

ENR 5.3 AUTRES ACTIVITÉS DE NATURE DANGEREUSE ET DANGERS POTENTIELS*OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS***ENR 5.3-1 AUTRES ACTIVITÉS DE NATURE DANGEREUSE***OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE***5.3.1.1 BALLONS DE RADIOSONDAGE METEOROLOGIQUE WEATHER RADIO-SOUNDING BALLOONS****1 BALLONS DE RADIOSONDAGE METEOROLOGIQUE**

Météo-France procède sur le territoire de la Réunion à un lâcher quotidien de ballon de radiosondage qui atteignent couramment des altitudes de 26.000 m et dont la vitesse ascensionnelle moyenne est de 250 à 350 m/min.

Les risques de collision ballon aéronef ont été étudiés au plan international par des services spécialisés de l'OACI.

Le résultat de ces études montre que l'OACI considère que les ballons "classiques" de radiosondage ne présentent aucun danger notable.

Toutefois, dans l'optique d'une amélioration de la sécurité, la présente publication a pour but d'informer les navigateurs aériens sur les lieux et heures de lâchers réguliers de ballons de radiosondage ainsi que de préciser les procédures concernant les cas particuliers de lâchers.

2 STATIONS EFFECTUANT DES RADIOSONDAGES RÉGULIERS

Le Centre Météorologique Interrégional pour l'Océan Indien (CMIROI) situé à l'adresse suivante :

50, boulevard du Chaudron
97490 SAINTE-CLOTILDE

effectue quotidiennement (sauf incident) un radiosondage automatique programmé à 2315 UTC au point de lâcher : 20° 54 " Sud / 55° 30" Est.

Suite à un incident, un relâcher automatique éventuel peut intervenir jusqu'à 0100 UTC (J+1).

Pendant la période cyclonique (du 01/11 de l'année N au 30/04 de l'année N+1), un radiosondage automatique supplémentaire programmé à 1115 UTC est effectué quotidiennement (sauf incident).

En cas d'incident, un relâcher automatique éventuel peut intervenir jusqu'à 1300 UTC.

3 PROCEDURES CONCERNANT DES CAS PARTICULIERS DE LACHERS DE BALLONS DE RADIOSONDAGE

En cas de lâcher à une heure s'écartant de l'heure prévue ou de lâcher supplémentaire, le chef de la station de radiosondage avisera l'organisme de la Circulation aérienne de Gillot pour notification aux usagers de l'espace aérien concerné.

En cas de déplacement des stations de radiosondage ou changement d'horaires des lâchers : la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Interrégionale (DSAC/IR) et le Service de Navigation Aérienne (SNA) concernés sont informés dès que possible de ces modifications par le Directeur Interrégional de Météo-France. Parallèlement, Météo-France engage auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile une demande de mise à jour de la présente page de l'AIP relative à ces modifications;

En cas de campagnes particulières de radiosondages : elles sont généralement de durée limitée et connue, et se déroulent sur des sites bien délimités. Dans ce cas, le Directeur Interrégional de Météo-France communique, dans les délais suffisants, les informations nécessaires à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Interrégionale (DSAC/IR) et au Service de Navigation Aérienne (SNA) concernés.

1 METEOROLOGICAL SOUNDING BALLOONS

Over french overseas territory of Reunion Island, meteorological service proceeds to one daily release of sounding balloons which reach commonly 26.000 m altitude at the rate of climb of 250 to 350 m/min.

Collision risks between balloon and aircraft were investigated by specialized ICAO Service

Studies results show that ICAO considers that "classic" sounding balloons are not dangerous.

However, for safety improvement, this publication has to inform crews about place and time of regular releases of sounding balloons as to precise special release procedure.

2 REGULAR SOUNDING STATION SITES

The Interregional Meteorological Center for the Indian Ocean (DIROI in French) located at the following address :

*50, boulevard du Chaudron
97490 SAINTE-CLOTILDE*

performs daily (except incident) an automatic radiosonde programmed at 2315 UTC at the point of release: 20° 54 " South / 55° 30" East.

Following an incident, a possible automatic release may occur until 0100 UTC (D+1).

During the hurricane period (from 01/11 of the year N to the 30/04 of the year N+1), an additional automatic radiosonde programmed at 1115 UTC is carried out daily (except incident).

In the event of an incident, any automatic release may take place up to 1300 UTC.

3 PROCEDURES CONCERNING SPECIAL CASE OF RELEASES OF SOUNDING BALLOONS

In case of release outside the scheduled time, or of supplementary release, sounding station director would inform Air traffic service of Gillot, that would advise users of the concerned airspace.

