrival and departure H2 from/towards the runway via taxiway H,* *- H1 : mandatory parking nose out facing North,* *- H2 : mandatory parking nose out facing West.* *Pilot ensures collision avoidance, its own separation and people's safety during arrival/departure maneuvers at helicopter parking stands.* *Helicopters pilots must give priority to aircraft during take-off and landing before leaving the parking stand. Mandatory radio contact with the AFIS to obtain information on surrounding traffic before departure of the parking stand.* *Parking use restricted to unloading/loading operations in the presence of the handling agent.* *Handling operations are prohibited on parking stands in case of arrival/departure on the adjoining stands.* *Passengers must be supervised and assisted at all times by the handling agent between the parking stands and the terminal.* *Large helicopters with an overall length > 13 m, such as A139, H160, H175 and S-76, are subject to the prior agreement of the AD administrator and only in the absence of other helicopters parked on ground.*
N1 à N19	Aéronefs de code A *Code A ACFT*	Postes réservés aux aéronefs basés. *Stands reserved for home-based ACFT.*

20.1.4 Piste

Présence sur RWY 10/28 de marques spéciales latérales, à 267 mètres du seuil 10.

Chaussée de faible résistance : la charge maximale autorisée au décollage est de 5,7 tonnes et la pression maximale des pneus est de 0,9 MPa.

20.1.4 Runway

Special RWY 10/28 edge marking situated 267 meters from THR 10.

Low resistance pavement : MTOW 5.7 tons and maximum tyres pressure 0.9 MPa.

20.2 ACTIVITES SPECIFIQUES

Vols d'entrainement

Les tours de piste pour les besoins d'entraînement sont à éviter pendant les créneaux d'intense activité des vols de 1500 à SS+15 entre le 15 novembre et le 30 avril.

20.2 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS

Training flights

Circlings for training needs are to be avoided during flights intense activity slots from 1500 to SS+15, between November 15th and April 30th.

AD 2 TFFJ.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFJ.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

22.1 GENERALITES

22.1.1 Conditions générales

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Par délégation de l'organisme d'approche de Saint Martin Juliana, l'AFIS de Saint-Barthélemy est responsable de la fourniture des services d'information et d'alerte dans la zone réglementée TF-R 4.

Transpondeur obligatoire code 2000 avec alticodeur.

22.1.2 Restrictions d'utilisation de l'aérodrome

En raison des caractéristiques particulières de l'environnement de l'aéroport de Saint-Barthélemy, son utilisation est soumise au respect de dispositions particulières :

- décollages RWY 28 interdits.

- atterrissages de nuit RWY 10 interdits.

- atterrissages de nuit RWY 28 interdits.

Exploitation de nuit :

En raison des caractéristiques physiques de la piste, des aires de protection de la piste et des obstacles perçant les surfaces de dégagement aéronautiques, les vols de nuit en avion selon les règles de vol à vue ne sont autorisés que pour les décollages piste 10 avec les limitations suivantes :

- limité aux seuls vols ayant pour objectif une évacuation sanitaire ;
- réservés aux seuls pilotes autorisés par le directeur de sécurité de l'aviation civile ou son représentant ;
- réservés aux seuls opérateurs aériens signataires d'un protocole relatif aux vols sanitaires de nuit, proposé par le gestionnaire d'AD. Ce protocole précise les consignes locales fixant les règles particulières d'utilisation de l'aérodrome, supplémentaires à celles publiées par l'AIP à l'information aéronautique.

Pour les vols dits "EVASAN armée" (vols départ avec prise en charge sanitaire) :
- le balisage lumineux de piste doit être mis en œuvre par l'exploitant,
- le niveau RFFS nécessaire est assuré,
- le service AFIS est assuré.

Pour les vols dits 'EVASAN de positionnement' (vol départ à vide ayant pour objectif une prise en charge sanitaire) :
- le balisage lumineux de piste est mis en œuvre par l'exploitant,
- le niveau RFFS nécessaire est assuré.

22.1.3 Piste préférentielle

QFU 103° préférentiel pour cause environnement.

22.2 PROCEDURES ET CONSIGNES PARTICULIERES

TKOF et LDG RWY 10/28 interdits si vent traversier > 25 kt sur piste sèche et > 20 kt sur piste mouillée.

22.2.1 Respect des trajectoires et hétérogénéité du trafic

Pour tous les ACFT, respecter impérativement les trajectoires, altitudes et les points de compte rendus de position du circuit d'aérodrome publié.

L'attention des pilotes est attirée sur la présence de nombreux aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue et sur les différences importantes de vitesse entre les différents aéronefs évoluant dans le circuit d'aérodrome.

22.2.2 Radiocommunications et prévention des abordages

Utilisation systématique de la langue anglaise dans la circulation d'aérodrome dès qu'il y a un pilote qui s'exprime en anglais dans le circuit.

Il est à noter des surcharges ponctuelles de la fréquence. Il est recommandé la plus grande vigilance de la part des pilotes afin d'être en mesure de constamment maintenir une bonne conscience de la situation et assurer une vigilance visuelle de la prévention des abordages.

22.3 VOLS A L ARRIVEE

22.3.1 Piste 10 (voir AD 2 TFFJ APP 01)

Circuit de piste 10 main gauche non standard : ALT 1500 ft AMSL cause environnement et obstacles en évitant le survol des terres.

Circuit de piste 10 main droite non standard : ALT 1500 ft AMSL.

* Compte-rendus de position obligatoires et altitudes trajectoires d'arrivées :

- Si provenance N : "FOURCHUE" à 1500 ft puis finale à "PAIN DE SUCRE".

- Si provenance NW ou W : "GROUPER" à 1500 ft puis finale à "PAIN DE SUCRE".

- Si provenance S ou SE : "COCO" à 1500 ft puis finale à "PAIN DE

22.1 GENERAL

22.1.1 General conditions

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Saint-Barthélemy AFIS is responsible for providing information and alert services within the restricted area TF-R 4, by delegation of Saint Martin Juliana approach authority.

Compulsory transponder with coding altimeter squawk 2000.

22.1.2 Aerodrome restrictions use

Because of the special surrounding characteristics of AD Saint-Barthélemy, the use of airfield must adhere to particular provisions :

- take-offs on RWY 28 prohibited.

- night landing on RWY 10 prohibited.

- night landing on RWY 28 prohibited.

Night operation :

Due to the physical characteristics of the runway and the obstacles presence inside the aeronautical clearance surfaces, night flights under Visual Flight Rules are only authorized for takeoffs runway 10 with the following restrictions :

- limited only to MEDEVAC flights ;
- limited only for authorized pilots by the DSAC/AG ;
- reserved only for operators who have signed with the AD administrator a protocol related to night MEDEVAC flights. This protocol gives additional information (compared to the AIP) about local instructions on specific rules to use the aerodrome.

Night take-offs with health care, in mandatory presence of AFIS, RFFS and runway lighting system.

Night take-offs for positioning flights with the aim of providing health care, in mandatory presence of RFFS and runway lighting systems.

22.1.3 Preferential RWY

Preferred QFU 103° due to environment.

22.2 PROCEDURES AND SPECIAL INSTRUCTIONS

TKOF and LDG RWY 10/28 are prohibited if crosswind > 25 kt on dry RWY and > 20 kt on wet RWY.

22.2.1 Compliance with routes and mixed air traffic

For all ACFT, strictly comply with trajectories, altitudes and reporting points of published aerodrome circuit.

Attention to pilots is made about presence of several aircraft flying under visual rules and significant speed differences between the various aircraft flying in the aerodrome circuit.

22.2.2 Radiocommunications and collision prevention

English language is systematically used in the aerodrome traffic circuit when an English-speaking pilot is in the circuit.

It should be noted ponctual frequency overload. It is recommanded the utmost vigilance from pilots in order to constantly maintain a good awareness of the situation and to ensure visual vigilancy about the prevention of collision.

22.3 ARRIVAL FLIGHTS

22.3.1 Runway 10 (see AD 2 TFFJ APP 01)

The left-hand runway 10 circuit is non-standard : ALT 1500 ft AMSL due to environment and obstacles avoiding flying over land.

The right-hand runway 10 circuit is non-standard : ALT 1500 ft AMSL.

** Mandatory air position reports and arrival routes altitudes :*

- When coming from N : "FOURCHUE" at 1500 ft then final over "SUGARLOAF".

- When coming from NW or W : "GROUPER" at 1500 ft then final over "SUGARLOAF".

- When coming from S or SE : "COCO" at 1500 ft then final over

© Service de l'Information Aéronautique, France

SUCRE" ou verticale terrain - circuit de piste main gauche.

- en courte finale.

"SUGARLOAF" or overhead airfield - left-hand runwaycircuit.

- in short final.

22.3.2 Piste 28 (voir AD 2 TFFJ APP 02)

* Compte-rendus de position obligatoires et altitudes trajectoires d'arrivées :

Si provenance N :

- "FOURCHUE" 1500 ft -"FREGATE" 1000ft puis base main droite-finale

ou

- "FOURCHUE" 1500 ft -"PAIN DE SUCRE" 1000ft puis circuit de piste main gauche.

Si provenance NW ou W :

- " GROUPER" 1500 ft -"FREGATE" 1000ft puis base main droite-finale

ou

- "GROUPER" 1500 ft - "PAIN DE SUCRE" 1000 ft puis circuit de piste main gauche.

Si provenance S ou SE :

- "COCO" 1000 ft puis base main gauche-finale

ou

verticale terrain puis circuit de piste main droite.

* Remise de gaz au QFU 283° uniquement possible par virage à droite avant le point de décision travers "Eden Rock" (pointe la plus au sud).

22.3.2 Runway 28 (see AD 2 TFFJ APP 02)

** Mandatory air position reports and arrival routes altitudes :*

When coming from N :

- "FOURCHUE" 1500 ft -"FREGATE" 1000 ft then right-hand base-final

or

- "FOURCHUE" 1500 ft -"SUGARLOAF" 1000 ft then lefthand runway circuit.

When coming from NW or W :

- "GROUPER" 1500 ft -"FREGATE" 1000 ft then right-hand base-final

or

- "GROUPER" 1500 ft -"SUGARLOAF" 1000 ft then left hand runway circuit.

When coming from S or SE :

- "COCO" 1000 ft then left-hand base-final

or

overhead the field then right hand runway circuit.

** Go around QFU 283° approach restricted to a right turn before reaching decision point abeam "Eden Rock" (southern tip of land).*

22.4 VOLS AU DEPART

La transmission d'une intention de vol est nécessaire pour les départs avant 1100 UTC. La demande devra être effectuée par mail à aeroport@comstbarth.fr avec un préavis de 24 HR.

PISTE 10 :

Au décollage, virage à gauche obligatoire. Ne pas virer avant l'extrémité de piste.

Evitez le survol des terres lors des trajectoires de départ.

22.4 DEPARTURE FLIGHTS

A flight intention transmission is necessary for departures before 1100 UTC. The request should be done by email aeroport@comstbarth.fr with a 24 HR PN.

RWY 10 :

After take off , mandatory left turn. Do not turn before RWY end.

Avoid flying over land during departure routes.

22.5 VOLS EN TRANSIT

Itinéraires de transit VFR entre TFFJ et TFFG et en provenance du sud : voir ENR 3.3.

22.5 TRANSIT FLIGHTS

VFR transit routes between TFFJ and TFFG and from the South : see ENR 3.3.

22.6 POINTS DE COMPTE RENDU

22.6 REPORTING POINTS

Points	**Coordonnées / *Coordinates***	**Noms / *Names***
FOURCHUE	17 57 31 N – 062 54 31 W	Fourchue
GROUPER	17 57 07 N – 062 56 50 W	Grouper
PAIN DE SUCRE / *SUGARLOAF*	17 53 49 N – 062 52 36 W	Pain de sucre / *Sugarloaf*
COCO	17 52 27 N – 062 48 46 W	Coco
FREGATE	17 56 19 N – 062 50 12 W	Frégate

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFJ.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GENERALITES

Visibilité réduite de la vigie sur l'extrémité Est de la piste.

23.2 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AERODROME

AERODROME À USAGE RESTREINT

L'aérodrome de Saint-Barthélemy (TFFJ) est agréé à usage restreint conformément à l'arrêté du 3 avril 2026 modifiant l'arrêté du 21 juillet 1972 relatif à l'agrément à usage restreint de l'aérodrome de Saint-Barthélemy.

Le texte intégral de l'arrêté est consultable sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr

23.2.1 Transport aérien public par avion

Les vols de transport aérien public par avion à destination ou en provenance de TFFJ sont réservés aux exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le directeur de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane.

Cette autorisation est spécifique à chaque type ou classe d'avion exploité.

Les conditions détaillées de délivrance, de maintien et de retrait de cette autorisation figurent dans l'arrêté précité.

Le dossier de demande d'autorisation est à transmettre à : safa.dsacag@aviation-civile.gouv.fr, au moins 60 jours avant la date prévue de début des opérations.

Les comptes-rendus des événements liés à la desserte de Saint-Barthélemy et qui ont présenté ou auraient pu présenter un risque important pour la sécurité aérienne (voir annexe n°1 à l'arrêté précité), sont à transmettre à : dsac-ag-incidents-bf@aviation-civile.gouv.fr.

23.2.2 Autres types d'exploitation

23.2.2.1 Avions – Aviation générale

Les pilotes justifient d'une aptitude reconnue préalablement à la desserte de l'aérodrome par un instructeur sur le type ou la classe d'avion concerné.

L'aptitude couvre les opérations de décollage piste 10 et d'atterrissage pistes 10 et 28.

Elle est maintenue par l'utilisation de l'aérodrome comme pilote aux commandes au cours des 6 derniers mois, par type ou classe d'avion.

Les conditions détaillées de la formation en vue de la reconnaissance de cette aptitude figurent dans l'arrêté précité.

23.2.2.2 Hélicoptères (transport public ou aviation générale)

Les pilotes justifient d'une aptitude reconnue préalablement à la desserte de l'aérodrome par un instructeur.

L'aptitude couvre les opérations de décollage piste 10 et d'atterrissage pistes 10 et 28.

Elle est maintenue par l'utilisation comme pilote aux commandes au cours des 6 derniers mois.

Les conditions détaillées de la formation en vue de la reconnaissance de cette aptitude figurent dans l'arrêté précité.

23.1 GENERAL INFORMATIONS

Reduced visibility from the tower towards far East end of the RWY.

23.2 AD OPERATING CONDITIONS

RESTRICTED-USE AERODROME

Saint-Barthélemy aerodrome (TFFJ) is approved for restricted use in accordance with the decree of 3 April 2026 amending the decree of 21 July 1972 relating to the restricted-use approval of Saint-Barthélemy aerodrome.

The full text of the decree is available at: https://www.legifrance.gouv.fr

23.2.1 Public air transport by aeroplane

Public air transport flights by aeroplane to or from TFFJ are restricted to operators holding an authorisation issued by the Director of Civil Aviation Safety for the French West Indies and French Guiana.

This authorisation is specific to each aeroplane type or class operated.

Detailed conditions for issuing, maintaining and revoking this authorisation are set out in the above-mentioned decree.

Applications for authorisation shall be submitted to: safa.dsacag@aviation-civile.gouv.fr, at least 60 days prior to the planned start date of operations.

Reports of events related to operations at Saint-Barthélemy that have presented or could have presented a significant risk to aviation safety (see Appendix 1 to the above-mentioned decree) shall be submitted to: dsac-ag-incidents-bf@aviation-civile.gouv.fr.

23.2.2 Other types of operations

23.2.2.1 Aeroplanes – General aviation

Pilots shall demonstrate a proficiency recognised prior to operating at the aerodrome by an instructor on the relevant aeroplane type or class.

This proficiency covers take-off operations on runway 10 and landing operations on runways 10 and 28.

It shall be maintained by use of the aerodrome as pilot-in-command within the previous 6 months, per aeroplane type or class.

Detailed training conditions for recognition of this proficiency are set out in the above-mentioned decree.

23.2.2.2 Helicopters (public transport or general aviation)

Pilots shall demonstrate a proficiency recognised prior to operating at the aerodrome by an instructor.

This proficiency covers take-off operations on runway 10 and landing operations on runways 10 and 28.

It shall be maintained by use as pilot-in-command within the previous 6 months.

Detailed training conditions for recognition of this proficiency are set out in the above-mentioned decree.

23.3 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Approche délicate (relief et turbulences) RWY 10 et RWY 28.
Présence de voiliers dans la baie de Saint Jean.
Présence d'une maison haute de 5 m et d'un muret au niveau du point de toucher RWY 10 dans les servitudes latérales de la piste au nord.
Risque de piétons sur la plage en amont du seuil 28. Risque d'éblouissement en finale 28 en fin de journée.

Présence d'une clôture en contrebas de la plage, à l'Est de l'extrémité de piste 28, dans la bande de piste et le prolongement dégagé RWY 10, perçant les trouées d'atterrissage RWY 28 et de décollage RWY 10, à 25.4 m au Sud de l'axe de piste.

23.3 AIR NAVIGATION HAZARDS

Difficult approach (obstructions and turbulences) RWY 10 and RWY 28.
Presence of sailing boats in Saint Jean's bay.
Presence of house 5 m high and a low wall close to RWY 10 touchdown point, within the lateral constraints of northern RWY.
Possible presence of pedestrians on the beach upstream of RWY 28.
Dazzling risk on final 28 at the end of the day.

Presence of a fence below the beach, east of runway end 28, in runway strip and clearway RWY 10, impacting LDG funnel RWY 28 and TKOF funnel RWY 10, at 25.4 m south of runway axis.

23.4 PERIL ANIMALIER

De 1100 à SS+15.

Intense activité des vols du 15 décembre au 30 Avril. Présence d'oiseaux aux abords de la piste.

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARDS

From 1100 to SS+15.

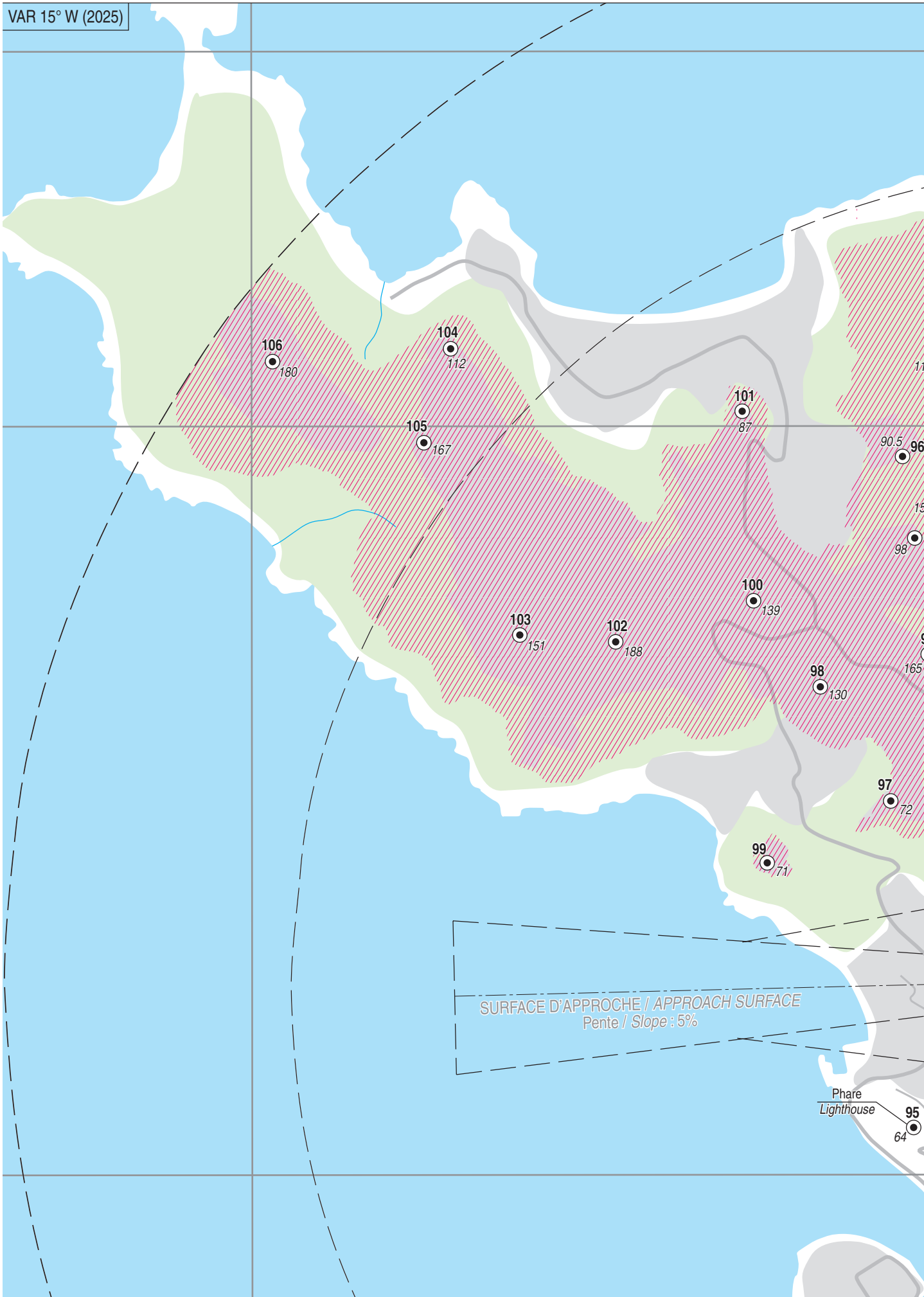
Intense flight activity from 15 december to 30 april. Presence of birds surrounding the RWY.

AD 2 TFFJ.24 **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE B
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type B

SAINT BARTHELEMY
RWY 10/28



CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A

SAINT BARTHELEMY
RWY 10/28

VAR 15° W (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

LEGENDE

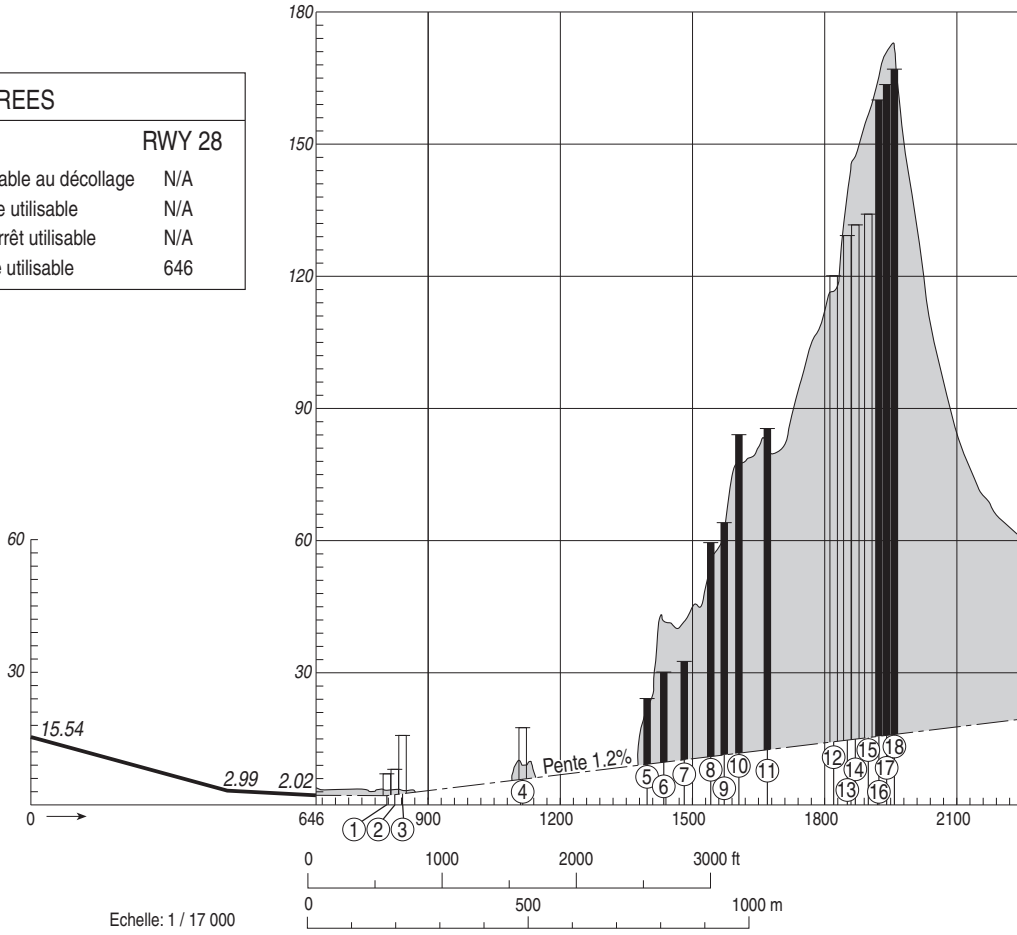
NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE MOBILE (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

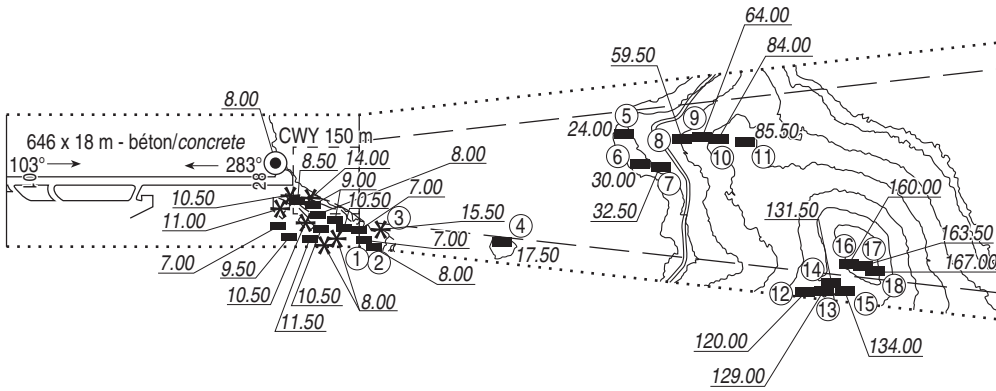
TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

DISTANCES DECLAREES

RWY 10		RWY 28
646	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	N/A
796	TODA - Distance de décollage utilisable	N/A
646	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	N/A
646	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	646



Echelle: 1 / 17 000



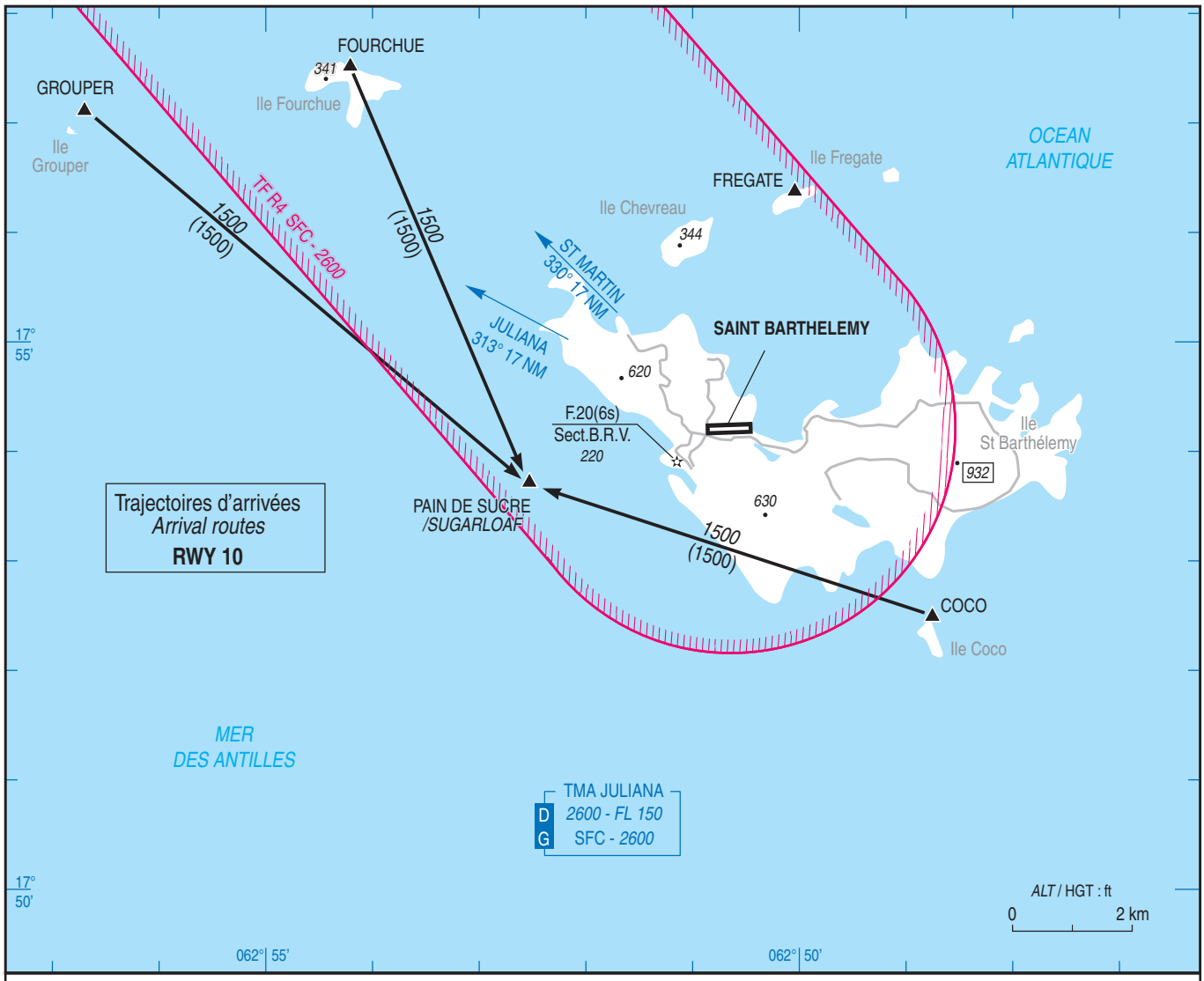
APPROCHE
Visual approach

Usage restreint
Restricted use

SAINT BARTHELEMY

	ALT AD : 48 ft (2 hPa)	**TFFJ**
	LAT : 17 54 16 N	VAR 14° W (2020)
	LONG : 062 50 38 W	

APP : *JULIANA Approach* 128.950 (EN)
TWR : *JULIANA Tower* 118.700 (EN)
AFIS : 118.450



Observations :
- **Description trajectoires d'arrivée :** voir AD 2 TFFJ.22.3
- **Itinéraires transit VFR** entre TFFJ et TFFG et en provenance du Sud : voir ENR 3.3

Remarks :
- ***Arrival routes description :*** *see AD 2 TFFJ.22.3*
- ***VFR transit routes*** *between TFFJ and TFFG and from the South : see ENR 3.3*

© SIA

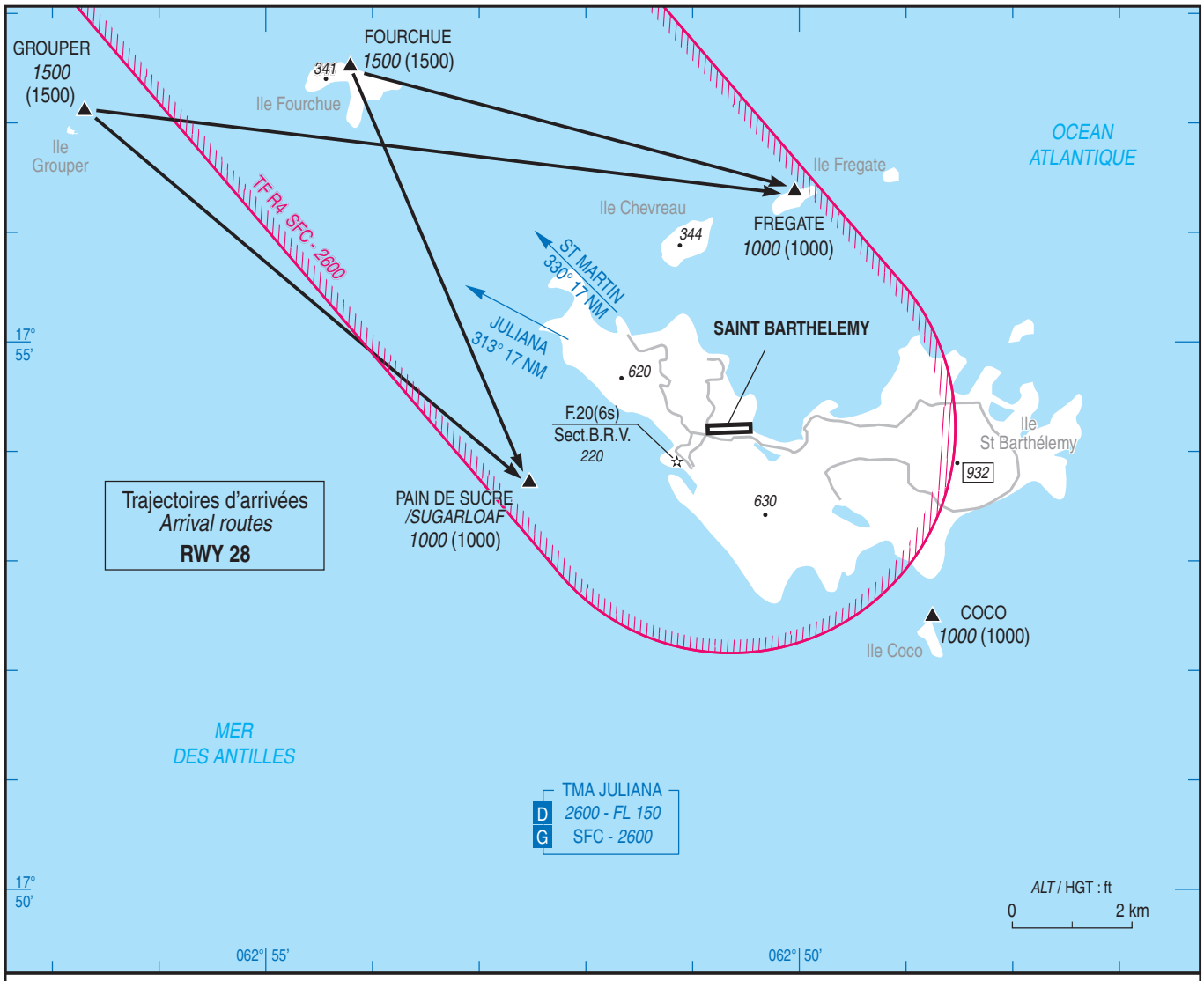
APPROCHE
Visual approach

Usage restreint
Restricted use

SAINT BARTHELEMY

	ALT AD : 48 ft (2 hPa)	**TFFJ**
	LAT : 17 54 16 N	VAR 14° W (2020)
	LONG : 062 50 38 W	

APP : *JULIANA Approach* 128.950 (EN)
TWR : *JULIANA Tower* 118.700 (EN)
AFIS : 118.450



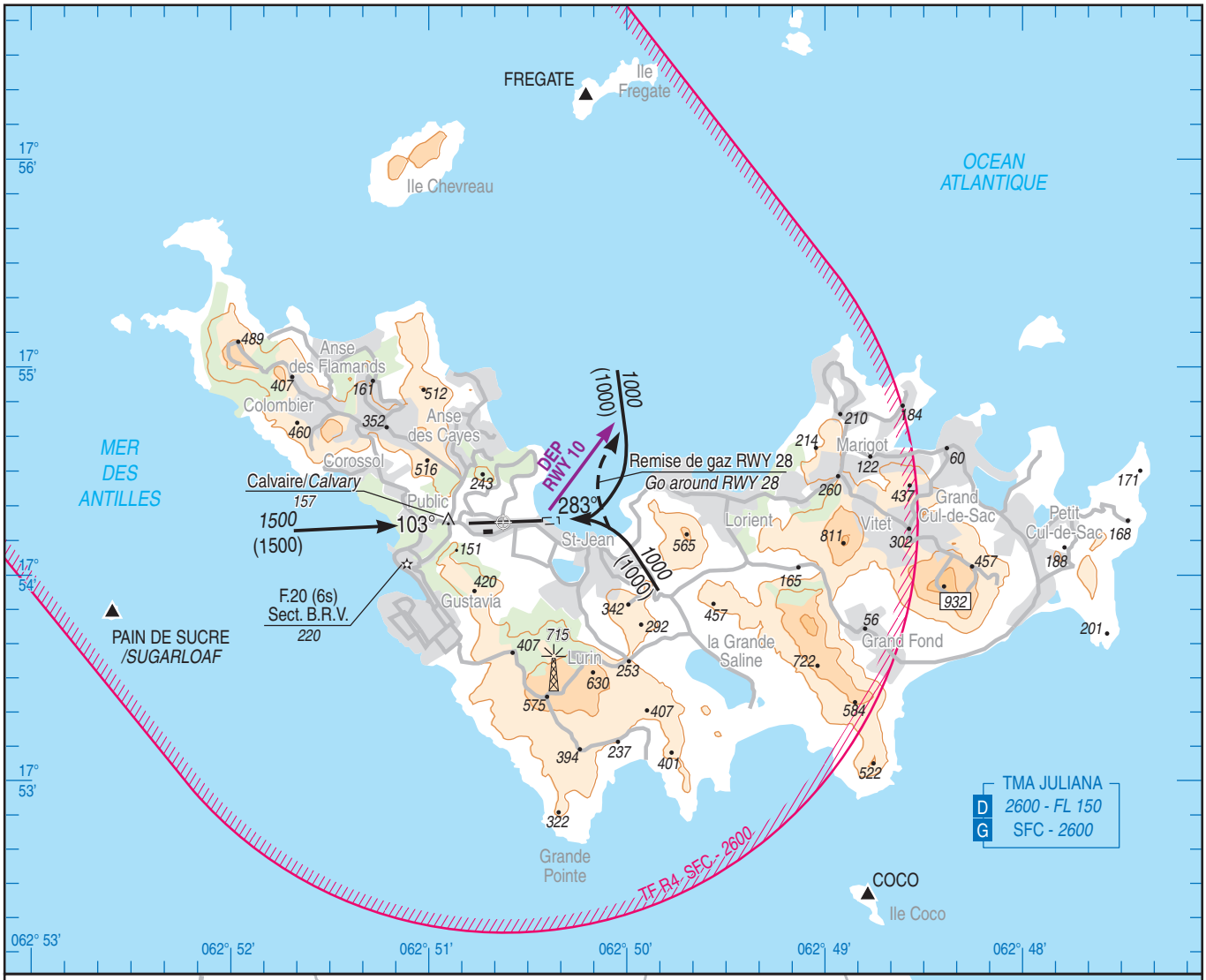
Observations :
- **Description trajectoires d'arrivée :** voir AD 2 TFFJ.22.3
- **Itinéraires transit VFR** entre TFFJ et TFFG et en provenance du Sud : voir ENR 3.3

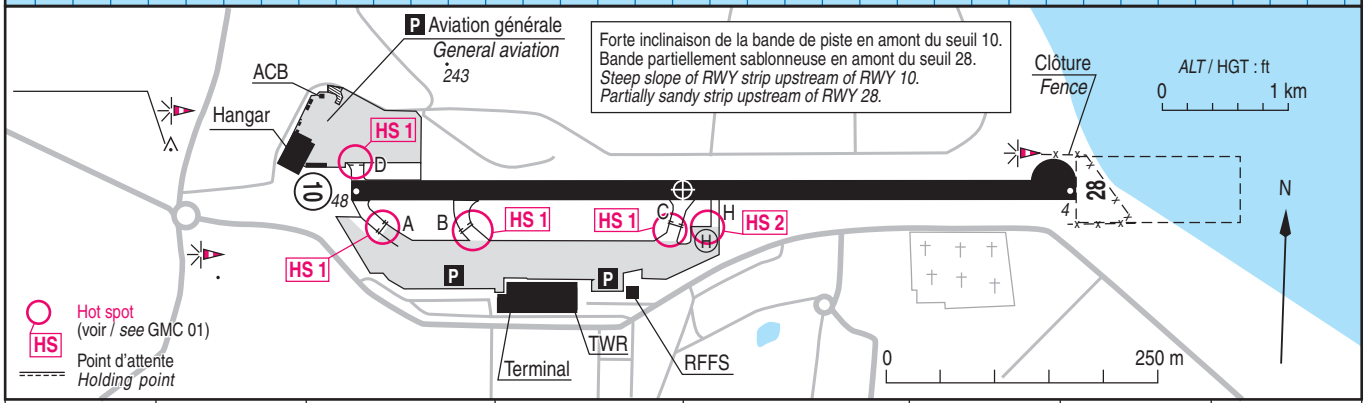
Remarks :
- ***Arrival routes description :*** *see AD 2 TFFJ.22.3*
- ***VFR transit routes*** *between TFFJ and TFFG and from the South : see ENR 3.3*

© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

SAINT BARTHELEMY





RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
10 28	103 283	646 x 18 m	Béton *Concrete*	MTOW 5.7 t 0.9 MPa MAX	796 -	646 -	646 646

Aides lumineuses : RWY 10/28 : BI

Observations : trajectoires d'arrivée RWY 10 et 28, voir cartes APP 01 et 02.

