

ENR 1.3 REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

INSTRUMENT FLIGHT RULES

1.3.1 Règles applicables à tous les vols IFR

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. 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

1.3.1 Rules applicable to all IFR flights

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 923/2005 of 26 September 2012 establishing common rules of the air and operational provisions for air navigation services and procedures. 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 decree of December 11, 2014 relating to the implementation of implementing regulation NR 923/2012

1.3.1.1 Plans de vol (FRA4001.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.

1.3.1.1 Flight plans (FRA4001.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.

1.3.1.2 Niveau minimal

Outre le respect de la hauteur minimum de survol des agglomérations, installations et des rassemblements de personnes fixée par la réglementation, 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 qui n'est pas inférieur au niveau minimal fixé par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ou lorsqu'aucun niveau minimal n'a été établi, à un niveau qui est au moins à 300 m (1000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef. Cette valeur est portée à 600 m (2000 ft) dans les régions accidentées ou montagneuses.

La position estimée de l'aéronef doit tenir compte de la précision de la navigation qui peut être obtenue sur le tronçon de route correspondant, eu égard aux moyens de navigation disponibles au sol et à bord de l'aéronef.

1.3.1.2 Minimum level

In addition to respecting the minimum flight height for the agglomerations, installations and gatherings of persons set by regulation, except for take-off, landing and related maneuvers, an IFR flight must be a level not lower than the minimum level established by the competent authority of the air traffic services and notified to the users by means of aeronautical information or where no minimum level has been established, to a level that is at least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle within a radius of 8 km around the estimated position of the aircraft. This value is increased to 600 m (2000 ft) in rugged or mountainous areas.

The estimated position of the aircraft shall take account of the accuracy of navigation which may be obtained on the corresponding stretch of road with regard to the means of navigation available on the ground and on board the aircraft.

1.3.1.3 Altitude et niveau de transition

Dans le cas où une altitude de transition est établie, la valeur de l'altitude de transition et les méthodes de détermination du niveau de transition et du premier niveau de vol utilisable en croisière au-dessus du niveau de transition sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

1.3.1.3 Altitude and transition level

In the case where a transition altitude is established, the value of the transition altitude and the methods for determining the transition level and the first level of flight which can be used in the cruise above the transition level shall be made known to the users by means of aeronautical information.

1.3.1.4 Approche à vue

L'autorisation pour un aéronef en vol IFR d'exécuter une approche à vue peut être demandée par un équipage de conduite ou proposée par le contrôleur. Dans ce dernier cas, le consentement de l'équipage de conduite est requis. Les contrôleurs doivent aussi tenir compte des conditions de circulation et des conditions météorologiques existantes au moment de proposer une approche à vue

Note : Un aéronef peut exécuter une approche à vue en l'absence de procédure aux instruments pour le QFU utilisé.

1.3.1.4 Visual approach

Clearance for an aircraft operating in IFR to execute a visual approach may be requested by a flight crew or proposed by the controller. In the latter case, the consent of the flight crew is required. Controllers must also take into account existing traffic and weather conditions when proposing a visual approach.

Note : An aircraft may execute a visual approach in the absence of an instrument procedure for the QFU used.

Quand il exécute une approche à vue, l'aéronef continue à bénéficier des services de la circulation aérienne correspondant à la classe de l'espace dans lequel il évolue. En particulier, la séparation est assurée entre un aéronef autorisé à effectuer une approche à vue et les autres aéronefs IFR à l'arrivée et au départ.

