

ENR 1.2 REGLES DE VOL A VUE

VISUAL FLIGHT RULES

1.2.1 INTRODUCTION

Les règles de vol à vue (VFR) sont établies par les dispositions de la partie 5 (« Conditions météorologiques de vol à vue, règles de vol à vue, règles de vol VFR spécial et règles de vol aux instruments ») de l'annexe au règlement (UE) N° 923/2012 modifié 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 à vue et sont issues de l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012.

Pour plus d'informations sur la mise en œuvre de ce règlement en France, veuillez consulter :

<https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/index.php/reglementation-circulation-aerienne-rca>

1.2.2 CONDITIONS METEOROLOGIQUES DE VOL A VUE ET LIMITATIONS DE VITESSE

Les conditions météorologiques de vol à vue définies par le règlement SERA sont rappelées dans le tableau suivant. Le tableau indique également (dans les cases grisées) la visibilité en vol requise en France en espace aérien non contrôlé, sous la surface définie par le plus haut des deux niveaux (3000 ft AMSL ; 1000 ft ASFC).

	Espace aérien contrôlé <i>Controlled airspace</i>	Espace aérien non contrôlé <i>Uncontrolled airspace</i>	
Classe d'espace aérien <i>Airspace class</i>	A B C D E	F G Au-dessus du plus haut des 2 niveaux : 3000 ft AMSL/1000 ft ASFC <i>Above the highest of the 2 levels :</i> 3000 ft AMSL/1000 ft ASFC	F G A et au-dessous du plus haut des 2 niveaux : 3000 ft AMSL/1000 ft ASFC <i>At and below the highest of the 2 levels :</i> 3000 ft AMSL/1000 ft ASFC
Distance par rapport aux nuages <i>Distance from clouds</i>	1500 m horizontalement / <i>horizontally</i> 300 m (1000 ft) verticalement / <i>vertically</i>		Hors des nuages et en vue de la surface <i>Clear of cloud and with the surface in sight</i>
Visibilité en vol <i>Flight Visibility</i>	8 km à et au-dessus du FL 100 (2) / <i>at and above FL 100 (2)</i> 5 km au-dessous du FL 100 (2) / <i>below FL 100 (2)</i>		Aéronefs autres que les hélicoptères / <i>Aircraft other than helicopters :</i> - 5 000 m, ou / <i>or</i> - 1 500 m, à / <i>at</i> $V_i \leq 140$ kt (1) . Hélicoptères/Helicopters : - 5 000 m, à / <i>at</i> $V_i > 140$ kt, - 1 500 m, si / <i>if</i> 50 kt $< V_i \leq 140$ kt, - 800 m, à / <i>at</i> $V_i \leq 50$ kt.
Vi : vitesse indiquée			
(1) Les aéronefs qui pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne permettent pas le maintien d'une vitesse indiquée inférieure ou égale à 140 nœuds peuvent, sous réserve d'évoluer à une distance de 15 km au moins des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des aérodromes réservés à l'usage des administrations et de l'Etat, sauf pour les besoins des arrivées et des départs, être exploités avec une visibilité en vol équivalente à la distance qu'ils parcourent en 30 secondes de vol.			
(1) <i>Aircraft which for technical reasons or quality of flight cannot maintain an indicated air speed greater than 140 knots may, subject to evolve at a distance of 15 km at least from aerodromes open to public air traffic and from aerodromes reserved for use by governments, except for the purposes of arrivals and departures are operated with an equivalent flight visibility to the distance traveled in 30 seconds of flight.</i>			
(2) ou 3050 m (10000 ft) si l'altitude de transition est supérieure à cette valeur.			
(2) <i>or 3050 m (10000 ft) if the transition altitude is higher than 10 000 ft.</i>			

1.2.3 PLANS DE VOL

Les dispositions générales concernant le plan de vol sont spécifiées dans la partie ENR 1.1 GENERALITES et celles concernant les modalités de remplissage en ENR 1.10 PLANS DE VOL.

Dépôt

Pour un vol VFR intérieur, le plan de vol est déposé au moins 30 minutes avant le départ.

1.2.1 INTRODUCTION

Visual Flight Rules (VFR) are established by the provisions of Part 5 ("Visual Meteorological Conditions, Visual Flight Rules, Special VFR Flight Rules and Instrument Flight Rules" in the Annex to amended commission implementing regulation (EU) NR 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation. 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 under visual flight rules and are established by the amended Decree "arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution" (UE) NR 923/2012.