Lighting aids : *RWY 10/28 : LIL*

Remarks : *arrival routes RWY 10 and 28, see charts APP 01 and 02.*

© SIA

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

SAINT BARTHELEMY

AVERTISSEMENTS /*WARNINGS*

Voir / *See* AD 2 TFFJ.20 à /*to* 23.

Aux points d'attente A et D, pas de visibilité sur le trafic en finale RWY 10 et RWY 28.
At holding points A and D, no visibility on the air traffic on final RWY 10 and RWY 28.

HS 1 : Distance de roulage très courte entre les sorties de parking et les points d'attente A, B, C et D. Arrêt obligatoire et obligation d'obtenir l'information sur le trafic environnant avec l'AFIS avant le franchissement du point d'attente vers la piste.
Very short taxiing distance between parking exits and holding points A, B, C and D. Mandatory stop and obligation to get information on surrounding traffic with AFIS before crossing the holding point towards the RWY.

HS 2 : Postes H1 et H2 en limite des servitudes de la piste 10/28. Les pilotes des hélicoptères en translation doivent laisser la priorité aux aéronefs au décollage piste 10 et à l'atterrissage piste 10 et 28. Obligation d'obtenir l'information sur le trafic environnant avec l'AFIS avant de quitter les postes de stationnement H1, H2.
Parking stands H1 and H2 at the limit of RWY 10/28 transitionnal and strip limitation surfaces. The pilots of helicopters must give priority to ACFT taking off from RWY10 and landing RWY 10/28. Mandatory information on surrounding traffic with AFIS before leaving the stands H1, H2.

Distances intermédiaires / *Intermediate distances* :

RWY	Distance extrémité RWY / TWY *RWY end / TWY distance*	
	TWY B	TWY C
10	542 m	349 m
28	104 m	297 m

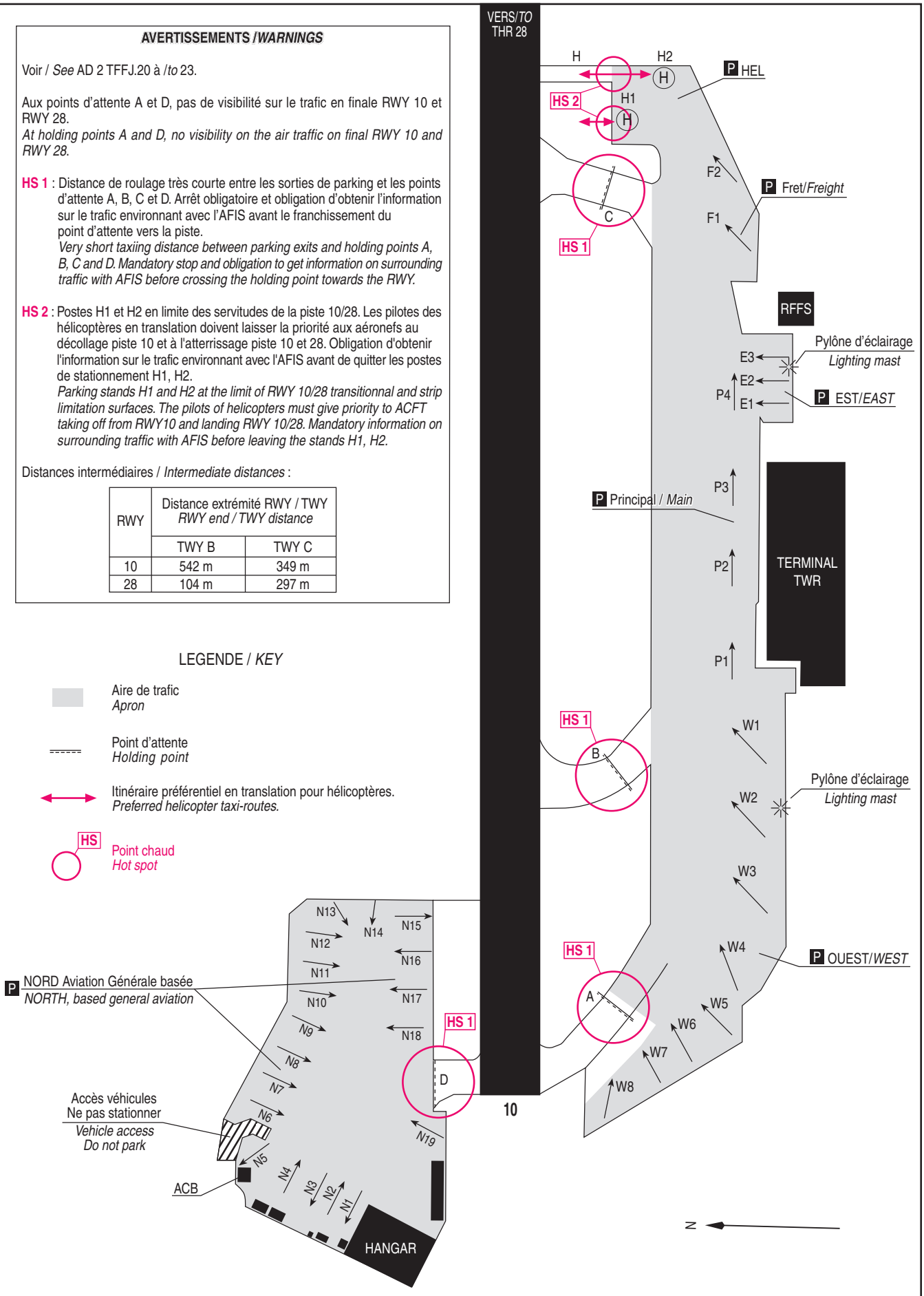
LEGENDE / *KEY*

Aire de trafic
Apron

Point d'attente
Holding point

Itinéraire préférentiel en translation pour hélicoptères.
Preferred helicopter taxi-routes.

HS
Point chaud
Hot spot



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 TFFM.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

TFFM - MARIE GALANTE

AD 2 TFFM.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	15°52'07"N 061°16'20"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*		
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	5.5 km est de GRAND BOURG	5.5 km east of GRAND BOURG city
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	20 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*		
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-134 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	15.243°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.022°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA GUADELOUPE	
	Adresse / *Address*	Bd du Gouverneur Général Félix Eboué 97109 Basse-Terre	
	Telephone	0590 80 62 00 / 0590 97 90 25	
	FAX		
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : info@cg971.fr	

AD 2 TFFM.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SR-SS	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	- Vols en provenance ou à destination d'autres aérodromes que ceux cités ci-dessous, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR dans tous les cas. Douane : 0590 89 59 08 - FAX : 0590 90 26 07. Police : 0590 21 13 81 / 0590 81 08 02 - FAX : 0590 20 28 48 - Email : ddpaf971@interieur.gouv.fr - Vols entre les îles de la Guadeloupe (TFFC, TFFS, TFFB, TFFA, TFFM) autorisés sans formalité douanière. - Vols en provenance ou à destination de TFFF/TFFG/TFFJ autorisés sous condition de dépôt d'une "déclaration de vol" avec préavis de 24 HR auprès du CLI (Centre de Liaison Inter-services de la Douane) à l'adresse cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, uniquement pour les équipages et passagers sans bagage accompagné ou non accompagné, ni fret qu'il soit classique, express ou postal, ni sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €. - Vols en provenance ou à destination de TFFF/TFFG/TFFJ comprenant bagage accompagné ou non accompagné, ou bien fret qu'il soit classique, express ou postal ou bien sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR. - Vols à destination de TFFJ, toute marchandise importée est obligatoirement soumise à déclaration à l'arrivée auprès du service territorial du droit de quai (droitsdequai@comstbarth.fr), avec préavis recommandé de 24 HR.	- Flights originating from or aiming for other airfields than those listed below, in every case prior border control and customs clearances to be made at TFFR. Customs : 0590 89 59 08 - FAX : 0590 90 26 07. Police : 0590 21 13 81 / 0590 81 08 02 - FAX : 0590 20 28 48 - Email : ddpaf971@interieur.gouv.fr - Flights between Guadeloupe islands (TFFC, TFFS, TFFB, TFFA, TFFM) authorized without customs requirements. - Flights originating from or aiming for TFFF/TFFG/TFFJ authorized after provision of a "flight declaration" with 24 HR PN to CLI customs office dedicated email cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, and only for crews and passengers without neither unaccompanied or accompanied luggage nor freight of classical, express or postal kind nor cash or values above 10 000€. - Flights originating from or aiming for TFFF/TFFG/TFFJ comprising unaccompanied or accompanied luggage or freight of classical, express or postal kind or cash or values above 10 000€, prior border control and customs clearances to be made at TFFR. - Flights aiming for TFFJ, any freight shall be declared upon arrival to local customs office (droitsdequai@comstbarth.fr), with 24 HR PN. Customs : 0590 89 59 08 - FAX : 0590 90 26 07. Police : 0590 21 13 91 / 0590 81 08 02 - FAX : 0590 20 28 48.
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA ANTILLES-GUYANE H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS		
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFM.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	NIL
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	NIL
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	NIL
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFM.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	A Grand-Bourg et dans les environs	In Grand-Bourg and in the vicinity
2	Restaurants	A Grand-Bourg et dans les environs	In Grand-Bourg and in the vicinity
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	A Grand-Bourg	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Hôpital Sainte-Marie à Grand-Bourg, à 6km à l'ouest de l'aérodrome	Hospital Sainte-Marie in Grand-Bourg, 6km west from the aerodrome
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Centre-vile de Grand-Bourg, à 5 km à l'Ouest de l'aérodrome	In town in Grand-Bourg, 5 km West from the aerodrome
6	Office de tourisme / *Tourist office*	www.ot-mariegalante.com, Office du tourisme à Grand-Bourg à 5 km à l'Ouest de l'aérodrome	www.ot-mariegalante.com, tourist office in Grand-Bourg, 5 km west from the aerodrome
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFM.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	1	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	NIL	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Contacter le gestionnaire de l'AD	Contact the AD administrator
4	Observations / *Remarks*	Agents extincteurs de 50 kg à poudre à proximité de l'aérogare	50 kg powder extinguishing agent located near the terminal

AD 2 TFFM.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	NIL
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	NIL
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFM.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton bitumineux	Bituminous concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	15 F/C/W/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	10 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton bitumineux	Bituminous concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	15 F/C/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	THR 09	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	10 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFM.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 TFFM .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFM.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

AD 2 TFFM.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	POINTE A PITRE LE RAIZET
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 TFFM .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	

AD 2 TFFM.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics*

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
09	078.00 (094)	1126 x 30	15 F/C/W/T revêtue / paved	15°52'05.00"N 061°16'28.31"W ------ GUND NIL	THR : 10ft
27	258.00 (274)	1126 x 30	15 F/C/W/T revêtue / paved	15°52'12.42"N 061°15'51.24"W (15°52'11.66"N 061°15'55.00"W) ------ GUND NIL	THR : 13ft DTHR : 16ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
09	NIL	NIL	NIL	1240 x 80	NIL	NIL
27	NIL	114	NIL	1240 x 80	NIL	NIL

AD 2 TFFM.13 Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
09	1126	1126	1126	1126	
27	1126	1126	1240	1012	

AD 2 TFFM.14 Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting*

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFM.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply*

1	ABN	
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFM.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	

AD 2 TFFM.17 Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 TFFM.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	MARIE GALANTE (FR)	119.300 MHz	HO	FR seulement/only Exploitant/Operator : Délégation Guadeloupe

AD 2 TFFM.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 TFFM.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 ROULAGE

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Demi-tour sur la piste hors des raquettes interdit aux avions de masse > 6 t.

20.1 TAXIING

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

Half-turn prohibited on RWY outside turn-pads for ACFT > 6 t.

AD 2 TFFM.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

AD 2 TFFM.22 Procédures de vol *Flight procedures*

AD 2 TFFM.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Contact permanent avec RAIZET APP 121.300 MHz.

23.1 AD OPERATING CONDITIONS

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Permanent contact with RAIZET APP 121.300 MHz.

23.2 OBSTACLES PERCANT LES SURFACES DE DEGAGEMENT

Surfaces latérales :

- Présence d'une zone boisée située à 45 m de l'axe, au Sud de la piste. ALT MAX : 24 ft.

23.2 OBSTACLES PENETRATING THE CLEARING SURFACES

Lateral surfaces :

- Presence of trees areas located at 45 m from RWY centreline, South of RWY. MAX ALT : 24 ft.

23.3 PERIL ANIMALIER

Présence possible de bovins et de cabris aux abords de la piste.

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARDS

Possible presence of cattle and goats in the vicinity of the RWY.

AD 2 TFFM.24 Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

© Service de l'Information Aéronautique, France

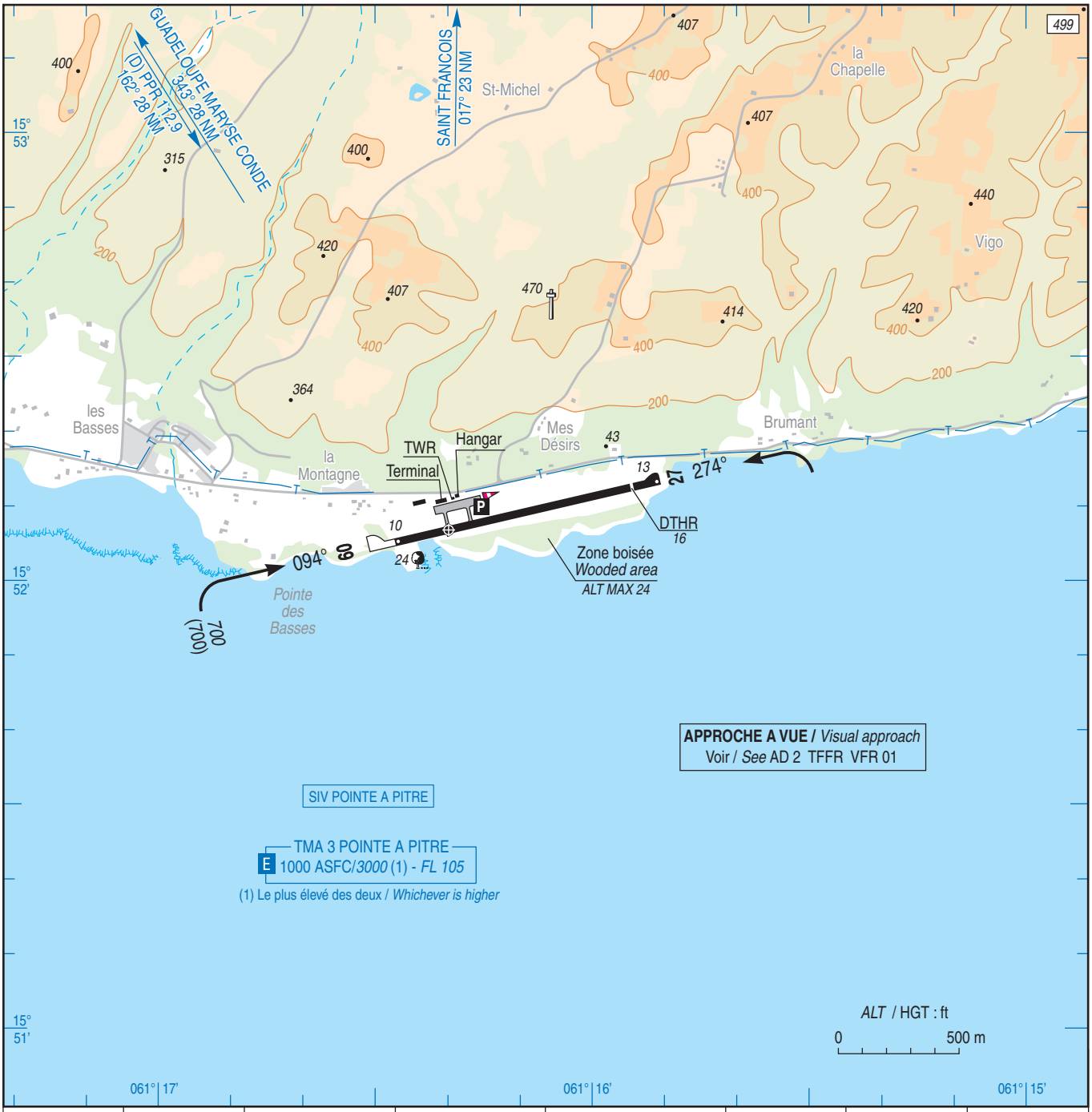
ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

MARIE GALANTE

	ALT AD : 20 ft (1 hPa) LAT : 15 52 07 N LONG : 061 16 20 W	**TFFM** VAR 15° W (2025)

FIS : RAIZET Information 129.800
APP : RAIZET Approche/*Approach* 121.300 - 119.050 (s) (au-dessus de / *above* 1000 ASFC / *3000* (1)).
TWR : NIL
A/A : 119.300 (FR seulement / *only*)



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
09 27	094 274	1126 x 30	Revêtue *Paved*	15 F/C/W/T	1126 1126	1126 1240	1126 1012

Aides lumineuses : NIL — ***Lighting aids :*** *NIL*

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 TFFR.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

TFFR - GUADELOUPE MARYSE CONDE

AD 2 TFFR.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	16°15'51"N 061°31'33"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection RWY et TWY B	RWY and TWY B intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	2.4 km NNE de POINTE A PITRE	2.4 km NNE from POINTE A PITRE
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	35 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	31.6 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-132 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	15.1498°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (+0.022°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SAGPC	
	Adresse / *Address*	Aérodrome Guadeloupe Maryse Condé 97139 ABYMES.	
	Telephone	LUN-VEN : 0590 21 71 71, WE et nuit: 0690 57 92 55 MON-FRI : 0590 21 71 71, HOL and HN: 0690 57 92 55	
	FAX	0590 21 14 26, 0590 21 14 28	
	TELEX	SITATEX: PTPCICR.	
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	CAA, Délégation GUADELOUPE. TEL : 0590 48 20 03 (06 96 95 63 08 hors horaires de bureau / outside office hours) FAX : 05 90 48 20 50	

AD 2 TFFR.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	1000-0400	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	Douanes : 1000-0400, Police : H24. Douanes modulables en fonction du trafic. Obligation de communiquer les préavis de vol et déclarations générales (GenDec) aux autorités douanières de Guadeloupe par mail au Centre de Liaison Inter-services des douanes dans un délai de 24 heures pour les aéroports de Guadeloupe et des Iles du Nord : TEL : 0590 83 03 79 E-mail : cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr	Customs : 1000-0400, Police : H24. Customs changing according to traffic. For Guadeloupe and French North Islands airports, pilots are advised that flight notices and general declarations (GenDec) must be sent to French customs authorities 24 hours previously to Centre de Liaison Inter-services of French customs : TEL : 0590 83 03 79 E-mail : cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr
3	Services de santé / *Health and sanitary*	Centre médical : 1300-0300.	Medical centre : 1300-0300
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA ANTILLES-GUYANE H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / *ARO*	H24	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24	
7	ATS	H24 (TEL : 0590 48 20 12 - FAX : 0590 48 21 00)	
8	Avitaillement / *Fueling*	Horaires réguliers : 1000-0200. O/R 0 590 (590) 83 70 06 : 0200-1000.	Normal working hours : 1000-0200. O/R to 0 590 (590) 83 70 06 : 0200-1000.
9	Services de manutention / *Handling*	1000-0400, O/R en dehors de ces horaires.	1000-0400, O/R outside these SKED.
10	Sûreté / *Safety*	Zone Nord : H24, Zone Sud : 1000-0000.	North area : H24, South area : 1000-0000
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*	GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : 1000-0200.	GRF (Global Reporting Format) : 1000-0200.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFR.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Equipement des compagnies aériennes et sociétés d'assistance	Handling and equipment of the revelant operating airlines.
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	JET A1, AVGAS 100LL. Pas de lubrifiants.	JET A1, AVGAS 100LL. Lubricants : NIL.
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	2 avitailleurs JET A1 de 18000 L, 300 L/MIN 4 oléoserveurs JET A1 2500 L/MIN. 1 avitailleur AVGAS 100LL de 5000 L, 200 L/MIN.	2 fueling trucks JET A1 of 18000 L, 300 L/MIN 4 servicers JET A1 2500 L/MIN. 1 fueling truck AVGAS 100LL of 5000 L, 200 L/MIN.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Assistances par compagnies aériennes et sociétés basées.	Assistances provided by airlines and based repair compagnies.
7	Observations / *Remarks*	Paiement AVT : espèces ou carte accord pétrolier. Sociétés de Handling : pour aviation générale. CARAIBES HANDLING : Philippe CHAILLY : TEL : (590) 690 45 07 77 Duty Office (590) 690 56 98 98 E-mail : opsch@orange.fr. GWAD'AIR : Patrick LO YSON : TEL : (590) 690 35 33 84 Duty Office TEL/FAX : (590) 590 89 76 46 E-mail : gwadassistance@gmail.com. AMS AIRPORT MANAGEMENT SERVICES : Patrizia VISCONTI : TEL : (590) 690 15 69 80 E-mail : operations@airportservices.fr.	Payment AVT: cash or petrol card agreement. Handling companies : for general aviation. CARAIBES HANDLING : Philippe CHAILLY : TEL : (590) 690 45 07 77 Duty Office (590) 690 56 98 98 E-mail : opsch@orange.fr. GWAD'AIR : Patrick LO YSON : TEL : (590) 690 35 33 84 Duty Office TEL/FAX : (590) 590 89 76 46 E-mail : gwadassistance@gmail.com. AMS AIRPORT MANAGEMENT SERVICES : Patrizia VISCONTI : TEL : (590) 690 15 69 80 E-mail : operations@airportservices.fr.

AD 2 TFFR.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	A POINTE A PITRE et dans les environs	In POINTE A PITRE and in the vicinity.
2	Restaurants	Sur l'AD et à proximité.	At AD and in the vicinity.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, voitures de location, ACFT et HEL de location.	Taxis, car rental, ACFT and HEL rental.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Centre médical, pharmacie dans l'aérogare, ambulances, hôpitaux en ville.	Medical centre, pharmacy in the terminal, ambulances, hospitals in town.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	DAB, poste, change.	ATM, post office, change.
6	Office de tourisme / *Tourist office*	En ville et sur AD.	In town and at AD.
7	Observations / *Remarks*	Boutiques diverses sur AD.	Shops at AD.

AD 2 TFFR.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	9	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	3 VIM 90 P 2.5 - 2 VIM 150 P 2.5	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Moyens privés disponibles pour avions légers. Autres aéronefs : contacter exploitant d'aérodrome.	Private capacities available for light airplanes. Other aircraft : contact AD operator.
4	Observations / *Remarks*	Niveau 7 : 0300-1700. Niveau 9 : 1700-0300. Ou jusqu'au dernier vol régulier programmé. Vols après 0300, contacter l'exploitant d'AD.	Level 7 : 0300-1700. Level 9 : 1700-0300. Or till the last scheduled regular flight. Flights after 0300, contact AD operator.

AD 2 TFFR.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	NIL	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFR .8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Postes P1 à P10 : béton rigide. Postes P0, P11, P12 et P14 à P20 : bitume souple. Postes S7 et S8 : béton rigide. Postes S6 et S9 : bitume souple.	Stands P1 to P10: concrete. stands P0, P11, P12 and P14 to P20: bituminous. Stands S7 and S8: concrete. Stand S6 and S9: bituminous.
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	NORD : Poste P0 : 5 F/C/W/T Postes P1 et P2 : 72 R/C/W/T Postes P3 et P4 : 85 R/C/W/T Poste P5 : 87 R/C/W/T Postes P6 à P10 : 77 R/C/W/T Postes P11, P12 et P14 à P20 : 71 F/C/W/T SUD : Postes S2 à S3 : 14 F/C/W/U Poste S6 à S9 : 14 F/C/W/U	NORTH : Stand P0 : 5 F/C/W/T Stands P1 and P2 : 72 R/C/W/T Stands P3 and P4 : 85 R/C/W/T Stand P5 : 87 R/C/W/T Stands P6 to P10 : 77 R/C/W/T Stands P11, P12 and P14 to P20 : 71 F/C/W/T SOUTH : Stands S2 to S3 : 14 F/C/W/U Stand S6 to S9 : 14 F/C/W/U
2	Largeur TWY / *TWY width*	B : 23 m, C : 23 m, D : 23 m, E : 23 m, F : 25 m, L : 15 m, Q : 10.5 m, R : 25 m - W, W1, W2 : 27m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton bitumineux, sauf TWY R : béton	Bituminous concrete, except TWY R : concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	B, C, Q : 14 F/C/W/U F : 84 F/C/W/T E, D : 87 F/C/W/T L : 14 F/C/W/U R : 102 R/B/W/T W, W1, W2 : 87 F/C/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	INS 1 INS 2	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	INS 1 : 25 ft INS 2 : 30 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*	TWY E 16°16'00"N 061°31'19"W	TWY F 16°16'04"N 061°31'46"W
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	INS 1 16°16'05.83"N 061°31'17.42"W INS 10 16°16'10.20"N 061°31'41.53"W INS 2 16°16'06.14"N 061°31'19.50"W INS 6 16°16'08.49"N 061°31'31.23"W	INS 7 16°16'09.06"N 061°31'34.27"W INS 8 16°16'09.21"N 061°31'36.17"W INS 9 16°16'09.40"N 061°31'37.95"W INS S4 16°15'45.21"N 061°31'27.85"W
6	Observations / *Remarks*	Pente latérale du TWY ECHO >1.5 %	TWY ECHO side slope >1.5 %

AD 2 TFFR .9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir carte AD 2 TFFR APDC	See chart AD2 TFFR APDC
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Voir carte AD 2 TFFR APDC	See chart AD 2 TFFR APDC
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	Voir carte AD 2 TFFR APDC	See chart AD 2 TFFR APDC
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Voir carte AD 2 TFFR OACI	See chart AD 2 TFFR ICAO
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 TFFR .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 TFFR .10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFR.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	MARTINIQUE Aimé Césaire
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 TFFR .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	MARTINIQUE Aimé Césaire
	Période de validité / *Validity period*	24 HR
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	TREND
	Périodicité / *Interval of issuance*	H24
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL-FR
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	S-U-P-W AD WARNING METAR AUTO PREDEC
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	VISU
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL : 05 96 57 23 25

AD 2 TFFR.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
12	101.00 (116)	3129 x 45	74 F/B/W/U revêtue / paved	16°16'05.02"N 061°32'48.24"W (16°16'03.36"N 061°32'39.26"W) ------ GUND NIL	THR : 5ft DTHR : 5ft
30	281.00 (296)	3129 x 45	74 F/B/W/U revêtue / paved	16°15'45.86"N 061°31'04.76"W (16°15'47.69"N 061°31'14.64"W) ------ GUND NIL	THR : 32ft DTHR : 28ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
12	NIL	101	160	3345 x 280	NIL	(1)
30	NIL	NIL	60	3345 x 280	NIL	(2)

(1) Demi-tour interdit hors raquette pour ACFT de plus de 40t/Turn around prohibited outside turn-around area for ACFT > 40t. RESA : 90 x 90 m

(2) RESA : 130 x 90 m

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFR.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
12	3129	3289	3230	2857	QFU 12 : THR de TKOF matérialisé par feux d'alignement positionnés de part et d'autre de la RWY. TWY S = Raquette S En cas de fermeture de la raquette N, RWY 12 réduite depuis la raquette S (voir carte AD 2 TFFR ADC 01). Distances déclarées annoncées par NOTAM. QFU 12 : TKOF THR marked by leading lights positioned on either side of RWY. TWY S = S turn-around area In case of N turn-around area closure, RWY 12 shortened from S turn-around area (see chart AD 2 TFFR ADC 01). Declared distances announced by NOTAM.
TWY B	854	1014	955		
TWY F	1317	1477	1418		
TWY Q	1164	1324	1265		
TWY S	2857	3017	2958		
30	3069	3129	3069	2769	Fin des distances déclarées située 60 m avant le THR 12 de décollage. Cf AD 2 TFFR.20.3.5 pour l'exploitation de la raquette N. En cas de fermeture de la raquette N, RWY 30 réduite jusqu'à la raquette S. Distances déclarées annoncées par NOTAM. End of declared distances located 60 m before TKOF THR 12. Ref AD 2 TFFR.20.3.5 concerning N turn-around area. In case of N turn-around area closure, RWY 30 shortened up to S turn-around area. Declared distances announced by NOTAM.
TWY B	2238	2298	2238		
TWY C	2483	2543	2483		
TWY D	3069	3129	3069		
TWY E	2593	2653	2593		
TWY F	1774	1834	1774		
TWY Q	1928	1988	1928		

AD 2 TFFR.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*
12		G	PAPI 3.2 ° 5.6 %	64 ft					
30		G	PAPI 4.0 ° 7.0 %	95 ft					

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
12	272 2257 600	irrégulier irregular	R W Y	LIH/LIL	R	101	R	(1)
30	300 2169 600	irrégulier irregular	R W Y	LIH/LIL	R			(2)

(1) Feux à éclats DTHR - Absence de rampe d'approche / flashing lights DTHR - No approach lighting system.
THR 12, fin de piste 12, balisage latéral : feux LED/ THR 12, RWY 12 end, edge lighting : LED lights.

(2) Feux à éclats DTHR / flashing lights DTHR.
THR 30, fin de piste 30, balisage latéral : feux LED/ THR 30, RWY 30 end, edge lighting : LED lights.

AD 2 TFFR.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN	NIL	
	IBN		
2	Té d'atterrissage / *LDI*		
	Anémomètre / *Anemometer*	2 WDI éclairées	2 WDI lighted
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	B-BI + WIG-WAG aux points d'attente	B-LIL + WIG-WAG at holding points
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupe électrogène	Emergency power supply
	Temps de commutation / *Switch-over time*	< 15 s	
5	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 TFFR.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	Réservé aux hélicoptères d'Etat. Activation par PCL obligatoire pour balisage d'obstacles et de servitude sur FREQ 121.750 MHz avec délai de temporisation de 2 min.	Reserved for State helicopters. Activation of PCL mandatory for obstacles and servitude lighting on FREQ 121.750 MHz, with a time delay of 2 min.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFR .17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
CTR POINTE A PITRE 16°35'51"N , 061°34'06"W - 16°18'35"N , 061°18'12"W - arc horaire de 14 NM de rayon centré sur 16°15'55"N , 061°32'25"W (VOR-DME PPR) - 16°02'01"N , 061°30'29"W - 16°17'40"N , 061°53'05"W - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 16°15'55"N , 061°32'25"W (VOR-DME PPR) - 16°35'51"N , 061°34'06"W	D	2500ft AMSL 1000ft ASFC ---------- SFC	APP RAIZET Approche (FR) RAIZET Approach (EN) TWR RAIZET Tour (FR) RAIZET Tower (EN)	H24 A l'exclusion de la TF R2 lorsqu'elle est active.

AD 2 TFFR .18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
FIS	RAIZET Information (FR) *RAIZET Information (EN)*	129.800 MHz	H24	
APP	RAIZET Approche (FR) *RAIZET Approach (EN)*	119.050 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
APP	RAIZET Approche (FR) *RAIZET Approach (EN)*	121.300 MHz	H24	
TWR	RAIZET Tour (FR) *RAIZET Tower (EN)*	118.400 MHz	H24	
TWR	RAIZET Tour (FR) *RAIZET Tower (EN)*	121.850 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
VDF	RAIZET Gonio (FR) *RAIZET Homer (EN)*	118.400 MHz	H24	
VDF	RAIZET Gonio (FR) *RAIZET Homer (EN)*	121.300 MHz	H24	
ATIS	RAIZET (FR) *RAIZET (EN)*	127.600 MHz	H24	

AD 2 TFFR .19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
NDB	PTP	385 kHz	H24	16°17'01.0"N 061°37'51.4"W				295°/5.1 NM DTHR 12	(1)
VOR-DME	PPR	112.9 MHz CH 76X	H24	16°15'54.7"N 061°32'24.5"W	44 ft	80/60 sauf secteur SW 200NM FL500		136°/514 m DTHR 12	
LOC 12 (I.E.1)	PP	110.3 MHz	H24	16°15'44.3"N 061°30'56.6"W				116° / 546 m DTHR 30	(2)
GP 12		335 MHz	H24	16°15'57.7"N 061°32'30.7"W			15.2 m/50 ft (3.2 °)	139° / 307 m DTHR 12	
DME 12		CH 40X	H24	16°15'57.7"N 061°32'30.7"W		18NM		139° / 307 m DTHR 12	(3)

(1) Modulation : A2.

(2) Couverture azimut du LOC limitée à 4° à droite de l'axe FNA au-delà de 17 NM PP.
Ne pas tenir compte des indications du LOC à l'extérieur de cette limite.
LOC coverage azimuth limited to 4° right from FNA track beyond 17 NM PP.
Do not take into account the LOC indications outside this limit.

(3) Omnidirectionnel/Omnidirectionnal
Couverture azimut du DME PP limitée à 2° à droite de l'axe FNA au-delà de 17 NM PP.
Ne pas tenir compte des indications du DME PP à l'extérieur de cette limite.
DME PP coverage azimuth limited to 2° right from FNA track beyond 17 NM PP.
Do not take into account the DME PP indications outside this limit.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFR.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

RAIZET APP et RAIZET TWR assurent la fourniture des services de la circulation aérienne dans la TMA POINTE A PITRE (cf ENR 2.1.3).

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition pour la TMA POINTE A PITRE est de 9000 ft.

Le niveau de transition est calculé par RAIZET APP.

20.3 MANOEUVRES AU SOL

20.3.1 Généralités

- Pour des raisons de sécurité, les hélices devront être stoppées pendant les escales.

- Le pilote assure la prévention des abordages et collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers.

- Les véhicules en mouvement sont conduits par des agents habilités, surveillant leur environnement et responsables de leurs manœuvres.