Un aéronef en vol IFR peut ne pas exécuter une procédure d'approche aux instruments publiée ou ne pas en poursuivre l'exécution pour effectuer une approche à vue par repérage visuel du sol si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le pilote peut garder le contact visuel avec le sol ;
- b) le pilote juge que la visibilité et le plafond permettent une approche à vue et estime l'atterrissage possible ;
- c) en espace aérien contrôlé, le pilote a reçu une clairance d'approche à vue ; Cette clairance peut être donnée par le contrôleur si :
 - si le plafond signalé se trouve au niveau où commence le segment d'approche initiale approuvé pour cet aéronef ou plus haut ; ou
 - si, au niveau où commence le segment d'approche initiale ou à tout moment pendant la procédure d'approche aux instruments, le pilote signale que les conditions météorologiques sont telles qu'il y a tout lieu de croire qu'une approche et un atterrissage à vue sont possibles.
- d) en espace aérien non contrôlé, le pilote doit conserver les VMC ;
- e) le pilote respecte les éventuelles consignes particulières propres à l'approche à vue sur l'aérodrome considéré et les restrictions d'évolution vers la piste émises par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Les conditions dans lesquelles le contrôleur peut proposer une approche à vue, en particulier les conditions météorologiques, sont fixées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

La clairance d'approche à vue peut être subordonnée à l'acceptation par le pilote des restrictions d'évolution vers la piste émises par l'organisme du contrôle de la circulation aérienne, indépendamment des éventuelles consignes particulières ou consignes locales propres à l'approche à vue sur l'aérodrome considéré.

Dans le cas d'approches à vue successives, une séparation est maintenue jusqu'à ce que le pilote de l'aéronef qui suit signale qu'il voit l'aéronef qui précède. Il reçoit alors l'instruction de suivre cet aéronef et d'assurer lui-même la séparation. Lorsque les deux aéronefs sont de la catégorie de turbulence de sillage lourde, ou lorsque l'aéronef qui précède est d'une catégorie de turbulence de sillage plus lourde que l'aéronef qui suit, et que la distance entre les aéronefs est inférieure au minimum approprié fondé sur la turbulence de sillage, le contrôleur émet une mise en garde concernant la possibilité de turbulence de sillage. Il incombe au pilote commandant de bord de l'aéronef qui suit un aéronef d'une catégorie de turbulence de sillage plus lourde de faire en sorte que la séparation par rapport à cet aéronef soit acceptable. S'il est établi qu'une séparation supplémentaire est nécessaire, l'équipage de conduite en informe l'organisme ATC, en précisant ses besoins.

When performing a visual approach, the aircraft continues to benefit from air traffic services corresponding to the class of the airspace in which it operates. In particular, separation is ensured between an aircraft cleared to conduct a visual approach and other IFR aircraft on arrival and departure.

An aircraft in IFR flight may fail to perform or not carry out a published instrument approach procedure for a visual approach to visual grounding if the following conditions are met :

- a) the pilot is able to keep visual contact with the ground ;*
- b) the pilot considers that the visibility and the ceiling allow for a visual approach and considers the landing possible ;*
- c) in controlled airspace, the pilot has received a visual approach clearance ; This clearance may be given by the controller if :*
 - if the reported ceiling is at the level where the approved initial approach segment for that aircraft begins or higher ; or*
 - if, at the level at which the initial approach segment begins or at any time during the instrument approach procedure, the pilot reports that the weather conditions are met for an approach and sight landing.*
- d) in uncontrolled airspace, the pilot shall operate in VMC ;*
- e) the pilot complies with any specific instruction for the visual approach at the aerodrome under consideration and the flight restrictions issued by the air traffic control unit.*

The conditions under which the controller may propose a visual approach, in particular weather conditions, shall be determined by the competent air traffic services authority.

The visual approach clearance may be subject to the pilot's acceptance of the runway restrictions issued by the air traffic control organization, regardless of any special instructions or local instructions specific to the approach, at sight on the aerodrome considered.

In the case of successive sight approaches, a separation is maintained until the pilot of the following aircraft signals that he is seeing the preceding aircraft. He is then instructed to follow this aircraft and to ensure separation himself. When both aircraft are in the heavy wake turbulence category, or when the preceding aircraft is of a heavier wake turbulence category than the following aircraft, and the distance between the aircraft is less than the minimum based on wake turbulence, the controller warns of the possibility of wake turbulence. It is the responsibility of the pilot-in-command of the aircraft following an aircraft of a heavier wake turbulence category to ensure that separation from that aircraft is acceptable. If it is determined that additional separation is required, the flight crew informs the ATC organization, specifying its requirements.

1.3.1.5 Service de contrôle

1.3.1.5.1 Limites de clairance

Le centre de contrôle de Cayenne assure la coordination des mouvements IFR contrôlés avec les centres chargés du contrôle dans les espaces aériens situés à l'intérieur des régions d'information de vol suivantes :

PARAMARIBO, PIARCO, DAKAR, ATLANTICO, AMAZONICA.

Sauf avis contraire du centre de contrôle de Cayenne, tout vol IFR contrôlé sortant de l'une des régions d'information de vol de PARAMARIBO, PIARCO, DAKAR, ATLANTICO, AMAZONICA est implicitement autorisé par l'ACC dès la première autorisation de contrôle :

- Pour toute sa route si l'aérodrome de destination se trouve dans une des régions d'information de vol désignées ci-dessus.
- Pour la portion de sa route effectuée dans l'espace contrôlé situés à l'intérieur de sa région d'information de vol si l'aérodrome de destination se trouve au-delà de cette région.

1.3.1.5.2 Itinéraires à l'intérieur des régions de contrôle terminales

À l'intérieur des régions de contrôle terminales peuvent être spécifiés (voir AD 2) :

- des itinéraires de transit,
- des itinéraires normalisés de départ (SID) et d'arrivée (STAR).

1.3.1.5 Control Service

1.3.1.5.1 Limit of clearances

The Control Centre of Cayenne provides coordination of controlled IFR movements with the centres responsible for control in airspaces located inside the following flight information regions :

PARAMARIBO, PIARCO, DAKAR, ATLANTICO, AMAZONICA.

Unless otherwise indicated by the Cayenne Control Centre, every controlled IFR flight leaving from one of the flight information regions of PARAMARIBO, PIARCO, DAKAR, ATLANTICO, AMAZONICA is implicitly authorized by the ACC following air traffic regulations from the first control clearance.

- For its entire route if the aerodrome of destination is located inside one of the flight information regions specified above.
- For the portion of its route performed in controlled airspaces located inside one of the flight information regions specified above, if the aerodrome of destination is located beyond that region.

1.3.1.5.2 Routes inside terminal control areas

Inside terminal control areas there may be specified (see AD 2) :

- transit routes,
- standard instrument departures (SID) and standard arrival routes (STAR).

Cependant, en vue d'accélérer le trafic, les organismes de la circulation aérienne peuvent accorder d'autres itinéraires sur demande d'un commandant de bord, ou à leur initiative en respectant les altitudes minimales de sécurité publiées et, pour les départs, en tenant compte de la procédure de départ omnidirectionnelle publiée.

However, with a view to accelerating traffic, air traffic units may grant other routes at the request of a pilot-in-command, or on their own initiative while respecting published minimum safety altitudes ; and, for departures, keeping in mind the published omnidirectional departure procedure.

1.3.1.6 Service d'information de vol

1.3.1.6 Flight information service

À l'intérieur de l'UIR et de la FIR Cayenne, au titre du service d'information de vol, les commandants de bord reçoivent des informations sur la météorologie, l'infrastructure et le trafic connu.

As flight information service, aircraft pilot-in-command receives information on meteorology, infrastructure and known traffic.

1.3.1.6.1 Météorologie

1.3.1.6.1 Meteorology

Les renseignements sont fournis conformément aux spécifications figurant dans la partie GEN 3.5.

Information is provided according to specifications appearing in the section GEN 3.5.

En particulier les renseignements QNH peuvent être obtenus par l'intermédiaire de l'organisme desservant la région d'information de vol.

In particular QNH information can be obtained from the unit serving the flight information region.

1.3.1.6.2 Infrastructure

1.3.1.6.2 Infrastructure

En route, sauf sur demande du commandant de bord, il n'est fourni que des informations récentes sur l'infrastructure (informations qui n'étaient pas encore disponibles au moment du départ de l'aéronef) et jugées utiles pour l'exécution du vol.

