

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 / <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 (2)</i>
C	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 (2)</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 (3)
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 (3)
	VFR	NON / <i>NO</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	250 kt (3)
	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 (3)
E	IFR	Séparation/ <i>Separation</i> IFR / IFR	Oui dans la mesure du possible <i>Yes if possible</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	Oui / <i>Yes</i>	250 kt (3)
	VFR	Non / <i>No</i>	Oui dans la mesure du possible <i>Yes if possible</i>	Oui dans la mesure du possible <i>Yes if possible</i>	Non / <i>No</i>	Non / <i>No</i>	250 kt (3)
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 (3)
	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 (3)

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) En classe A et C, 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.

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 , 2.2, 2.3 et 2.4 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 1.7 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.

(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 , 2.2, 2.3 and 2.4 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 1.7 2 for the control zones, classified D or A entirely or partly, depending on the density and complexity of traffic.