- Les passagers en mouvement dans cette zone sont sous la responsabilité des compagnies. Assistance obligatoire.

20.3.2 Roulage

- Roulage interdit hors piste et TWY.

- Au départ et préalablement à tout déplacement, les ACFT doivent obligatoirement contacter la fréquence " "RAIZET TWR".

- La TWR organise la séquence de roulage pour l'entrée sur l'aire de manœuvre.

- A l'arrivée, les ACFT contacteront la fréquence assignée par la TWR qui leur indiquera les éventuelles consignes pour rejoindre leur poste de stationnement.

- Roulage des ACFT de lettre de code > ou = E limité à 15 kt sur TWY R.

- ACFT de code F : roulage avec moteurs extérieurs éteints.

- Roulage et repoussage des ACFT d'envergure > 27.05 m interdit sur TWY W, W1 et W2 (voir AD 2 TFFR APDC 01).

- TWY D : Il est recommandé aux équipages d'appareils de lettre de code E, en particulier des B777-300ER ou A350-1000 de rouler avec précaution et d'utiliser la technique de l'over-steering en virage.

- TWY Q (voir AD 2 TFFR APDC 03) :

- L'entrée vers le parking aviation générale se fait obligatoirement par la voie « Q ».

- La sortie du parking aviation générale se fait obligatoirement par la voie « Q1 ».

- Les essais moteurs avant le départ sont autorisés au point d'attente intermédiaire « Q1 » uniquement pour les aéronefs monomoteurs à pistons, les autres aéronefs devront les réaliser au point d'attente avant piste « Q ».

20.3.3 Gestion de l'aire de trafic

- La responsabilité des organismes de la circulation aérienne cesse, à l'arrivée, lorsque l'ACFT pénètre sur l'aire de trafic et au départ, commence dès qu'il entre sur l'aire de manœuvre.

- Les postes de stationnement sont attribués par le gestionnaire et cette information est relayée par la TWR.

20.3.4 Utilisation des postes de stationnement

- Aire Nord : cf. AD 2 TFFR MIA_TEXT 01

- Aire Sud : cf. AD 2 TFFR MIA_TEXT 02

20.3.5 RWY

- Demi-tour hors raquette interdit aux ACFT d'un poids supérieur à 40 t.

- Les B777-300 doivent strictement suivre les marques axiales de demi-tour sur l'aire de retournement du seuil 12 pour éviter l'arrachement du revêtement.

- Exploitation de la piste 12 nominale :

Pour un retournement sur la raquette N et un décollage avec toute la longueur disponible, il faudra franchir la barre de feux de fin de piste 30.

La mise des gaz se fera au moment de l'alignement de l'ACFT sur les feux de mise des gaz positionnés de part et d'autre de la piste.

- Exploitation piste 30 nominale avec retournement à la raquette N :

La fin de piste 30 est matérialisée par des feux de fin de piste situés à l'Est de la raquette N.

Pour un atterrissage avec toute la longueur disponible et un retournement sur la raquette N, il faudra franchir la barre de feux de fin de piste 30.

20.4 ACTIVITES SPECIFIQUES

20.4.1 Vols d'entrainement

- Un circuit école existe à Maryse Condé : hauteur 700ft AAL

20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS

RAIZET APP and RAIZET TWR provide air traffic services within POINTE A PITRE TMA (see ENR 2.1.3).

20.2 ALTIMETER SETTING

The transition altitude in POINTE À PITRE TMA is 9000 ft.

The transition level is calculated by RAIZET APP.

20.3 GROUND PROCEDURES

20.3.1 General

- For safety reasons, propellers must be shut down during stopovers.

- The prevention of collision, separation and the safety of the third party are insured by the pilot.

- Vehicles and moving machines are driven by authorized people, monitoring their environment and responsible of their manoeuver.

- Passengers in this area are under the airlines responsibility. Assistance compulsory.

20.3.2 Taxi regulation

- Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

- On departure and before any movement, a radio contact on frequency "RAIZET TWR" is compulsory for the ACFT.

- The control TWR organizes the taxy sequence for the entrance within the movement area.

- On arrival, pilots contact the frequency assigned by the tower which will give them the information and guidance to join their stand.

- Taxiing of ACFT with code > or = E limited to 15 kt on TWR R.

- ACFT code F type : taxiing with outer engines shut down.

- Taxiing and push-back of ACFT with wingspan > 27.05 m prohibited on TWY W, W1 and W2 (see AD 2 TFFR APDC 01).

- TWY D : Crews of code E aircraft, notably B777-300ER or A350-1000 are advised to taxi with caution and use over-steering technique when turning.

- TWY Q (see AD 2 TFFR ADC 03) :

- Entry towards general aviation parking area via TWY « Q » only.

- Exit of general aviation parking area via TWY « Q1 » only .

- Engine tests before departure are authorized at intermediate holding point « Q1 » for single-engine piston ACFT only, other ACFT will have to carry out their engine tests at holding point « Q ».

20.3.3 Apron management

- ATS responsibility stops when, on arrival, the ACFT enters the apron and on departure, starts when the ACFT enters the movement area.

- The stands are allocated by the manager and this information is transmitted by the TWR.

20.3.4 Use of parking stands

- North Area : see AD 2 TFFR MIA_TEXT 01

- South area : see AD 2 TFFR MIA_TEXT 02

20.3.5 RWY

- Turn around outside of turn around area prohibited for ACFT more than 40t.

- B777-300 ACFT must strictly follow the runway half-turn axial markings on the turn-around area at THR 12 to avoid damaging surface.

- Nominal operation of RWY 12 :

For a turn-around on the N turn-around area and TKOF with the entire available distance, the RWY 30 end light bar must be crossed.

Application of TKOF power will take place when the ACFT reaches the TKOF power lights positioned on either side of the RWY.

- Nominal operation of RWY 30 with turn-around at the N turn-around area:

The end of RWY 30 is marked by RWY end lights located east of the N turn-around area.

For landing using the entire available distance and a turn-around on the N turn-around area, the RWY 30 end light bar must be crossed.

20.4 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS

20.4.1 Training flights

- A training circuit exists at Maryse Condé : height 700ft AAL

© Service de l'Information Aéronautique, France

- Les circuits basse hauteur sont autorisés dans les conditions suivantes :
  - Au nord de la piste
  - De SR à SS
  - Hauteur minimale 300 ft AAL
  - Survol des installations interdit
  - Présence obligatoire d'un instructeur à bord.

20.4.2 Hélicoptères

Voir AD 2 TFFR.16

20.4.3 VFR de nuit

Agréé.

AVIONS : S'effectuera selon les conditions fixées par l'arrêté du 20 juin 2001.

HELICOPTERES : Pas de restriction pour les hélicoptères, mais transpondeur et contact radio obligatoires.

20.5 FONCTIONS RADAR

RAIZET APP dispose des fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage radar.

- Low height circuits are allowed with following conditions :
  - *North of RWY*
  - *From SR to SS*
  - *Minimum height 300 ft AAL*
  - *Ground installations overflying is prohibited.*
  - *An instructor must be on board.*

20.4.2 Helicopters

See AD 2 TFFR.16

20.4.3 Night VFR

Approved.

ACFT : Will be as conditions of decree of 20th June 2001.

HELICOPTERS : No restriction for helicopters, but transponder and radio contact compulsory.

20.5 RADAR FUNCTIONS

RAIZET APP provides radar surveillance, assistance and radar vectoring.

AD 2 TFFR.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

21.1 PROCEDURES AU DÉPART

Consignes d'utilisation RWY 12

Procédures de moindre bruit réacteurs et conventionnels en IFR
- Maintien de l'axe RWY jusqu'à 2000ft en montée et 3,5NM du VOR PPR avant virage selon destination.
- Pour les longs courriers à destination de l'Europe, le maintien de l'axe RWY se fera jusqu'à 1000ft en montée et 3,5NM du VOR PPR avant virage selon destination.

Procédures de moindre bruit conventionnels VFR :
- Départs vers le nord : Après TKOF, maintenir l'axe RWY et effectuer un virage à gauche après l'agglomération des Abymes au nord.
- Départs vers le sud : Après TKOF, maintenir l'axe RWY et effectuer un virage à droite après le quartier de Petit Pérou au sud.

21.1 DEPARTURE PROCEDURES

Instruction for use of RWY 12

Noise abatement procedures for jet and conventional ACFT in IFR :
- ACFT shall remain in the RWY axis up to 2000ft when climbing and 3,5NM from PPR VOR before turning to their destination.
- Long haul flight to Europe shall remain within the RWY axis up to 1000ft when climbing and 3,5NM from PPR VOR before turning to their destination.

Noise abatement procedures for conventional ACFT in VFR :
- Northward TKOF:
After TKOF, ACFT shall remain in the RWY axis and turn to the left after passing the urban area of Les Abymes to the north.
- Southward TKOF:
After TKOF, ACFT shall remain in the RWY axis and turn to the right after passing the neighborhood of Petit Pérou in the south.

21.2 PROCÉDURES A L'ARRIVÉE

Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

21.2 ARRIVAL PROCEDURES

Aircraft operating IFR must comply with noise abatement procedures published in the AIP.

21.3 POINTS FIXES MOTEURS

1-De jour :
1.1-Proximité des hangars d'entretien : Durée 5 min MAX. Puissance Ralenti.
1.2-Aires de trafic (nord et sud): Durée 1 min. Puissance ralenti. TWY D : puissance et durée sans limitations.

2-De nuit :
2.1-Aires de trafic nord et sud : Durée 1 min. Puissance ralenti. 2.2-Raquette extrémité ouest RWY, TWY D : pas de limitations

3-De jour comme de nuit, TWY D : durée et puissance sans limitations.

21.3 ENGINE POWER CHECK POINTS:

1-At daytime:
1.1-In the vicinity of the maintenance hangars: Time 5 min MAX. Power idle.
1.2-Aprons (north and south): Time 1 min. Power idle.
TWY D: power and time without restriction.

2-By night:
2.1-North and south apron: Time 1 min. Power idle.
2.2-RWY west end turn-over area, TWY D: no limitations

3-By night and by day, TWY D: time and power without restriction.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFR.22 **Procédures de vol *Flight procedures***

22.1 GÉNÉRALITÉS

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Circuit d'aérodrome au Nord de la piste.

Présence possible de bateaux passant sur la Rivière Salée dans l'axe de piste au seuil RWY 12 à éviter à vue.

Eviter le survol du centre pénitentiaire de Baie-Mahault.

TKOF et LDG interdits RWY 12/30 si RVR < 800 m.

TKOF et LDG RWY 12/30 interdits si vent traversier > 25 kt sur piste sèche et > 20 kt sur piste mouillée.

22.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Aerodrome circuit North of RWY.

Possible presence of boats sailing on "Rivière Salée" in the RWY axis close to THR 12. These boats shall be avoided visually.

Avoid overflying Baie-Mahault penitentiary.

TKOF and LDG prohibited RWY 12/30 if RVR < 800 m.

TKOF and LDG RWY 12/30 are prohibited if crosswind > 25 kt on dry RWY and > 20 kt on wet RWY.

22.2 PARTICULARITES TOPOGRAPHIQUES ET METEOROLOGIQUES

RWY 12 : présence d'une zone boisée dans la bande latérale de piste (voir carte AD 2 TFFR AOC RWY 12-30).

En situation météorologique orageuse, avec rafales de vent à proximité des cumulonimbus, prudence recommandée au-dessous de 500 ft en approche finale (au-dessus de la Rivière Salée) pour la piste 12.

22.2 TOPOGRAPHICAL AND METEOROLOGICAL FEATURES

RWY12 : presence of wooded area in the RWY side strip (see chart AD 2 TFFR AOC RWY 12-30).

In stormy weather, with wind gusts near cumulonimbus, caution is recommended below 500 ft on final approach (above the "Rivière Salée") for RWY 12.

22.3 PROCEDURES IFR A L'INTERIEUR DE LA TMA

22.3.1 Instructions relatives aux procédures RNAV et RNP

Les procédures SID et STAR RNAV1 et approches RNP sont les procédures préférentielles.

Les procédures SID et STAR RNAV1 requièrent un système de navigation certifié conforme à la spécification RNAV1 avec capteur GNSS.

En l'absence de la capacité RNAV requise, le pilote doit s'annoncer « Non RNAV zone terminale » afin de se voir proposer une solution alternative par le contrôleur.

22.3 IFR PROCEDURES WITHIN THE TMA

22.3.1 Instructions for RNAV and RNP procedures

RNAV1 SID and STAR procedures and RNP approaches are preferential.

RNAV1 SID and STAR procedures require a navigation system certified in compliance with RNAV1 specification with GNSS sensor.

In the absence of RNAV required capacity, the pilot shall report "Non RNAV terminal area" in order to receive an alternative solution by the controller.

22.3.2 Itinéraires normalisés de liaison entre TFFR et TFFF

Des points de sortie et d'entrée en TMA de TFFR sont obligatoires pour effectuer les liaisons entre Guadeloupe Maryse Condé et Martinique Aimé Césaire en procédures RNAV 1.

- Au départ de TFFR, les pilotes devront se conformer aux SID KATIM (RWY12 et RWY30). Le niveau de vol choisi au plan de vol devra être un niveau impair.

- A l'arrivée à TFFR les pilotes devront se conformer aux STAR LIDOS (RWY12 et RWY30). Le niveau de vol choisi au plan de vol devra être un niveau pair.

22.3.2 Connecting routings between TFFR and TFFF

Exit and entry points in TFFR TMA are mandatory to operate flights between Guadeloupe Maryse Condé and Martinique Aimé Césaire in RNAV 1 procedures.

- On TFFR departure, pilots should comply with SID KATIM (RWY12 and RWY30). The flight level requested in flight plan should be an odd level.

- On arrival at TFFR, pilots should comply with STAR LIDOS (RWY12 and RWY30). The flight level requested in flight plan should be an even level.

22.4 VOLS A L'ARRIVEE

Pour les ACFT non capables RNAV, prévoir une arrivée directe sur le VOR PPR.

22.4 ARRIVAL FLIGHTS

For ACFT without the required RNAV capability, plan direct arrival to PPR VOR.

22.5 VOLS AU DEPART

22.5.1 Départs RWY 12

Pentes :

Les pentes théoriques de montée ci-dessous font abstraction du gabarit routier en bout de piste et de la zone boisée d'altitude 140 ft située entre 70 m et 200 m de la DER et entre 115 m et 190 m au Sud de l'axe de piste.

Départs omnidirectionnels RWY 12 :

Départ piste 12 secteur nord de l'axe de piste : monter dans l'axe à 9,2% jusqu 'à 2000 (1965) (1) puis tourner au cap assigné en montée vers le niveau assigné.

Départ piste 12 secteur sud de l'axe de piste : monter dans l'axe à 9,2% jusqu 'à 2600 (2565) (1) puis tourner au cap assigné en montée vers le niveau assigné.

(1) La pente initiale de montée est de 9,2% jusqu'à 400 (365), déterminée par un arbre d'altitude 104 ft situé à 260 m de la DER et à 220 m au Nord de l'axe de piste, puis la pente théorique minimale réglementaire de 3,3% s'applique.

22.5 DEPARTURE FLIGHTS

22.5.1 Departures RWY 12

Slopes :

The theoretical climb gradient below disregard the road at the end of the runway and the wooded area 140 ft AMSL located between 70 m and 200 m from DER and between 115 m and 190 m South of runway axis.

Multidirectional departures RWY 12 :

Departure RWY 12 Northern sector from RWY axis : *climb straight ahead at 9.2% up to 2000 (1965) (1) then turn to assigned heading climbing up to assigned level.*

Departure RWY 12 Southern sector from RWY axis : *climb straight ahead at 9.2% up to 2600 (2565) (1) then turn to assigned heading climbing up to assigned level.*

(1) The initial theoretical climb gradient is 9.2 % up to 400 (365) due to a tree altitude 104 ft located 260 m from DER and 220 m North of runway axis, then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.

22.5.2 Départs RWY 30

Pentes :

Les pentes théoriques de montée ci-dessous font abstraction des bateaux passant sur la rivière Salée dans l'axe de piste, des arbres situés au Nord de l'axe, latéralement à l'extrémité de piste, à environ 100 m de la DER, ainsi que d'une zone boisée culminant à 53 ft, située entre 80 et 205 m de la DER, et entre 46 et 180 m au Sud de l'axe.

Départs omnidirectionnels RWY 30 :

Départ piste 30 secteur nord de l'axe de piste : monter dans l'axe à 6,8% (1) jusqu'à 2000 (1965) puis tourner au cap assigné en montée à 4,2% (2) jusqu'au niveau assigné.

Départ piste 30 secteur sud de l'axe de piste : monter dans l'axe à 6,8% (1) jusqu'à 3000 (2965) puis tourner au cap assigné en montée à 4,4% (3) jusqu'au niveau assigné.

(1) L'arbre d'altitude 47 ft situé à 211 m de la DER et à 63 m au Nord de l'axe de piste détermine une pente initiale théorique de montée de 6,8%

22.5.2 Departures RWY 30

Slopes :

The theoretical climb gradients below do not take into account the boats which sail on "Rivière Salée" on the runway axis, some trees located North of the RWY axis, laterally to the end of the runway, around 100 m from the DER, and a 53 ft AMSL wooded area, located between 80 and 205 m from the DER, and between 46 and 180 m South of runway axis.

Multidirectional departures RWY 30 :

Departure RWY 30 Northern sector from RWY axis : *climb straight ahead at 6.8% (1) up to 2000 (1965), then turn to assigned heading climbing at 4.2% (2) up to assigned level.*

Departure RWY 30 Southern sector from RWY axis : *climb straight ahead at 6.8% (1) up to 3000 (2965) then turn to assigned heading climbing at 4.4% (3) up to assigned level.*

(1) The 47 ft AMSL tree located 211 m from the DER and 63 m North of the runway axis imposes a theoretical initial climb gradient of 6.8% up to

© Service de l'Information Aéronautique, France

jusqu'à 800 ft AMSL, puis la pente théorique règlemenataire de montée s'applique.

(2) Le relief proche du sommet du "Mont Pelé" d'altitude 2428 ft dans le QDR 281° de l'ARP à 12,3 NM détermine une pente théorique de montée de 4,2%.

(3) Le relief "Mont Pelé" d'altitude 2481 ft dans le QDR 281° de l'ARP à 12,3 NM détermine une pente théorique de montée de 4,4%.

22.6 VFR ET VFR SPECIAL

22.6.1 Vols à l'arrivée

L'autorisation de pénétrer en CTR doit être demandée 3 min avant l'entrée.

22.6.2 Transit

L'autorisation de pénétrer en espace aérien de classe D doit être demandée 3 min avant d'entrer.

22.6.3 Itinéraires VFR

Sauf clairance contraire du contrôle, les aéronefs en VFR utiliseront les itinéraires publiés dans le tableau ci-dessous.
Les vols en VFR spéciaux doivent obligatoirement utiliser les cheminements n°1, 2 et 3 comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

800 ft AMSL, then the regulatory theoretical slope applies.

(2) The relief close to the "Mont Pelé" summit 2428 ft AMSL at QDR 281°, 12.3 NM from ARP imposes a theoretical climb gradient of 4.2%.

(3) The relief "Mont Pelé" of 2481 ft AMSL at QDR 281°, 12.3 NM from ARP imposes a theoretical climb gradient of 4.4%.

22.6 VFR AND SPECIAL VFR

22.6.1 Arrival flights

Clearance to enter CTR must be requested 3 minutes before entering

22.6.2 Transit

Clearance to enter class D airspace must be requested 3 minutes before entering.

22.6.3 VFR routings

Unless otherwise cleared, VFR could use routings indicated in the following table.
ACFT in special VFR must use routings N°1, 2 and 3 as indicated in the following table :

Cheminements obligatoires en VFR spécial, recommandés en VFR *Routings mandatory for VFR special, recommended for VFR*			Cheminements recommandés en VFR *Routings recommended for VFR*		
N° 1	N-NA	1500 ft MAX	N° 4	NW-NA	1500 ft MAX
N° 2	NE-NA	1500 ft MAX	N° 5	E-EA	1500 ft MAX
N° 3	S-SA	1500 ft MAX	N° 6	E-SEA	1500 ft MAX
			N° 7	SE-SEA	

Points de compte-rendu / *Reporting points*

Points	Coordonnées *Coordinates*	Noms *Names*
N	16 24 39 N - 061 32 06 W	Port Louis
NA	16 20 50 N - 061 31 25 W	Vieux Bourg
NE	16 20 25 N - 061 20 50 W	Le Moule
NW	16 20 42 N - 061 35 16 W	Ilet Fajou
E	16 14 46 N - 061 18 57 W	Anse à la barque
EA	16 17 45 N - 061 27 41 W	Chazeau
S	16 02 59 N - 061 34 17 W	Capesterre
SA	16 13 47 N - 061 33 47 W	Jarry
SE	16 04 15 N - 061 24 17 W	
SEA	16 11 45 N - 061 29 30 W	Ilet Gosier

22.7 PROCEDURE EN CAS DE PERTE DE LIAISON RADIO AIR/SOL

Afficher code transpondeur 7600.
Si possible, utiliser un téléphone portable pour appeler le BRIA et confirmer les intentions :
- Guadeloupe +590 590 48 21 43,
- à défaut : Martinique +596 596 42 25 24.

22.7.1 ACFT en IFR

Appliquer la réglementation en vigueur.

22.7.2 ACFT en VFR

Au départ :
Panne avant TKOF : le pilote ne doit pas décoller.
Panne après TKOF : le pilote décide soit de poursuivre son vol (selon PLN éventuellement), soit de retourner à Guadeloupe Maryse Condé.

A l'arrivée :
Arrivée directe des ACFT en APCH finale interdite.
Si la clairance d'intégration dans la circulation d'aérodrome a été reçue, le pilote doit suivre la dernière clairance qui lui a été délivrée et poursuivre jusqu'à l'atterrissage.
Si la clairance d'intégration n'a pas été reçue, le pilote doit, si les circonstances le permettent après un passage à la verticale de l'AD à une hauteur supérieure au circuit d'AD et après avoir pris connaissance de la RWY en service, s'intégrer en début de vent arrière à la hauteur du circuit d'AD en assurant une séparation visuelle, en laissant la priorité de passage aux ACFT déjà engagés.

22.7 PROCEDURE IN CASE OF AIR TO GROUND RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Squawk 7600.
If possible, use a mobile phone to call BRIA and confirm intentions:
-Guadeloupe +590 590 48 21 43,
- if not: Martinique +596 596 42 25 24.

22.7.1 ACFT under IFR

Comply with air navigation regulation in force.

22.7.2 ACFT under VFR

When departing:
Failure occurs before TKOF: the pilot shall not take off.
Failure occurs after TKOF: the pilot shall decide either to continue his flight (as per the FPL if any) or to return to Guadeloupe Maryse Condé.

When arriving :
ACFT direct arrival in final APCH is forbidden.
If the integration clearance in the AD traffic circuit has been received, the pilot must follow the last known clearance and proceed to land.
If the integration clearance in the AD circuit was not received, the pilot must, if circumstances permit it, join aerodrome traffic circuit in the beginning of the downwind leg after an overfly of the AD higher than the AD traffic circuit height and after taking cognizance of the RWY in use.
The pilot must ensure visual separation, leaving the priority to the ACFT already engaged in the AD traffic circuit.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Panne de transpondeur :
En application de la réglementation, en cas de panne de transpondeur, une dérogation comportant des restrictions en fonction du type de panne rencontré, devra être obtenue auprès de l'organisme de contrôle de Pointe-à-Pitre division CA.

Squawk failure :
Following national regulation, in case of squawk failure, captains will have to obtain from ATS Pointe-à-Pitre derogation with restrictions according to the type of failure.

22.8 MOYENS OBLIGATOIRES

Atterrissage de nuit RWY 30 interdit si PAPI hors service.

22.8 COMPULSORY MEANS

Night landing RWY 30 prohibited if PAPI U/S

AD 2 TFFR.23 Informations supplémentaires *Additional information*

23.1 AERODROMES VOISINS

L'aérodrome de Saint-François (TFFC) est situé en limite EST de la CTR classe D de Pointe à Pitre, (voir AD 2 TFFR VFR 01).

23.1 NEIGHBOURING AERODROMES

Saint-Francois Airfield (TFFC) is located at the eastern limit of the CTR class D of Pointe à Pitre (see AD 2 TFFR VFR 01).

23.2 TRANSFERT DE COMMUNICATIONS

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef. A chaque changement de fréquence, l'aéronef doit contacter sans délai et en aucun cas plus d'une minute après réception de l'instruction de changement de fréquence.

23.2 TRANSFERT OF COMMUNICATION

Frequency changes are carried out on aircraft ATC unit instruction. Upon every frequency change, pilot shall immediately contact and never more than one minute after receiving the frequency change instruction.

23.3 ASSISTANCE OBLIGATOIRE

- Tous les PRKG nécessitent une assistance obligatoire exceptés les postes A réservés à l'aviation générale.

- Aviation affaire et tourisme en zone Sud sous la responsabilité du pilote. Nécessité du service d'assistance pour l'aviation d'affaires.

Formalités police : Terminal Nord.

Service minibus pour 4 Pax.

Contact poste de contrôle opérationnel : TEL 0590 21 14 05.

23.3 MANDATORY HANDLING

- All PRKG stands need a compulsory assistance except stands A reserved for general aviation.

- Corporate and general aviation on South area under pilot's responsibility. Handling is necessary for corporate aviation.

Police formalities: North Terminal.

Minibus service for 4 Pax.

Operational control station contact: TEL 0590 21 14 05.

23.4 PLAN DE VOL

Les exploitants des aéronefs d'un poids supérieur à 2 tonnes doivent obligatoirement mentionner leur nom et adresse en case 18 de leur plan de vol ou remplir le formulaire à leur disposition. Se renseigner au BRIA.

23.4 FLIGHT PLAN

ACFT operator with a weight over 2 t must mention their name and address in case 18 of their FPL or fill in the form at their disposal. Enquire at BRIA.

23.5 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC

- Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0).

- La surveillance MSAW est effective dans la partie suivante :

- Limites latérales : 172500N, 0604600W - 164810N, 0603210W - 161000N, 0601800W - 145400N, 0615700W - 154500N, 0630000W - 164600N, 0630000W - 163000N, 0622330W - 165000N, 0611500W - 172500N, 0604600W.

- Limites verticales : Plancher : SFC - Plafond : FL195.

- A proximité immédiate de l'aérodrome Guadeloupe Maryse Condé, seules les approches finales sont surveillées jusqu'à la piste.

- Les approches sur la Dominique ne sont pas surveillées.

23.5 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT

- MSAW ground warning system (see AD 1.0).

- The MSAW surveillance is effective in the following area :

- Lateral limits: 172500N, 0604600W - 164810N, 0603210W - 161000N, 0601800W - 145400N, 0615700W - 154500N, 0630000W - 164600N, 0630000W - 163000N, 0622330W - 165000N, 0611500W - 172500N, 0604600W.

- Vertical limits : from SFC to FL195.

- In the vicinity of Guadeloupe Maryse Condé AD, only the instrument final approaches are monitored down to the runway.

- Dominica approaches are not monitored.

23.6 PERIL ANIMALIER

- Permanent de 1030 au dernier vol commercial

- Risque d'intrusion de chiens errants sur l'AD et plus particulièrement sur la piste et le long de la zone boisée au Nord de celle-ci (absence de clôture).

- Présence d'oiseaux aux abords de la piste.

- Service de lutte contre le péril animalier renforcé à proximité du THR 12.

23.6 WILDLIFE STRIKE HAZARD

- Permanent from 1030 until last commercial flight.

- Caution advised due to stray dogs on AD and especially on the RWY and along the wooded area North of RWY (lack of fence).

- Presence of birds surrounding the runway.

- Enhanced wildlife strike hazard service near THR 12.

23.7 ACTIVITES PARTICULIERES

- Voltige GUADELOUPE MARYSE CONDE Aérodrome N° 9711 (voir ENR 5.5).

- Evolution d'ULM dans la zone TF R2 uniquement MAX 600 ft sans contact radio ni transpondeur (voir ENR 5.1).

- Plateforme ULM à Gosier (16°12'41"N - 061°30'44"W).

- Activité vol libre STE MARGUERITE N° 9719 (voir ENR 5.5).

- Activité Hydro ULM dans le Grand Cul de Sac Marin :

Réservée aux usagers signataires d'un protocole.

- Plateformes maritimes à Ste Rose (16°20'00"N – 061°42'00"W) et Caret (16°21'00"N – 061°38'00"W) :

Activité connue annoncée sur RAIZET TWR.

23.7 SPECIAL ACTIVITIES

- Aerobatic activity GUADELOUPE MARYSE CONDE Aerodrome NR 9711 (see ENR 5.5).

- ULM flights in the TF R2 area only MAX 600 ft without radio contact nor transponder (see ENR 5.1).

- ULM platform in Gosier (16°12'41"N - 061°30'44"W).

- Free flying activity STE MARGUERITE NR 9719 (see ENR 5.5).

- Hydro ULM activity in Grand Cul de Sac Marin :

Reserved for users who have signed a protocol.

- Sea Plateforms in Ste Rose (16°20'00"N – 061°42'00"W) and Caret (16°21'00"N – 061°38'00"W):

Activity known and announced on RAIZET TWR.

23.8 ACB

- Ailes Guadeloupéennes.

- Aéroclub de l'Aviation Civile.

23.8 ACB

- Ailes Guadeloupéennes.

- Aéroclub de l'Aviation Civile.

AD 2 TFFR.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

AD 2 TFFR.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
RNP Y RWY 12	LNAV, LNAV / VNAV
RNP Z RWY 12	LNAV, LNAV / VNAV
RNP RWY 30	LNAV

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUADELOUPE MARYSE CONDE

AIRE NORD / *NORTH AREA*

Utilisation des postes de stationnement Nord / *Use of Northern parking stands*

Aviation commerciale / *Commercial flights*

Postes P0 à P20 / *Stands P0 to P20*

Carte des aires de stationnement : se reporter à la carte APDC 01 / *Parking area chart : see APDC 01*

Postes *Stands*		**Sortie** *Exit*	**Avion de référence et /ou envergure MAX** *Reference aircraft and / or MAX wingspan*		**Avion de référence et / ou longueur MAX** *Reference aircraft and / or MAX length*		**Utilisation - Observations** *Conditions of use - Remarks*
0	0A	AD	DH6 / TW N/SHORT 360	22,80 m	DH6 / TW N/SHORT 360	21,58 m	Entrée / sortie autonome - *Arrival / departure autonomous*
	0B	AD	C208 / FA20	16,55 m	C208 / FA20	18,28 m	Entrée / sortie autonome - *Arrival / departure autonomous*
	0C	AD	C208 / FA20	16,55 m	C208 / FA20	18,28 m	Entrée / sortie autonome - *Arrival / departure autonomous*
	0D	AD	PA34-200	12 m	PA34-200	18 m	Entrée / sortie autonome - *Arrival / departure autonomous*
1		P	B744 / B773	64,94 m	B744 / B773	73,86 m	Position nose in
		AG	AT72	27,05 m	AT72	27,17 m	Position nose in
2		P	B744 / B773	64,94 m	B744 / B773	73,86 m	Position nose in
		AG	AT72	27,05 m	AT72	27,17 m	Position nose in
3	3	P	B744 / B773/A350/A330/A340	64,92 m	A346 / B744 / B773	75,36 m	Position nose in
	3A	P	B737 MAX 8 / A321 NEO/ A320 NEO/ B727	35,92 m	B722/ B737 MAX 8 / A321 NEO/ A320 NEO	46,68 m	Position nose in
	3B	P	B737 MAX 8 / A321 NEO/ A320 NEO/ B727	35,92 m	B722/ B737 MAX 8 / A321 NEO/ A320 NEO	46,68 m	Position nose in
4	4	P	B744 / B773/A350/A330/A340	64,92 m	A346 / B744 / B773	75,36 m	Position nose in
	4A	P	B737 MAX 8 / A321 NEO/ A320 NEO/ B727	35,92 m	B722/ B737 MAX 8 / A321 NEO/ A320 NEO	46,68 m	Position nose in
	4B	P	B737 MAX 8 / A321 NEO/ A320 NEO/ B727	35,92 m	B722/ B737 MAX 8 / A321 NEO/ A320 NEO	46,68 m	Position nose in
5	5	P	B744 / B773	64,94 m	B744 / B773	73,86 m	Position nose in
	5A	P	A321/B738/B727/A320 Sharklet	35,80 m	A321/B738/B727/A320 Sharklet	46,68 m	Position nose in
	5B	P	A321/B738/B727/A320 Sharklet	35,80 m	A321/B738/B727/A320 Sharklet	46,68 m	Position nose in
6		P	B744 / B773	64,94 m	B744 / B773	73,86 m	Position nose in
7		P	B744 / B773 / A350-900	64,94 m	B744 / B773	73,86 m	Position nose in
8	8	P	B744 / B773 / A350-900	64,94 m	B744 / B773	73,86 m	Position nose in
	8A	P	B737 MAX 8	35,92 m	B727-200	46,68 m	Position nose in
9	9	P	B744 / B773	64,94 m	B744 / B773	73,86 m	Position nose in
	9A	P	A321 / B738	34,32 m	A321 / B738	44,51 m	Position nose in
	9B	P	A321/A320 Sharklet	35,80 m	A321/A320 Sharklet	44,51 m	Position nose in
10	10	P	B744 / B773	64,94 m	B744 / B773	73,86 m	Position nose in
	10A	P	A321 / B738/A320 Sharklet	35,80 m	A321 / B738/A320 Sharklet	46,68 m	Position nose in
	10B	P	A321 / B738/A320 Sharklet	35,80 m	A321 / B738/A320 Sharklet	46,68m	Position nose in
11		P	A321 / B738 / B727/A320 Sharklet	35,80 m	A321 / B738 / B727/A320 Sharklet	46,68 m	Position nose in - Repoussage obligatoire sur Romeo jusqu'au niveau du P10 pour sortir par Fox - Repoussage obligatoire sur Fox pour sortir par Echo *Push-back compulsory on Romeo to P10 to exit via Fox - Push-back compulsory on Fox to exit via Echo*
12	12	P	A321 / B738 / B727/A320 Sharklet	35,80 m	A321 / B738 / B727/A320 Sharklet	46,68 m	Position nose in - Repoussage obligatoire sur Romeo jusqu'au niveau du P10 pour sortir par Fox - Repoussage obligatoire sur Fox pour sortir par Echo *Push-back compulsory on Romeo to P10 to exit via Fox - Push-back compulsory on Fox to exit via Echo*
	12A	AD	AT72/AT42/SF34/DHC6/C208	27,05 m	AT72/AT42/SF34/DHC6/C208	27,17 m	Arrivée par voie W1* - Départ sur instruction *Arrival via W1* - Departure on instruction*
14		AD	AT72/AT42/SF34/DHC6/C208	27,05 m	AT72/AT42/SF34/DHC6/C208	27,17 m	Arrivée par voie W1* - Départ sur instruction *Arrival via W1* - Departure on instruction*
15		AD	AT42/SF34/DHC6/C208	24,54 m	AT42/SF34/DHC6/C208	22,67 m	Arrivée par voie W1* - Sortie par voie W2* *Arrival via W1* - Exit via W2**
16		AD	AT72/AT42/SF34/DHC6/C208	27,05 m	AT72/AT42/SF34/DHC6/C208	27,17 m	Arrivée par voie W1* - Sortie par voie W2* *Arrival via W1* - Exit via W2**
17		AD	AT72/AT42	27,05 m	AT72/AT42	27,17 m	Arrivée par voie W1* - Sortie par voie W2* *Arrival via W1* - Exit via W2**

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUADELOUPE MARYSE CONDE

AIRE NORD / *NORTH AREA*

Utilisation des postes de stationnement Nord / *Use of Northern parking stands*

Aviation commerciale / *Commercial flights*

Postes P0 à P20 / *Stands P0 to P20*

Carte des aires de stationnement : se reporter à la carte APDC 01 / *Parking area chart : see APDC 01*

Postes *Stands*		**Sortie** *Exit*	**Avion de référence et/ou envergure MAX** *Reference aircraft and/or MAX wingspan*	**Avion de référence et/ou longueur MAX** *Reference aircraft and/or MAX length*	**Utilisation - Observations** *Conditions of use - Remarks*
18		AD	AT72/AT42 27,05 m	AT72/AT42 27,17 m	Arrivée par voie W1* - Sortie par voie W2* *Arrival via W1* - Exit via W2**
19		AD	AT72/AT42 27,05 m	AT72/AT42 27,17 m	Arrivée par voie W1* - Sortie par voie W2* *Arrival via W1* - Exit via W2**
20		AD	AT72/AT42 27,05 m	AT72/AT42 27,17 m	Arrivée par voie W1* - Sortie par voie W2* *Arrival via W1* - Exit via W2**

*** W1 / W2 :** Points d'attente intermédiaires sur les voies W1 et W2 pour réguler la circulation sur F et W. / *Intermediate holding points on taxiways W1 and W2 for controlling traffic on F and W.*

Entrée des postes 12A et 14 à 20 obligatoirement par la voie W1. / *Entry on stands 12A and 14 to 20 compulsory via W1.*

Sauf instruction contraire du contrôle, sortie des postes 15 à 20 obligatoirement par la voie W2. / *Except otherwise instructed from ATC, exit on stands 15 to 20 compulsory via W2.*

Départ sur instruction depuis les postes 12A et 14. / *Departure on instruction from stands 12A and 14.*

AIRE SUD / *SOUTH AREA*

Utilisation des postes de stationnement Sud / *Use of Southern parking stands*

Aviation commerciale et d'affaires / *Commercial flights and Business Jets*

Aviation légère / *Light Aircraft*

Carte des aires de stationnement : se reporter à la carte APDC 02 / *Parking area chart : see APDC 02*

Postes *Stands*	**Sortie** *Exit*	**Avion de référence et/ou envergure MAX** *Reference aircraft and/or MAX wingspan*	**Avion de référence et/ou longueur MAX** *Reference aircraft and/or MAX length*	**Observations** *Remarks*
2	A	Hélicoptère - ROTOR : 16,17 m	Hélicoptère - Longueur / *length* : 16,60 m	
3	A	Hélicoptère - ROTOR : 16,17 m	Hélicoptère - Longueur / *length* : 16,60 m	
6	A	C208 Caravan / Falcon 20 - 16,55 m	C208 Caravan / Falcon 20 - Longueur / *length* : 18,28 m	Position nose out
7	A	AT72 - 27,05 m	AT72 - Longueur / *length* : 27,17 m	Position nose out
8	A	AT72 - 27,05 m	AT72 - Longueur / *length* : 27,17 m	Position nose out
9	A	AT72 - 27,05 m	AT72 - Longueur / *length* : 27,17 m	Position nose out

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUADELOUPE MARYSE CONDE

AIRE SUD / *SOUTH AREA*
Utilisation des postes de stationnement Sud / *Use of Southern parking stands*
Zone Aviation Générale / *General aviation area*
Carte des aires de stationnement : se reporter à la carte APDC 03 / *Parking area chart : see APDC 03*

Postes *Stands*	**Sortie** *Exit*	**Avion de référence et/ou envergure MAX** *Reference aircraft and/or MAX wingspan*	**Avion de référence et/ou longueur MAX** *Reference aircraft and/or MAX length*	**Observations** *Remarks*
Zone Est / Avions basés *East area / Based aircraft*	A	Aéronef classe A (monomoteur) - 9,20 m Jet ou hélicoptère non autorisés *Class A aircraft (single engine)* *Jet or helicopter prohibited*	Aéronef classe A (monomoteur) - 9,50 m *Class A aircraf (single engine)*	Position nose out*
Zone Ouest / Visiteurs *West area / Visitors*	A	Aéronef classe A (bimoteur) - 12 m Jet ou hélicoptère non autorisés *Class A aircraft (twin engine)* *Jet or helicopter prohibited*	Aéronef classe A (monomoteur) - 9,50 m *Class A aircraf (twin engine)*	Position nose out* Deux points de parking à gauche du regard hydrant, limités 9,20 m d'envergure. *Both parking stands on left of fuel pit are limited to 9,20 m span*
Réservé hangars * * *Reserved Hangar entrance*	A	Aéronef classe A (bimoteur) - 18 m *Class A aircraft (twin engine)*	Aéronef classe A (bimoteur) - 15,30 m *Class A aircraf (twin engine)*	Position nose out* Démarrage moteurs interdit** *Start engines forbidden***

* **ZAG Position nose out :**
A l'arrivée, arrêt moteurs sur la ligne de guidage axiale.
Parking final sur le poste par repoussage manuel.
On arrival, stop engines on axial guideline.
Final parking on stand by manual push-back.

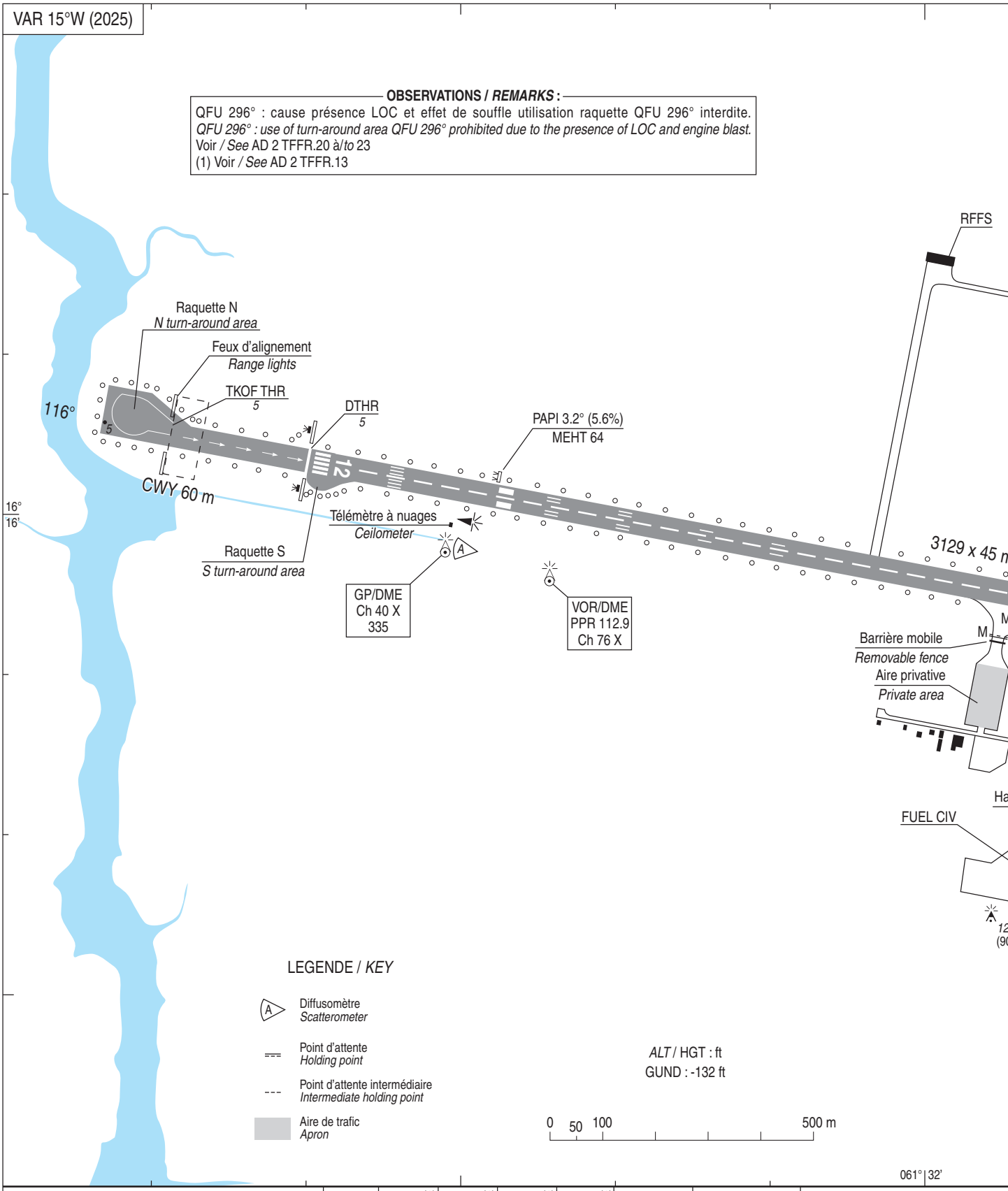
** Au départ devant les hangars, tractage manuel sur la ligne de guidage avant mise en route.
On departure, in front of hangars, manuel towing on guidance line before start-up.

Légende (sorties de poste) / ***Caption (stand exits)*** **:**
A : Autonome / *Autonomous*
AD : sortie autonome avec virage à droite / *autonomous exit with right turn*
AG : sortie autonome avec virage à gauche / *autonomous exit with left turn*
P : Push back.

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : 127.600

GUADELOUPE MARYSE CONDE
16 15 51 N - 061 31 33 W
ALT AD : 35 (2 hPa)

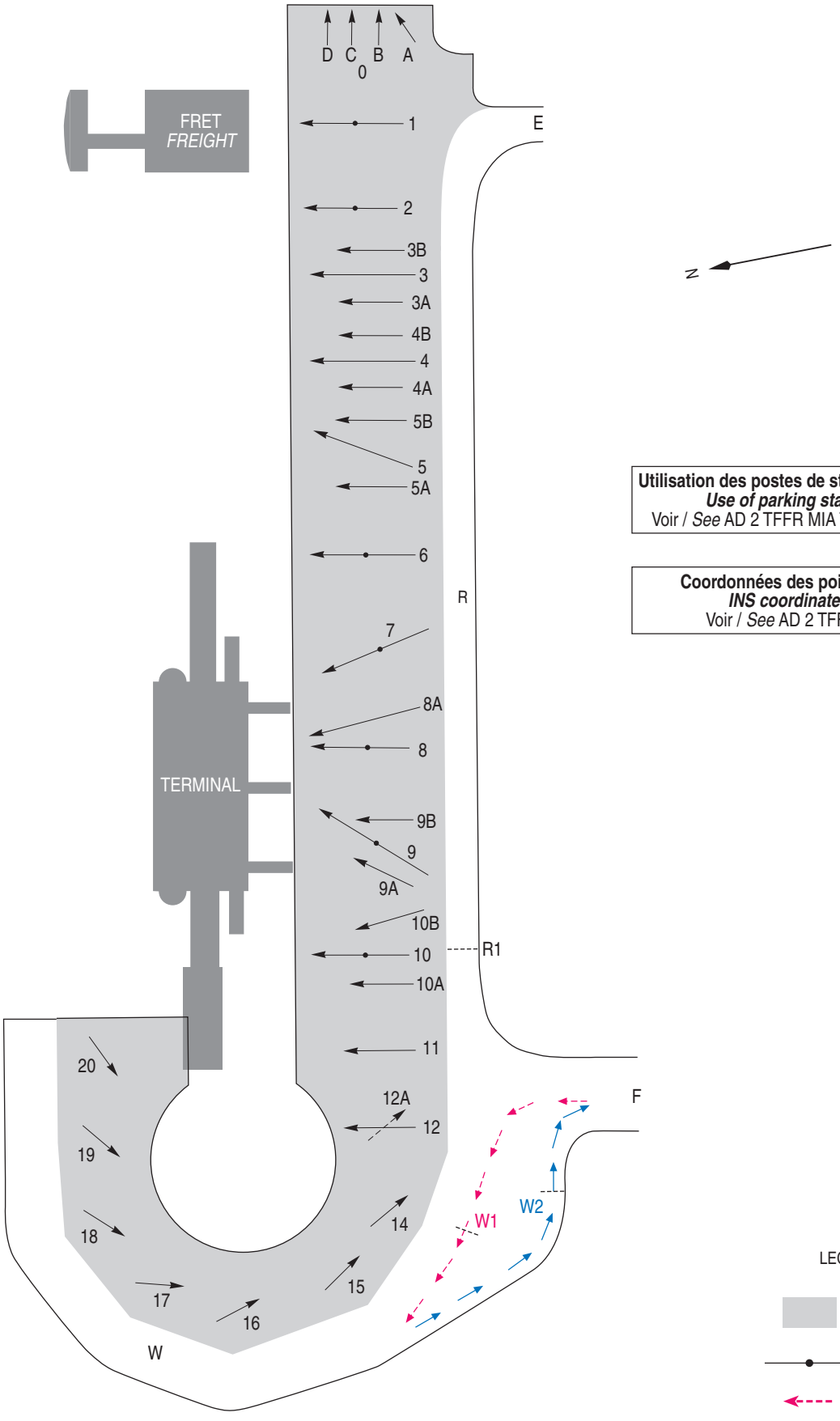


COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*			RWY	TORA (1)	TODA (1)	ASDA (1)	LDA (1)	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE								CAT A	CAT B	CAT C
THR 12	16°16'05.02" N	061°32'48.24" W	12	3129	3289	3230	2857	Revêtue	74 F/B/W/U	800	800	800
DTHR 12	16°16'03.36" N	061°32'39.26" W										
THR 30	16°15'45.86" N	061°31'04.76" W	30	3069	3129	3069	2769	*Paved*		800	800	800
DTHR 30	16°15'47.69" N	061°31'14.64" W										

© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking area
PARKING NORD / *NORTH APRON*

GUADELOUPE MARYSE CONDE



Utilisation des postes de stationnement
Use of parking stands
Voir / *See* AD 2 TFFR MIA TEXT 01/02

Coordonnées des points INS
INS coordinates
Voir / *See* AD 2 TFFR 8

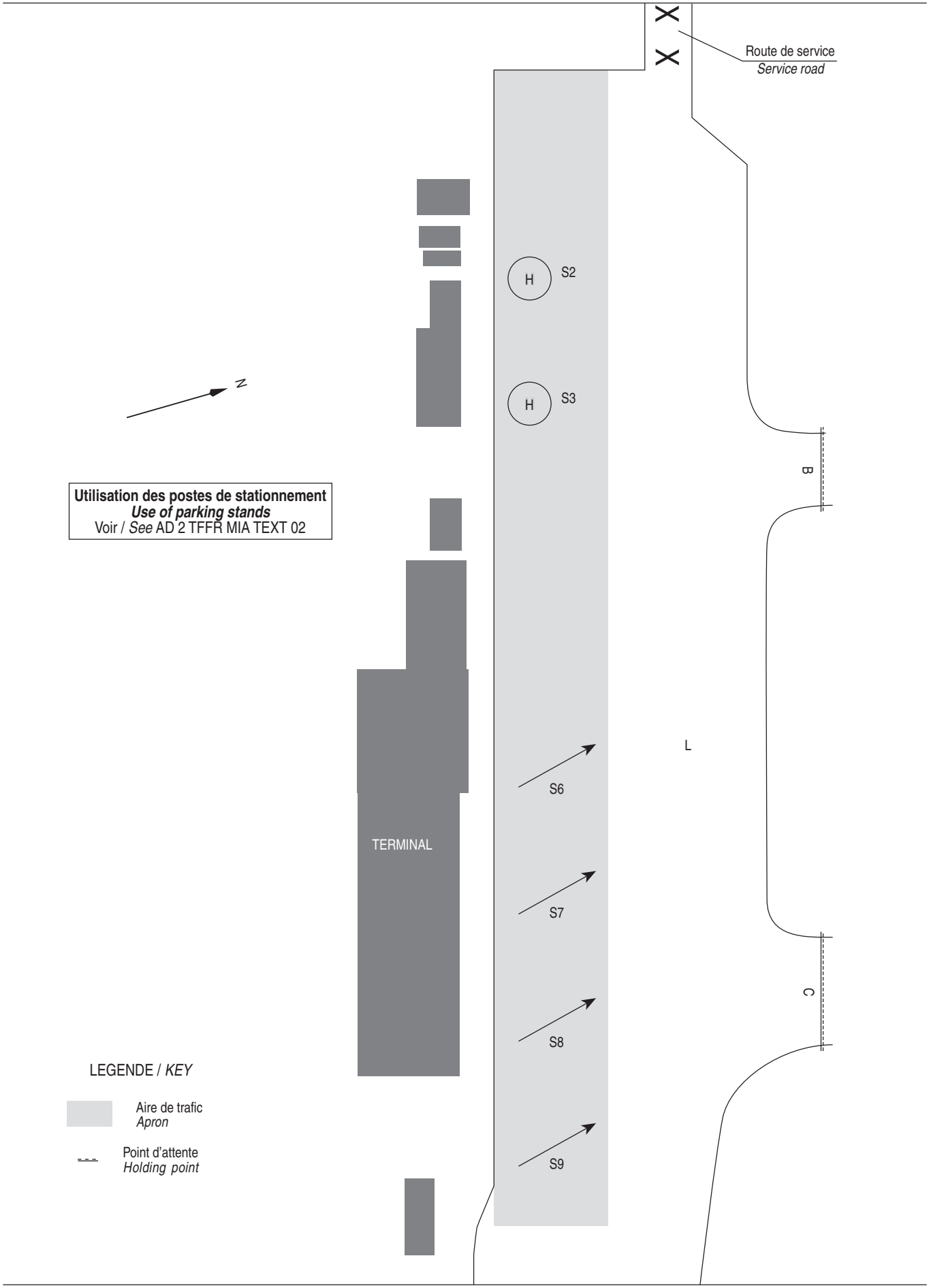
LEGENDE / *KEY*

- Aire de trafic — *Apron*
- Position INS — *INS position*
- ARR
- DEP
- Point d'attente intermédiaire — *Intermediate holding point*

© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking area
PARKING S / *S APRON*

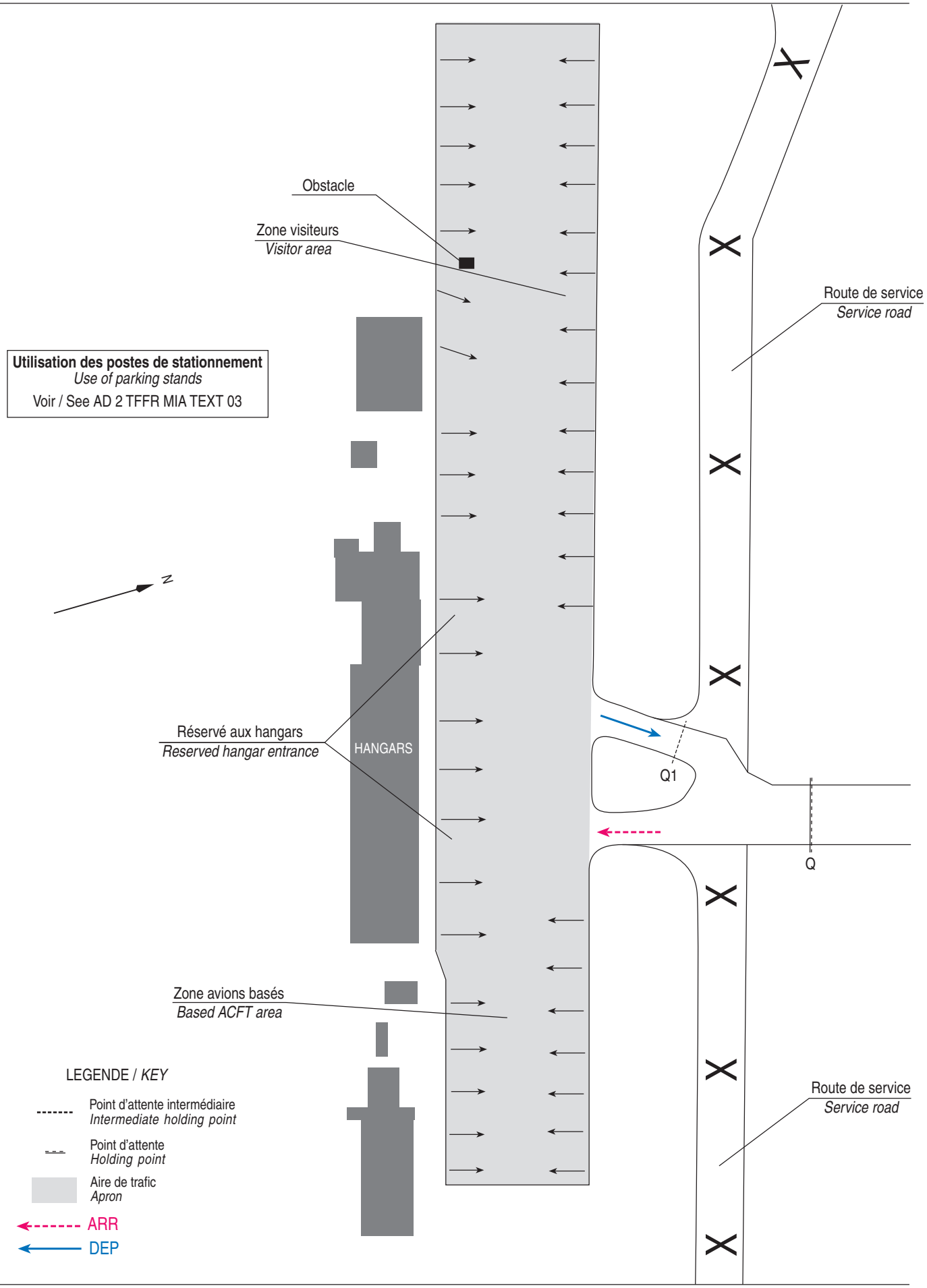
GUADELOUPE MARYSE CONDE



© **SIA**

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking area
PARKING ZONE AVIATION LEGERE / *LIGHT AVIATION APRON*

GUADELOUPE MARYSE CONDE



© SIA

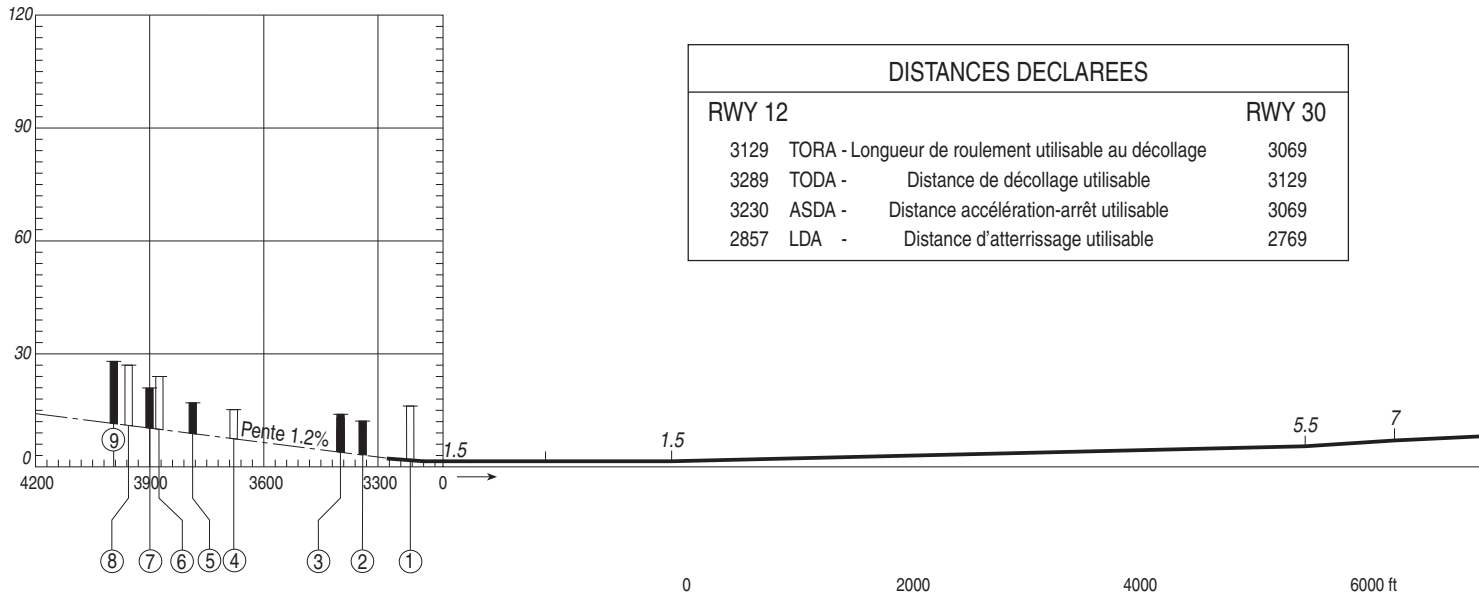
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - type A

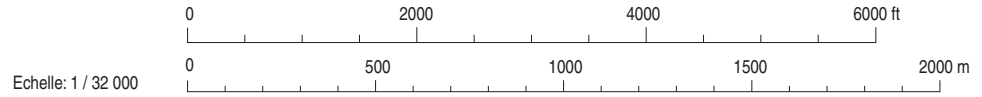
GUADELOUPE MARYSE CONDE
RWY 12/30

VAR 15°W (2025)

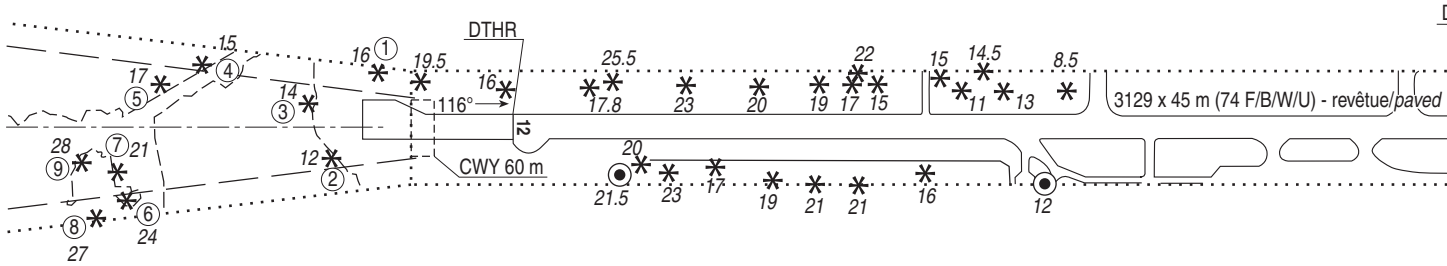
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES



DISTANCES DECLAREES			
RWY 12			RWY 30
3129	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	3069
3289	TODA -	Distance de décollage utilisable	3129
3230	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	3069
2857	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	2769



Echelle: 1 / 32 000



LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROF
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROF
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLE
- TERRAIN PENETRANT LA SURF

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en mai 2019
Nivellement rattaché au référentiel IGN 1988

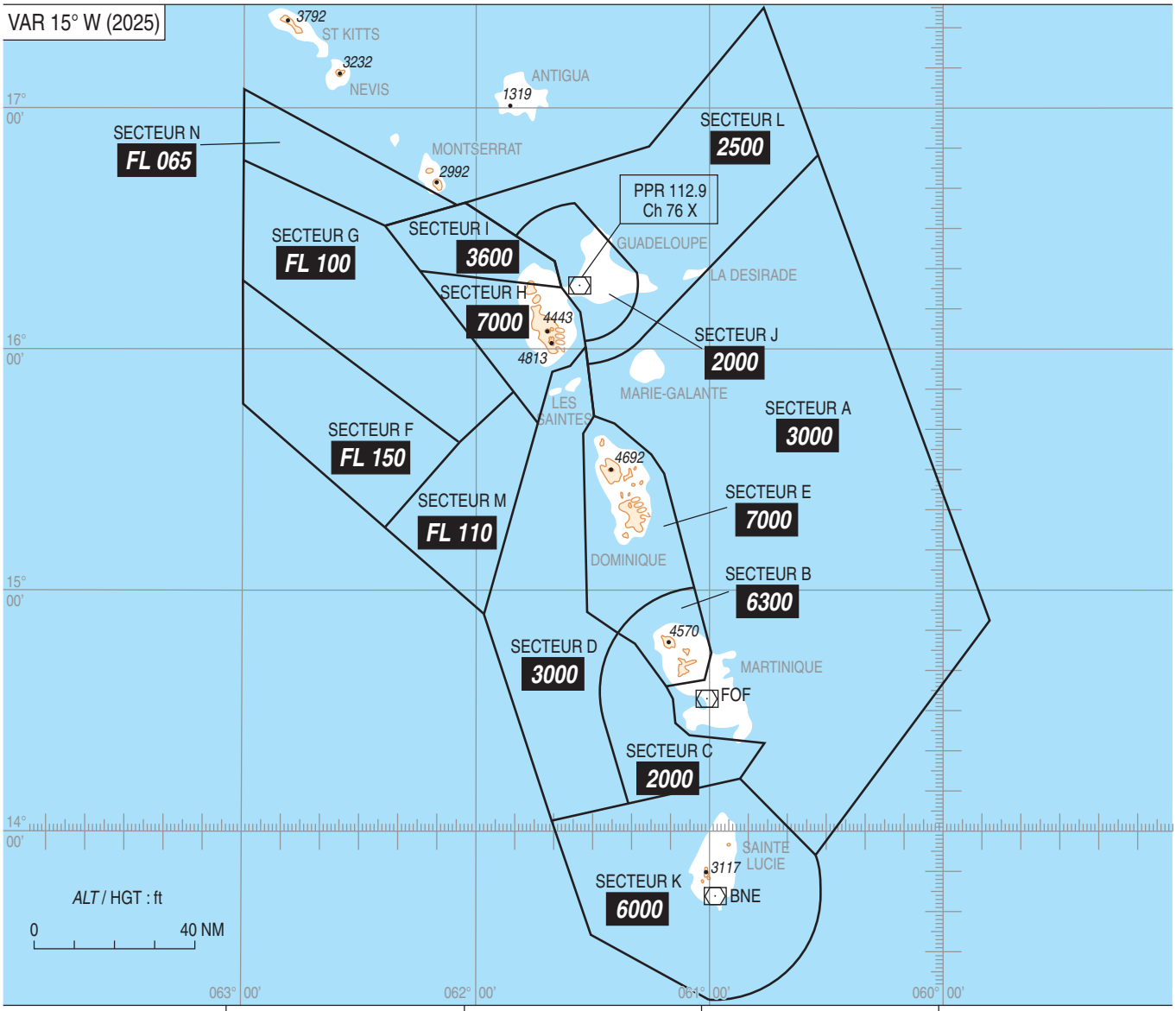
© SIA

GUADELOUPE MARYSE CONDE

Altitudes Minimales de Guidage

Minimum Radar Vectoring Altitudes

APP : RAIZET Approche/*Approach* 121.300 - 119.050 (s)



SECTEUR A :
16 48 10 N, 060 32 10 W
14 52 30 N, 059 48 00 W
13 55 25 N, 060 34 30 W
14 13 00 N, 060 52 00 W
14 21 50 N, 060 45 55 W
14 23 37 N, 061 04 52 W
14 26 50 N, 061 08 45 W
14 33 46 N, 061 09 30 W
14 35 35 N, 061 10 50 W
14 37 15 N, 061 01 10 W
14 43 55 N, 060 59 30 W
15 29 01 N, 061 11 26 W
15 33 48 N, 061 14 44 W
15 41 27 N, 061 24 04 W
15 43 15 N, 061 29 14 W
15 55 55 N, 061 30 49 W
Arc de cercle de 20 NM centré sur :
16 15 54 N, 061 32 24 W (VOR/DME PPR)
puis :
16 02 40 N, 061 16 50 W
16 48 10 N, 060 32 10 W

SECTEUR B :
15 00 57 N, 061 03 52 W
14 43 55 N, 060 59 30 W
14 37 15 N, 061 01 10 W
14 35 35 N, 061 10 50 W
14 46 00 N, 061 18 50 W
14 48 55 N, 061 23 44 W
Arc de cercle de 25 NM centré sur :
14 35 27 N, 061 01 22 W (VOR/DME FOF)
puis :
15 00 57 N, 061 03 52 W

SECTEUR C :
14 48 55 N, 061 23 44 W
14 46 00 N, 061 18 50 W
14 33 46 N, 061 09 30 W
14 26 50 N, 061 08 45 W
14 23 37 N, 061 04 52 W
14 21 50 N, 060 45 55 W
14 13 00 N, 060 52 00 W
14 06 41 N, 061 20 05 W
14 28 26 N, 061 26 28 W
Arc de cercle de 25 NM centré sur :
14 35 27 N, 061 01 22 W, puis :
14 48 55 N, 061 23 44 W

SECTEUR D :
16 00 20 N, 061 31 20 W
15 43 15 N, 061 29 14 W
15 39 00 N, 061 32 00 W
14 53 40 N, 061 31 00 W
14 48 55 N, 061 23 44 W
Arc de cercle de 25 NM centré sur :
14 35 27 N, 061 01 22 W, puis :
14 28 26 N, 061 26 28 W
14 06 41 N, 061 20 05 W
14 02 05 N, 061 40 06 W
14 54 00 N, 061 57 00 W
15 54 10 N, 061 39 50 W
15 55 40 N, 061 35 20 W
16 00 20 N, 061 31 20 W

SECTEUR E :
15 43 15 N, 061 29 14 W
15 41 27 N, 061 24 04 W
15 33 48 N, 061 14 44 W
15 29 01 N, 061 11 26 W
15 00 57 N, 061 03 52 W
Arc de cercle de 25 NM centré sur :
14 35 27 N, 061 01 22 W, puis :
14 48 55 N, 061 23 44 W
14 53 40 N, 061 31 00 W
15 39 00 N, 061 32 00 W
15 43 15 N, 061 29 14 W

SECTEUR F :
16 15 42 N, 063 00 00 W
15 35 48 N, 062 03 37 W
15 15 31 N, 062 23 28 W
15 45 00 N, 063 00 00 W
16 15 42 N, 063 00 00 W

SECTEUR G :
16 46 00 N, 063 00 00 W
16 30 00 N, 062 23 30 W
15 49 36 N, 061 50 03 W
15 35 48 N, 062 03 37 W
16 15 42 N, 063 00 00 W
16 46 00 N, 063 00 00 W

SECTEUR H :
16 19 13 N, 062 14 32 W
16 15 02 N, 061 37 34 W
16 08 56 N, 061 32 46 W
16 00 20 N, 061 31 20 W
15 55 40 N, 061 35 20 W
15 54 10 N, 061 39 50 W
15 41 34 N, 061 43 27 W
16 19 13 N, 062 14 32 W

SECTEUR I :
16 36 04 N, 062 02 54 W
16 21 34 N, 061 39 18 W
16 15 02 N, 061 37 34 W
16 19 13 N, 062 14 32 W
16 30 00 N, 062 23 30 W
16 36 04 N, 062 02 54 W

SECTEUR J :
16 27 40 N, 061 49 13 W
Arc de cercle de 20 NM centré sur :
16 15 54 N, 061 32 24 W, puis :
16 35 51 N, 061 34 06 W
16 18 35 N, 061 18 12 W
Arc de cercle de 14 NM centré sur :
16 15 54 N, 061 32 24 W, puis :
16 01 51 N, 061 31 33 W
16 08 56 N, 061 32 46 W
16 15 02 N, 061 37 34 W
16 21 34 N, 061 39 18 W
16 27 40 N, 061 49 13 W

SECTEUR K :
14 13 00 N, 060 52 00 W
13 55 25 N, 060 34 30 W
Arc de cercle de 25 NM centré sur :
13 44 00 N, 060 58 37 W (VOR/DME BNE)
puis :
13 19 00 N, 060 59 30 W
13 34 00 N, 061 30 00 W
14 02 05 N, 061 40 06 W

SECTEUR L :
17 25 00 N, 060 46 00 W
16 48 10 N, 060 32 10 W
16 02 40 N, 061 16 50 W
Arc de cercle de 20 NM centré sur :
16 15 54 N, 061 32 24 W, puis
15 55 55 N, 061 30 49 W
16 01 51 N, 061 31 33 W
Arc de cercle de 14 NM centré sur :
16 15 54 N, 061 32 24 W, puis
16 18 35 N, 061 18 12 W
16 35 51 N, 061 34 06 W
Arc de cercle de 20 NM centré sur :
16 15 54 N, 061 32 24 W, puis
16 27 40 N, 061 49 13 W
16 36 04 N, 062 02 54 W
16 50 00 N, 061 15 00 W
17 25 00 N, 060 46 00 W

SECTEUR M :
15 15 31 N, 062 23 28 W
15 49 36 N, 061 50 03 W
15 41 34 N, 061 43 27 W
14 54 00 N, 061 57 00 W
15 15 31 N, 062 23 28 W

SECTEUR N :
16 30 00 N, 062 23 30 W
16 35 50 N, 062 03 40 W
17 08 30 N, 063 00 00 W
16 46 00 N, 063 00 00 W
16 30 00 N, 062 23 30 W

© SIA

DATA **GUADELOUPE MARYSE CONDE**

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
PTP	REF ENR 4.1			X		X
PPR	REF ENR 4.1		X	X	X	X
DOM	TDPD AD 2.19 EASTERN CARRIBBEAN AIP		X		X	
RW12	REF DTHR12 TFFR AD 2.12		X			X
RW30	REF DTHR30 TFFR AD 2.12		X			X
AVSET	REF ENR 4.4		X		X	X
BIMBO	REF ENR 4.4		X		X	
BOSET	REF ENR 4.4		X		X	
CAIRN	REF ENR 4.4		X		X	
DESTO	REF ENR 4.4		X		X	X
DULBO	REF ENR 4.4		X		X	X
EKHOS	REF ENR 4.4		X		X	
GROME	REF ENR 4.4		X		X	
GONES	REF ENR 4.4		X		X	X
GORET	REF ENR 4.4		X		X	
HADLO	REF ENR 4.4		X		X	
ILURI	REF ENR 4.4		X		X	
KASKI	REF ENR 4.4		X		X	
KATIM	REF ENR 4.4		X		X	
LIDOS	REF ENR 4.4		X		X	
LOMPA	REF ENR 4.4		X		X	X
MURAN	REF ENR 4.4		X		X	
NOPUL	REF ENR 4.4		X		X	
OLAVI	REF ENR 4.4		X		X	
RIDIN	REF ENR 4.4		X		X	X
SAXOS	REF ENR 4.4		X		X	X
SUPIR	REF ENR 4.4		X		X	
TASAR	REF ENR 4.4		X		X	
TULEX	REF ENR 4.4		X		X	
FAP/FAF ILS/LOC RWY 12	16°18'01.4" N	061°43'18.7" W		X		X
FR12Y	16°17'01.3" N	061°37'52.5" W	X			X
IR12Y	16°18'21.1" N	061°40'43.2" W	X			X
FR12Z	16°18'01.4" N	061°43'18.7" W	X			X
IR12Z	16°18'35.3" N	061°46'22.5" W	X			X
FFR30	16°14'29.5" N	061°24'13.2" W	X			X
FR410	16°16'44.4" N	061°36'20.9" W	X			X
FR412	16°22'27.6" N	061°35'12.9" W	X			X
FR510	16°15'06.6" N	061°27'33.0" W	X			X
FR512	16°26'37.9" N	061°25'26.7" W	X			X