In case of a change in location of radio-sounding stations or change in release times : the DSAC/IR (Inter-regional Civil Aviation Safety Directorate) and the SNA (Air Navigation Service) concerned are informed of these changes as soon as possible by the Inter-regional Director of Météo-France responsible for the radio-sounding station. At the same time, Météo-France files a request with the DGAC (French Civil Aviation Authority) to update this page of the AIP in relation to these changes ;

In case of specific radio-sounding campaigns : they are generally short and known, and performed on well-defined sites. In this case, the Inter-regional Director of Météo-France in the region where the radio-sounding campaign is being conducted sends the necessary information to the DSAC/IR and the SNA concerned, in sufficient time.

5.3.1.2 SURVOL DES INCENDIES DE FORETS *FLYING OVER FOREST FIRES*

1	SURVOL DES INCENDIES DE FORETS	1	FLYING OVER FOREST FIRES
1.1	<p>Les incendies de forêts, fréquents lors de la période allant du 15 août au 15 janvier, sont susceptibles de mettre en cause la sécurité des aéronefs évoluant à leur proximité.</p> <p>Outre les dangers dus à l'abaissement de la visibilité par fumée et à la présence de fortes turbulences, il peut exister des risques d'abordage avec les aéronefs de secours appelés à évoluer sur l'incendie.</p> <p>Les aéronefs de la Sécurité Civile spécialisés dans la lutte anti-incendie, l'observation et le secours (en particulier DASH 8 - Hélicoptères - Avions légers d'observation) sont en effet amenés par la nature de leur mission à survoler les feux à des altitudes très basses par conditions de visibilité réduite et sans possibilité d'assurer l'anti-abordage de façon efficace.</p>	1.1	<p><i>Forest fires, which are particularly frequent over the period running from August 15th to January 15th, are capable of affecting the safety of aircraft flying in their proximity.</i></p> <p><i>In addition to dangers due to reduction of visibility by smoke and the presence of strong turbulence, there may be a risk of collision with rescue aircraft called in to fly over the fire.</i></p> <p><i>«Sécurité Civile» aircraft specialised in fire-fighting, observation and rescue (in particular DASH 8 - Helicopters - Light Observation Aircraft) are, by the very nature of their tasks, called upon to fly over the fires at very low altitudes in low-visibility conditions with no possibility of effectively ensuring collision avoidance.</i></p>
1.2	<p>Il est en conséquence demandé aux navigateurs aériens constatant la présence d'une fumée révélant un feu de forêt :</p> <ul style="list-style-type: none">- de s'en écarter au maximum, afin de laisser l'espace avoisinant disponible pour les aéronefs de secours présents ou attendus. Il est interdit de survoler les zones en cours de traitement à moins de 5 NM et à une hauteur inférieure à 1500 m (5000 ft) AGL.- pour éventuellement déclencher l'alerte "Feu", de signaler la présence de cette fumée en radiotéléphonie et selon le cas :- à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel ils sont en contact;- à un organisme de la circulation aérienne proche de leur position.	1.2	<p><i>Air navigators in the presence of smoke indicating a forest fire are therefore requested :</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>- to move away from it as far as possible in order to leave the adjacent space available for the rescue aircraft present or expected. It is prohibited to fly over zones being operated upon closer than 5 NM and at a height less than 1500 m (5000 ft) AGL.</i><i>- in order, possibly, to initiate the « Fire » warning, to report the presence of this smoke by radio-telephone to, depending on the circumstances :</i><i>- the air traffic control unit with which they are in contact ;</i><i>- an air traffic control unit close to their position.</i>

5.3.1.3 AUTRES ACTIVITES DE NATURE DANGEREUSE ET DANGERS POTENTIELS OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS

53131 DIVERS

ZONES GEOGRAPHIQUES UAS

A - CONTEXTE

Le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord prévoit dans son article 15 que les informations relatives aux zones géographiques pour drones établies à des fins de géovigilance soient rendues publiques par les États dans un format numérique unique et commun.

Une zone géographique est une partie de l'espace aérien dans laquelle des conditions particulières s'appliquent à l'exploitation de drones pour des raisons de sécurité, de respect de la vie privée et de protection des données à caractère personnel, de sûreté ou environnementales.

En France, y compris dans ses territoires d'outre-mer, les conditions particulières qui s'appliquent dans les zones géographiques UAS sont établies par des textes de nature réglementaire, dont l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord.

B - SPECIFICATIONS FRANCAISES DES ZONES GEOGRAPHIQUES UAS

Les zones géographiques UAS mises à disposition correspondent aux restrictions d'utilisation de l'espace aérien suivantes qui sont disponibles dans les publications d'information aéronautique (AIP) françaises :

1. Les zones interdites (P), réglementées (R) et dangereuses (D) publiées à la partie ENR 5.1 de l'AIP ;
2. Les zones de contrôle (CTR) et les régions terminales de contrôle (TMA) publiées respectivement en AD 2.17 de chaque aéroport, en ENR 2.1 de l'AIP ;
3. Les établissements portant des marques distinctives d'interdiction de survol à basse altitude publiées à la partie ENR 5.7.-1 de l'AIP ;
4. Les parcs nationaux et réserves naturelles publiées à la partie ENR 5.7.-3 de l'AIP ;
5. Les activités d'aéromodélisme et les activités particulières publiées à la partie ENR 5.5 de l'AIP ;
6. Les voisinages des infrastructures destinées à l'atterrissage ou au décollage mentionnées à l'annexe I de l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord pour ce qui concerne les pistes et les aires d'approche finale et de décollage telles que définies dans l'arrêté du 29 septembre 2009 modifié relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal.

Ces zones géographiques sont disponibles au format numérique ED-269.

C - MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES JEUX DE DONNEES NUMERIQUES ZONES GEOGRAPHIQUES UAS

Les données sont disponibles gratuitement dans la boutique du site internet SIA au lien suivant :

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/produits-numeriques-en-libre-disposition/donnees-zones-geographiques-uas.html>

53131 Miscellaneous

UAS GEOGRAPHICAL ZONES

A - CONTEXT

Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 concerning the rules and procedures applicable to the operation of unmanned aircraft on board requires in its article 15 that the information relating to the geographical areas for drones established for geo-awareness purposes are made publicly available by the States in a common unique digital format.

A geographical zone is a part of the airspace in which special conditions apply to the operation of drones for reasons of security, respect for privacy and protection of personal data, safety or environment.

In France, including its overseas territories, the special conditions that apply in the UAS geographical zones are established by regulatory texts, including the decree of December 3, 2020 relating to the use of airspace by unmanned aircraft.

B - FRENCH SPECIFICATIONS FOR UAS GEOGRAPHICAL ZONES DATASET

The UAS geographical areas made available correspond to the following airspace use restrictions that are available in the French aeronautical information publications (AIP) :

1. Prohibited (P), restricted (R) and danger (D) areas published in part ENR 5.1 of the AIP ;
2. Control zones (CTR) and terminal maneuvering areas (TMA) published respectively in AD 2.17 of each aerodrome, in ENR 2.1 of the AIP ;
3. Sites with distinctive marks prohibited for low altitude overflight published in part ENR 5.7.-1 of the AIP ;
4. National parks and nature reserves published in part ENR 5.7.-3 of the AIP ;
5. Model aircraft activities and special activities published in part ENR 5.5 of the AIP ;
6. The neighborhoods of infrastructures intended for landing or take-off mentioned in appendix I of the decree of December 3, 2020 relating to the use of airspace by aircraft without crew on board with regard to runways and final approach and take-off areas as defined in the amended order of 29 September 2009 relating to the technical safety characteristics applicable to the design, development, operation and maintenance of land aeronautic infrastructures used exclusively by helicopters with a single main rotor axis.

These geographical zones are available in ED-269 digital format.

C - DETAILS ON GEOGRAPHICAL ZONES DATASET PROVISIONS

The data is available for free in the shop of the SIA website at the following link :

<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/products-to-be-downloaded/uas-geographical-zones-data.html>

5.3.1.3 BALLONS CAPTIFS
CAPTIVE BALLOONS

Identification <i>Identification</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	HOR
Limites latérales <i>Lateral limits</i>		Organisme, conditions de pénétration <i>Operating authority, penetrating conditions</i>

DIVERS

MISCELLANEOUS

NIL

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 5.3-2 AUTRES DANGERS POTENTIELS
*OTHER POTENTIAL HAZARDS***VOLCANS***Active volcanoes***Piton de la Fournaise**21°14'40"S , 055°42'54"E
ALT : 8635 ft AMSL

L'arrêté n°1371 du 30 juillet 2015 portant rappel de l'interdiction de poser des aéronefs dans la zone de l'enclos du Piton de la Fournaise prévoit que conformément au code de l'environnement et à l'arrêté du 6 mai 1995 tout poser d'aéronefs en zone montagne est interdit en dehors des structures prévues à cet effet et que toute dérogation est soumise à l'autorisation de la préfecture de La Réunion (EMZPCOI).

Cette interdiction ne s'applique pas aux aéronefs engagés pour les opérations de secours ou de police ni aux aéronefs effectuant des missions scientifiques d'évaluation des risques liées au risque d'éruption sous la coordination de l'Observatoire Volcanologique du Piton de la Fournaise.

Piton de la Fournaise21°14'40"S , 055°42'54"E
ALT : 8635 ft AMSL

Order No. 1371 of July 30, 2015 reminding the prohibition of aircraft landing in the area of the enclos du Piton de la Fournaise provides that in accordance with the environmental code and the order of May 6, 1995 any landing of aircraft in mountain areas is prohibited outside the structures provided for this purpose and that any exemption is subject to authorization from the prefecture of La Reunion (EMZPCOI).

This prohibition does not apply to aircraft engaged in rescue or police operations nor to aircraft carrying out scientific risk assessment missions linked to the risk of eruption under the coordination of the Piton de la Fournaise Volcanological Observatory.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank