

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 BILATERAL <i>Bilateral radio contact mandatory</i>	SOUJETS A CLAIRANCE <i>Subject to clearance</i>	LIMITATION DE VITESSE (1) <i>Speed limitation (1)</i>
		SEPARATION <i>Separation</i>	INFORMATION <i>Information</i>	ALERTE <i>Alert</i>			
A	IFR	Séparation/ <i>Separation</i> IFR / IFR	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	250 kt sauf clairance contraire / <i>unless otherwise instructed by control</i> (2)
C	IFR	Séparation/ <i>Separation</i> IFR / IFR	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	250 kt sauf clairance contraire / <i>unless otherwise instructed by control</i> (2)
	VFR	Séparation/ <i>Separation</i> VFR / IFR	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	250 kt (3)
D	IFR	Séparation/ <i>Separation</i> IFR / IFR	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	250 kt (3)
	VFR	NON / NO	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	250 kt (3)
	VFR S (CTR)	Séparation/ <i>Separation</i> VFR S / IFR	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	250 kt (3)
E	IFR	Séparation/ <i>Separation</i> IFR / IFR	Oui dans la mesure du possible <i>Yes if possible</i>	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	250 kt (3)
	VFR	Non / No	Oui dans la mesure du possible <i>Yes if possible</i>	Oui dans la mesure du possible <i>Yes if possible</i>	Non / No	Non / No	250 kt (3)
G	IFR	Non / No	Oui sur demande <i>Yes on request</i>	Oui / Yes	Oui / Yes	Non / No	250 kt (3)
	VFR	Non / No	Oui sur demande <i>Yes on request</i>	Oui / Yes	Non / No	Non / No	250 kt (3)

VFR S = VFR Spécial / *Special VFR*.

(1) sous FL 100 (ou 10 000 ft si TA>10000 ft AMSL) / *below FL 100 (or 10 000 ft if TA>10 000 ft AMSL)*.

(2) En classe A et C, 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 050m (10 000 ft) AMSL, le niveau de vol 100 devrait être utilisé au lieu de 10 000 ft AMSL. *In Class A and C, 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.

(3) 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.

The indicated air speed limitation (IAS) of 250 kts applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except in cases approved by the competent authority for aircraft types which, for technical or safety 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).

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) 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 2.17 pour les zones de contrôle :

Les exigences réglementaires relatives aux RMZ, TMZ et RMZ-TMZ s'appliquent en sus de celles liées à la classification du ou des espaces aériens des services de la circulation aérienne dans lesquels elles s'inscrivent.

Ainsi, la classe d'espace indiquée dans la description des RMZ, TMZ ou RMZ-TMZ aux chapitres ENR 2.2, AD 1.7.1 et, AD 2.17 correspond à celle de l'espace aérien des services de la circulation aérienne dans lequel s'inscrit la zone considérée.

Les vols VFR qui sont effectués dans des parties d'espace aérien de classe E ou G et les vols IFR qui sont effectués dans des parties d'espace aérien de classe G publiées comme étant une RMZ ou RMZ-TMZ gardent une écoute permanente des communications vocales air-sol et établissent des communications bilatérales, le cas échéant, sur le canal de communication approprié, sauf application d'autres dispositions prescrites par l'organisme de la circulation aérienne pour cet espace aérien spécifique. Avant qu'un aéronef ne pénètre dans une RMZ ou RMZ-TMZ, un appel initial contenant la désignation de la station appelée, l'indicatif d'appel, le type d'aéronef, la position, le niveau et les intentions de vol, est émis par les pilotes sur le canal de communication approprié.

Tous les vols effectués dans un espace aérien publié comme étant une TMZ ou RMZ-TMZ utilisent des transpondeurs SSR capables de fonctionner en mode A et C ou en mode S, sauf application d'autres dispositions prescrites par l'organisme de la circulation aérienne pour cet espace aérien spécifique.