During cruise, unless requested by the aircraft pilot-in-command, only recent information regarding infrastructure (information which was not yet available at the aircraft's time of departure) and judged useful for performance of the flight is provided.

Les demandes d'information sont à formuler de préférence sur les fréquences réservées à l'information.

Requests for information are to be made preferably on the frequencies dedicated to information.

1.3.1.7 Communication Air / Sol

1.3.1.7 Air / ground communications

1.3.1.7.1 Langues utilisées

1.3.1.7.1 Languages used

Les langues utilisées sont le FRANÇAIS et l'ANGLAIS.

The languages used are FRENCH and ENGLISH.

1.3.1.7.2 Désignation des points de compte rendu

1.3.1.7.2 Designation of reporting points

Pour éviter toute erreur d'interprétation, il est demandé aux commandants de bord d'employer pour la désignation des points de compte rendu :

To avoid errors in interpretation, aircraft pilot-in-command are requested to use for the designation of reporting points :

- Le nom en langage clair lorsqu'il est spécifié, ou l'indicatif codé épilé en utilisant le mot de code réglementaire pour chaque lettre composant l'indicatif codé pour les points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation.

- The name in clear language when it is specified, or the coded designator spelled out using the prescribed code word for each letter comprising the coded designator for significant points identified by the location of a radio navigation aid.

- Le nom de code en cinq lettres pour les points significatifs qui ne sont pas identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation.

- The code name in five letters for significant points not identified by the location of a radio navigation aid.

1.3.1.7.3 Fréquence de contact

1.3.1.7.3 Contact frequencies

Un aéronef évoluant en IFR doit établir une communication bilatérale directe avec l'organisme de la circulation aérienne intéressé et garder une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.

An aircraft flying IFR must establish direct bilateral communication with the concerned air traffic unit and must permanently monitor the appropriate radio frequency.

Les différentes fréquences utilisables avec leur région ou secteur d'utilisation, figurent sur les cartes en-route ENR 6 (Antilles Espace Inférieur, Guyane Espace Inférieur, Guyane Espace Supérieur, Moyens radio).

The different frequencies available with their area or sector of use, are shown on En-route charts ENR 6 (Lower airspace chart – French West Indies, Lower airspace chart – French Guyana, Upper airspace chart – French Guyana, Radio facility Index Chart).

1.3.1.7.4 Changement de fréquence

1.3.1.7.4 Change in frequency

Il est demandé aux aéronefs pénétrant dans l'espace aérien contrôlé de Cayenne et précédemment en contact avec un organisme de contrôle étranger et pour les aéronefs changeant de fréquence à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé, de limiter le premier contact radio sur la nouvelle fréquence à la seule annonce de la présence de l'aéronef sur cette fréquence.

Aircraft penetrating inside Cayenne controlled airspace and previously in contact with a foreign control unit and aircraft changing frequency inside controlled airspace, are asked to limit first radio contact on the new frequency to the mere announcement of the aircraft presence on that frequency.

Le changement de fréquence pour un aéronef évoluant en IFR s'effectue à la demande des organismes de la circulation aérienne.

Any change in frequency for an IFR flight is initiated at the request of the air traffic services unit.

1.3.1.7.5 Procédures réduites

1.3.1.7.5 Reduced procedures

À l'intérieur de l'UIR et de la FIR Cayenne, sauf demande contraire d'un organisme de la circulation aérienne, les procédures de communication radiotéléphonique normalement utilisées par les pilotes de vols IFR pour les comptes-rendus seront les suivantes :

Inside Cayenne UIR and FIR, unless requested otherwise by an air traffic unit, the radiotelephony communication procedures normally used for reports by pilots of IFR flights will be the following :

• le message transmis après le premier contact sur une nouvelle fréquence ne comportera que l'identification de l'aéronef et son niveau réel, avec rappel du niveau autorisé si l'avion est en montée ou en descente ;

• the message transmitted after the first contact on a new frequency will include only the aircraft identification and its actual level, with reminder of the cleared level if the airplane is in climb or descent ;

- les comptes-rendus de position à fournir éventuellement par la suite ne comporteront que l'identification de l'aéronef, sa position et éventuellement l'heure, si le compte-rendu n'a pas pu être transmis lors du passage au point de report ;
- les changements de niveau ne seront signalés qu'au moment où les pilotes quittent le niveau présent.

