

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 règlement 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 <i>Airspace class</i>	VOLS ADMIS <i>Authorized flights</i>	SERVICES FOURNIS PAR LES ORGANISMES DE LA CIRCULATION AERIENNE <i>Services provided by air traffic services units</i>			OBLIGATION contact RADIO bilatéral <i>Bilateral Radio contact mandatory</i>	SOUMIS A CLAIRANCE <i>Subject to clearance</i>	LIMITATION DE VITESSE (1) <i>Speed limitation (1)</i>
		SEPARATION / SEPARATION	INFORMATION <i>Information</i>	ALERTE <i>Alert</i>			
A	IFR	Séparation/ <i>Separation</i> IFR / IFR	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	250 kt sauf clairance contraire / <i>unless otherwise instructed by control (3)</i>
C	IFR	Séparation/ <i>Separation</i> IFR / IFR IFR / VFR	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	250 kt sauf clairance contraire / <i>unless otherwise instructed by control (3)</i>
	VFR	Séparation/ <i>Separation</i> VFR / IFR	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	250 kt (4)
D	IFR	Séparation/ <i>Separation</i> IFR / IFR	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	250 kt (4)
	VFR	NON	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	250 kt (4)
	VFR S (CTR)	Séparation/ <i>Separation</i> VFR S / IFR	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	250 kt (4)
E	IFR	Séparation/ <i>Separation</i> IFR / IFR	Oui / <i>Yes</i> dans la mesure du possible / <i>Yes if possible</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	250 kt (4)
	VFR	Non / <i>No</i>	Oui dans la mesure du possible et si contact radio établi / <i>Yes if possible and if radio contact with the ATS unit is established</i>	Oui dans la mesure du possible / <i>Yes if possible</i>	Non / <i>No</i>	Non / <i>No</i>	250 kt (4)
G	IFR	Non / <i>No</i>	Oui sur demande / <i>Yes on request</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Non / <i>No</i>	250 kt (4)
	VFR	Non / <i>No</i>	Oui sur demande / <i>Yes on request</i>	Oui / <i>Yes</i>	Non / <i>No</i>	Non / <i>No</i>	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*

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)

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.

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)

One of these classes above mentioned 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 Barthélemy (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 this 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 the island of Saint 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 Barthélemy 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.

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 épilé en code OACI de préférence au nom des stations.

- Indicateurs d'appel radiotéléphonique.

Seuls sont admis par les organismes français de la circulation aérienne les indicateurs 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 area 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.

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.