

ENR 1.3 REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

INSTRUMENT FLIGHT RULES

1.3.1 RÈGLES APPLICABLES À TOUS LES VOLS IFR

1.3.1.1 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 (SERA). 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 (FRA).

Note importante : Les règles décrites ci-dessous rappellent les règles nationales supplémentaires, sans préciser de façon exhaustive les règles européennes qui s'appliquent partout dans l'Union Européenne.

1.3.1.2 Plans de vol (FRA.4001 b) 3))

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.

1.3.1.3 Niveau minimal

Les dispositions mentionnées en ENR 1.1.2 s'appliquent.

1.3.2 RÈGLES APPLICABLES AUX VOLS IFR À L'INTÉRIEUR DE L'ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

1.3.2.1 Limitation de vitesse en 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.

1.3.3 RÈGLES APPLICABLES AUX VOLS IFR HORS DE L'ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

1.3.3.1 Niveau minimal (FRA.5025 a))

Outre le respect de la hauteur minimum de survol des agglomérations, installations et des rassemblements de personnes fixée par la réglementation (voir ENR 1.1.2), 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 supérieur ou égal au niveau défini en SERA.5015 b) et au plus haut des deux niveaux suivants : 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer et 300 m (1 000 pieds) au-dessus de la surface.

Une possibilité de dérogation à cette règle est offerte pour les vols d'hélicoptères effectuant du transport inter hospitalier, dans les conditions définies par l'autorité compétente.

1.3.3.2 Communications (FRA.5025 b))

Un aéronef en vol IFR évoluant en espace aérien de classe G garde l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié, et établit, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

1.3.4 PROCÉDURES GÉNÉRALES DE L'ESPACE AÉRIEN EN CHEMINEMENT LIBRE (FRA)

1.3.4.1 Zone d'application

Les procédures en espace aérien FRA sont applicables à l'intérieur de la cellule FRA dénommée SOOOFRA, définie à l'ENR 2.2.5 et sur la carte ENR 6.3.

1.3.4.2 Règles de vol

1.3.4.2.1 Généralités

Dans la cellule FRA, les vols IFR sont soumis aux procédures définies à l'ENR 1.1 "Règles générales" et aux lettres d'accord entre centres de contrôle régional voisins.

1.3.1 RULES APPLICABLE TO ALL IFR FLIGHTS

1.3.1.1 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 923/2012 of 26 September 2012 establishing common rules of the air and operational provisions for air navigation services and procedures (SERA). 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 order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) NR 923/2012 (FRA).

Important note: The rules outlined below recall the additional national rules, without exhaustively specifying the European rules that apply throughout European Union.

1.3.1.2 Flight plans (FRA.4001 b) 3))

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.

1.3.1.3 Minimum level

Provisions mentioned in ENR 1.1.2 apply.

1.3.2 RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS WITHIN CONTROLLED AIRSPACE

1.3.2.1 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 cleared otherwise.

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 lower 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.

1.3.3 RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS OUTSIDE CONTROLLED AIRSPACE

1.3.3.1 Minimum level (FRA.5025 a))

In addition to respecting the minimum flight height for the agglomerations, installations and gatherings of persons set by regulation (see ENR 1.1.2), except for take-off, landing and related manoeuvres, an IFR flight shall be operated at a level higher or equal to the level defined in SERA.5015 b) and to the highest of the following levels : 900 m (3000 ft) above mean sea level and 300 m (1000 ft) above ground.

An exemption to this rule may be granted to helicopters under IFR carrying out inter-hospital transport, subject to conditions defined by the competent authority.

1.3.3.2 Communications (FRA.5025 b))

An aircraft flying under IFR in G class airspace shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish bilateral communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service.

1.3.4 FREE ROUTE AIRSPACE (FRA) GENERAL PROCEDURES

1.3.4.1 Area of application

FRA procedures are applicable in the FRA cell named SOOOFRA, defined in ENR 2.2.5 and chart ENR 6.3.

1.3.4.2 Flight rules

1.3.4.2.1 General

In the FRA cell, IFR flights are subject to the procedures defined in ENR 1.1 "General Rules" and in the Letters of Agreement between neighbouring ACCs.

Les utilisateurs de la cellule FRA doivent planifier leurs trajectoires en utilisant les points significatifs publiés en ENR 4.4 "Indicatifs codés des points significatifs" de l'AIP CAR-SAM-NAM.

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".

1.3.4.2.2 Survol

Les aéronefs en survol dans une cellule FRA de l'UIR Cayenne doivent planifier leur vol obligatoirement depuis un point d'entrée FRA (E) vers un point de sortie FRA (X).

L'usage de points intermédiaires est autorisé dans la planification du vol et dans la description de la route.

L'usage de points intermédiaires non publiés définis par des coordonnées géographiques est autorisé en particulier pour indiquer un changement de niveau à l'intérieur de la cellule FRA.

1.3.4.2.3 Accès de / vers l'aérodrome de Cayenne-Félix Eboué (SOCA)

Les aéronefs à l'arrivée sur l'aérodrome doivent planifier leur vol d'un point FRA (E) vers un point FRA (A), puis sur le premier point de la STAR.

Les aéronefs au départ de l'aérodrome doivent planifier leur vol du dernier point de la SID vers un point FRA (D), puis un point FRA (X).

1.3.4.2.4 FRA transfrontalier

La planification de DCT transfrontalier n'est pas autorisée.

1.3.4.3 Espaces réservés

1.3.4.3.1 Contournement des espaces réservés

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

1.3.4.3.2 Procédures additionnelles

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".

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 :

Within FRA cell, users must plan their trajectories using significant points published in ENR 4.4 "Named codes designators for significant points" of the CAR-SAM-NAM AIP.

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.

1.3.4.2.2 Overflight

Aircraft flying over a FRA cell of the UIR Cayenne must plan their flight compulsorily from a FRA entry point (E) to a FRA exit point (X).

The use of intermediate points is allowed in flight planning and in the route description.

The use of unpublished intermediate points defined by geographical coordinates is allowed in particular to indicate a change of level within the FRA cell.

1.3.4.2.3 Access from / to Cayenne-Félix Eboué Airport (SOCA)

Aircraft arriving at the aerodrome must plan their flight from a FRA (E) point to a FRA point (A), then to the first point of the STAR.

Aircraft departing from the aerodrome must plan their flight from the last point of the SID to a FRA point (D) and then to a FRA point (X).

1.3.4.2.4 Cross-border FRA

Planning cross-border DCT is not allowed.

1.3.4.3 Reserved areas

1.3.4.3.1 Rerouting reserved areas

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

1.3.4.3.2 Additional procedures

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

The parity 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 Direction of cruising levels (FL) in a FRA cell		
FLs pour / for FRA (E)	FLs pour / for FRA (X)	FLs à l'intérieur d'une cellule FRA FL inside a FRA cell
PAIR / EVEN	PAIR / EVEN	FLs PAIRS pour tous les segments DCT EVEN FLs for all DCT segments
IMPAIR / ODD	IMPAIR / ODD	FLs IMPAIRS pour tous les segments DCT ODD FLs for all DCT segments