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUADELOUPE MARYSE CONDE
PRECODING ILS Z LOC Z RWY 12

ILS Z ou / *or* LOC Z RWY 12

RMK	RNAV1 transition to ILS - GNSS only							MAG VAR 2025 15.1°W			REF NAVAID : -
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	RIDIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA DESTO	IF	DESTO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	SAXOS	-	276	260.9	19.6	-	-	8000	240	-	1.0
	TF	RIDIN	-	189	174.3	5.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IR12Z	-	116	100.7	9.3	-	-	-	-	-	1.0
INA RIDIN	IF	RIDIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IR12Z	-	116	100.7	9.3	-	-	-	-	-	1.0
APCH	IF	IR12Z	-	-	-	-	-	3600	-	-	-	1.0
	See chart ILS Z or LOC Z RWY 12											
	-	FR510	Yes	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	DF	FR512	-	-	-	-	L	-	-	-	-	1.0
	TF	DESTO	-	295	280.1	10.5	-	-	3600	240	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUADELOUPE MARYSE CONDE
PRECODING RNP Y RWY 12

RNP Y RWY 12

RMK	-							MAG VAR 2025 15.1°W			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	NAV Spec
HLDG	-	AVSET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA DESTO	IF	DESTO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	AVSET	-	251	235.9	7.1	-	3600	3600	210	-	RNP APCH
	TF	IR12Y	-	181	165.7	6.3	-	1800	-	185	-	RNP APCH
INA AVSET	IF	AVSET	-	-	-	-	-	3600	3600	210	-	RNP APCH
	TF	IR12Y	-	181	165.7	6.3	-	1800	-	185	-	RNP APCH
APCH	IF	IR12Y	-	-	-	-	-	1800	-	185	-	RNP APCH
	TF	FR12Y	-	131	115.8	3.0	-	1800	1800	-	-	RNP APCH
	TF	RW12	Yes	116	100.8	5.1	-	-	-	-	-3.2 / 50	RNP APCH
	TF	FR510	Yes	116	100.9	5.0	-	-	-	-	-	RNP APCH
	DF	FR512	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	DESTO	-	295	280.1	10.5	-	-	3600	240	-	RNP APCH

GUADELOUPE MARYSE CONDE
PRECODING RNP Z RWY 12

RNP Z RWY 12

RMK	-							MAG VAR 2025 15.1°W			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	NAV Spec
HLDG	-	RIDIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA DESTO	IF	DESTO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	SAXOS	-	276	260.9	19.6	-	-	8000	240	-	RNP APCH
	TF	RIDIN	-	189	174.3	5.0	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	IR12Z	-	116	100.7	9.3	-	-	-	-	-	RNP APCH
INA RIDIN	IF	RIDIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	IR12Z	-	116	100.7	9.3	-	-	-	-	-	RNP APCH
APCH	IF	IR12Z	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	FR12Z	-	116	100.8	3.0	-	3600	3600	-	-	RNP APCH
	TF	RW12	Yes	116	100.8	10.4	-	-	-	-	-3.2 / 50	RNP APCH
	TF	FR510	Yes	116	100.9	5.0	-	-	-	-	-	RNP APCH
	DF	FR512	-	-	-	-	L	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	DESTO	-	295	280.1	10.5	-	-	3600	240	-	RNP APCH

GUADELOUPE MARYSE CONDE
PRECODING RNP RWY 30

RNP RWY 30

RMK	-								MAG VAR 2025 15.1°W		REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	LOMPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA DULBO	IF	DULBO	-	-	-	-	-	-	6500	230	-	-
	TF	LOMPA	-	206	190.9	6.0	-	3000	-	230	-	1.0
INA GONES	IF	GONES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	LOMPA	-	018	002.9	20.6	-	3000	-	230	-	1.0
INA LOMPA	IF	LOMPA	-	-	-	-	-	3000	-	230	-	-
APCH	IF	LOMPA	-	-	-	-	-	3000	-	230	-	-
	TF	FFR30	-	296	280.9	8.9	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW30	YES	296	280.9	6.9	-	-	-	-	-4.0 / 49	0.3
	TF	FR410	-	296	280.9	5.0	-	-	-	185	-	1.0
	TF	FR412	-	026	010.8	5.8	-	-	-	210	-	1.0
	TF	DULBO	-	115	100.3	20.7	-	-	3000	230	-	1.0

GUADELOUPE MARYSE CONDE
SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 12											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 15,1°W			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
CAIRN 2F											
-	CA	-	-	116	100.9	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	HADLO	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	CAIRN	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
KASKI 2F											
-	CA	-	-	116	100.9	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	HADLO	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NOPUL	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	KASKI	-	328	313.1	15.0	-	-	-	-	1.0
BIMBO 2F											
-	CA	-	-	116	100.9	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	HADLO	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NOPUL	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	BIMBO	-	296	280.9	27.9	-	-	-	-	1.0
GORET 2F											
-	CA	-	-	116	100.9	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	HADLO	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NOPUL	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	GORET	-	287	272.3	39.7	-	-	-	-	1.0
ILURI 2F											
-	CA	-	-	116	100.9	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	HADLO	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NOPUL	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	ILURI	-	276	261.0	88.6	L	-	-	-	1.0
TASAR 2F											
-	CA	-	-	116	100.9	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	HADLO	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	TASAR	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
DOM 2F											
-	CA	-	-	116	100.9	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	HADLO	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OLAVI	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	DOM	-	181	165.6	27.3	-	-	-	-	1.0
KATIM 2F											
-	CA	-	-	116	100.9	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	HADLO	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OLAVI	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	KATIM	-	194	179.3	35.8	-	-	-	-	1.0
TULEX 2F											
-	CA	-	-	116	100.9	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	HADLO	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OLAVI	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	TULEX	-	252	237.1	73.2	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUADELOUPE MARYSE CONDE
SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 30											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 15.1°W			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
CAIRN 2R											
-	CA	-	-	296	280.8	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	MURAN	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DESTO	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	CAIRN	-	080	065.2	64.7	-	-	-	-	1.0
KASKI 2R											
-	CA	-	-	296	280.8	-	-	800	-	-	1.0
	DF	MURAN	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	KASKI	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
BIMBO 2R											
-	CA	-	-	296	280.8	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	MURAN	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BIMBO	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
GORET 2R											
-	CA	-	-	296	280.8	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	MURAN	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	GORET	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
ILURI 2R											
-	CA	-	-	296	280.8	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	MURAN	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	GROME	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ILURI	-	285	269.5	69.1	-	-	-	-	1.0
TASAR 2R											
-	CA	-	-	296	280.8	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	MURAN	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	SUPIR	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	TASAR	-	149	133.8	39.4	-	-	-	-	1.0
DOM 2R											
-	CA	-	-	296	280.8	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	MURAN	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	SUPIR	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	DOM	-	181	165.7	35.4	-	-	-	-	1.0
KATIM 2R											
-	CA	-	-	296	280.8	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	MURAN	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	DF	SUPIR	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	KATIM	-	192	176.9	43.7	-	-	-	-	1.0
TULEX 2R											
-	CA	-	-	296	280.8	-	-	800	-	-	1.0
-	DF	MURAN	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	GROME	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	TULEX	-	228	213.3	70.7	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUADELOUPE MARYSE CONDE
STAR RNAV RWY 12
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY 12											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 15,1°W			REF NAVAID : -	
Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
AVSET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RIDIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TASAR 2Z											
-	IF	TASAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	EKHOS	-	306	291.2	60.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	RIDIN	-	015	360.0	18.4	-	3600	-	-	1.0
TASAR 2S											
-	IF	TASAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	SUPIR	-	329	313.9	39.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PPR	-	342	327.2	10.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	DESTO	-	359	343.8	13.0	-	-	-	-	1.0
LIDOS 2Z											
-	IF	LIDOS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	EKHOS	-	315	299.4	56.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	RIDIN	-	015	360.0	18.4	-	3600	-	-	1.0
LIDOS 2S											
-	IF	LIDOS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	SUPIR	-	342	327.3	39.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	PPR	-	342	327.2	10.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	DESTO	-	359	343.8	13.0	-	-	-	-	1.0
DOM 2Z											
-	IF	DOM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	EKHOS	-	323	308.1	46.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	RIDIN	-	015	360.0	18.4	-	3600	-	-	1.0
DOM 2S											
-	IF	DOM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	SUPIR	-	001	345.8	35.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PPR	-	342	327.2	10.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	DESTO	-	359	343.8	13.0	-	-	-	-	1.0
TULEX 2Z											
-	IF	TULEX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	RIDIN	-	042	027.3	68.2	-	3600	-	-	1.0
ILURI 2Z											
-	IF	ILURI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	RIDIN	-	103	087.8	61.7	-	3600	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUADELOUPE MARYSE CONDE
STAR RNAV RWY 12
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY 12											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 15,1°W			REF NAVAID : -	
Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
GORET 2A											
-	IF	GORET	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	AVSET	-	124	109.2	28.5	-	3600	3600	210	1.0
GORET 2Z											
-	IF	GORET	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	RIDIN	-	149	134.1	19.4	-	3600	-	-	1.0
BIMBO 2A											
-	IF	BIMBO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	AVSET	-	147	131.7	19.7	-	3600	3600	210	1.0
BIMBO 2Z											
-	IF	BIMBO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	RIDIN	-	189	174.3	17.3	-	3600	-	-	1.0
KASKI 2A											
-	IF	KASKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	AVSET	-	201	185.7	18.2	-	3600	3600	210	1.0
KASKI 2Z											
-	IF	KASKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	SAXOS	-	237	221.6	23.0	-	-	8000	240	1.0
-	TF	RIDIN	-	189	174.3	5.0	-	3600	-	-	1.0
BOSET 2A											
-	IF	BOSET	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	DESTO	-	245	229.6	68.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	AVSET	-	251	235.9	7.1	-	3600	3600	210	1.0
BOSET 2Z											
-	IF	BOSET	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	DESTO	-	245	229.6	68.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	SAXOS	-	276	260.9	19.6	-	-	8000	240	1.0
-	TF	RIDIN	-	189	174.3	5.0	-	3600	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUADELOUPE MARYSE CONDE
STAR RNAV RWY 30
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY 30											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 15,1°W			REF NAVAID :	
Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
LOMPA											
TASAR 1L											
-	IF	TASAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	LOMPA	-	347	332.2	36.9	-	3000	-	230	1.0
LIDOS 1L											
-	IF	LIDOS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	GONES	-	343	328.1	21.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	LOMPA	-	018	002.9	20.6	-	3000	-	230	1.0
DOM 1L											
-	IF	DOM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	GONES	-	019	004.3	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LOMPA	-	018	002.9	20.6	-	3000	-	230	1.0
TULEX 1L											
-	IF	TULEX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	GONES	-	080	064.8	76.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LOMPA	-	018	002.9	20.6	-	3000	-	230	1.0
ILURI 1L											
-	IF	ILURI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	NOPUL	-	096	080.6	88.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	DULBO	-	148	133.1	19.8	-	-	-	230	1.0
-	TF	LOMPA	-	206	190.9	6.0	-	3000	-	230	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUADELOUPE MARYSE CONDE
STAR RNAV RWY 30
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY 30											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 15,1°W			REF NAVAID :	
Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
GORET 1L											
-	IF	GORET	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	NOPUL	-	107	092.1	39.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	DULBO	-	148	133.1	19.8	-	-	-	230	1.0
-	TF	LOMPA	-	206	190.9	6.0	-	3000	-	230	1.0
BIMBO 1L											
-	IF	BIMBO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	NOPUL	-	116	100.8	27.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	DULBO	-	148	133.1	19.8	-	-	-	230	1.0
-	TF	LOMPA	-	206	190.9	6.0	-	3000	-	230	1.0
KASKI 1L											
-	IF	KASKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	NOPUL	-	148	133.0	15.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	DULBO	-	148	133.1	19.8	-	-	-	230	1.0
-	TF	LOMPA	-	206	190.9	6.0	-	3000	-	230	1.0
BOSET 1L											
-	IF	BOSET	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	DULBO	-	225	209.8	62.7	-	-	-	230	1.0
-	TF	LOMPA	-	206	190.9	6.0	-	3000	-	230	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

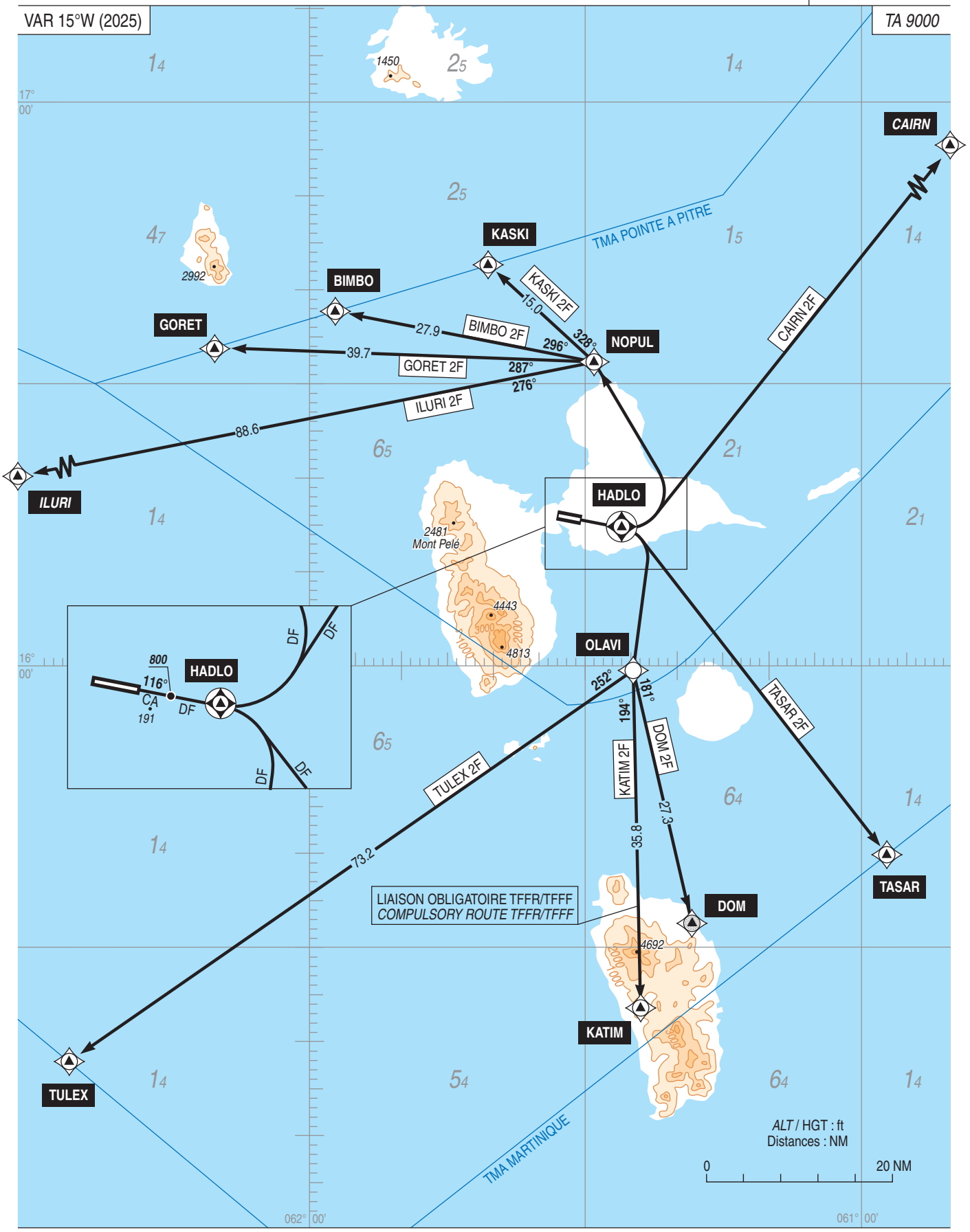
GUADELOUPE MARYSE CONDE
SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS RAIZET 127.600
TWR : RAIZET Tour/*Tower* 118.400 - 121.850 (s)
APP : RAIZET Approche/*Approach* 121.300 - 119.050 (s)

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

VAR 15°W (2025)

TA 9000



© SIA

GUADELOUPE MARYSE CONDE
SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

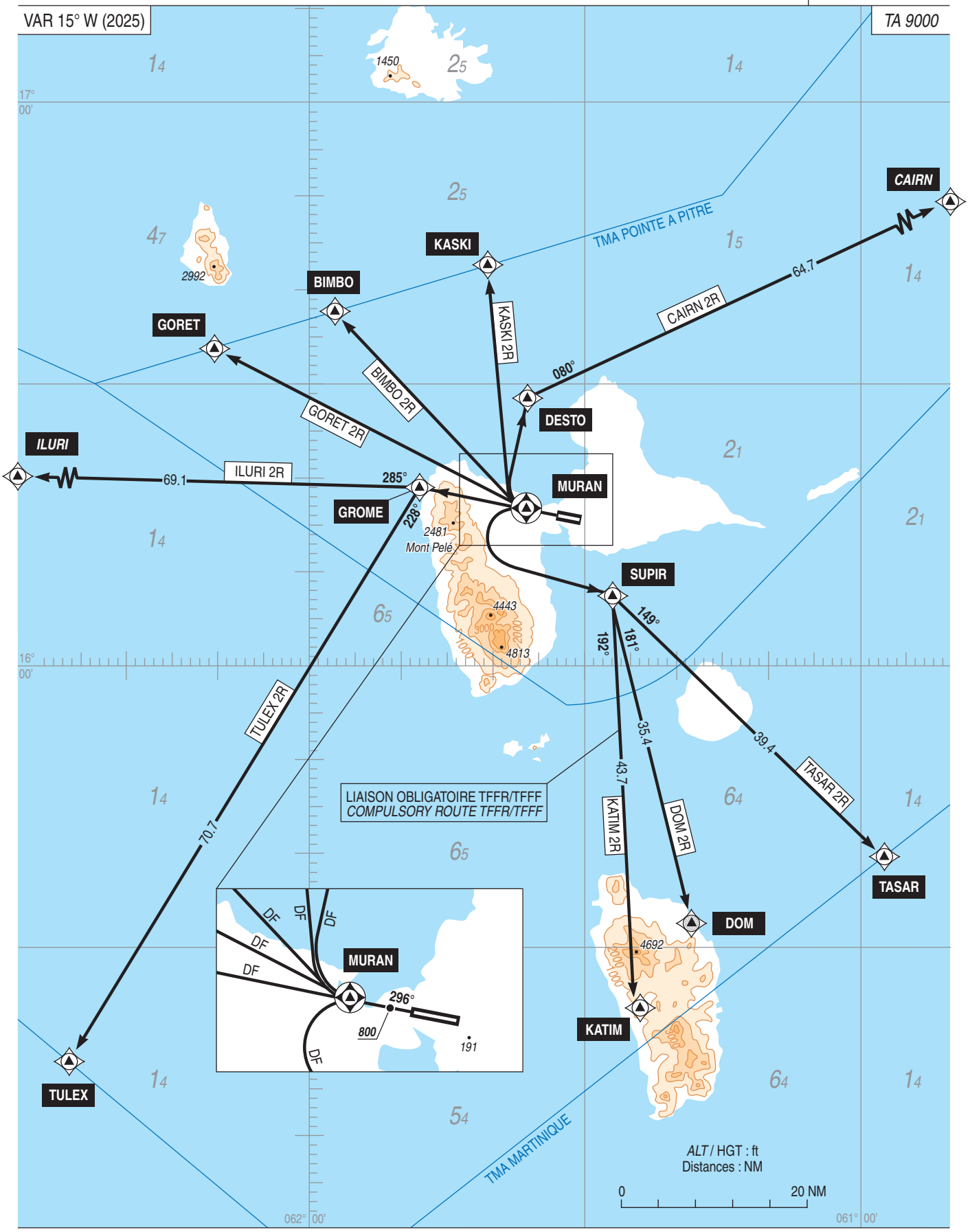
SID RNAV RWY 12	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV1 – GNSS seulement / *only*
Climb gradient	9,2%
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	Pour tous les départs RWY 12, la pente initiale théorique de montée fait abstraction du gabarit routier en bout de piste, ainsi que de plusieurs arbres situés entre 90 m et 190 m de la DER et entre 115 m et 170 m au sud de l'axe de piste. La pente initiale théorique de montée est de 9,2% jusqu'à 400 ft d'altitude, déterminée par un arbre situé à 260 m de la DER et à 220 m au nord de l'axe de piste, puis la pente théorique minimale réglementaire de 3,3% s'applique. *For all outbound traffic from RWY 12, the initial theoretical climb gradient disregarded of the road at the end of runway, as well as trees located between 90 m and 190 m from the DER and between 115 m and 170 m south of runway axis. The initial theoretical climb gradient is 9,2% until 400 (368), determined by tree located at 260 m from the DER and at 220 m north of runway axis, then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3,3% applies.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
CAIRN 2F	Monter 116° jusqu'à 800 (768) puis direct vers HADLO, puis tourner à gauche direct vers CAIRN. *Climb 116° up to 800 (768) then direct to HADLO, then turn left direct to CAIRN.*	5000 ft *5000 ft*	Pente initiale théorique de montée 9,2% jusqu'à 400 (368) puis 3,3%. *Initial theoretical climb gradient 9,2% until 400 (368) then 3,3%.*
KASKI 2F	Monter 116° jusqu'à 800 (768) puis direct vers HADLO, puis tourner à gauche direct vers NOPUL, puis vers KASKI. *Climb 116° up to 800 (768) then direct to HADLO, then turn left direct to NOPUL, then to KASKI.*	5000 ft *5000 ft*	
BIMBO 2F	Monter 116° jusqu'à 800 (768) puis direct vers HADLO, puis tourner à gauche direct vers NOPUL, puis vers BIMBO. *Climb 116° up to 800 (768) then direct to HADLO, then turn left direct to NOPUL, then to BIMBO.*	5000 ft *5000 ft*	
GORET 2F	Monter 116° jusqu'à 800 (768) puis direct vers HADLO, puis tourner à gauche direct vers NOPUL, puis vers GORET. *Climb 116° up to 800 (768) then direct to HADLO, then turn left direct to NOPUL, then to GORET*	5000 ft *5000 ft*	
ILURI 2F	Monter 116° jusqu'à 800 (768) puis direct vers HADLO, puis tourner à gauche direct vers NOPUL, puis vers ILURI. *Climb 116° up to 800 (768) then direct to HADLO, then turn left direct to NOPUL, then to ILURI.*	5000 ft *5000 ft*	
TASAR 2F	Monter 116° jusqu'à 800 (768) puis direct vers HADLO, puis tourner à droite direct vers TASAR. *Climb 116° up to 800 (768) then direct to HADLO, then turn right direct to TASAR.*	7000 ft *7000 ft*	
DOM 2F	Monter 116° jusqu'à 800 (768) puis direct vers HADLO, puis tourner à droite direct vers OLAVI, puis vers DOM. *Climb 116° up to 800 (768) then direct to HADLO, then turn right direct to OLAVI, then to DOM.*	7000 ft *7000 ft*	
KATIM 2F	Monter 116° jusqu'à 800 (768) puis direct vers HADLO, puis tourner à droite direct vers OLAVI, puis vers KATIM. *Climb 116° up to 800 (768) then direct to HADLO, then turn right direct to OLAVI, then to KATIM.*	7000 ft *7000 ft*	
TULEX 2F	Monter 116° jusqu'à 800 (768) puis direct vers HADLO, puis tourner à droite direct vers OLAVI, puis vers TULEX. *Climb 116° up to 800 (768) then direct to HADLO, then turn right direct to OLAVI, then to TULEX.*	7000 ft *7000 ft*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUADELOUPE MARYSE CONDE
SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS RAIZET	127.600	**RNAV 1** GNSS seulement / *only*
TWR : RAIZET Tour/*Tower*	118.400 - 121.850 (s)	
APP : RAIZET Approche/*Approach*	121.300 - 119.050 (s)	



© SIA

GUADELOUPE MARYSE CONDE
SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

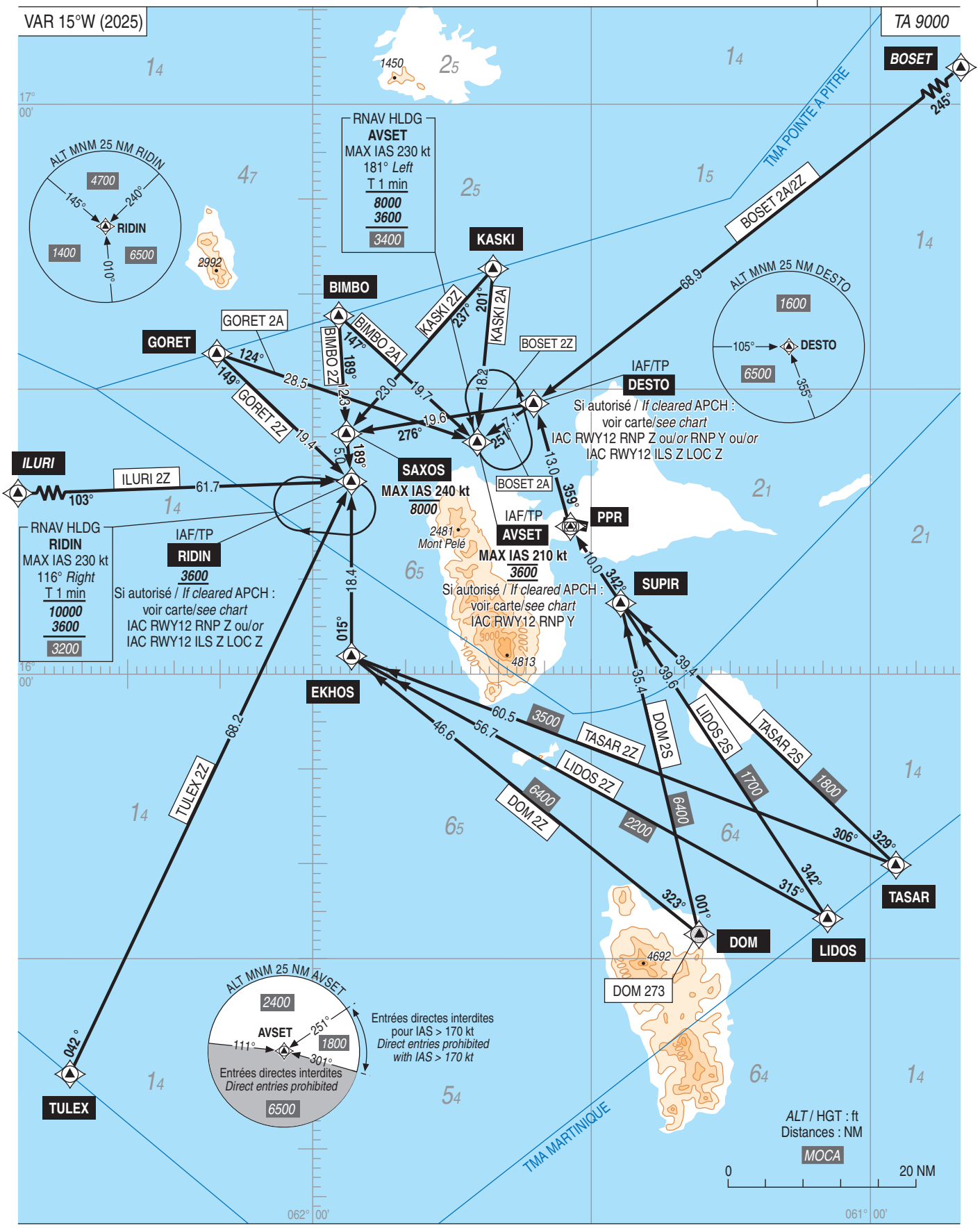
SID RNAV RWY 30			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1 – GNSS seulement / *only*		
Climb gradient	7%		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*		
	Pour tous les départs RWY 30, la pente initiale théorique de montée est de 7% jusqu'à 800 ft d'altitude, déterminée par des arbres situés à 120 m de la DER et à 90 m au nord de l'axe de piste, puis la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. Cette pente initiale fait abstraction de bateaux passant sur la rivière salée et d'un bosquet d'arbres situés à 90 m de la DER et à 160 m au nord de l'axe de piste. *For all outbound traffic from RWY 30, the initial theoretical climb gradient is 7% until 800 (795), determined by trees located at 120 m from the DER and 90 m north of runway axis, then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.* *This initial climb gradient doesn't take into account boats which sail on the 'rivière salée' and trees located at 90 m from the DER and 160 m north of runway axis.*		
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
CAIRN 2R	Monter 296° jusqu'à 800 (795) puis direct vers MURAN, puis tourner à droite direct vers DESTO, puis vers CAIRN. *Climb 296° up to 800 (795) then direct to MURAN, then turn right direct to DESTO, then to CAIRN.*	5000 ft *5000 ft*	Pente initiale théorique de montée 7% jusqu'à 800 (795) puis 3,3%. *Initial theoretical climb gradient 7% until 800 (795) then 3,3%.*
KASKI 2R	Monter 296° jusqu'à 800 (795) puis direct vers MURAN, puis tourner à droite direct vers KASKI. *Climb 296° up to 800 (795) then direct to MURAN, then turn right direct to KASKI.*	5000 ft *5000 ft*	
BIMBO 2R	Monter 296° jusqu'à 800 (795) puis direct vers MURAN, puis tourner à droite direct vers BIMBO. *Climb 296° up to 800 (795) then direct to MURAN, then turn right direct to BIMBO.*	5000 ft *5000 ft*	
GORET 2R	Monter 296° jusqu'à 800 (795) puis direct vers MURAN, puis tourner à droite direct vers GORET. *Climb 296° up to 800 (795) then direct to MURAN, then turn right direct to GORET.*	5000 ft *5000 ft*	
ILURI 2R	Monter 296° jusqu'à 800 (795) puis direct vers MURAN, puis direct vers GROME, puis vers ILURI. *Climb 296° up to 800 (795) then direct to MURAN, then direct to GROME, then to ILURI.*	5000 ft *5000 ft*	
TASAR 2R	Monter 296° jusqu'à 800 (795) puis direct vers MURAN, puis tourner à gauche direct vers SUPIR, puis vers TASAR. *Climb 296° up to 800 (795) then direct to MURAN, then turn left direct to SUPIR, then to TASAR.*	7000 ft *7000 ft*	
DOM 2R	Monter 296° jusqu'à 800 (795) puis direct vers MURAN, puis tourner à gauche direct vers SUPIR, puis vers DOM. *Climb 296° up to 800 (795) then direct to MURAN, then turn left direct to SUPIR, then to DOM.*	7000 ft *7000 ft*	
KATIM 2R	Monter 296° jusqu'à 800 (795) puis direct vers MURAN, puis tourner à gauche direct vers SUPIR, puis vers KATIM. *Climb 296° up to 800 (795) then direct to MURAN, then turn left direct to SUPIR, then to KATIM.*	7000 ft *7000 ft*	
TULEX 2R	Monter 296° jusqu'à 800 (795) puis direct vers MURAN, puis direct vers GROME, puis vers TULEX. *Climb 296° up to 800 (795) then direct to MURAN, then direct to GROME, then to TULEX.*	7000 ft *7000 ft*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

GUADELOUPE MARYSE CONDE
STAR RNAV RWY 12
AVSET - DESTO - RIDIN
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS RAIZET 127.600
TWR : RAIZET Tour/*Tower* 118.400 - 121.850 (s)
APP : RAIZET Approche/*Approach* 121.300 - 119.050 (s)

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

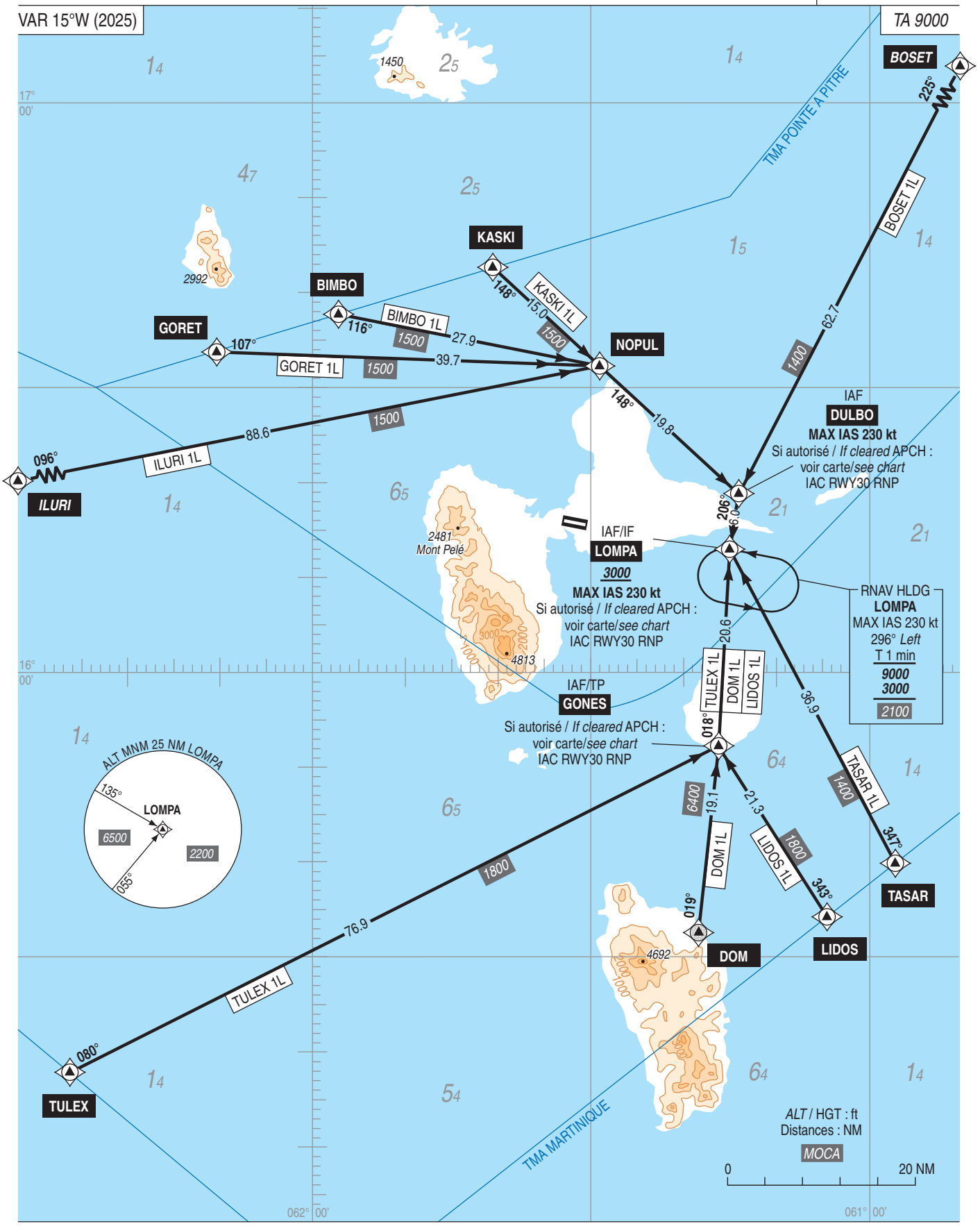


© SIA

GUADELOUPE MARYSE CONDE
STAR RNAV RWY 30
LOMPA - DULBO - GONES
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS RAIZET 127.600
TWR : RAIZET Tour/*Tower* 118.400 - 121.850 (s)
APP : RAIZET Approche/*Approach* 121.300 - 119.050 (s)

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



© SIA

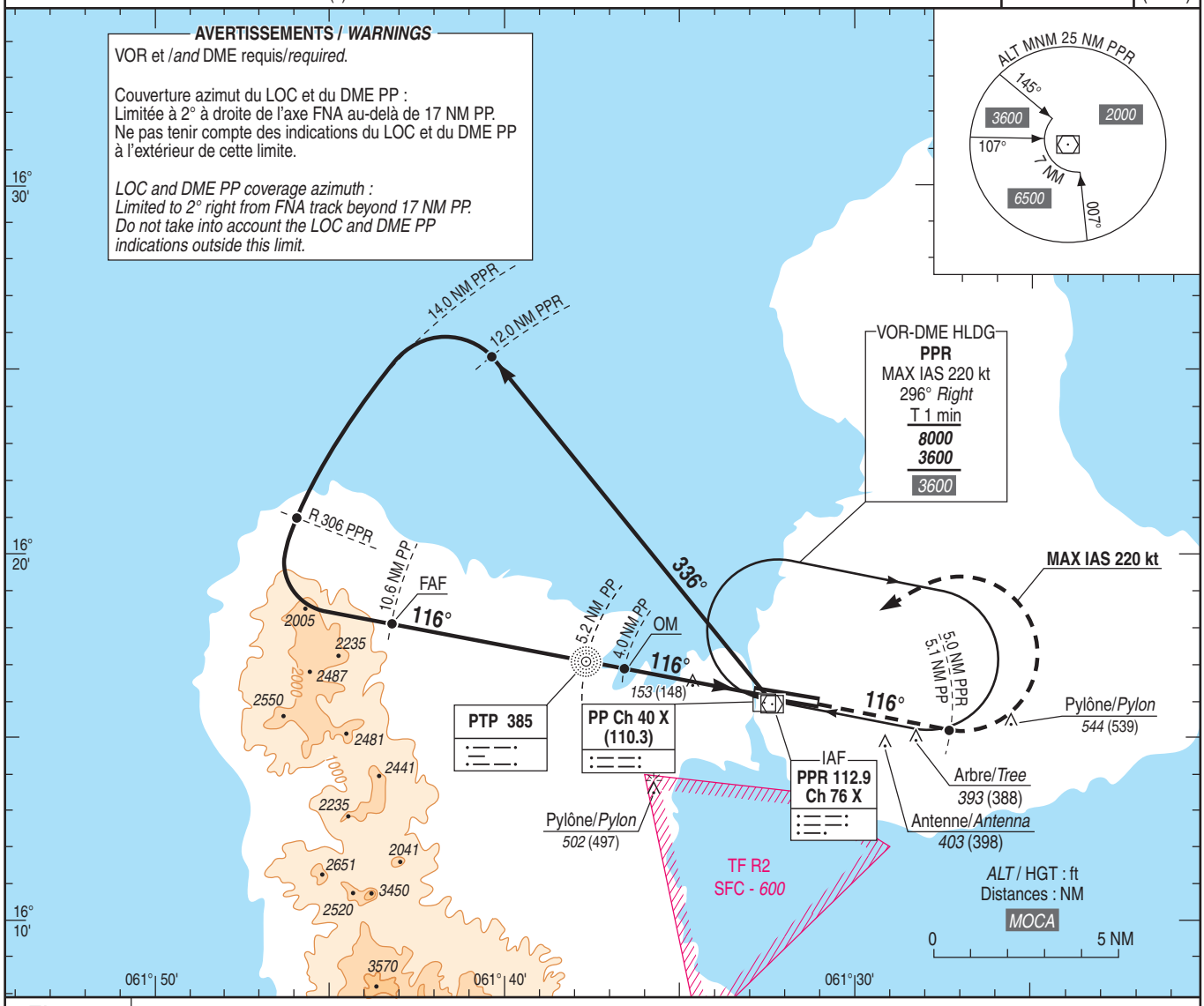
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 35, ***DTHR : 5 (1 hPa)***

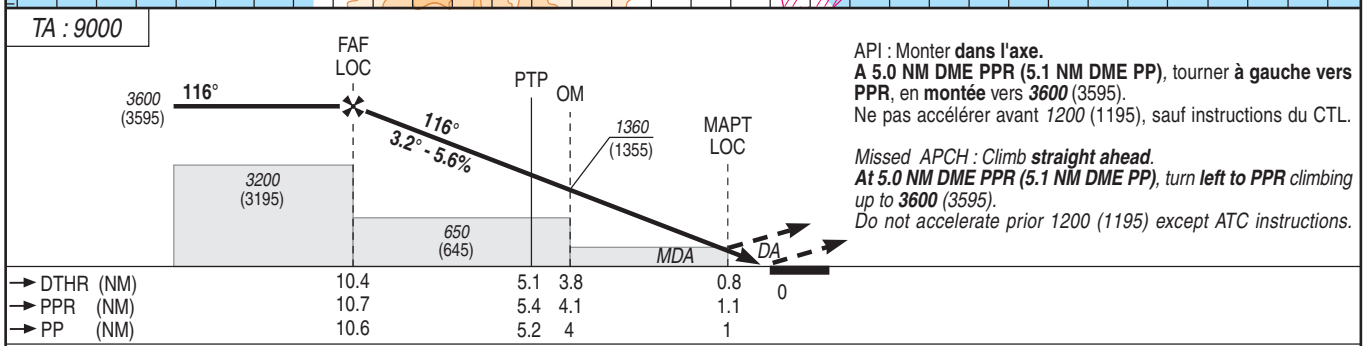
GUADELOUPE MARYSE CONDE

ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 12

ATIS RAIZET : 127.600
APP : RAIZET Approche/*Approach* 121.300 - 119.050 (s)
TWR : RAIZET Tour/*Tower* 118.400 - 121.850 (s)

ILS - DME	VAR
PP 110.3	15°W
RDH : 50	(2025)





API : Monter **dans l'axe.**
A 5.0 NM DME PPR (5.1 NM DME PP), tourner **à gauche vers PPR**, en **montée** vers ***3600*** (3595).
Ne pas accélérer avant *1200* (1195), sauf instructions du CTL.

Missed APCH : Climb ***straight ahead****.*
At 5.0 NM DME PPR (5.1 NM DME PP)*, turn* ***left to PPR*** *climbing up to* ***3600*** *(3595).*
Do not accelerate prior 1200 (1195) except ATC instructions.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	ILS Y			LOC Y			MVL / *Circling*	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***240*** (230)	1200	227	***400*** (400)	1500	395	***700*** (700)	1500
B	***240*** (240)	1200	235		1500		***710*** (700)	1600
C	***250*** (250)	1300	244		1800		***900*** (900)	2400
D	***260*** (260)	1300	252		1800		***940*** (940)	3600

DME/PP	NM	10	9	8	7	6	5	4	3	2
	ALT	***3400***	***3060***	***2720***	***2380***	***2040***	***1700***	***1360***	***1020***	***680***
	(HGT)	(3395)	(3055)	(2715)	(2375)	(2035)	(1695)	(1355)	(1015)	(675)
DME/PPR	***ALT***	***3360***	***3020***	***2680***	***2340***	***2000***	***1660***	***1330***	***990***	***650***
	(HGT)	(3355)	(3015)	(2675)	(2335)	(1995)	(1655)	(1325)	(985)	(645)

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
OM - DTHR	3.8 NM	3 min 18	2 min 43	2 min 19	2 min 00	1 min 47	1 min 36	1 min 27	1 min 15
VSP (ft/min)		395	480	565	650	735	820	905	1045

© SIA

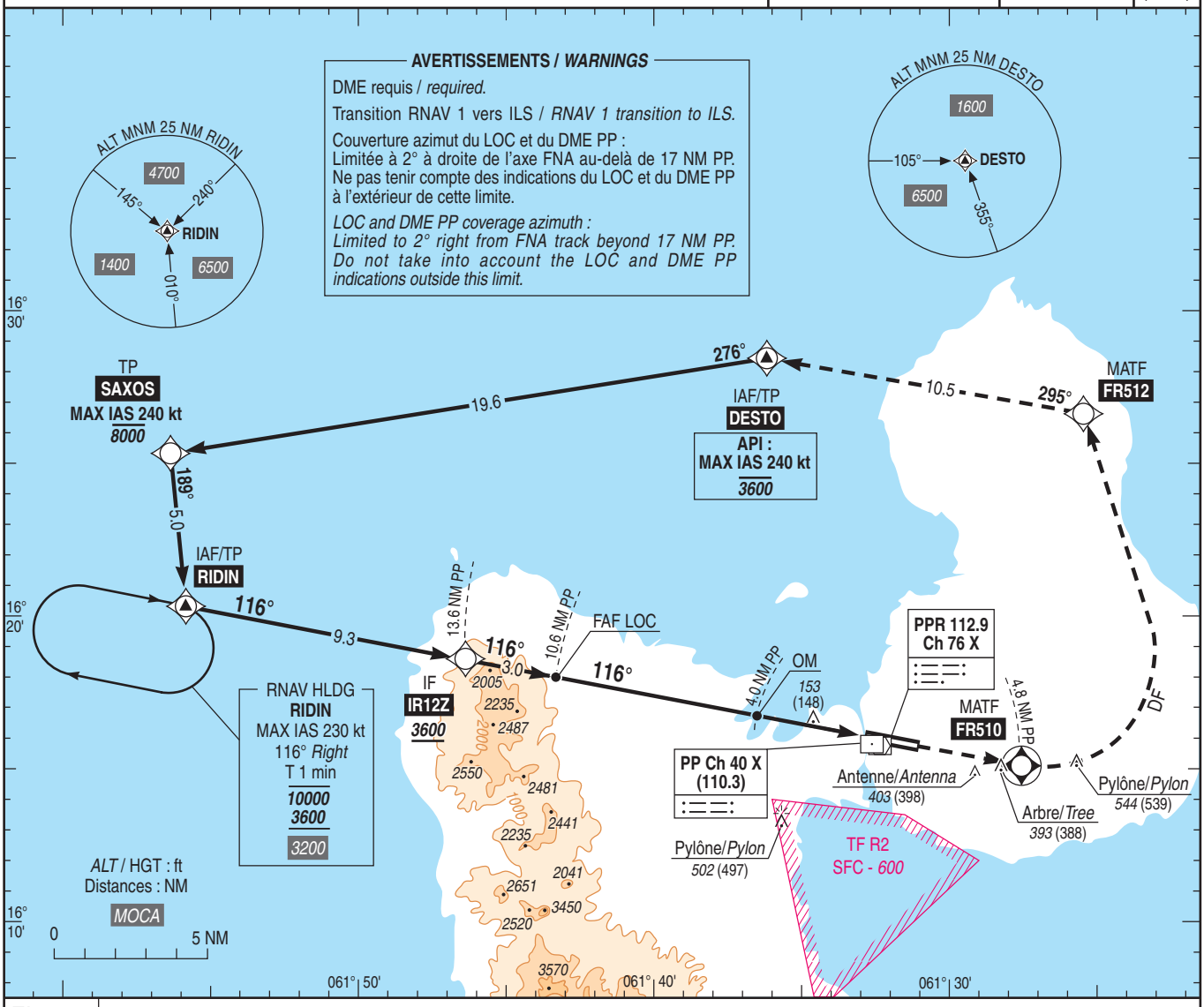
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

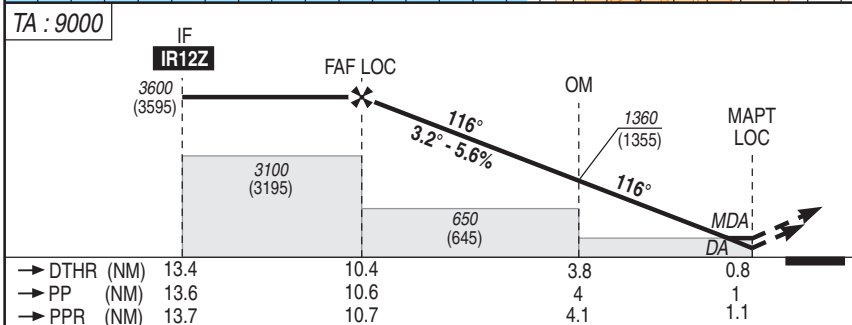
GUADELOUPE MARYSE CONDE

ALT AD : 35, ***DTHR : 5 (1 hPa)***

ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 12

ATIS RAIZET : 127.600 **APP :** RAIZET Approche/*Approach* 121.300 - 119.050 (s) **TWR :** RAIZET Tour/*Tower* 118.400 - 121.850 (s)	**RNAV 1** GNSS seulement / *only*	**ILS - DME** **PP 110.3** RDH : 50	VAR 15°W (2025)





API : Monter **dans l'axe** vers **FR510** puis tourner **à gauche** direct vers **FR512**, puis vers **DESTO** en montée vers ***3600*** (3595) **(MAX IAS 240 kt)**.
Monter à *900* (895) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***FR510*** *then turn* ***left*** *direct to* ***FR512****, then to* ***DESTO*** *climbing to* ***3600*** *(3595)* ***(MAX IAS 240 kt)****.*
Climb to 900 (895) prior to level acceleration.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*

REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	ILS Z			LOC Z			MVL / *Circling*	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***240*** (230)	1200	227	***400*** (400)	1500	395	***700*** (700)	1500
B	***240*** (240)	1200	235		1500		***710*** (700)	1600
C	***250*** (250)	1300	244		1800		***900*** (900)	2400
D	***260*** (260)	1300	252		1800		***940*** (940)	3600

	NM	10	9	8	7	6	5	4	3	2
DME/PP	***ALT***	***3400***	***3060***	***2720***	***2380***	***2040***	***1700***	***1360***	***1020***	***680***
	(HGT)	(3395)	(3055)	(2715)	(2375)	(2035)	(1695)	(1355)	(1015)	(675)
DME/PPR	***ALT***	***3360***	***3020***	***2680***	***2340***	***2000***	***1660***	***1330***	***990***	***650***
	(HGT)	(3355)	(3015)	(2675)	(2335)	(1995)	(1655)	(1325)	(985)	(645)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
OM - DTHR	3.8 NM	3 min 18	2 min 43	2 min 19	2 min 00	1 min 47	1 min 36	1 min 27	1 min 15
VSP (ft/min)		395	480	565	650	735	820	905	1045

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

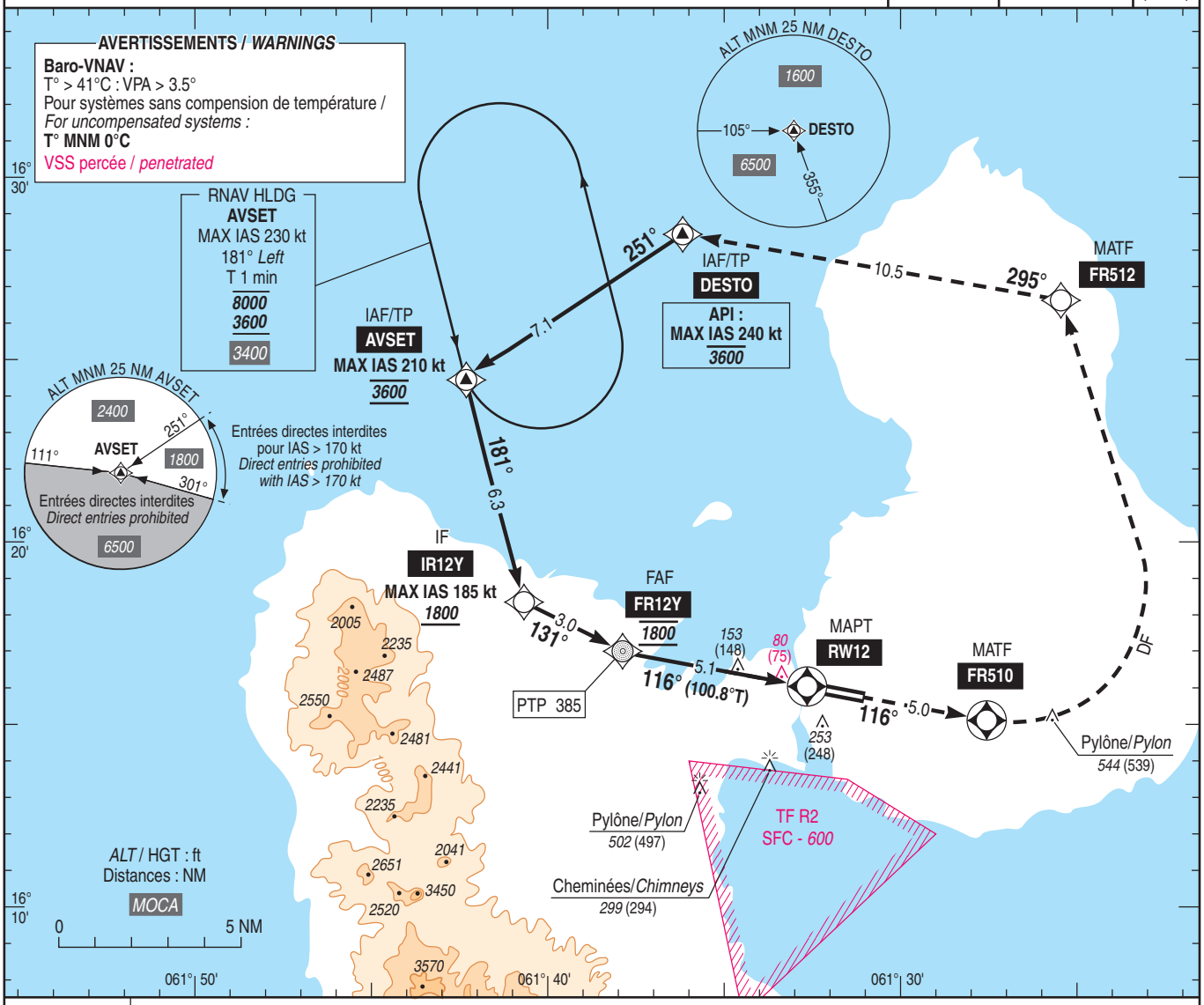
GUADELOUPE MARYSE CONDE

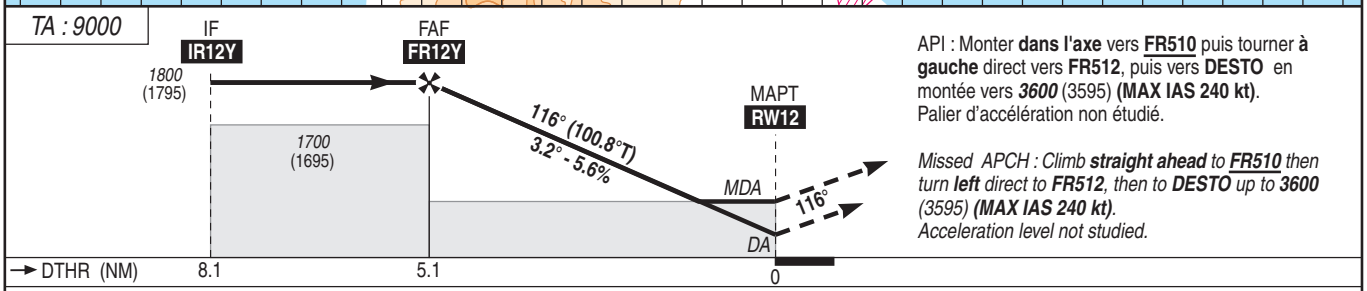
ALT AD : 35, ***DTHR : 5 (1 hPa)***

RNP Y RWY 12

ATIS RAIZET : 127.600
APP : RAIZET Approche/*Approach* 121.300 - 119.050 (s)
TWR : RAIZET Tour/*Tower* 118.400 - 121.850 (s)

RNP APCH | TCH : 50 | VAR 15°W (2025)





API : Monter **dans l'axe** vers **FR510** puis tourner **à gauche** direct vers **FR512**, puis vers **DESTO** en montée vers ***3600*** (3595) **(MAX IAS 240 kt)**.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***FR510*** *then turn* ***left*** *direct to* ***FR512****, then to* ***DESTO*** *up to* ***3600*** *(3595)* ***(MAX IAS 240 kt)****.*
Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling*	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***360*** (360)	1500	252	***400*** (400)	1500	**395**	***700*** (700)	1500
B	***370*** (370)	1500	264		1500		***710*** (700)	1600
C	***390*** (380)	1700	279		1800		***900*** (900)	2400
D	***400*** (400)	1800	301		1800		***940*** (940)	3600

DIST RW12

NM	5	4	3	2
ALT (HGT)	***1750*** (1745)	***1410*** (1405)	***1070*** (1065)	***730*** (725)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT 5.1 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
	4 min 24	3 min 38	3 min 05	2 min 41	2 min 22	2 min 08	1 min 56	1 min 40
VSP (ft/min)	395	480	565	650	735	820	905	1045

© SIA

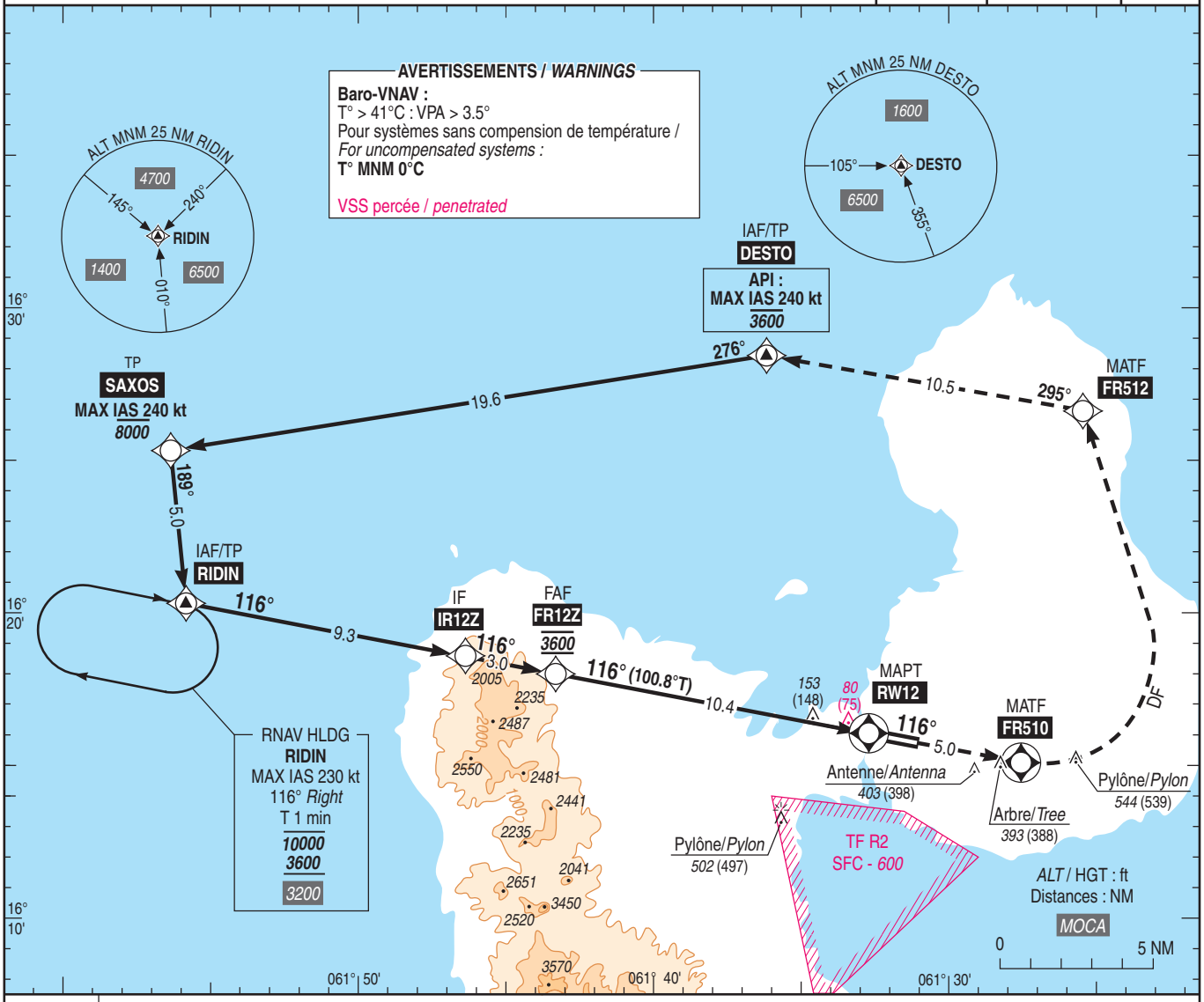
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

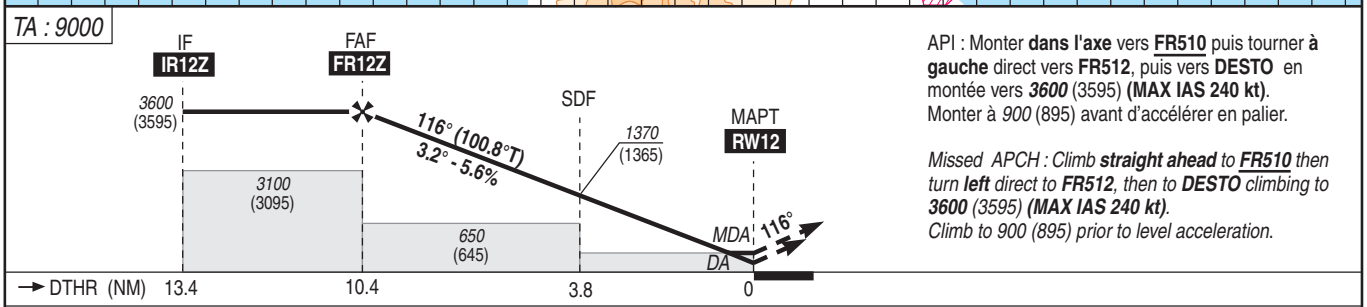
GUADELOUPE MARYSE CONDE

ALT AD : 35, ***DTHR : 5 (1 hPa)***

RNP Z RWY 12

ATIS RAIZET : 127.600 **APP :** RAIZET Approche/*Approach* 121.300 - 119.050 (s) **TWR :** RAIZET Tour/*Tower* 118.400 - 121.850 (s)	**RNP APCH**	TCH : 50	VAR 15°W (2025)





API : Monter **dans l'axe** vers **FR510** puis tourner **à gauche** direct vers **FR512**, puis vers **DESTO** en montée vers ***3600*** (3595) **(MAX IAS 240 kt)**.
Monter à *900* (895) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***FR510*** *then turn* ***left*** *direct to* ***FR512****, then to* ***DESTO*** *climbing to* ***3600*** *(3595)* ***(MAX IAS 240 kt)****.*
Climb to 900 (895) prior to level acceleration.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling*	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***360*** (360)	1500	252	***400*** (400)	1500	395	***700*** (700)	1500
B	***370*** (370)	1500	264		1500		***710*** (700)	1600
C	***390*** (380)	1700	279		1800		***900*** (900)	2400
D	***400*** (400)	1800	301		1800		***940*** (940)	3600

DIST RWY12										
NM	**10**	**9**	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**
ALT	***3450***	***3110***	***2770***	***2430***	***2090***	***1750***	***1410***	***1070***	***730***	***390***
(HGT)	(3445)	(3105)	(2765)	(2425)	(2085)	(1745)	(1405)	(1065)	(725)	(385)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	10.4 NM	8 min 57	7 min 22	6 min 16	5 min 27	4 min 49	4 min 19	3 min 55	3 min 23
VSP (ft/min)		395	480	565	650	735	820	905	1045

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

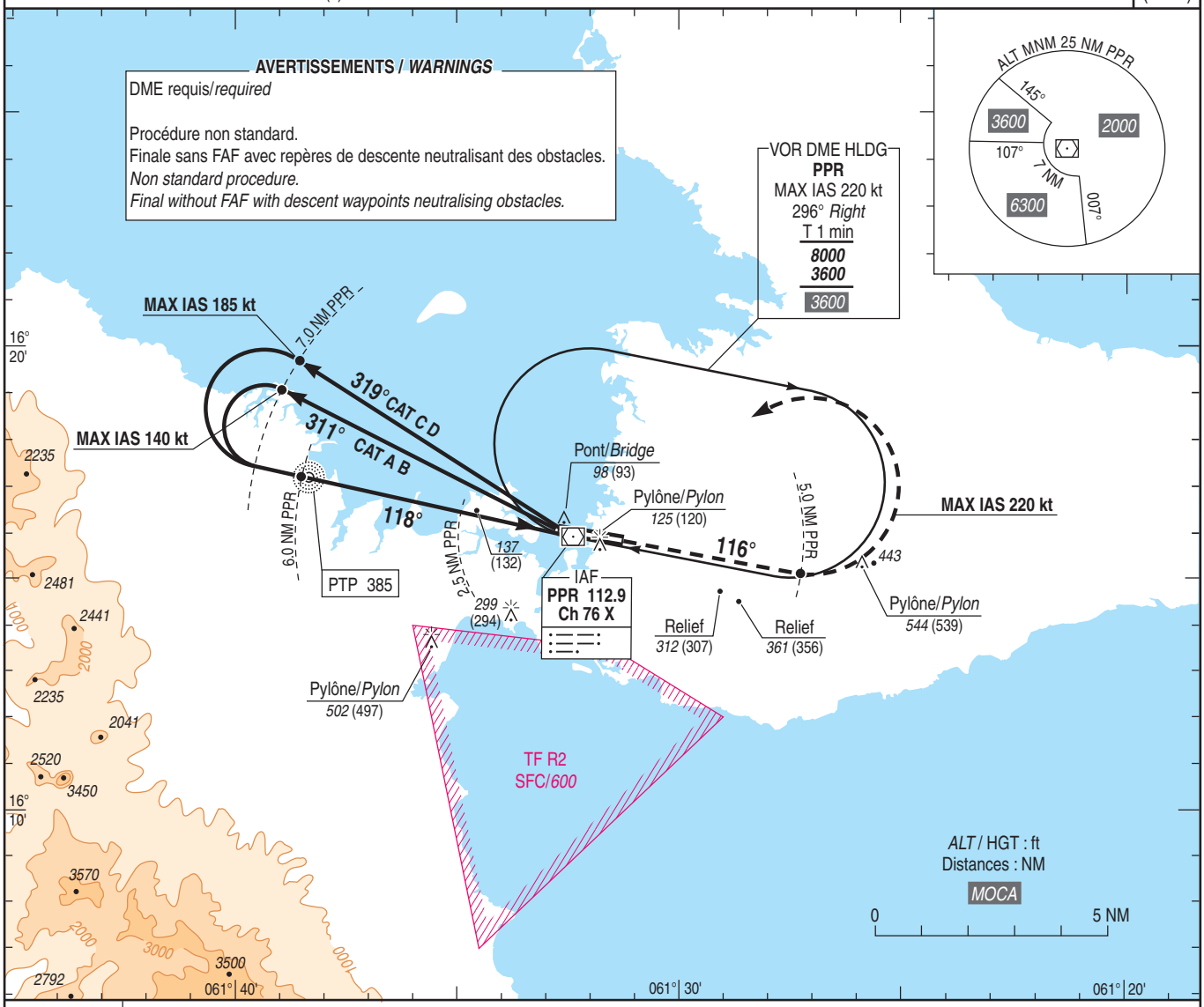
ALT AD : 35, ***DTHR : 5 (1 hPa)***

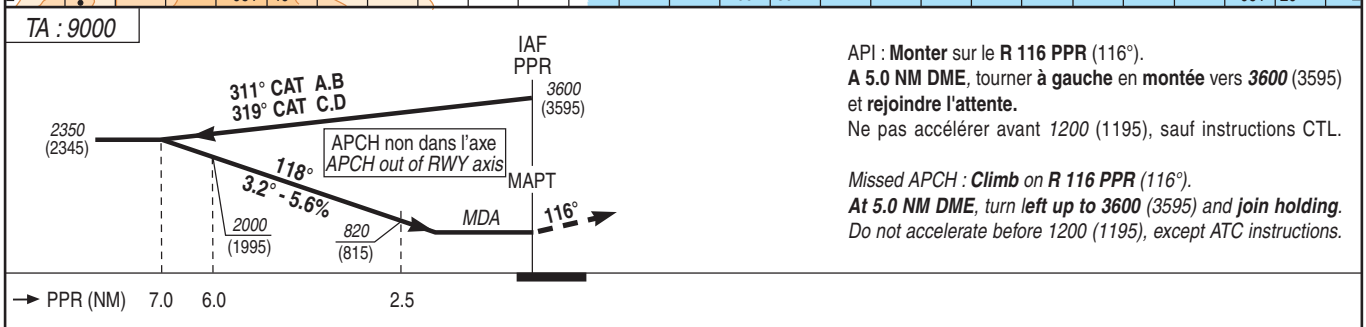
GUADELOUPE MARYSE CONDE

VOR RWY 12

ATIS RAIZET : 127.600
APP : RAIZET Approche/*Approach* 121.300 - 119.050 (s)
TWR : RAIZET Tour/*Tower* 118.400 - 121.850 (s)

VAR 15°W (2025)





API : **Monter** sur le **R 116 PPR** (116°).
A 5.0 NM DME, tourner **à gauche** en **montée** vers ***3600*** (3595) et **rejoindre l'attente.**
Ne pas accélérer avant *1200* (1195), sauf instructions CTL.

Missed APCH : ***Climb*** *on* ***R 116 PPR*** *(116°).*
At 5.0 NM DME*, turn* ***left up to 3600*** *(3595) and* ***join holding****.*
Do not accelerate before 1200 (1195), except ATC instructions.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	VOR			MVL/*Circling*	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A B C D	***390*** (380)	1700	378	***660*** (660) ***710*** (710) ***900*** (900) ***940*** (930)	1500 1600 2400 3600

DME PPR

NM	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***2000*** (1995)	***1660*** (1655)	***1320*** (1315)	***980*** (975)	***650*** (645)

	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
7 NM PPR/DTHR 6.7 NM	5 min 45	4 min 44	4 min 01	3 min 30	3 min 06	2 min 31	2 min 10
VSP(ft/min)	400	480	570	650	740	910	1050

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

***ALT AD : 35 (2 hPa)**, DTHR : 28*

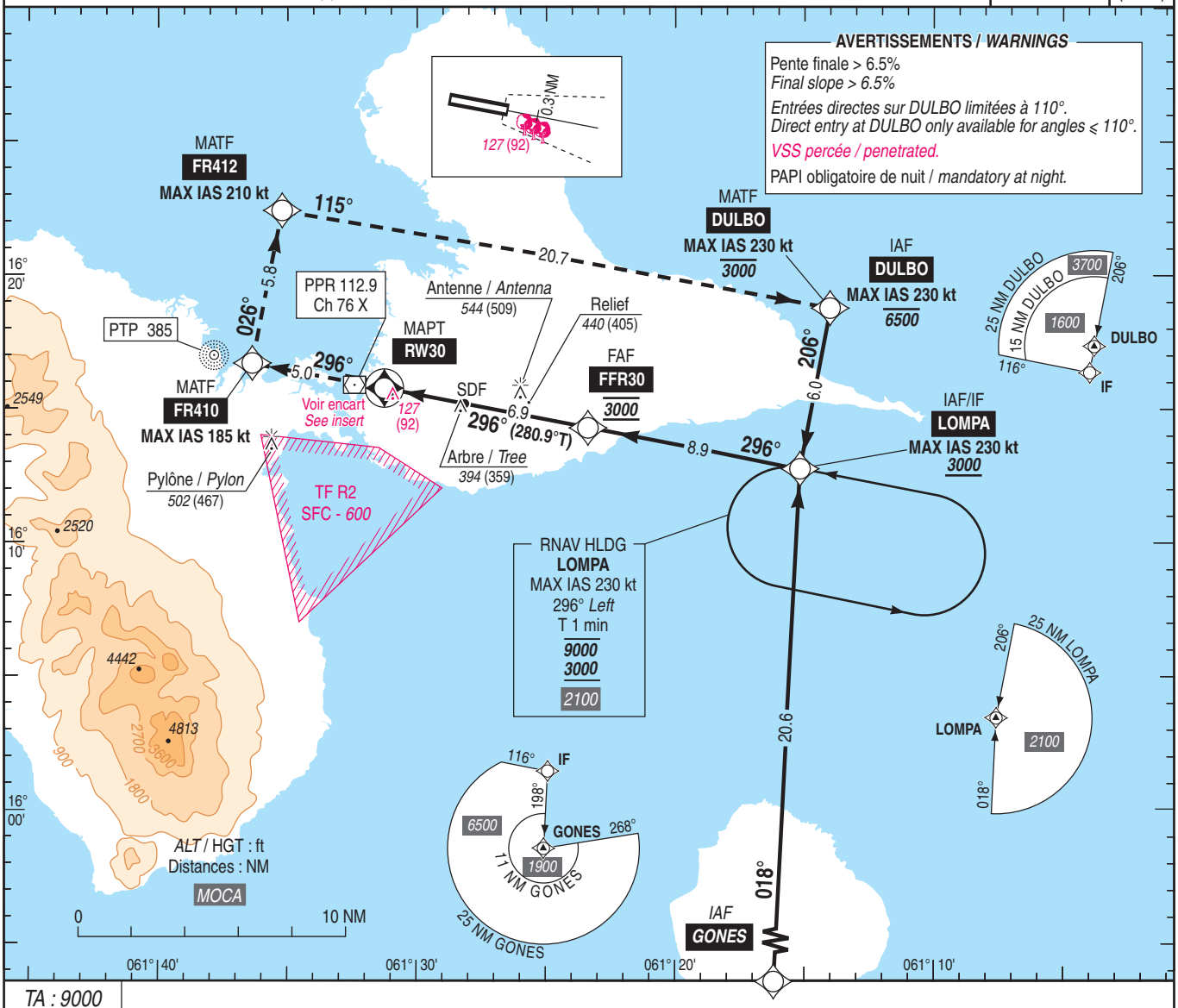
GUADELOUPE MARYSE CONDE

RNP RWY 30

ATIS RAIZET : 127.600
APP : RAIZET Approche/*Approach* 121.300 - 119.050 (s)
TWR : RAIZET Tour/*Tower* 118.400 - 121.850 (s)

RNP APCH

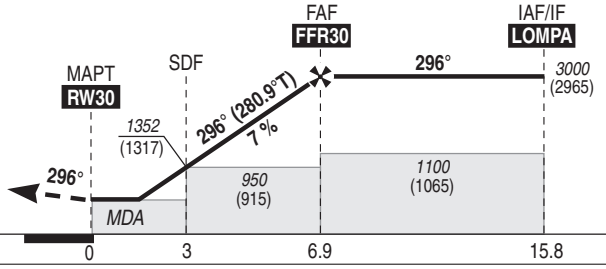
VAR 15° W (2025)



TA : 9000

API : Monter vers **FR410 (MAX IAS 185 kt)** puis tourner **à droite** vers **FR412 (MAX IAS 210 kt)** pour tourner **à droite** vers **DULBO (MAX IAS 230 kt)** en montée vers ***3000*** (2965), ou suivre instruction CTL.
Monter à *900* (865) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to **FR410 (MAX IAS 185 kt)** then turn **right** to **FR412 (MAX IAS 210 kt)** and then **right** to **DULBO (MAX IAS 230 kt)** climbing up to **3000** (2965), or proceed according to ATC.*
Climb up to 900 (865) prior to level acceleration.