For more information on the implementation of this regulation in France, please consult :

<https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/index.php/reglementation-circulation-aerienne-rca>

1.2.2 VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS AND SPEED LIMITATIONS

The visual meteorological conditions defined in SERA regulation are set out in the following table. The table also indicates (in the grey boxes) the in-flight visibility required in France in uncontrolled airspace below the surface defined by the higher of the two levels (3000 ft AMSL ; 1000 ft ASFC).

1.2.3 FLIGHT PLANS

The general provisions concerning the flight plans are specified in the section ENR 1.1 GENERAL and those relative to conditions of filing flight plans in ENR 1.10 FLIGHT PLANS.

Submission

For a domestic VFR flight, the flight plan is submitted at least 30 minutes before departure.

Clôture

Un plan de vol relatif à un vol VFR peut être clos pendant le vol lorsqu'il n'est pas ou plus obligatoire. Cependant, il reste obligatoire pendant toute la durée d'un vol qui franchit une frontière.

1.2.4 VOL VFR SPECIAL (FRA.5010)

VFR spécial en zone de contrôle :

Une clairance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand le pilote estime que les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.

VFR Spécial de nuit :

Selon SERA, les vols VFR spéciaux peuvent être effectués de jour uniquement sauf autorisation contraire de l'autorité compétente. En France, pour les hélicoptères seulement (FRA.5010 a), un pilote peut recevoir une clairance VFR spécial de nuit s'il évolue à une vitesse indiquée inférieure à 140 nœuds et qu'il peut maintenir les conditions suivantes :

- l'aéronef évolue hors des nuages et en vue du sol ;
- la visibilité en vol est égale à 4000 mètres ou plus ;
- le plafond est au moins égal à 1000 pieds.

1.2.5 VOL VFR DE NUIT (SERA 5005 c)

Les vols VFR de nuit sont autorisés en France sous certaines conditions.

1.2.5.1 Préambule

Dans la présente partie, un vol est considéré comme évoluant aux abords d'un aérodrome s'il est effectué :

- à l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle (CTR) et éventuellement dans un volume défini localement dans les limites d'une TMA jointive et porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ; ou
- en l'absence de zone de contrôle :
 - à l'intérieur d'une zone réglementée établie dans le but de protéger la circulation d'aérodrome de l'aérodrome auquel elle est associée, ou
 - à une distance de l'aérodrome inférieure à 12 kilomètres (6,5 milles marins) de l'aérodrome.

1.2.5.2 Plan de vol

Pour rappel des règles de l'air européennes, lors d'un vol VFR de nuit, un plan de vol doit être déposé si l'aéronef quitte les abords d'un aérodrome.

1.2.5.3 Niveau minimal

Aéronefs autres que les hélicoptères

Le niveau minimal pour un vol VFR de nuit effectué hors itinéraire publié, au-delà des abords d'un aérodrome, est, pour les aéronefs autres que les hélicoptères, fixé à :

- au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, 600 mètres (2000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef ;
- ailleurs que dans les régions spécifiées au i), 450 mètres (1500 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

Cas spécifique des ballons :

Dans le cas de vols de ballons, l'obstacle à considérer est le plus élevé situé dans un rayon équivalent à la distance parcourue en 10 mn de vol autour de la position estimée de l'aéronef.

Cas spécifique des hélicoptères :

Le niveau minimal pour le vol VFR de nuit en hélicoptère effectué hors itinéraire publié est fixé à 300 mètres (1000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à une minute de vol autour de la position estimée de l'aéronef.

Excepté lorsqu'il suit un itinéraire spécifiant une altitude de vol, le pilote est responsable du franchissement des obstacles.

Closing

A flight plan for a VFR flight may be closed during flight when it is not or is no longer compulsory. However, it remains mandatory for the duration of a flight crossing a border.

1.2.4 SPECIAL VFR FLIGHT (FRA.5010)

VFR special in control zone :

Special VFR clearance is required to enter or operate in a control zone when the pilot estimates that visual meteorological conditions are not met or are no longer to be met.