- any subsequent position reports to be provided will contain only the aircraft identification, position and possibly the time, if the report could not be transmitted when passing the reporting point ;
- changes in level will only be reported when leaving the current level.

1.3.2 Règles applicables aux vols IFR à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé

Se référer à SERA 5020 IFR.

Disposition supplémentaire en France - FRA5020 - limitation de vitesse espace aérien contrôlé.

Les vols IFR évoluant à une altitude inférieure à 3050 m (10000 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 3050 m (10000 ft) AMSL, le niveau de vol 100 devrait être utilisé au lieu de 10000 ft AMSL.

1.3.2 Rules applicable to IFR flights inside controlled airspace

Cf. SERA 5020 IFR.

Additional provisions in France – FRA5020 - Speed limitation in controlled airspace.

IFR flights operating at an altitude of less than 3050 m (10000 ft) AMSL on an ATS route or a SID / STAR or under radar vectoring shall apply an airspeed limit (IAS) of 250 kts unless explicit clearance on the initiative of the controller.

However, a speed of more than 250 kts is permitted, subject to the approval of the air traffic control, for aircraft which for technical or flight quality reasons, cannot maintain speed of less or equal to 250 kts.

Note : When the transition altitude is lower than 3050 m (10000 ft) AMSL, flight level 100 should be used instead of 10000 ft AMSL.

1.3.3 Règles applicables aux vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé

Se référer à SERA 5025 IFR.

Dispositions supplémentaires en France :

1.3.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

Cf. SERA 5025 IFR.

Additional provisions in France :

1.3.3.1 Niveau de croisière (FRA.5025 a)

1) Le niveau utilisé doit être supérieur ou égal au niveau défini en SERA.5015 b) et au plus haut des deux niveaux suivants : 900 m (3000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer et 300 m (1000 pieds) au-dessus de la surface.

2) Une possibilité de dérogation à la règle énoncée au 1) est offerte pour les vols d'hélicoptères effectuant du transport inter hospitalier, dans les conditions définies par l'autorité compétente.

1.3.3.1 Cruising level (FRA.5025 a)

1) Aircraft must fly at a level higher or equal to the level defined in SERA.5015 b and at the highest of either following levels : 900 m (3000 ft) above mean sea level and 300 m (1000 ft) above surface.

2) Exemption from the rule defined in 1) is granted to helicopters carrying out interhospital transportation, as defined by competent authorities.

1.3.3.2 Communications (FRA.5025 b)

Un aéronef en vol IFR en espace aérien non contrôlé établit des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

1.3.3.2 Communications (FRA.5025 b)

An aircraft in IFR flight in uncontrolled airspace shall establish bilateral communications with the air traffic services unit providing the flight information service.

1.3.4 Procédures générales de l'espace aérien en cheminement libre (FRA)

1.3.4 Procedures in Free Route airspace (FRA) general procedures

1.3.4.1 Zone d'application

1.3.4.1 Area of 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.

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 Règles de vol

1.3.4.2 Flight Rules

13421 Généralités

13421 General

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.

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".

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.

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.

13422 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.

1.3422 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 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.

13423 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).

1.3423 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).

13424 FRA trans-frontalier

La planification de DCT trans-frontalier n'est pas autorisée.

1.3424 Cross-border FRA

Planning cross-border DCT is not allowed.

1.3.4.3 Espaces réservés

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 Reserved areas

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).

1.3.4.4 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 :

1.3.4.4 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

←

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank