

ENR 1.3 REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

INSTRUMENT FLIGHT RULES

1.3.1 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. 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.

1.3.2 Plans de vol

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.

1.3.3 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.

1.3.4 Vol IFR en espace aérien non contrôlé

a. Niveau de croisière (FRA.5025 a)

Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière en palier hors de l'espace aérien contrôlé utilise un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique, comme il l'est spécifié dans le tableau des niveaux de croisière qui figure à l'appendice 3 de SERA.

b. 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.

← 1.3.5 Niveaux de croisière, altitude et niveau de transition

Sauf indication contraire figurant à l'AIP ENR 3 pour chaque segment de route ATS ou au RAD (Route Availability Document) pour chaque segment de route directe (DCT) ou dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne, les niveaux de croisière à respecter sont indiqués ci-après (voir ENR 1.7.7) :

1.3.1 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 923/2005 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.

1.3.2 Flight plans

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.

1.3.3 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.

1.3.4 IFR flight in uncontrolled airspace

a. Cruising level (FRA.5025 a)

An aircraft in IFR flight in the level cruising phase outside the controlled airspace shall use a cruising level corresponding to its magnetic route as specified in the Cruise Level Table in Appendix 3 to SERA.

b. Communications (FRA.5025 b)

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

1.3.5 Cruising levels, altitude and transition level

Except where otherwise indicated in AIP ENR 3 for each ATS route segment or in RAD (Route Availability Document) for each direct (DCT) route segment or in air traffic control clearances, the cruising levels to be observed are as follows (see ENR 1.7.7) :

ROUTE MAGNETIQUE / MAGNETIC TRACK					
De 000 degrés à 179 degrés <i>From 000 degrees to 179 degrees</i>			De 180 degrés à 359 degrés <i>From 180 degrees to 359 degrees</i>		
Vols IFR / IFR flights			Vols IFR / IFR flights		
Niveau de vol <i>Flight level</i>	Altitude		Niveau de vol <i>Flight level</i>	Altitude	
	m	ft		m	ft
010	300	1 000	020	600	2 000
030	900	3 000	040	1 200	4 000
050	1 500	5 000	060	1 850	6 000
070	2 150	7 000	080	2 450	8 000
090	2 750	9 000	100	3 050	10 000
110	3 350	11 000	120	3 650	12 000
130	3 950	13 000	140	4 250	14 000
150	4 550	15 000	160	4 900	16 000
170	5 200	17 000	180	5 500	18 000
190	5 800	19 000			

ROUTE MAGNETIQUE / MAGNETIC TRACK					
De 090 degrés à 269 degrés * <i>From 090 degrees to 269 degrees *</i>			De 270 degrés à 089 degrés * <i>From 270 degrees to 089 degrees *</i>		
Vols IFR / IFR flights			Vols IFR / IFR flights		
Niveau de vol <i>Flight level</i>	Altitude		Niveau de vol <i>Flight level</i>	Altitude	
	m	ft		m	ft
			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	9 150	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
490	14 950	49 000	510	15 550	51 000
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

* Uniquement pour les vols IFR dans la région supérieure de contrôle (UTA).

* For IFR flights in the upper control area (UTA) only.

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.

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.

1.3.6 Limitation de vitesse 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.

1.3.6 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 clearance Explicit on the initiative of the Controller.

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 of less 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.

1.3.7 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.

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 :

- le pilote peut garder le contact visuel avec le sol ;
- le pilote juge que la visibilité et le plafond permettent une approche à vue et estime l'atterrissage possible ;
- en espace aérien contrôlé, le pilote a reçu une clairance d'approche à vue : Cette clairance peut être donnée par le contrôleur :
 - 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.
- En espace aérien non contrôlé, le pilote doit conserver les VMC ;
- 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 de 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.

1.3.8 Equipement

Les exigences en matière d'équipement radio, de navigation et d'emport de transpondeur pour les vols VFR sont dans la partie GEN 1.5.

1.3.9 ORGANISATION DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE**DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AÉRONEFS EN IFR****1.3.9.1 GENERALITES****1.3.9.1.1 Division de l'espace aérien**

L'espace aérien à l'intérieur duquel les organismes français assurent les services de la circulation aérienne est divisé en deux parties :

L'espace aérien inférieur qui s'étend verticalement du sol jusqu'au niveau de vol 195 et se subdivise lui-même en cinq régions d'information de vol (FIR) : «PARIS», «MARSEILLE», «BORDEAUX», «BREST», «REIMS».

L'espace aérien supérieur qui s'étend verticalement à partir du niveau de vol 195 et forme la région supérieure d'information de vol (UIR) : «FRANCE».

La classification de ces espaces aériens est précisée en ENR 1.4. Les services fournis par les organismes de la circulation aérienne y sont également précisés.

1.3.7 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.

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 :

- the pilot is able to keep visual contact with the ground ;*
- the pilot considers that the visibility and the ceiling allow for a visual approach and considers the landing possible ;*
- in controlled airspace, the pilot has received a visual approach clearance : This clearance may be given by the controller :*
 - 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.*
- In uncontrolled airspace, the pilot shall operate in VMC ;*
- 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.

1.3.8 Equipment

The requirements for radio equipment, navigation and transponder carriage for VFR flights are in GEN 1.5.

1.3.9 ORGANIZATION OF AIR TRAFFIC SERVICES**PARTICULAR MEASURES APPLICABLE TO AIRCRAFT IN IFR****1.3.9.1 GENERAL****1.3.9.1.1 Division of airspace**

Airspace within which French units provide air traffic services is divided into two parts :

Lower airspace which extends vertically from the ground up to flight level 195 and which is further subdivided into five flight information regions (FIR) : «PARIS», «MARSEILLE», «BORDEAUX», «BREST», «REIMS».

Upper airspace which extends vertically from flight level 195 and forms the upper flight information region (UIR) : «FRANCE».

Classification of these airspaces is specified in ENR 1.4. The services provided by air traffic units are also specified therein.

139.12 COMMUNICATIONS AIR/SOL

139121 Langues utilisées

Les langues utilisées sont le FRANÇAIS et l'ANGLAIS.

139122 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 points de compte rendu :

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.

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

139.13 SERVICE DE CONTROLE

139131 Limites de clairance

Les centres de contrôle régionaux de PARIS, MARSEILLE, BORDEAUX, BREST et REIMS assurent entre eux la coordination des mouvements IFR contrôlés. Ils l'assurent également avec les centres chargés du contrôle dans les espaces aériens situés à l'intérieur des régions d'information de vol suivantes :

ALGER, BARCELONE, BRUXELLES, FRANCFORT, GENEVE, LONDRES, MADRID, MILAN, ROME, SHANWICK OCEANIQUE, ZURICH.

Sauf avis contraire du centre de contrôle régional, tout vol IFR contrôlé sortant de l'une des régions d'information de vol de PARIS, MARSEILLE, BORDEAUX, BREST ou REIMS 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 les espaces contrôlés situés à l'intérieur des régions d'information de vol désignées ci-dessus, si l'aérodrome de destination se trouve au-delà de cette région.

139132 Itinéraires à l'intérieur des régions de contrôle terminales

A 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).

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.

139133 Communications Air/Sol

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.

Les différentes fréquences utilisables avec leur région ou secteur d'utilisation, figurent sur les cartes de croisière «Espace inférieur» et «Espace supérieur» ENR 6.1 et ENR 6.2.

Changement de fréquence

Il est demandé aux aéronefs pénétrant dans l'espace aérien contrôlé de la France métropolitaine 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 en France métropolitaine, de limiter le premier contact radio sur la nouvelle fréquence à la seule annonce de la présence de l'aéronef sur cette fréquence.

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

Procédures réduites

A l'intérieur de l'UIR FRANCE et des FIR de la FRANCE Métropolitaine, 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 :

- 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.
- 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.

139.12 AIR/GROUND COMMUNICATIONS

139121 Languages used

The languages used are FRENCH and ENGLISH.

139122 Désignation des points de compte rendu

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

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.

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

139.13 CONTROL SERVICE

139131 Clearance limits

The regional control centres of PARIS, MARSEILLE, BORDEAUX, BREST and REIMS together provide coordination of controlled IFR movements. They also provide coordination with the centres responsible for control in airspace located inside the following flight information regions:

ALGIERS, BARCELONA BRUSSELS, FRANKFURT, GENEVA, LONDON, MADRID, MILAN, ROME, SHANWICK OCEANIC, ZURICH.

Unless the regional control centre indicates otherwise, every controlled IFR flight leaving from one of the flight information regions of PARIS, MARSEILLE, BORDEAUX, BREST or REIMS 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 airspace located inside one of the flight information regions specified above, if the aerodrome of destination is located beyond that region.

139132 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).

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

139133 Air/Ground Communications

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

The different frequencies available with their area or sector of use, are shown on the cruising charts "Lower airspace" and "Upper airspace" on charts ENR 6.1 and ENR 6.2.

Change in frequency

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

Changing frequency inside metropolitan France controlled airspace, are asked to limit first radio contact on the new frequency to the mere announcement of the aircraft presence on that frequency of air traffic units.

Restricted procedures

Inside UIR FRANCE and the FIR of Metropolitan France, 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 :

- 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 authorized level if the airplane is in climb or descent.
- eventual position reports to be made afterwards will only include the aircraft identification, its position and possibly the time, if the report could not be transmitted at the time of passage over the reporting point.

c) les changements de niveau ne seront signalés qu'au moment où les pilotes quittent le niveau présent.

c) changes in level will be reported only at the moment when leaving the current level.

1.3.9.1.4 SERVICE D'INFORMATION DE VOL

Au titre du service d'information de vol les commandants de bord reçoivent des informations sur la météorologie, l'infrastructure et le trafic connu.

1.3.9.1.4 FLIGHT INFORMATION SERVICE

As flight information service, aircraft commanders receive information on meteorology, infrastructure and known traffic.

1.3.9.1.4.1 Météorologie

Les renseignements sont fournis conformément aux spécifications figurant dans la partie GEN-3.5. En particulier les renseignements QNH peuvent être obtenus par l'intermédiaire de l'organisme desservant la région d'information de vol.

1.3.9.1.4.1 Meteorology

Information is provided according to specifications appearing in the section GEN-3.5. In particular QNH information can be obtained from the unit serving the flight information region.

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

1.3.9.1.4.2 Infrastructure

En route, unless requested by the aircraft commander, 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. Requests for information are to be made preferably on the frequencies reserved for information.

1.3.9.2 PROCEDURES EN ESPACE FRA

1.3.9.2 PROCEDURES IN FRA AIRSPACE

1.3.9.2.1 Zone d'application

Les procédures en espace FRA sont applicables à l'intérieur des cellules FRA définies à l'ENR 2.2.5.

1.3.9.2.1 Area of application

FRA airspace procedures are applicable in the FRA cells defined in ENR 2.2.5.

1.3.9.2.2 Règles de vol

1.3.9.2.2 Flight rules

1.3.9.2.2.1 Généralités

Dans les cellules FRA, les vols IFR sont soumis aux procédures définies à l'ENR 1.1 "Règles générales" et au RAD publié par Eurocontrol.

Les utilisateurs des cellules FRA doivent planifier leurs trajectoires en utilisant les points significatifs publiés en ENR 4.1 "Aides de radionavigation en route" ou ENR 4.4 "Indicatifs codés des points significatifs" de l'AIP France. 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".

Limitation des DCT : à l'intérieur des cellules FRA, la limitation de distance ne s'applique pas aux DCT.

In FRA cells, IFR flights are subject to the procedures defined in ENR 1.1 "General Rules" and in the RAD published by Eurocontrol.

FRA cells users must plan their trajectories using significant points published in ENR 4.1 "Radionavigation aids en route" or ENR 4.4 "Named codes designators for significant points" of the AIP France. 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.

DCT limitation : Inside FRA cells, distance limitation does not apply to DCT.

1.3.9.2.2.2 Survol

Les aéronefs en survol dans une cellule FRA de l'UIR France doivent planifier leur vol obligatoirement depuis un point d'entrée FRA (E) vers un point de sortie FRA (X) hormis lorsque la planification transfrontalière entre les cellules FRA autorise l'usage de points intermédiaires FRA (I) (paragraphe 1.3.9.2.2.4).

1.3.9.2.2.2 Overflight

Aircraft flying over a FRA cell of the UIR France must plan their flight compulsorily from a FRA entry point (E) to a FRA exit point (X), except where crossborder flight planning between FRA (I) intermediate points is allowed in the route description (paragraph 1.3.9.2.2.4).

1.3.9.2.2.3 Accès de / vers un aéroport

Les aéronefs à l'arrivée d'un aéroport doivent planifier leur vol d'un point FRA (E) ou (I) vers un point FRA (A).

Les aéronefs au départ d'un aéroport doivent planifier leur vol d'un point FRA (D) vers un point FRA (X) ou (I).

Les aéronefs qui évoluent exclusivement dans un seul espace FRA à l'intérieur de l'UIR France peuvent planifier leur vol d'un point FRA (D) vers un point FRA (A) via d'éventuels points FRA (I).

1.3.9.2.2.3 Access from / to an aerodrome

Aircraft arriving from an aerodrome must plan their flight from a FRA (E) or (I) point to a FRA point (A).

Aircraft departing from an aerodrome must plan their flight from a FRA point (D) to a FRA point (X) or (I).

Aircraft operating exclusively in a single FRA airspace within the UIR France can plan their flight from a FRA point (D) to a FRA point (A) via possible FRA points (I).

1.3.9.2.2.4 FRA transfrontalier

La planification transfrontalière entre cellules FRA est autorisée selon les critères définis dans le RAD :

- entre la cellule LFFRAE et LSASFRA,
- et entre la cellule LFFRAE et EDYYFRA.

Les vols entre ces espaces n'ont pas l'obligation de planifier via un point (E), (X) ou (EX). La planification via un point (I) situé proche de la frontière et publié à l'ENR 4.1 ou ENR 4.4 est suffisant.

1.3.9.2.2.4 Cross-border FRA

Specific restrictions on the use of FRA intermediate points (I) between the FRA areas are defined in the RAD. Crossborder planning is only available :

- between LFFRAE and LSASFRA
- and between LFFRAE and EDYYFRA.

Flights between these areas are not required to file a FRA horizontal entry or exit point (E, X), rather the use of a FRA intermediate point (I), that is situated near the boundary and published in ENR 4.1 or ENR 4.4 is possible.

1.3.9.2.3 Espaces réservés

1.3.9.2.3 Reserved areas

139231 Contournement des espaces réservés

139231 Bypassing reserved areas

Les exploitants d'aéronefs planifient leur vol en espace FRA conformément aux informations publiées à l'AUP/UUP (en tenant notamment compte des espaces réservés durant les heures d'activités programmées).

Aircraft operators plan their flight in FRA airspace in accordance with the information published in the AUP/UUP (considering temporary reserved areas during scheduled operating hours).

13924 Procédures additionnelles

13924 Additional procedures

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".

Field 15 of the flight plans filed to evolve within the FRA space must respect the table of cruise levels published in ENR 1.7 "Table of cruising levels".

Un changement de niveau sur un point autre qu'un point significatif n'est pas autorisé.

A level change on a point other than a significant point is not allowed.

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 :

Direction 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		
<i>Direction of cruising levels (FL) in a FRA cell</i>		
<i>FLs pour / for FRA (E)</i>	<i>FLs pour / for FRA (X)</i>	<i>FLs à l'intérieur d'une cellule FRA FL inside a FRA cell</i>
<i>PAIR / EVEN</i>	<i>PAIR / EVEN</i>	<i>FLs PAIRS pour tous les segments DCT EVEN FLs for all DCT segments</i>
<i>IMPAIR / ODD</i>	<i>IMPAIR / ODD</i>	<i>FLs IMPAIRS pour tous les segments DCT ODD FLs for all DCT segments</i>
<i>PAIR / EVEN</i>	<i>IMPAIR / ODD</i>	<i>Un changement d'un FL PAIR à un FL IMPAIR doit être planifié à l'intérieur de la cellule FRA A change from an EVEN to an ODD FL must be planned inside the FRA cell</i>
<i>IMPAIR / ODD</i>	<i>PAIR / EVEN</i>	<i>Un changement d'un FL IMPAIR à un FL PAIR doit être planifié à l'intérieur de la cellule FRA A change from an ODD FL to an EVEN FL must be planned inside the FRA cell</i>