VFR Special night :

According to SERA, special VFR flights may be carried out by day only unless otherwise authorized by the competent authority. In France, for helicopters only (FRA.5010a), a pilot may receive a special VFR clearance by night if he is operating at a specified speed of less than 140 kts and can maintain the following conditions :

- the aircraft is evolving out of the clouds and in view of the ground ;
- in-flight visibility is 4000 meters or more ;
- the ceiling is at least 1000 ft.

1.2.5 NIGHT VFR FLIGHT (SERA 5005 c)

Night VFR flights are permitted in France under certain conditions.

1.2.5.1 Preamble

In this Part, a flight shall be deemed to operate at an aerodrome if it is carried out :

- within the lateral limits of a control zone (CTR) and possibly within a volume defined locally within the boundaries of a contiguous TMA and communicated to the users by means of aeronautical information ; or
- in the absence of a control area :
 - within a restricted area established to protect the aerodrome traffic of the aerodrome with which it is associated, or
 - at an aerodrome distance of less than 12 kilometers (6.5 nautical miles) from the aerodrome.

1.2.5.2 Flight Plan

As a reminder of European air rules, during a night VFR flight, a flight plan must be filed if the aircraft leaves the vicinity of an aerodrome.

1.2.5.3 Minimum level

Aircraft other than helicopters

The minimum level for a night VFR flight conducted outside the published route beyond an aerodrome shall be, for aircraft other than helicopters, fixed at :

- over hilly or mountainous areas, 600 meters (2000 ft) above the highest obstacle within a radius of 8 km around the estimated position of the aircraft ;
- 450 meters (1500 ft) above the highest obstacle within 8 km of the estimated position of the aircraft, other than in the areas specified in (i).

Specific case of balloons :

In the case of balloon flights, the obstacle to be considered is the highest within a radius equivalent to the distance travelled in 10 minutes of flight around the estimated position of the aircraft.

Specific case of helicopters :

The minimum level for night VFR by helicopter flight outside the published itinerary is set at 300 meters (1000 ft) above the highest obstacle within a radius equivalent to one minute of flight around the estimated position of the aircraft.

Except when following a route specifying a flight altitude, the pilot is responsible for crossing obstacles.

1.2.5.4 Aérodomes de départ et de destinationPour les avions :

Un vol VFR de nuit en avion est effectué au départ et à destination d'aérodomes homologués au sens de l'arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodomes. Les aérodomes homologués et le cas échéant, les consignes à respecter sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique. Un aérodomes homologué « avec limitations » est réservé aux seuls pilotes autorisés par le directeur de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétent ou son représentant ; ces pilotes prennent alors connaissance des consignes locales fixant les règles particulières d'utilisation de cet aérodomes.

Pour les hélicoptères :

Les vols d'hélicoptères en VFR de nuit sont effectués au départ ou à destination :

- d'aérodomes utilisables de nuit ;
- d'hélicoptères sur lesquelles l'exploitant d'hélicoptère s'est assuré qu'il peut effectuer son vol en sécurité.

1.2.5.5 Balisage lumineux en l'absence d'organisme de la circulation aérienne [instruction 20129]

En l'absence d'organisme de la circulation aérienne, le balisage lumineux est mis en œuvre, selon le cas :

- par l'aéronef en utilisant une télécommande radioélectrique si l'aérodomes en est équipé. Les règles d'utilisation d'une télécommande sont décrites dans l'arrêté du 30 juillet 2009 ;
- par une personne habilitée par le directeur de la sécurité de l'aviation civile ou son représentant.

1.2.5.6 Itinéraires : FRA.5005 c) 6)

Des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés dans les espaces aériens de classe B, C ou D. Un vol VFR de nuit contrôlé peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle.

Dans les espaces aériens de classe E ou G, des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés. Leur suivi est obligatoire, lorsqu'ils sont définis en dérogation à une règle particulière d'application générale comme celle relative aux hauteurs minimales de survol ; il est recommandé dans les autres cas. Le caractère obligatoire ou recommandé de l'itinéraire est porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

1.2.6 NIVEAU MAXIMAL, VOLS TRANSSONIQUES ET SUPERSONIQUES (FRA.5005 d))

En France, les vols VFR ne sont pas autorisés à des vitesses transsoniques et supersoniques.

Les vols VFR peuvent être effectués entre le niveau de vol 195 et le niveau de vol 285 à l'intérieur d'espaces réservés établis à cet effet ou, en dehors de tels espaces, conformément aux conditions fixées par le prestataire des services de la circulation aérienne préalablement au vol ou portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

1.2.7 HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL

Pour rappel, sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisé explicitement par l'autorité compétente, aucun vol VFR ne doit être effectué :

a) au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m (2000 ft) autour de l'aéronef ;

b) ailleurs qu'aux endroits spécifiés en a), à une hauteur de moins de 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau et à une distance de moins de 150 m (500 ft) de toute personne, de tout véhicule ou navire à la surface ou de tout obstacle artificiel.

Les aéronefs non motopropulsés effectuant des vols de pente peuvent faire exception à cette règle sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.

Sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, les aéronefs en VFR doivent voler à un niveau supérieur ou égal au plus haut des niveaux suivants :

1.2.5.4 Aerodromes of departure and destinationFor aircraft :

A night VFR flight by air shall be made to and from approved aerodromes within the meaning of the Order concerning conditions of approval and procedures for the operation of aerodromes. Approved aerodromes and, where applicable, the instructions to be respected are communicated to the users by means of aeronautical information. A "restricted" approved aerodrome shall be restricted to pilots authorized by the territorially competent Director of Civil Aviation Safety or his representative; These pilots then take note of the local instructions fixing the particular rules of use of this aerodrome.

For helicopters :

Helicopter flights by night VFR are made at departure or destination :

- aerodromes that can be used at night ;
- helisurfaces on which the helicopter operator has ensured that he can safely fly.

1.2.5.5 Lighting in the absence of an air traffic organization [Instruction 20129]

In the absence of an air traffic control unit, lighting shall be used, as the case may be :

- by the aircraft using a radio remote control if the aerodrome is equipped with it. The rules for using a remote control are described in the decree of 30 July 2009.
- by a person authorized by the Director of Civil Aviation Safety or his representative.

1.2.5.6 Routes: FRA.5005 c) 6)

Night VFR routes may be published in Class B, C or D airspace. A controlled night VFR flight may be carried out off-route, upon pilot request and acceptance by the control body.

In Class E or G airspace, night VFR routes may be published. Such routes are mandatory when they are defined in derogation from a particular rule of general application such as that relating to minimum heights of overflight. The use of these routes is recommended in other cases. The mandatory or recommended nature of the VFR route is indicated through aeronautical information.

1.2.6 NIVEAU MAXIMAL, TRANSONIC AND SUPERSONIC FLIGHTS (FRA.5005 d))

In France, VFR flights shall not be operated at transonic and supersonic speeds.

VFR flights may be carried out between flight level 195 and flight level 285 within dedicated spaces established for that purpose or outside such spaces in accordance with the conditions set by the traffic service provider Prior to the flight or brought to the attention of the users by means of aeronautical information.

1.2.7 MINIMUM OVERFLIGHT HEIGHTS

As a reminder, except for the purpose of take-off and landing, or unless explicitly authorised by the competent authority, no VFR flight shall be conducted :

a) over high density areas, cities or other built-up areas or gatherings of people in the open air at less than 300 m (1000 ft) above the highest obstacle within 600 m (2000 ft) around the aircraft ;

(b) other than at the locations specified in (a), at a height of less than 150 m (500 ft) above the ground or water and at a distance of less than 150 m (500 ft) from any person, vehicle or vessel on the surface or from any artificial obstacle.

Exceptions to this rule may be made for non-powered aircraft engaged in slope flights, provided that no risk to persons or property on the surface is involved.

Except for the purpose of take-off, landing and associated manoeuvres, VFR aircraft must fly at a level equal to or greater than the highest of the following :

- a) hauteur suffisante permettant, en cas d'urgence, lors du survol des villes ou autres agglomérations, d'effectuer un atterrissage sans mettre indûment en danger les personnes et les biens à la surface ;
- b) hauteurs minimales qui sont fixées par arrêté du 10 octobre 1957 et arrêté du 17 novembre 1958 pour le survol des villes ou autres agglomérations, ou des rassemblements de personnes ou d'animaux en plein air, ainsi que le survol de certaines installations ou établissements et qui sont rappelées en ENR 1.1

Exemptions (FRA.5005 f) 2)

- i) Pour les drones, les planeurs en vol de pente, les ballons et les PUL : Les aéronefs qui circulent sans personne à bord, les planeurs effectuant des vols de pente, les ballons et les planeurs ultralégers peuvent évoluer à une hauteur inférieure à la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA.5005 f) 2) sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.
- ii) Pour les vols d'instruction : Dans le cadre d'un vol d'instruction, la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA 5005 f) 2) est abaissée à 50 m (150 ft) pour les entraînements aux atterrissages forcés.
- iii) Les aéronefs habités mentionnés au i) et ii) maintiennent en permanence une distance de 150 m par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface et tout obstacle artificiel.