RW30 ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

CAT	LNAV			MVL/*Circling*	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***680*** (640)	1500	638	***680*** (640)	1500
B	***710*** (670)	1500	670	***710*** (670)	1600
C	***900*** (870)	4000	861	***900*** (870)	4000
D	***940*** (910)	4300	903	***940*** (910)	4300

DIST RW30					
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
ALT (HGT)	***930*** (895)	***1350*** (1315)	***1780*** (1745)	***2200*** (2165)	***2630*** (2595)

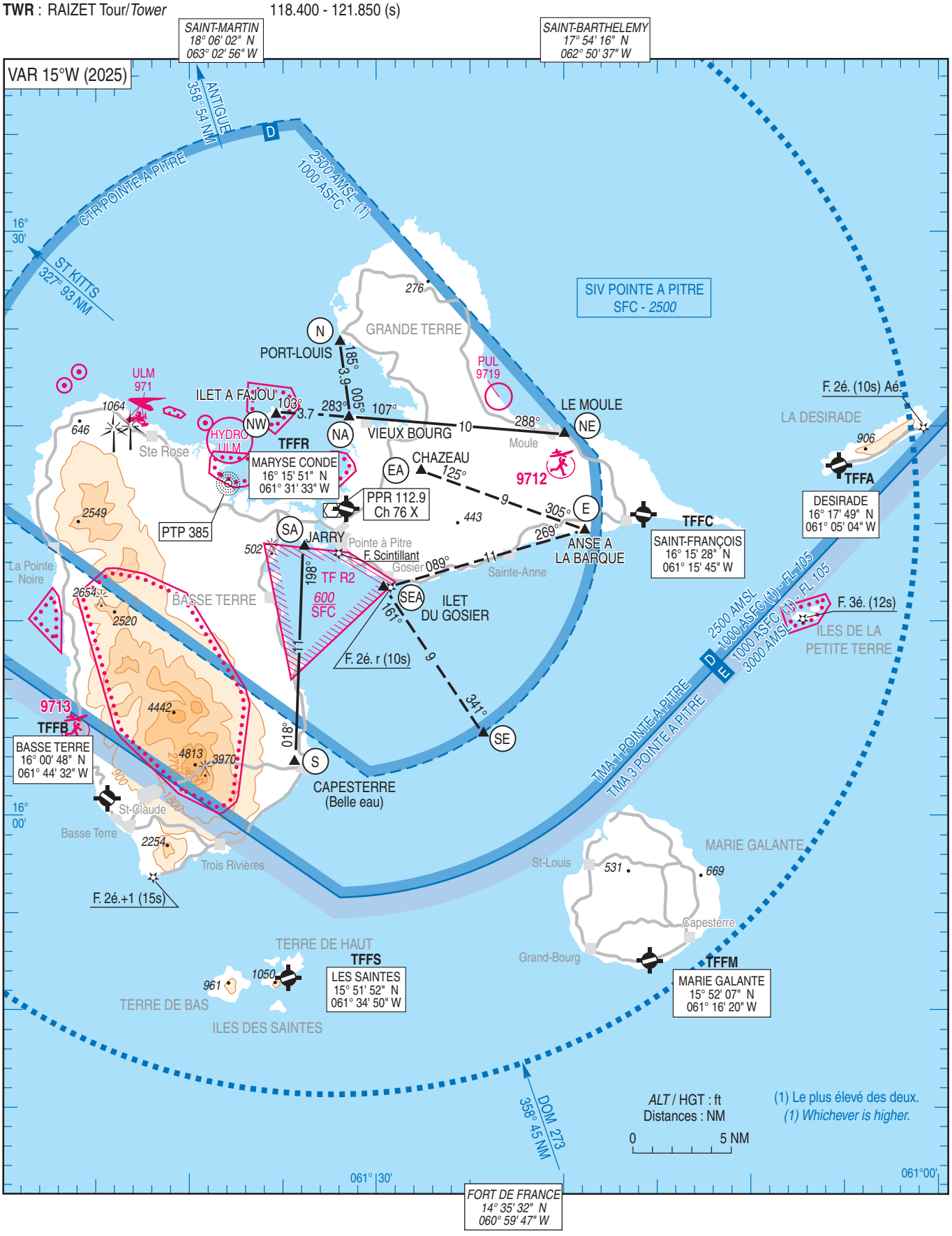
Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	6.9 NM	5 min 54	4 min 51	4 min 08	3 min 35	3 min 11	2 min 35	2 min 14
VSP(ft/min)		495	600	705	810	920	1130	1310

© SIA

VFR GUADELOUPE

FIS : RAIZET Information	129.800	MARIE GALANTE A/A 119.300 (FR seulement/*only*)
ATIS : RAIZET	127.600	
APP : RAIZET Approche/*Approach*	121.300 - 119.050 (s)	
TWR : RAIZET Tour/*Tower*	118.400 - 121.850 (s)	



© SIA

APPROCHE A VUE
Visual approach

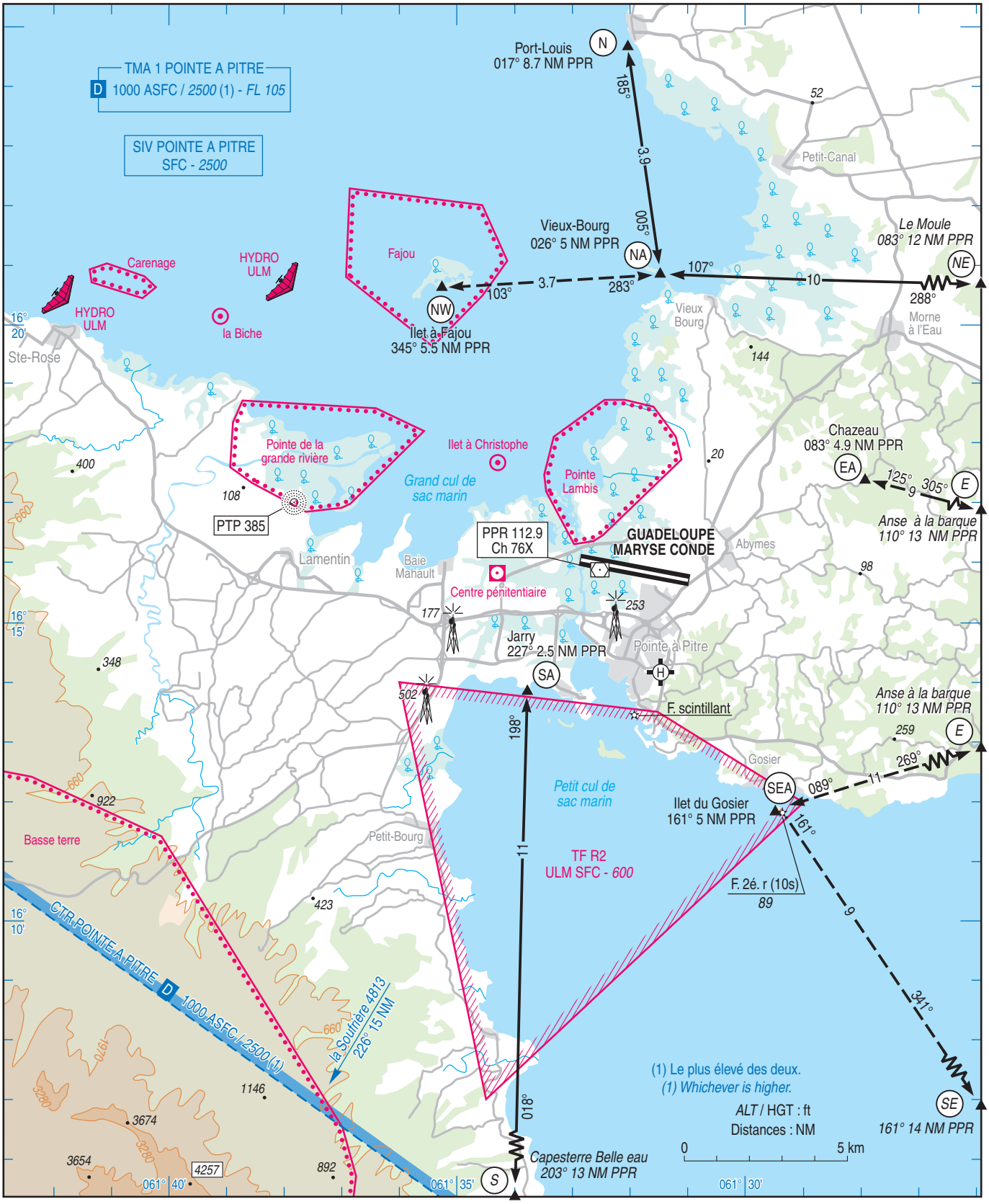
Ouvert à la CAP
Public air traffic

GUADELOUPE MARYSE CONDE

	ALT AD : 35 ft (2 hPa)	**TFFR**
	LAT : 16 15 51 N	VAR 15°W (2025)
	LONG : 061 31 33 W	

FIS : 129.800
ATIS : 127.600
APP : RAIZET Approche / *Approach* 121.300 - 119.050 (s)
TWR : RAIZET Tour / *Tower* 118.400 - 121.850 (s)

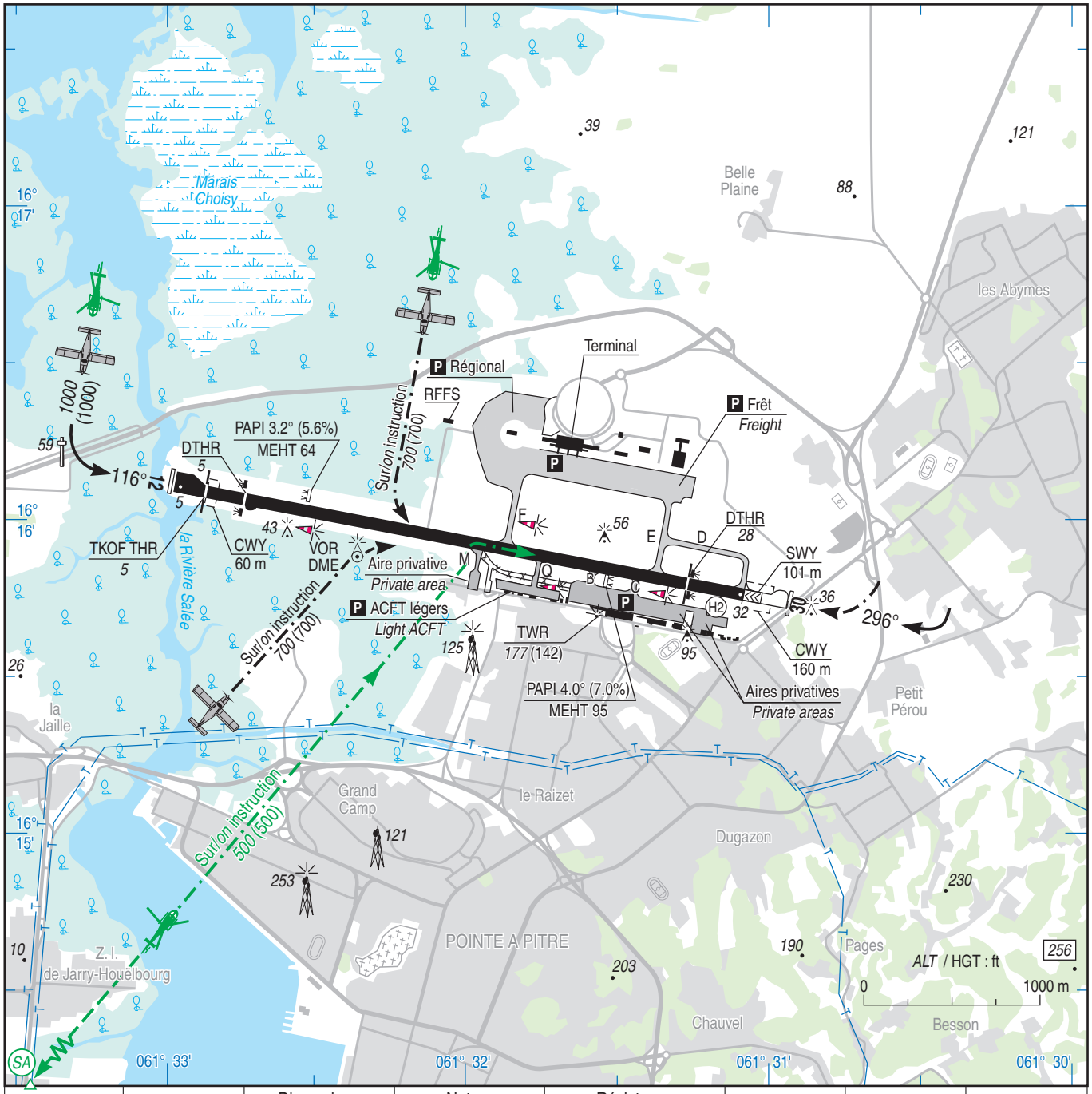
ILS RWY 12 PP 110.3



© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

GUADELOUPE MARYSE CONDE



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA (1)	ASDA (1)	LDA (1)
12 30	116 296	3129 x 45	Revêtue *Paved*	74 F/B/W/U	3289 3129	3230 3069	2857 2769

(1) Voir / *See* AD 2 TFFR.13

Aides lumineuses :
HI/BI RWY 12 et 30

Lighting aids:
LIH/LIL RWY 12 and 30

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 TFFS.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

TFFS - LES SAINTES TERRE DE HAUT

AD 2 TFFS.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	15°51'52"N 061°34'50"W
	Situation de l'ARP / *ARP location*	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	SE TERRE DE HAUT
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	44 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	-131 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	15.1551°W
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (-0.024°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA GUADELOUPE
	Adresse / *Address*	Boulevard du Gouverneur Général Félix Eboué 97109 Basse-Terre
	Telephone	0590 80 62 00 - 0590 99 50 32 (AD)
	FAX	
	TELEX	
	AFS	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : info@cg971.fr

AD 2 TFFS.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SR-SS	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	- Vols en provenance ou à destination d'autres aérodromes que ceux cités ci-dessous, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR dans tous les cas. Douane : 0590 89 59 08 - FAX : 0590 90 26 07. Police : 0590 21 13 81 / 0590 81 08 02 - FAX : 0590 20 28 48 - E-mail : ddpaf971@interieur.gouv.fr - Vols entre les îles de la Guadeloupe (TFFC, TFFS, TFFB, TFFA, TFFM) autorisés sans formalité douanière. - Vols en provenance ou à destination de TFFF/TFFG/TFFJ autorisés sous condition de dépôt d'une "déclaration de vol" avec préavis de 24 HR auprès du CLI (Centre de Liaison Inter-services de la Douane) à l'adresse cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, uniquement pour les équipages et passagers sans bagage accompagné ou non accompagné, ni fret qu'il soit classique, express ou postal, ni sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €. - Vols en provenance ou à destination de TFFF/TFFG/TFFJ comprenant bagage accompagné ou non accompagné, ou bien fret qu'il soit classique, express ou postal ou bien sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR. - Vols à destination de TFFJ, toute marchandise importée est obligatoirement soumise à déclaration à l'arrivée auprès du service territorial du droit de quai (droitsdequai@comstbarth.fr), avec préavis recommandé de 24 HR.	- Flights originating from or aiming for other airfields than those listed below, in every case prior border control and customs clearances to be made at TFFR. Customs : 0590 89 59 08 - FAX : 0590 90 26 07. Police : 0590 21 13 81 / 0590 81 08 02 - FAX : 0590 20 28 48 - E-mail : ddpaf971@interieur.gouv.fr - Flights between Guadeloupe islands (TFFC, TFFS, TFFB, TFFA, TFFM) authorized without customs requirements. - Flights originating from or aiming for TFFF/TFFG/TFFJ authorized after provision of a "flight declaration" with 24 HR PN to CLI customs office dedicated email cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, and only for crews and passengers without neither unaccompanied or accompanied luggage nor freight of classical, express or postal kind nor cash or values above 10 000€. - Flights originating from or aiming for TFFF/TFFG/TFFJ comprising unaccompanied or accompanied luggage or freight of classical, express or postal kind or cash or values above 10 000€, prior border control and customs clearances to be made at TFFR. - Flights aiming for TFFJ, any freight shall be declared upon arrival to local customs office (droitsdequai@comstbarth.fr), with 24 HR PN.
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA ANTILLES-GUYANE H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*		
7	ATS		
8	Avitaillement / *Fueling*		
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFS.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	NIL
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	NIL
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	NIL
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFS.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	Dans les environs	In the vicinity
2	Restaurants	Centre-ville de Terre-de-Haut	Terre-de-Haut city center
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Centre-ville de Terre-de-Haut	Terre-de-Haut city center
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Pharmacie et médecin au centre-ville de Terre-de-Haut	Pharmacy and doctor in Terre-de-Haut city center
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Centre-ville de Terre-de-Haut	Terre-de-Haut city center
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Centre-ville de Terre-de-Haut	Terre-de-Haut city center
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFS.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	1	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	NIL	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Contacter l'exploitant	Contact AD administration
4	Observations / *Remarks*	Agent extincteur de 50 kg à poudre situé à proximité du parking avion	Fire extinguisher with 50kg of powder next to apron

AD 2 TFFS.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFS.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton rigide	Concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	5,7t	
2	Largeur TWY / *TWY width*	Bretelles d'accès au parking : 10m	Taxiways leading to apron : 10m
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton rigide	Concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	5,7t	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	THR 09	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	44ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

AD 2 TFFS.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	NIL
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 TFFS .14/15
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	
4	Observations / *Remarks*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFS.10 **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	*See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.*
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	*For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).*

AD 2 TFFS.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	POINTE A PITRE LE RAIZET
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 TFFS .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	
	Langue utilisée / *Language used*	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	

AD 2 TFFS.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
09	074.00 (089)	580 x 15	5.7 t béton / concrete	15°51'49.74"N 061°34'58.49"W ------ GUND NIL	THR : 44ft
27	254.00 (269)	580 x 15	5.7 t béton / concrete	15°51'54.90"N 061°34'39.74"W ------ GUND NIL	THR : 9ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
09	NIL	NIL	NIL	640 x 60	NIL	(1)
27	NIL	NIL	NIL	640 x 60	NIL	(2)

(1) Extrémité de bande de piste non intègre.
Possible présence de sable réduisant la bande de piste à l'extrémité Est.
Non integrity of far end of RWY strip.
Possible presence of sand reducing far East end of the RWY strip.

(2) Extrémité de bande de piste non intègre.
Non integrity of far end of RWY strip.

AD 2 TFFS.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
09	580	580	580	580	
27				580	

AD 2 TFFS.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY	
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*

AD 2 TFFS.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply*

1	ABN	
	IBN	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	
	Anémomètre / *Anemometer*	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	
	Temps de commutation / *Switch-over time*	
5	Observations / *Remarks*	

AD 2 TFFS.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	Face à l'aérogare. Réservé aux aéronefs d'Etat	In front of terminal. Reserved for State aircraft.

AD 2 TFFS.17 Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
	G			NIL

AD 2 TFFS.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
A/A	LES SAINTES (FR) *LES SAINTES (EN)*	123.500 MHz	HO	FR seulement/only

AD 2 TFFS.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	

AD 2 TFFS.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

Roulage interdit hors RWY et TWY.	Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

AD 2 TFFS.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

AD 2 TFFS.22 Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 GÉNÉRALITÉS

AD réservé aux aéronefs munis de radio.

TKOF RWY 27 interdit.

QFU 089° préférentiel.

Approche non standard, délicate (relief et turbulence), désaxée, plan fort (de l'ordre de 10%) en finale sur le QFU 089°.

22.1 GENERAL INFORMATION

AD reserved for radio-equipped ACFT

TKOF RWY 27 prohibited.

Preferred QFU 089°.

Nonstandard offset approach requiring caution (high terrain and turbulence), steep glide slope (about 10%) on final for QFU 089°.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

22.2.1 Piste 09

Respect impératif des trajectoires et hauteurs de passage.

Lors de l'approche au QFU 089°, passage à gauche du "Pain de Sucre" à 650ft AMSL puis passage à gauche des antennes à 300ft AMSL, conservation de ce plan jusqu'au seuil, remise de gaz en cas de perte du plan nominal.

Piste non visible en longue finale.

Seuil de piste QFU 089° visible tardivement.

Pour l'arrondi QFU 089°, viser le seuil de piste.

Piste courte et descendante au QFU 089°.

22.2.2 Piste 27

Remise de gaz au QFU 269° uniquement possible par virage à gauche avant le point de décision travers "Grand Souffleur" (pointe la plus au sud), permettant l'évitement de la "Pointe Rodrigue".

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

22.2.1 Runway 09

Strict adherence to trajectories and heights required.

On approach for QFU 089°, left hand side fly over "Pain de Sucre" at 650ft AMSL then left hand side fly over antennas at 300ft AMSL, keep on this slope till threshold, go along required when nominal slope lost.

Runway not visible on long final.

Late visibility on RWY QFU 089° threshold.

For QFU 089° flare, aim for runway threshold.

Short and descending RWY QFU 089°.

22.2.2 Runway 27

Go around QFU 269° approach restricted to a left hand side turn before reaching decision point abeam "Grand Souffleur"(southern tip of land), so as to avoid "Pointe Rodrigue" high terrain.

22.3 VFR DE NUIT

Non agréé : AD accessible uniquement à vue de jour.

22.3 NIGHT VFR

Not approved : landing at night prohibited.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 TFFS.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GÉNÉRALITÉS

AD réservé aux aéronefs de caractéristiques et performances appropriées, ainsi qu'aux pilotes ayant une bonne connaissance des conditions de son utilisation et une expérience éprouvée par une utilisation de l'aérodrome comme copilote sous le contrôle d'un pilote instructeur qui les aura reconnus aptes.

23.1 GENERAL INFORMATION

AD reserved for ACFT with suitable performances and characteristics, as well as pilots having a good knowledge of its conditions of use and a verified experience of using the aerodrome as co-pilote under the control of a pilot instructor who certified them.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

23.2.1 Particularités topographiques et météorologiques

Par régime de vent de secteur nord, l'utilisation de l'aérodrome est très délicate, avec de nombreuses turbulences entre 100ft et 300ft.

Par régime de vent de secteur sud, l'utilisation de l'aérodrome est très délicate avec notamment des turbulences en courte finale et une composante vent arrière sur une piste courte.

L'aérologie peut entraîner des turbulences aux heures les plus chaudes.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

23.2.1 Topographical and meteorological features

Northerly wind makes the use of the aerodrome trickier with heavy turbulence between 100ft and 300ft.

Southerly wind makes the use of the aerodrome trickier with turbulence on short final and a tailwind component on a short runway.

Aerology may generate additional turbulence during warmest day hours.

23.2.2 Obstacles perçant les surfaces de dégagement

Surfaces latérales :

- Présence d'une rangée d'arbres à 34 m et 45 m de l'axe au Sud de la piste. ALT MAX : 63 ft.

- Présence d'un groupe d'arbres à 60 m de l'axe au Sud de la piste, et à 105 m du THR 27 ALT MAX : 53 ft.

- Présence d'un groupe de cocotiers à 60 m du THR 27 au Nord de la piste. ALT MAX 63 ft.

→ - Présence d'arbres à 64 m du THR 09 dans l'axe de la piste. ALT MAX : 30 ft.

→ - Présence d'une maison à 36 m du THR 09 au Sud de l'axe et en limite de bande de piste. ALT MAX : 32 ft.

→ - Présence d'une rangée d'arbres à 26 m du THR 09, au Sud de l'axe de la piste. ALT MAX : 53 ft.

23.2.2 Obstacles penetrating the clearing surfaces

Lateral surfaces :

- Presence of a row of trees located at 34 m and 45 m from RWY centreline, South of RWY. ALT MAX : 63 ft.

- Presence of a group of trees located at 60 m from RWY centreline, South of RWY and at 105 m from THR 27. ALT MAX : 53 ft.

- Presence of coconut trees area located at 60 m from THR 27, North of RWY. ALT MAX : 63 ft.

- Presence of trees located at 64 m from THR 09, in the RWY centerline. ALT MAX : 30 ft.

- Presence of a house located at 36 m from THR 09, South of RWY centerline and at the edge of the RWY strip. ALT MAX : 32 ft.

- Presence of a row of trees located at 26 m from THR 09 centerline, South of runway centerline. ALT MAX : 53 ft.

23.3 COMMUNICATION RADIO

Problème de propagation lié au relief, un aéronef en vent arrière peut ne pas entendre un aéronef au sol.

23.3 RADIOCOMMUNICATION

VHF propagation limited by terrain, an ACFT downwind may not copy an ACFT on the ground.

4 PERIL ANIMALIER

Présence possible d'oiseaux (frégates notamment) en finale.

Présence possible d'iguanes et de cabris aux abords de la piste.

4 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Possible presence of large sea birds (frigate) on final.

Possible presence of iguanas and, goats on the runway strip.

AD 2 TFFS.24 **Cartes relatives â l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

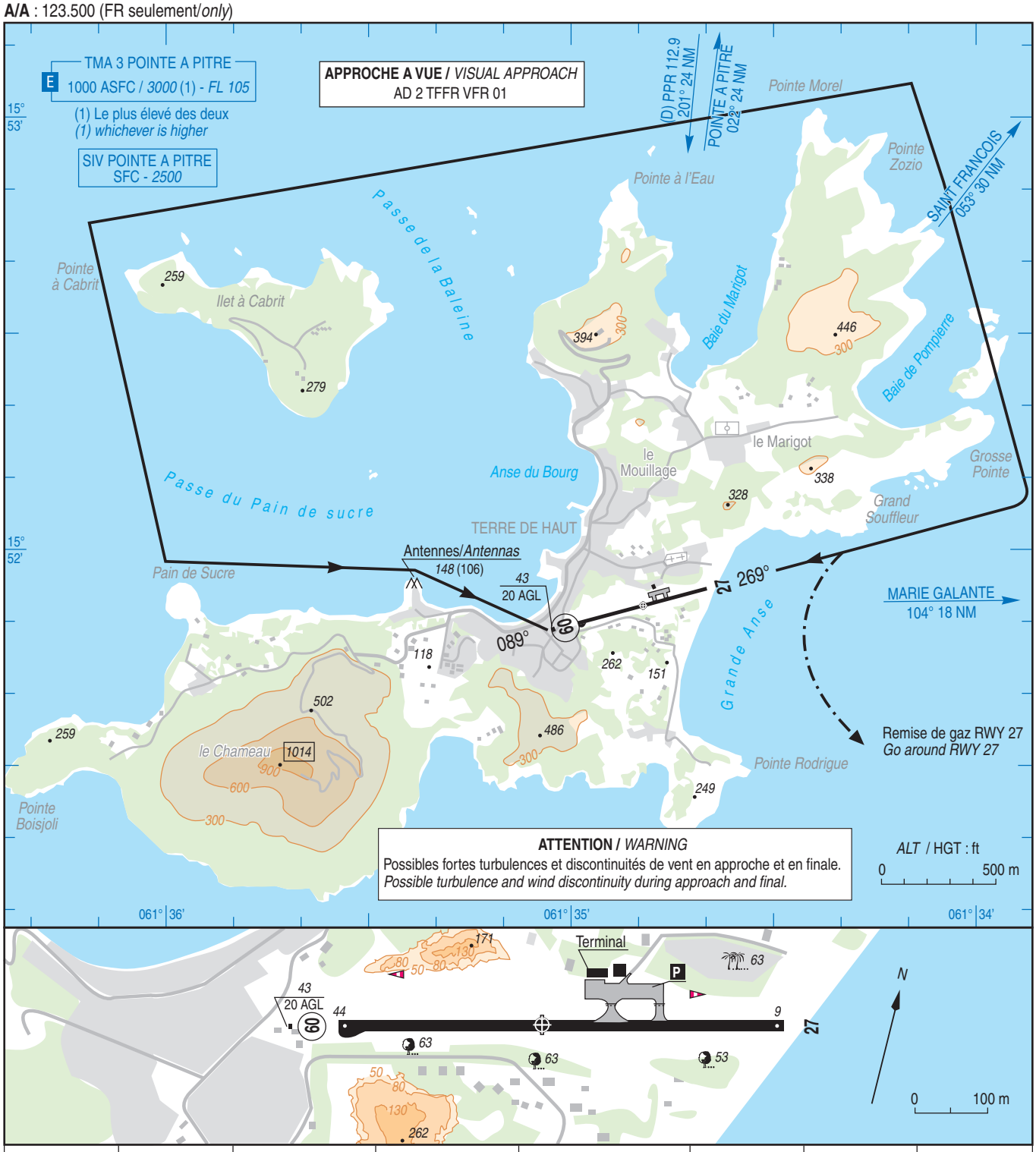
ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Usage restreint
Restricted use

LES SAINTES TERRE DE HAUT

	ALT AD : 44 ft (2 hPa) LAT : 15 51 52 N LONG : 061 34 50 W	**TFFS** VAR 15° W (2020)

FIS : 129.800
APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500 (FR seulement/*only*)



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
09 27	089 269	580 x 15	Béton *Concrete*	5.7 t	580 -	580 -	580 580

Aides lumineuses : NIL — ***Lighting aids*** : *NIL*

© SIA

APPROCHE A VUE
Visual approach

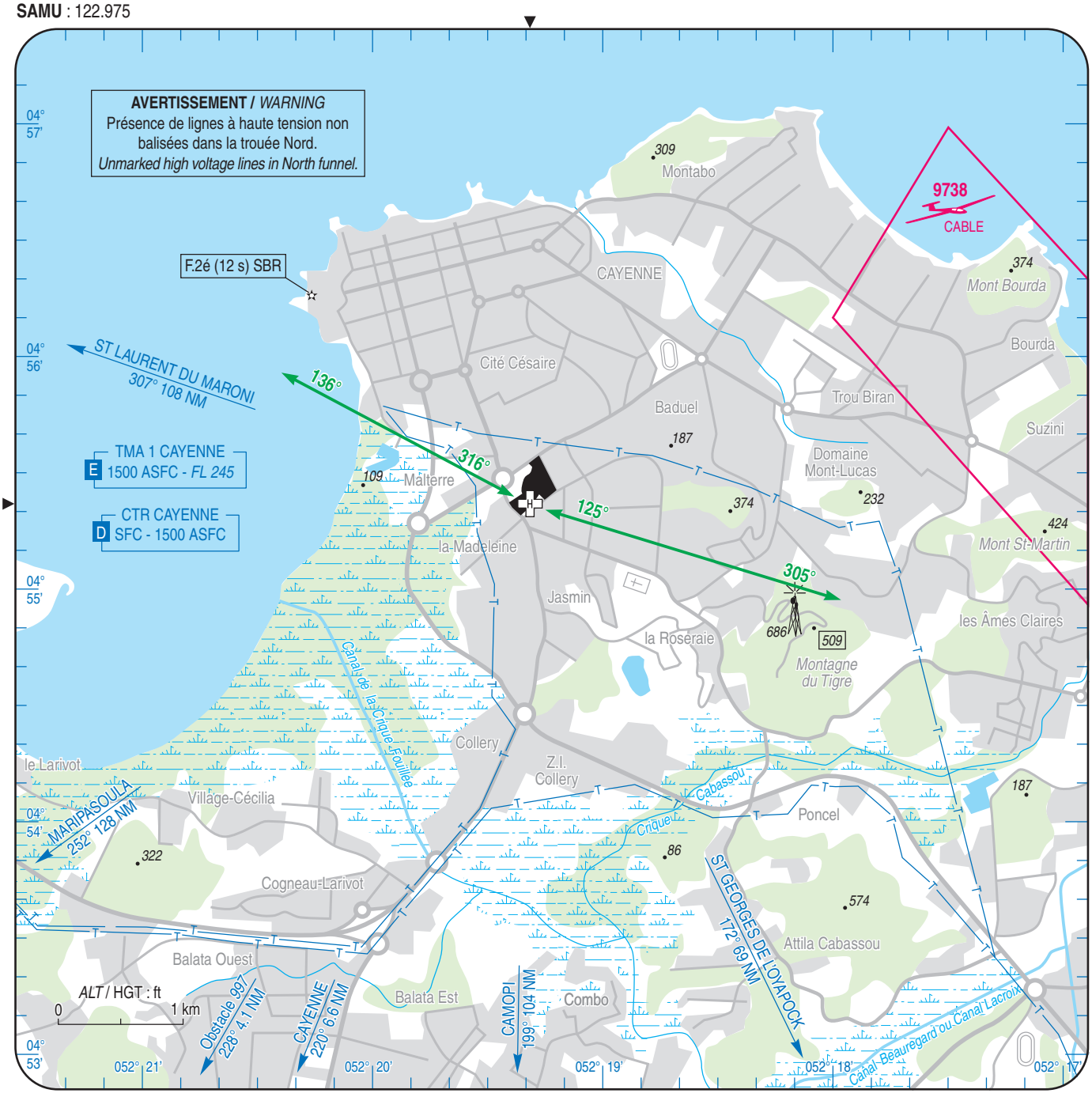
Agréé à usage restreint
Restricted use

CAYENNE ANDREE ROSEMON
Centre Hospitalier / *Hospital*

	ALT : 49 (2 hPa) LAT : 04 55 22 N LONG : 052 19 19 W	VAR : 18° W (20)

FIS : 126.900 - 127.200
ATIS : 132.200
APP : CAYENNE Approche / *Approach* 119.900
TWR : CAYENNE Tour/*Tower* 118.100
SAMU : 122.975

EN TERRASSE / *TERRACED*



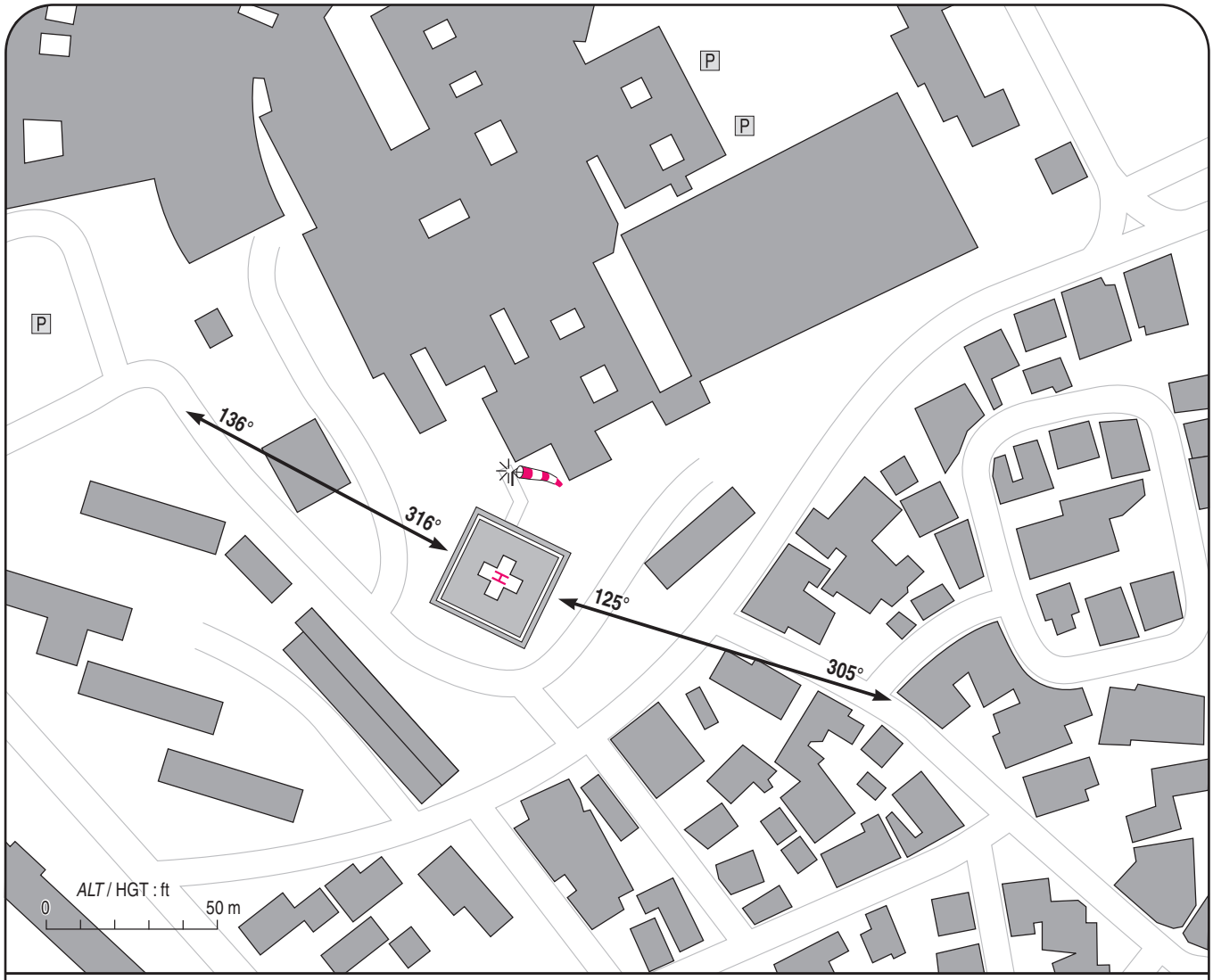
CONSIGNES PARTICULIERES / *SPECIAL INSTRUCTIONS :*
Contact radio obligatoire avec CAYENNE TWR avant tout mouvement.
Radio contact is mandatory with CAYENNE TWR before any movment.

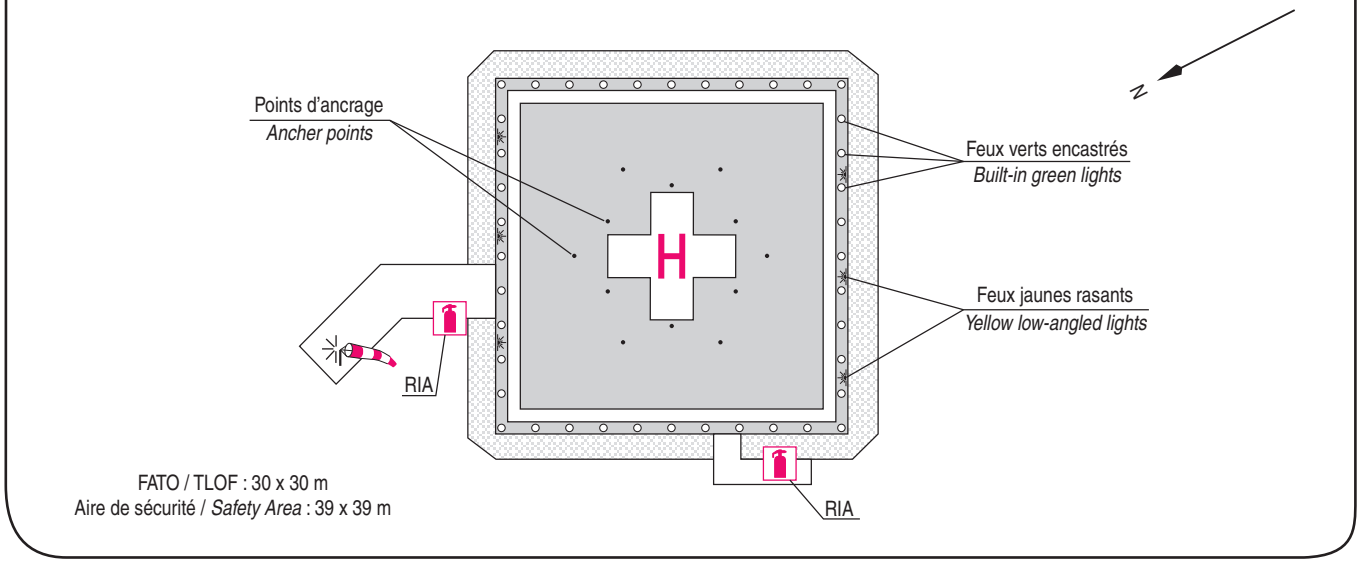
Pente des surfaces de protection dans les trouées / *Funnels surfaces slope* : 4.5 %.
Utilisation de nuit / *Night use* : oui / *yes*
Utilisation en IFR / *IFR use* : oui / *yes*

© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

CAYENNE ANDREE ROSEMON
Centre Hospitalier / *Hospital*





1 - Exploitant / *Operator* : Centre Hospitalier de Cayenne Andrée Rosemon
☎ 0594 39 51 51 - FAX : 0594 37 85 83

2 - CAA : DSAC AG (voir/*see* GEN)

3 - AVT : NIL

4 - RFFS : 2 RIA 200 l/min, 5 x 50 kg poudre, présence d'un agent sur le site.
2 foam hoses 200 l/min, 5 x 50 kg powder fire extinguishers, presence of an agent on site.

5 - Police - Douanes / *Police - Customs* : NIL

6 - Hangars disponibles / *Available hangars* : NIL

7 - Réparations / *Repairs facility* : NIL

8 - Type de surface / *Surface* : composite / *composite*

9 - Force portante / *Strength* : 11.2 t

© SIA

DATA

CAYENNE ANDREE ROSEMON
Centre hospitalier / *Hospital*

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
Waypoints / Procedures main fixes

	Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
→	CH401	04°52'41.7"N	052°29'16.8"W	X		X	
→	DCH27	04°55'15.8"N	052°19'48.1"W	X		X	
→	FCH09	04°54'22.6"N	052°23'04.6"W	X			X
→	ICH09	04°53'27.6"N	052°26'27.7"W	X			X
→	MCH09	04°55'15.8"N	052°19'48.1"W	X			X

© SIA

Centre hospitalier / *Hospital*

CAYENNE ANDREE ROSEMON
PRECODING RNP 093

RNP 093

RMK	-								MAG VAR 2020 18.4°W			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	
APCH	IF	ICH09	-	-	-	-	-	2100	-	-	-	
	TF	FCH09	-	093	074.9	3.5	-	1500	1500	90	-	
	TF	MCH09	yes	093	074.9	3.4	-	-	-	-	-3,0°/-	
	DF	ICH09	-	-	-	-	L	2100	-	90	-	

© SIA

CAYENNE ANDREE ROSEMON
SID RNAV RWY 273
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

SID RNAV 273

RMK	GNSS uniquement / only						MAG VAR 2020 18,4°W			REF NAVAID : -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
CH401 1A											
-	IF	DCH27	-	-	-			400	-	-	-
-	TF	CH401	-	273	254.9	9.8	-	2600	-	-	1.0

© SIA

CAYENNE ANDREE ROSEMON - Centre hospitalier / *Hospital*

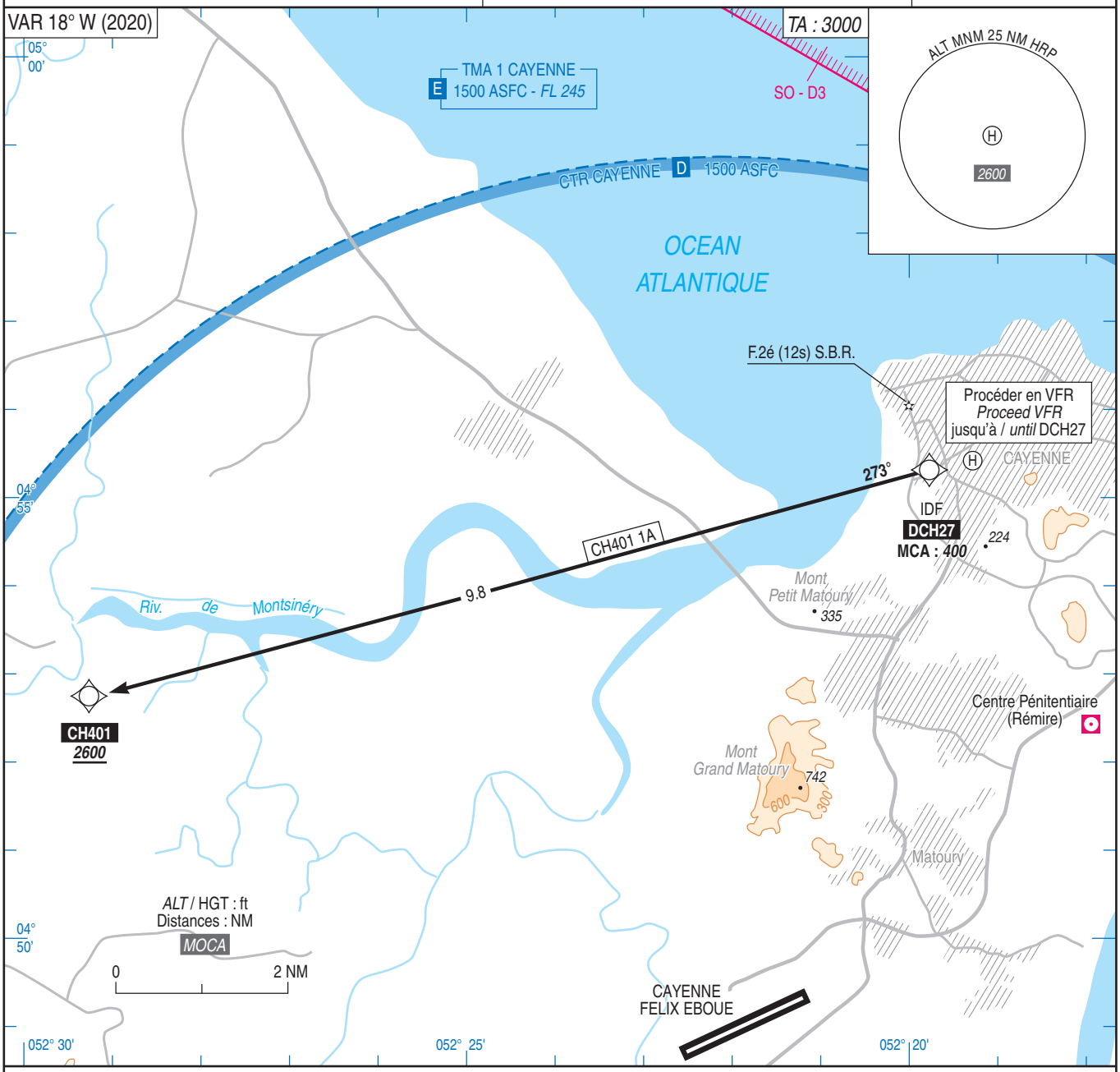
SID RNAV 273

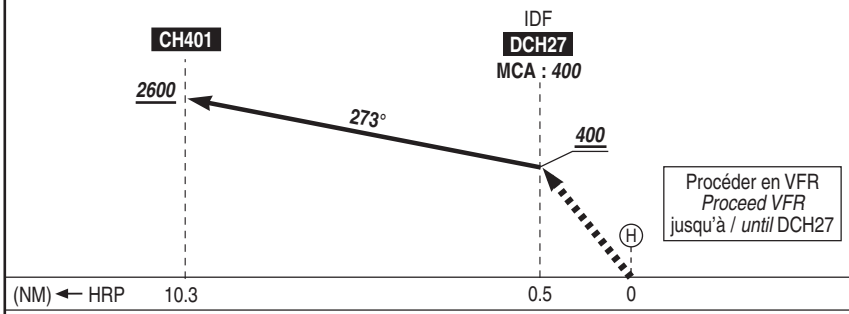
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

ATIS CAYENNE 123.200
APP : CAYENNE Approche / *Approach* 119.900
TWR : CAYENNE Tour / *Tower* 118.100

Procédure réservée à l'usage exclusif de la Sécurité Civile.
This procedure is reserved for Civil Security exclusive use.

RNAV 1
GNSS seulement / *only*





Départ CH401 1A :
Procéder en VFR jusqu'à DCH27 **(MCA *400*)** puis monter vers CH401 ***(2600* MNM)**.
Monter à ***2600* MNM** avant d'effectuer un palier.

***CH401 1A departure** :*
Proceed VFR to DCH27 ***(MCA 400)*** *then climb up to CH401* ***(2600 MNM)***.
Climb up to ***2600 MNM*** *prior to level flight.*

PDG MNM	ft/min at GS					MNM climb ft/NM
	60 kt	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	
5%	305	355	410	460	510	305

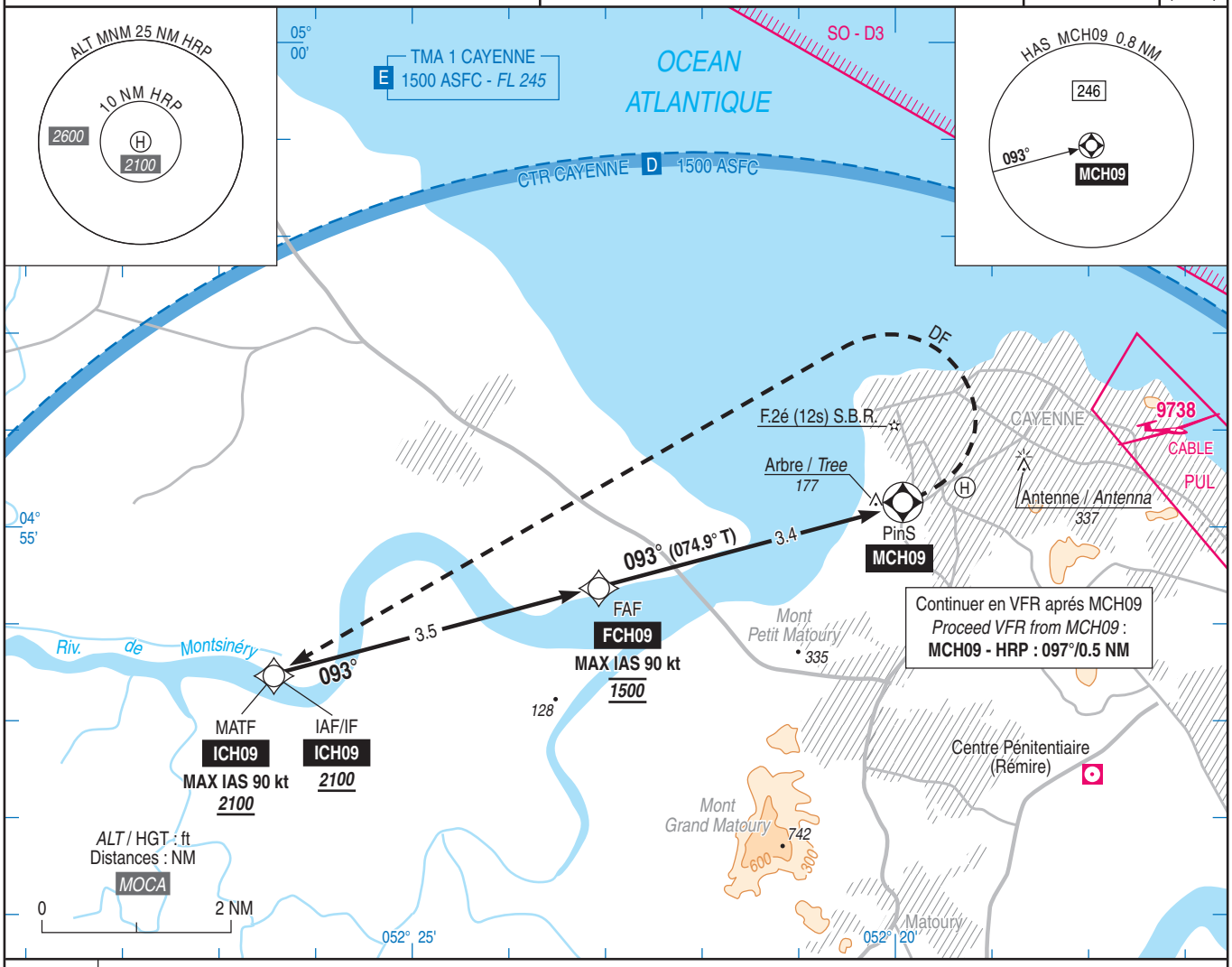
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT H
ALT HRP : 49 (2 hPa)

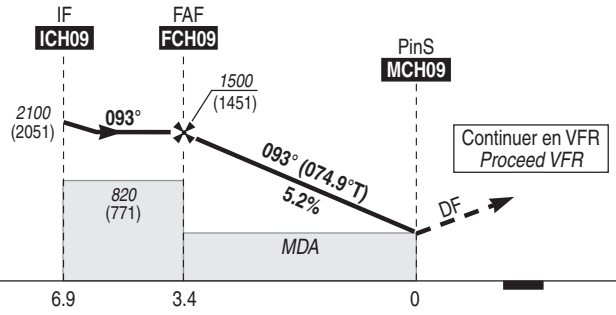
CAYENNE ANDREE ROSEMON
Centre hospitalier / *Hospital*

RNP 093

ATIS CAYENNE 123.200 **APP :** CAYENNE Approche / *Approach* 119.900 **TWR :** CAYENNE Tour / *Tower* 118.100	**Procédure réservée à l'usage exclusif de la Sécurité Civile.** ***This procedure is reserved for Civil Security exclusive use.***	**RNP APCH**	VAR 18° W (2020)



TA : 3000



API : A **MCH09**, virer à gauche direct vers **ICH09** (MAX IAS 90 kt) en montée vers ***2100*** (2051) ou suivre les instructions du contrôle.

*Missed APCH : At **MCH09**, turn left direct to **ICH09** (MAX IAS 90 kt) climbing up to **2100** (2051) or follow ATC instructions.*

→ MCH09 (NM) 6.9 3.4 0

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* REF HGT : *ALT HRP*

CAT	LNAV		
	MDA (H)	VIS	OCH
H	***430*** (380)	VMC	374

DIST MCH09			
NM	**3**	**2**	**1**
ALT (HGT)	***1390*** (1341)	***1070*** (1021)	***750*** (701)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FCH09 - MCH09	3.4 NM	70 kt 2 min 54	80 kt 2 min 32	90 kt 2 min 15	100 kt 2 min 02
VSP (ft/min)		370	420	475	530

© SIA

APPROCHE A VUE
Visual approach

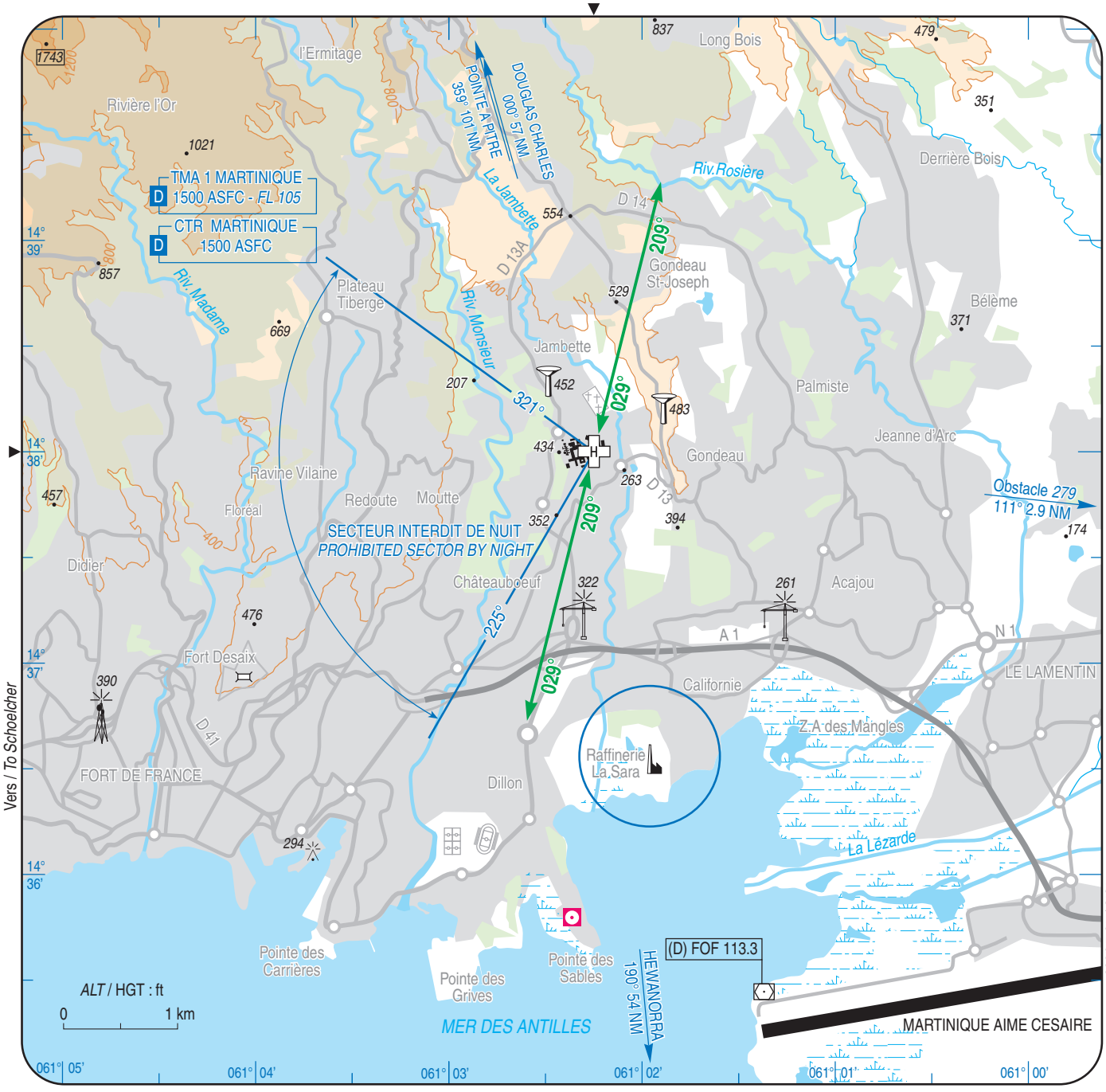
Agrée à usage restreint
Restricted use

PIERRE ZOBDA QUITMAN 2
Centre Hospitalier / *Hospital*

	ALT : 438 (16 hPa) LAT : 14 38 00 N LONG : 061 02 15 W	VAR : 15° W (20)

ATIS : MARTINIQUE 127.850
APP : MARTINIQUE Approche / *Approach* 121.000 - 129.050 (s)
TWR : MARTINIQUE Tour / *Tower* 118.500

EN TERRASSE / *TERRACED*

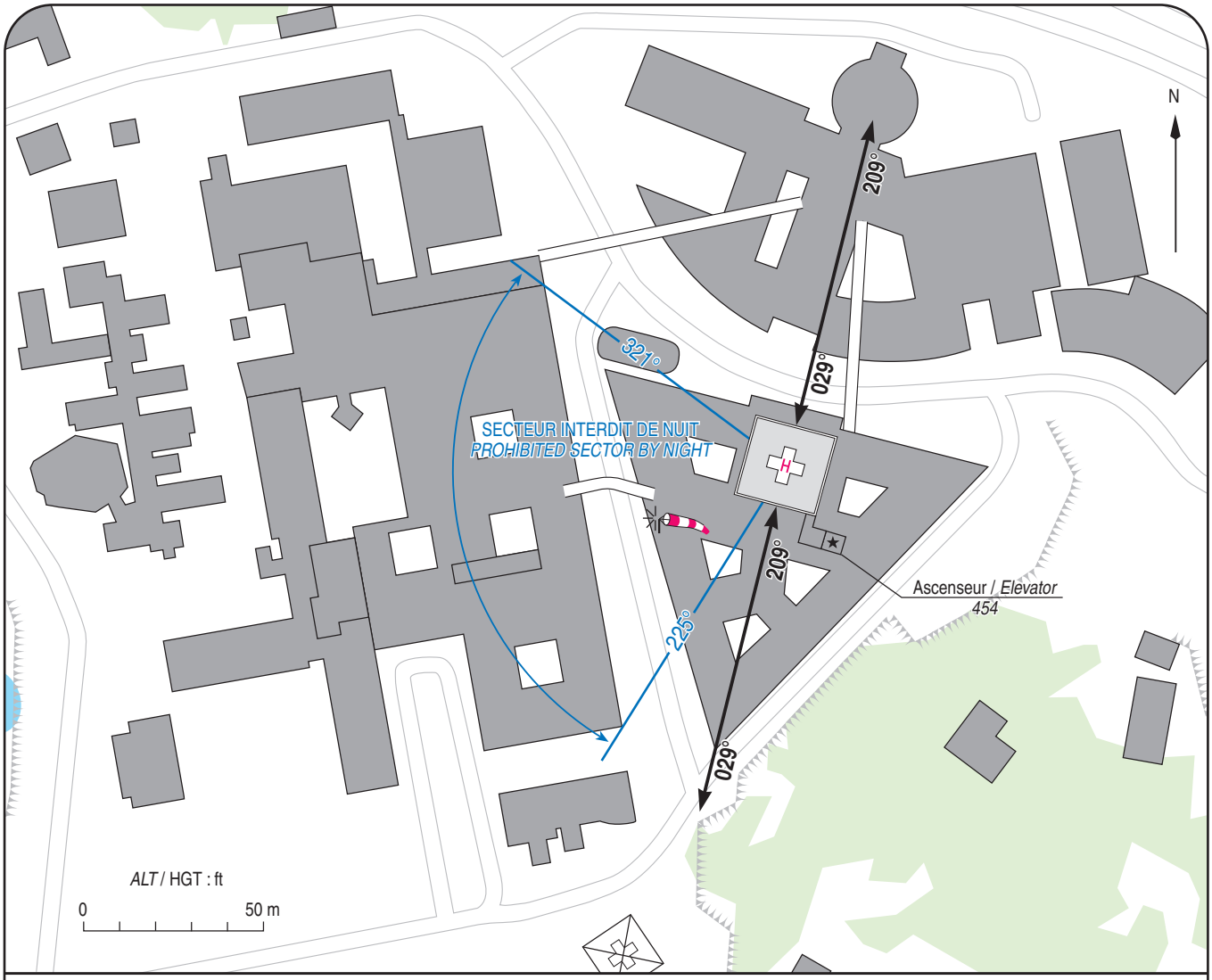


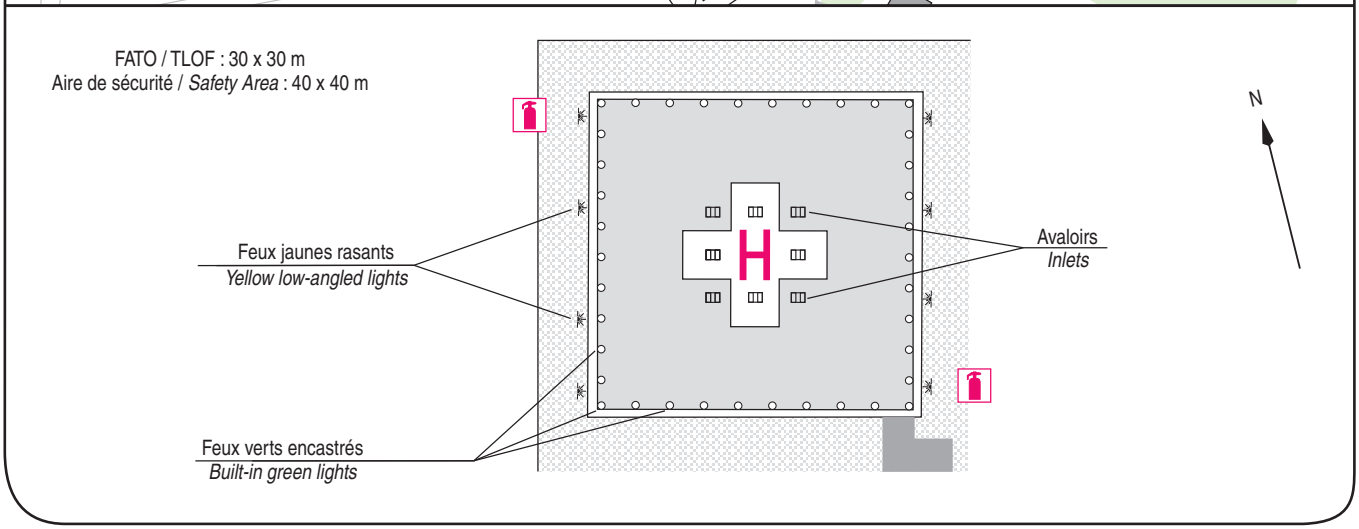
CONSIGNES PARTICULIERES / *SPECIAL INSTRUCTIONS :*
Présence de turbulence en courte finale d'approche par vent d'Est supérieur à 20 kt.
Presence of turbulence on short final approach by Eastern wind greater than 20 kt.
Consulter les NOTAM de TFFF préalablement à l'utilisation de l'hélistation (rattachement à TFFF en absence d'indicateur OACI dédié).
Refer to TFFF NOTAM prior to helipad use (attachment to TFFF in absence of dedicated ICAO indicator).
Utilisation de nuit / *Night use* : oui / *yes*
Utilisation en IFR / *IFR use* : non / *no*

© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

PIERRE ZOBDA QUITMAN 2
Centre Hospitalier / *Hospital*





1 - Exploitant / *Operator* : C.H.U de Martinique
SAMU : ☎ +596 (0) 596 75 15 75 (ou le 15 localement / *or the 15 locally)*
2 - CAA : DSAC AG (voir/*see* GEN)
3 - AVT : NIL
4 - RFFS : 5 x 50 kg de poudre, répartis en 2 postes, 1 poste fixe eau
5 x 50 kg powder, divided into 2 stations, 1 water fixed station
5 - Police - Douanes / *Police - Customs* : NIL
6 - Hangars disponibles / *Available hangars* : NIL
7 - Réparations / *Repairs facility* : NIL
8 - Type de surface / *Surface* : béton / *concrete*
9 - Force portante / *Strength* : 10.6 t

© SIA

APPROCHE A VUE
Visual approach

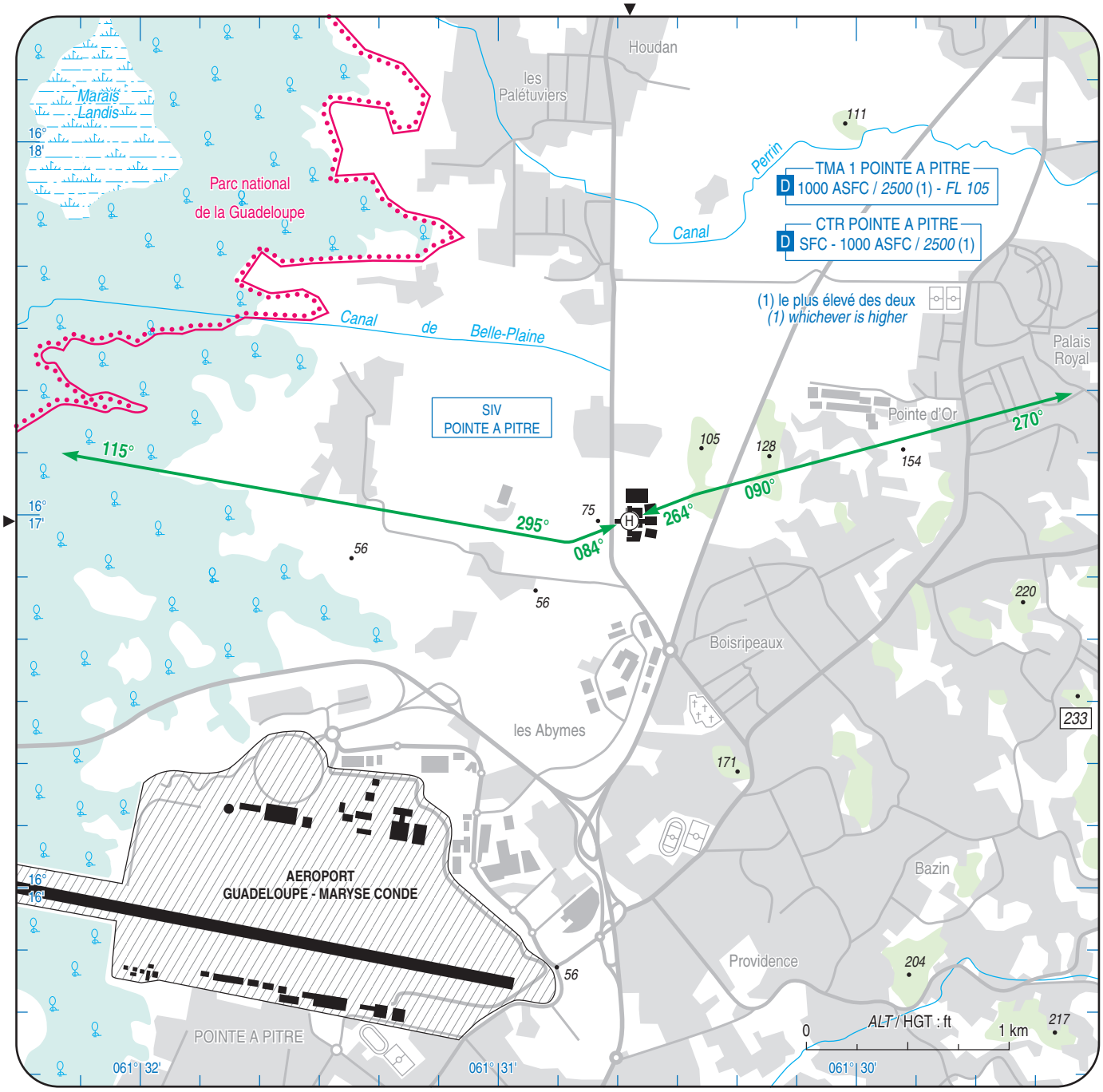
Transport public à la demande
Common carriage on request

POINTE A PITRE ABYMES 2
Centre Hospitalier / *Hospital*

	ALT : 137 (6 hPa) LAT : 16 16 59 N LONG : 061 30 38 W	Non WGS-84 VAR : 15° W (2025)

ATIS : RAIZET 127.600
APP : RAIZET Approche / *Approach* 121.300 119.050 (s)
TWR : RAIZET Tour/*Tower* 118.400

EN TERRASSE / *TERRACED*

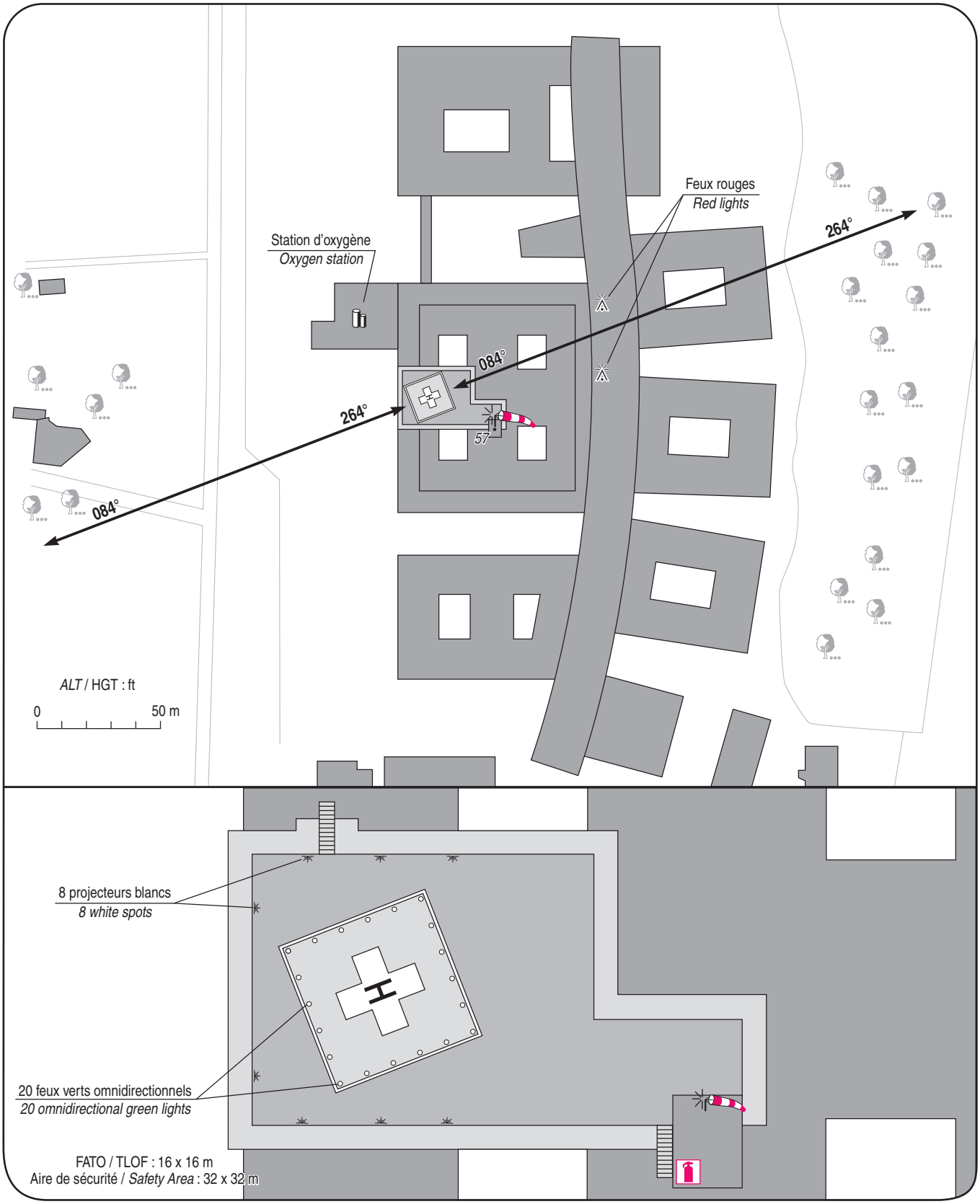


CONSIGNES PARTICULIERES / *SPECIAL INSTRUCTIONS :*
Strictement réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence par Hélicoptère)
Strictly reserved for HEMS (Helicopter Emergency Medical Service)
Utilisation de nuit / *Night use* : oui / *yes*
Utilisation en IFR / *IFR use* : non / *no*
Pente des surfaces de protection dans les trouées / *Funnels surfaces slope* : 4.5 %.

© SIA

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

POINTE A PITRE ABYMES 2
Centre Hospitalier / *Hospital*



1 - Exploitant / *Operator* : Centre Hospitalier de Pointe à Pitre.
Chef d'équipe SIAP ☎ 05 90 89 10 91
Contact téléphonique 15 minutes minimum avant arrivée sur site / *Phone contact at least 15 minutes before arriving on site.*
2 - CAA : DSAC Antilles Guyane (voir / *see* GEN)
3 - AVT : NIL
4 - RFFS : Sprinkler encastré / *DFIS Nozzle pipe.*
1 extincteur poudre / *1 powder fire extinguisher* 50 kg.
1 extincteur CO2 / *1 portable fire extinguisher* 5 kg.
5 - Police - Douanes / *Police - Customs* : NIL
6 - Hangars disponibles / *Available hangars* : NIL
7 - Réparations / *Repairs facility* : NIL
8 - Type de surface / *Surface* : plancher aluminium / *aluminium deck.*
9 - Force portante / *Strength* : 6.1 t

© SIA