1.4.2 REGIONS D'INFORMATION DE VOL ESPACE INFÉRIEUR (FIR)

- 1 Les régions d'information de vol de France métropolitaine sont définies entre la surface et FL 195. Elles sont classées G à l'exclusion des régions et des zones de contrôle.
- 2 La région inférieure de contrôle (LTA) située entre le plus élevé des deux niveaux suivants FL 115 ou 3000 ft ASFC et le FL 195 à l'exclusion, sauf mention contraire :
 - des régions de contrôle terminales et des voies aériennes,
 - des régions de contrôle (CTA), des zones transfrontalières (CBA), des zones réservées temporaires (TRA) et des zones de ségrégation temporaire (TSA).
 - des zones réglementées, dangereuses et interdites,
 est classée D à l'exception des volumes situés au-dessus des régions montagneuses décrits ci-dessous et de l'espace situé au-dessus de la haute mer (au delà de 12 NM des côtes) qui sont classés E.
- 3 Les limites des volumes situés au-dessus des régions montagneuses mentionnés au paragraphe 2 sont définies comme suit :

3.1 Au dessus des ALPES :

- 3.1.1 Limites latérales
 - frontière franco-italienne,
 - bordure Nord TMA NICE,
 - bordure Nord AWY R16/A3,
 - bordure est TMA 6 Lyon,

(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 2.17 for the control zones :

The regulatory requirements concerning RMZ, TMZ and RMZ-TMZ apply in addition to those bound to the classification of ATS airspaces which they are situated in.

Thus, the airspace class given in the description of RMZ, TMZ or RMZ-TMZ in chapters ENR 2.2, AD 1.7.1, AD 2.17 is that of the ATS airspace the zone concerned is situated in.

VFR flights operating in parts of Classes E or G airspace and IFR flights operating in parts of Class G airspace published as a RMZ or RMZ-TMZ shall maintain continuous air-ground voice communication watch and establish two-way communication, as necessary, on the appropriate communication channel, unless in compliance with alternative provisions prescribed for that particular airspace by the ATS unit. Before entering a RMZ or RMZ-TMZ, an initial call containing the designation of the station being called, call sign, type of aircraft, position, level, the intentions of the flight, shall be made by pilots on the appropriate communication channel.

All flights operating in airspace published as a TMZ or RMZ-TMZ shall operate SSR transponders capable of operating on Modes A and C or on Mode S, unless in compliance with alternative provisions prescribed for that particular airspace by the ATS unit.

1.4.2 FLIGHT INFORMATION REGIONS LOWER AIRSPACE (FIR)

- 1 Flight information regions above Metropolitan France are defined between the surface and FL 195. They are classified G except control region and areas.
- 2 Lower traffic area (LTA) situated between the highest levels FL 115 or 3000 ft ASFC and FL 195 and except, unless otherwise mentioned :
 - terminal control area and airways,
 - control traffic areas (CTA), cross-border areas (CBA), temporary reserved areas (TRA) and temporary segregated areas (TSA).
 - restricted, dangerous and prohibited areas,
 is classified D except volumes situated above mountainous regions and airspace located above the open sea (further than 12 NM from coasts), which are classified E.
- 3 The limits of the volumes situated above mountainous regions mentioned in paragraph 2 are defined as follow :

3.1 Above ALPS :

- 3.1.1 Lateral limits
 - french-italian frontier,
 - North limits of TMA NICE,
 - North limits of R 16 and A3,
 - East limits TMA 6 Lyon,

- sud et est de la ligne brisée 45°04'00"N - 005°23'23"E, 44°59'25"N - 005°24'17"E, 45°00'00"N - 005°31'16"E, 45°06'24"N - 005°46'25"E, 45°19'50"N - 005°56'14"E, 45°24'46"N - 005°55'03"E, 45°27'21"N - 005°58'49"E, 45°38'12"N - 005°56'42"E, - sud et est de la limite de TMA GENEVE, - bordure sud AWY G32.	- South and East of broken line 45°04'00"N - 005°23'23"E, 44°59'25"N - 005°24'17"E, 45°00'00"N - 005°31'16"E, 45°06'24"N - 005°46'25"E, 45°19'50"N - 005°56'14"E, 45°24'46"N - 005°55'03"E, 45°27'21"N - 005°58'49"E, 45°38'12"N - 005°56'42"E, - South and East limits of TMA GENEVE, - South limits of AWY G32.
3.1.2 Limite supérieure des différentes parties de LTA de classe E : - LTA France partie 3 Alpes 1 : FL 195 - LTA France partie 3 Alpes 2 Vercors : FL 125 - LTA France partie 3 Alpes 3 Belledonne : FL 145 - LTA France partie 3 Alpes 4 Bauges : FL 125 - LTA France partie 3 Alpes 5 Vanoise : FL 175 - LTA France partie 3 Alpes 6 Mont Blanc : FL 175 - LTA France partie 3 Alpes 7 Aravis : FL 135.	3.1.2 Upper limit of different parts of class E LTA : - LTA France partie 3 Alpes 1 : FL 195 - LTA France partie 3 Alpes 2 Vercors : FL 125 - LTA France partie 3 Alpes 3 Belledonne : FL 145 - LTA France partie 3 Alpes 4 Bauges : FL 125 - LTA France partie 3 Alpes 5 Vanoise : FL 175 - LTA France partie 3 Alpes 6 Mont Blanc : FL 175 - LTA France partie 3 Alpes 7 Aravis : FL 135.
3.1.3 Mont-Blanc : A proximité du Mont-Blanc, dans les limites latérales de la LTA France partie 3 Alpes 6 Mont Blanc, l'espace est classifié comme suit : - G : de la surface au plus élevé des deux niveaux suivants FL 115 ou 3000 ft ASFC ; - E : du plus élevé des deux niveaux suivants FL 115 ou 3000 ft ASFC au FL 175 ; - D : du FL 175 au FL 195. Nota : quand 3000 ft ASFC est plus élevé que le FL 175, la limite supérieure de la classe G est le FL 175.	3.1.3 Mont-Blanc : In the vicinity of Mont-Blanc, within LTA France, partie 3 Alpes 6 Mont Blanc lateral limits, the airspace is classified as follows : - G : from the surface up to the highest level between FL 115 and 3000 ft ASFC ; - E : from the highest level between FL 115 or 3000 ft ASFC up to FL 175 ; - D : from FL 175 up to FL 195. Nota : where 3000 ft ASFC is higher than FL 175 , airspace class G upper limit is FL 175.
3.2 Au dessus des PYRENEES :	3.2 Above PYRENEES :
3.2.1 Limites latérales - frontière franco-espagnole, - bordure Est AWY R299, - bordure Sud TMA BIARRITZ, PYRÉNÉES, et TOULOUSE, - bordures Sud-Sud Ouest du SIV MONTPELLIER et Ouest de l'AWY B384.	3.2.1 Lateral limits - French-spanish frontier - East limits of AWY R 299, - South limits of TMA BIARRITZ, PYRENÉES, and TOULOUSE, - South-South West limits of MONTPELLIER SIV and West from B384 AWY.
3.2.2 Limite supérieure - FL 195	3.2.2 Upper limits - FL 195
3.3 Au dessus du Verdon :	3.3 Above Le Verdon :
3.3.1 Limites latérales 44°12'32"N, 006°13'20"E - 43°45'40"N, 006°13'20"E 43°43'40"N, 006°40'19"E - 43°41'26"N, 006°42'48"E 43°56'10"N, 006°37'52"E - 44°03'53"N, 006°39'07"E 44°12'32"N, 006°13'20"E	3.3.1 Lateral limits 44°12'32"N, 006°13'20"E - 43°45'40"N, 006°13'20"E 43°43'40"N, 006°40'19"E - 43°41'26"N, 006°42'48"E 43°56'10"N, 006°37'52"E - 44°03'53"N, 006°39'07"E 44°12'32"N, 006°13'20"E
3.3.2 Limite supérieure FL 135.	3.3.2 Upper limits FL 135.
4 Cas particulier de l'espace aérien classé D dans la LTA : Les vols de la circulation aérienne militaire peuvent évoluer dans l'espace visé selon les dispositions suivantes:	4 The particular case of airspace classified D in LTA : Military flights may be carried out in the above said airspace in compliance with the following :
4.1 Vols de la circulation aérienne militaire de type «V» : 1) Dans les portions de la LTA dans lesquelles les centres de contrôle d'approche de la DSNR rendent les services de la circulation aérienne, les vols de la circulation aérienne militaire de type « V » demandent une clairance pour y pénétrer. Ces vols, dès lors qu'ils ont obtenu une clairance auprès de l'organisme du contrôle aérien concerné, reçoivent les services identiques à ceux que reçoivent les vols VFR dans un espace de même classe d'espace. En outre, lorsqu'un croisement doit être effectué à vue, ils maintiennent impérativement une route suffisamment éloignée des autres aéronefs. Cette mesure est destinée à renforcer la sécurité et à éviter le déclenchement des systèmes automatiques d'anticollision qui sont aujourd'hui généralisés sur les flottes commerciales. L'attention des pilotes est attirée sur le fait qu'il n'y a pas d'uniformité dans la limite verticale des portions de LTA dans lesquelles les centres de contrôle d'approche rendent le service du contrôle de la circulation aérienne, le plafond pouvant aller soit jusqu'au FL145 soit jusqu'au FL195.	4.1 «V» type military air traffic flights : (1) "V" type military air traffic flights shall request an authorisation to enter within portions of LTA where approach control centres of the DSNR provide air traffic services. When those flights have obtained such an authorisation, they are provided with the air traffic services that a VFR flight would have benefited from in accordance with the same airspace classification. Moreover, when a visual crossing has to be conducted, both pilots shall maintain a route sufficiently far from other aircraft. This measure is intended to enhance safety and prevent the triggering of automatic collision avoidance systems which are now widely implemented on commercial fleets. The attention of the pilots is drawn to the fact that there is no uniformity in the vertical limit of the portions of LTA in which the approach control centers provide the service of air traffic control, the ceiling is either up to FL145 or to FL195.

2) Dans les autres portions de la LTA, seuls les vols de la circulation aérienne militaire de type « V » qui sont en contact avec CAM INFO afin de bénéficier du service d'information de vol dans la limite des possibilités des CDC peuvent y pénétrer. Ils affichent alors le code transpondeur 0400 et évitent, dans la mesure du possible, les niveaux correspondant à des limites verticales d'espaces publiés (FL 115, plafond TMA, ...). En outre, lorsqu'un croisement doit être effectué à vue, ils maintiennent impérativement une route suffisamment éloignée des autres aéronefs. Cette mesure est destinée à renforcer la sécurité et à éviter le déclenchement des systèmes automatiques d'anticollision qui sont aujourd'hui généralisés sur les flottes commerciales. En dernier ressort, la prévention des abordages repose sur l'application des règles de l'air par l'ensemble des aéronefs de chaque circulation.

(2) In the other portions within the LTA, only "V" type military air traffic flights which are in contact with CAM INFO in order to benefit from the flight information service within the limits of the CDC's possibilities shall enter it. Then they display the transponder code 0400 and avoid, as far as possible, the levels corresponding to the vertical limits of published spaces (FL 115, TMA ceiling, etc.). Moreover, when a visual crossing has to be conducted, they shall maintain a route sufficiently far from other aircraft. This measure is intended to enhance safety and prevent the triggering of automatic collision avoidance systems which are now widely implemented on commercial fleets. As a last resort, collision prevention relies on the application of the rules of the air by all aircraft accordingly to the air traffic type they belong to.

4.2 Vols de la circulation aérienne militaire de type «I»
Les vols de la circulation aérienne militaire de type «I» sont contrôlés dans l'espace visé par les centres de contrôle militaires.
La traversée des routes aériennes s'effectue sans coordination sous contrôle radar.
La pénétration dans les régions terminales de contrôle s'effectue, le cas échéant, dans les conditions prévues par protocoles entre les organismes concernés de la circulation aérienne militaire.

4.2 Type «I» military flights
Type «I» military flights will be controlled in the said airspace by military control centers.
Crossing airways shall be carried out without coordination but under radar control.
Entering the terminal control areas is executed under the conditions laid down by conventions between the relevant air traffic control agencies.

2 **REGIONS D'INFORMATION DE VOL ESPACE SUPERIEUR (UIR)**
La région d'information de vol est classée :
- C du FL 195 au FL 660. Cet espace contrôlé est désigné région supérieure de contrôle (UTA).
- G au-dessus du FL 660.

2 **FLIGHT INFORMATION REGION UPPER AIRSPACE (UIR)**
Upper information region is classified :
- C from FL 195 to FL 660, this controlled airspace is called Upper Traffic Area (UTA).
- G over FL 660.