1.2.8 CALAGE ALTIMETRIQUE ET NIVEAUX DE CROISIERE

Sauf indication contraire figurant dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne, les vols VFR dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieure à 900 m (3 000 ft) au-dessus du sol ou de l'eau sont effectués à l'un des niveaux de croisière correspondant à leur route, spécifiés dans le tableau des niveaux de croisière ci-dessous (voir aussi Appendice 3 de SERA).

Les niveaux de croisière (SERA.3105) auxquels doit être effectué un vol ou une partie d'un vol sont exprimés :

- a) en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition ;
- b) en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

Pour plus de renseignements sur les procédures de calage altimétrique qui peuvent varier selon les régions, se référer à la partie ENR 1.7 de l'AIP.

(a) sufficient height to permit, in case of emergency during the overflight of towns or other built-up areas, a landing without unduly endangering persons and property on the ground ;

b) minimum heights which are fixed by the Decree of 10 October 1957 and the Decree of 17 November 1958 for the overflight of cities or other built-up areas, or gatherings of people or animals in the open air, as well as for the overflight of certain installations or establishments and which are recalled in ENR 1.1.

Exemptions (FRA.5005 f) 2)

- i) For drones, gliders, balloons and PUL : Drones, gliders flying on slopes, balloons and ultra light gliders may fly at a height lower than the minimum height set by SERA.5005 (f) (2), at the condition they do not put at risk persons or property on the surface.
- ii) For instruction flights : In the case of an instruction flight, the minimum height set by the provisions of SERA 5005 (f) (2) shall be reduced to 50 m (150 ft) for forced landings.
- iii) The manned aircraft referred to in (i) and (ii) shall maintain a distance of 150 m from any person, vehicle, surface ship and artificial obstruction at all times.

1.2.8 ALTIMETER SETTING AND CRUISING LEVELS

Except where otherwise indicated in air traffic control clearances, VFR flights in level cruising flight when operated above 900 m (3000 ft) from the ground or water, shall be conducted at a cruising level appropriate to the track as specified in the following table of cruising levels (see also in Appendix 3 of SERA).

The cruising levels (SERA.3105) at which a flight or a portion of a flight is to be conducted shall be in terms of :

- (a) flight levels, for flights at or above the lowest usable flight level or, where applicable, above the transition altitude ;
- (b) altitudes, for flights below the lowest usable flight level or, where applicable, at or below the transition altitude.

For more information on altimeter setting procedures that may vary by region, refer to ENR 1.7 of the AIP.

ROUTE					
De 000 à 179			De 180 à 359		
Vols VFR			Vols VFR		
Niveau de vol	Pieds	Mètres	Niveau de vol	Pieds	Mètres
-	-	-	-	-	-
035	3500	1050	-	-	-
055	5500	1700	045	4500	1350
075	7500	2300	065	6500	2000
095	9500	2900	085	8500	2600
115	11500	3500	105	10500	3200
135	13500	4100	125	12500	3800
155	15500	4700	145	14500	4400
175	17500	5350	165	16500	5050
195	19500	5950	185	18500	5650
215	21500	6550	205	20500	6250
235	23500	7150	225	22500	6850
255	25500	7750	245	24500	7450
275	27500	8400	265	26500	8100
			285	28500	8700

1.2.9 RADIOCOMMUNICATIONS

1.2.9.1 Régions et routes nécessitant une écoute permanente (FRA.5005 i)

Les régions à l'intérieur ou à destination desquelles et les routes le long desquelles un vol VFR garde une écoute permanente des communications vocales air-sol sont publiées dans l'information aéronautique.

1.2.9 RADIOCOMMUNICATIONS

1.2.9.1 Regions and routes requiring permanent monitoring (FRA.5005 i)

Regions within or to which and the routes along which a VFR flight maintains a permanent listening of air-to-ground voice communications are published in aeronautical information.

1.2.9.2 Equipement**1.2.10 SURVOLS MARITIMES**

Si un aéronef évolue selon les règles de vol à vue à une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :

1° La distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;

2° La distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef ;

Le vol doit être conforme aux règles suivantes :

- Le pilote doit déposer un plan de vol.

- Se référer à la partie GEN 1.5 pour les équipements obligatoires en radiocommunication / navigation / transpondeur.

- Le pilote établit des communications radiotéléphoniques bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol au-dessus des étendues maritimes dans les régions traversées et garde une écoute permanente des communications sur le canal de communication approprié.

Il applique, le cas échéant, des procédures particulières pour les régions où la couverture radio est insuffisante.

- Les aéronefs évoluant dans ces régions suivent les itinéraires obligatoires publiés en ENR 3.3 ou sur les cartes aéronautiques. Toutefois ils peuvent évoluer en dehors de ces itinéraires après avoir obtenu une autorisation des organismes fournissant les services de la circulation aérienne.

1.2.11 ITINERAIRES OBLIGATOIRES (FRA.5006)

Lorsque les caractéristiques propres à certaines régions le justifient pour assurer la sécurité des vols ou afin de faciliter la fourniture du service d'alerte, des itinéraires obligatoires peuvent être établis par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Ces itinéraires sont portés à la connaissance des usagers de l'espace aérien en ENR 3.3 ou sur les cartes aéronautiques.

1.2.12 REDACTION DU PLAN DE VOL

Afin de faciliter la fourniture du service d'alerte, l'exploitant devra porter une attention particulière à la rédaction de la partie route dans le plan de vol. Les modifications apportées au plan de vol sont signalées dès que possible à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne.

1.2.13 PROCEDURES DE SURVOL DES ETENDUES MARITIMES DE POLYNESIE FRANÇAISE PAR LES AERONEFS EFFECTUANT UN VOL CONFORMEMENT AUX REGLES DE VOL A VUE

Extrait de l'arrêté N° 2017 AC.DIR.NA du 24 juillet 2013.

ART 1 Les dispositions du présent arrêté s'appliquent aux aéronefs évoluant au-dessus des étendues maritimes de Polynésie française conformément à l'article 1er de l'arrêté du 20 décembre 2012 (JORF du 27 décembre 2012) réglementant le survol des régions maritimes par les aéronefs effectuant un vol conformément aux règles de vol à vue.

ART 2 Il appartient à l'exploitant d'un aéronef qui effectue un survol maritime de s'assurer que son équipement radioélectrique et l'altitude du vol envisagé permettent d'établir, à tout moment du vol, les communications radiotéléphoniques bilatérales avec l'organisme de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

ART 3 Les fréquences HF et VHF disponibles à cette fin sont publiées par la voie de l'information aéronautique partie ENR 2.1.

ART 4 Pendant le vol, un message de compte-rendu de position sera transmis à l'organisme de la circulation aérienne au passage des points de comperendu mentionnés au plan de vol en vigueur. Si le délai entre deux points de compte-rendu de position est supérieur à trente minutes, un message "opérations normales" sera transmis toutes les trente minutes.

ART 5 Les dispositions du présent arrêté ne dispensent pas l'exploitant et le pilote de l'aéronef de l'application de toute autre disposition de la réglementation en vigueur, notamment en ce qui concerne les équipements de sauvetage, de signalisation et de survie, ou les exigences d'homologation des équipements de bord (GPS).

ART 6 Des dérogations à cet arrêté pourront être accordées à titre exceptionnel par le Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile sous réserve que l'exploitant de l'aéronef :

1.2.9.2 Equipment**1.2.10 MARITIME OVERFLIGHT**

If an ACFT is operating under visual flight rules at a distance greater than the lower of the following two distances :

1° The maximum distance permitting the ACFT, an engine inoperative, to reach land suitable for emergency landing ;

2° The distance equal to fifteen times the altitude of the ACFT ;

The flight must comply with the following rules :

- The pilot must file a flight plan.

- Refer to part GEN 1.5 for mandatory equipage related to radiocommunication / navigation / transponder.

- The pilot establishes bilateral radiotelephone communications with the air traffic services unit providing the flight information service over the maritime areas in the areas crossed and keeps a constant listening of communications on the appropriate communication channel.

Where appropriate, it shall apply special procedures for areas where radio coverage is insufficient.

- ACFT operating in these regions follow the mandatory routes published in ENR 3.3 or on aeronautical charts. However, they may evolve outside of these routes after obtaining authorization from the air traffic services agencies.

1.2.11 MANDATORY ROUTES (FRA.5006)

When justified by the specific characteristics of certain regions to ensure flight safety or to facilitate the provision of the alerting service, mandatory routes may be established by decision of the Minister responsible for civil aviation. These routes are published in ENR 3.3 or on aeronautical charts.

1.2.12 FLIGHT PLAN FILLING

In order to facilitate alert search and rescue service supply, ACFT operator shall give special attention in filling the en-route part of the flight plan. Modifications in flight plan are reported as soon as possible to the concerned air traffic service unit.

1.2.13 OVERFLIGHT PROCEDURES ABOVE MARITIME AREAS OF FRENCH POLYNESIA BY AIRCRAFT OPERATING UNDER VISUAL FLIGHT RULES

Extract from Order NR 2017 AC.DIR.NA of 24th July 2013.

ART 1 *The provisions of this Order apply to ACFT flying over sea areas of French polynesia according to ART. 1 of the Order of 20th December 2012 (JORF of 27th December 2012) laying down regulations on flying over maritime regions by ACFT operating under visual flight rules.*

ART 2 *The ACFT operator flying above maritime areas must ensure his radio frequency equipment and his flight altitude intended enable to establish, at any time, bilateral radio telephone contacts with the air traffic service providing flight information service.*

ART 3 *HF and VHF frequencies available for this purpose are published through aeronautical information publication, part ENR 2.1.*

ART 4 *During the flight, a position report message shall be transmitted to the air traffic control when over flying reporting points mentioned in the current flight plan. If the time interval between two reporting points exceeds thirty minutes, a "normal operations" message shall be transmitted every thirty minutes.*

ART 5 *The provisions of this Order do not relieve the operator and the ACFT pilot from applying any other provision specified in the current regulations, especially as regards rescue equipment, signalling and survival equipment or the certification requirements of on-board equipment (GPS).*

ART 6 *The derogations to this Order may be granted exceptionally by the "Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile", on condition that the ACFT operator :*

- fournisse tous les renseignements utiles qui lui seront demandés par ce service, concernant notamment l'aptitude du pilote, les caractéristiques d'utilisation de l'appareil et les éventuels moyens complémentaires permettant de s'assurer de la sécurité de son vol ;

- s'engage, par écrit, à rembourser à l'administration les frais des opérations éventuelles de recherche et de sauvetage qui pourraient éventuellement être entreprises.

La décision d'autorisation fixera les conditions dans lesquelles le vol sera effectué.

- provides all the useful information which may be requested by this service, especially concerning the pilot's ability and the operating characteristics of the ACFT and any additional means to ensure the safety of the flight ;

- accepts, in writing, to refund the authorities the fees derived from possible search and rescue operations which might have to be undertaken.

The authorization decision shall define the conditions in which the flight will be performed.

1.2.14 PORTEE MAXIMALE D'UNE FREQUENCE VHF DANS LA FIR NTTT

1.2.14 VHF MAXIMA RANGE IN NTTT FIR

L'horizon radio, ou portée maximale d'une fréquence VHF, est fonction de l'altitude de l'aéronef ; il correspond aux distances suivantes en fonction des fréquences VHF des sites :

The radio horizon, or VHF maxima range, is a function of an aircraft altitude ; it corresponds to the following distances depending on VHF frequencies sites :

Fréquence / Frequency VHF	Site	Altitude	Coordonnées Coordinates
126.7 MHz	Tahiti	4728 ft	17°37'12"S – 149°31'30"W
134.7 MHz	Iles sous le vent	958 ft	16°45'49"S – 151°27'08"W
132.5 MHz	Rangiroa	0 ft	17°57'22"S – 147°39'36"W
133.5 MHz	Marquises	2592 ft	09°46'17"S – 138°57'57"W

Distances de l'horizon radio (NM)

Distances from the radio horizon (NM)

Altitude ACFT (ft) Fréquence / Frequency VHF (MHz)	500	1500	3000	5000	10 000
126.7	112	132	152	172	208
134.7	66	86	105	125	161
132.5	28	48	67	87	123
133.5	90	110	130	150	186