

## 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'atterrissement 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 FRA sont applicables à l'intérieur des cellules FRA définies à l'ENR 2.2.5.

## 1.3.4.2 Règles de vol

## 1.3.4.2.1 Généralités

Dans les cellules FRA, les vols IFR sont soumis aux procédures définies à l'ENR 1.1 "Règles générales" et au RAD publié par Eurocontrol.

## 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 (3 000 ft) above mean sea level and 300 m (1 000 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 airspace procedures are applicable in the FRA cells defined in ENR 2.2.5.

## 1.3.4.2 Flight rules

## 1.3.4.2.1 General

In FRA cells, IFR flights are subject to the procedures defined in ENR 1.1 "General Rules" and in the RAD published by Eurocontrol.

Les utilisateurs des cellules FRA doivent planifier leurs trajectoires en utilisant les points significatifs publiés en ENR 4.1 "Aides de radionavigation en route" ou ENR 4.4 "Indicatifs codés des points significatifs" de l'AIP France. 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".

Limitation des DCT : à l'intérieur des cellules FRA, la limitation de distance ne s'applique pas aux DCT.

#### 1.3422 Survol

Les aéronefs en survol dans une cellule FRA de l'UIR France doivent planifier leur vol obligatoirement depuis un point d'entrée FRA (E) vers un point de sortie FRA (X) hormis lorsque la planification transfrontalière entre les cellules FRA autorise l'usage de points intermédiaires FRA (I) (paragraphe 1.3.4.2.4).

#### 1.3423 Accès de / vers un aérodrome

Les aéronefs à l'arrivée d'un aérodrome doivent planifier leur vol d'un point FRA (E) ou (I) vers un point FRA (A).

Les aéronefs au départ d'un aérodrome doivent planifier leur vol d'un point FRA (D) vers un point FRA (X) ou (I).

Les aéronefs qui évoluent exclusivement dans un seul espace FRA à l'intérieur de l'UIR France peuvent planifier leur vol d'un point FRA (D) vers un point FRA (A) via d'éventuels points FRA (I).

#### 1.3424 FRA transfrontalier

La planification transfrontalière entre cellules FRA est autorisée selon les critères définis dans le RAD :

1. entre la cellule LFFRAE et LSASFRA, LFFRANE et EDYYFRA,
2. entre la cellule LFFRANE et LSASFRA, EDYYFRA, LFFRAE et LFFRAC,
3. et entre la cellule LFFRAC, LFFRANE et LSASFRA.

Les vols entre ces espaces n'ont pas l'obligation de planifier via un point (E), (X) ou (EX). La planification via un point (I) situé proche de la frontière et publié à l'ENR 4.1 ou ENR 4.4 est suffisant.

#### 1.3.4.3 Espaces réservés

##### 1.3431 Contournement des espaces réservés

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

##### 1.3432 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".

Un changement de niveau sur un point autre qu'un point significatif n'est pas autorisé.

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 :

*FRA cells users must plan their trajectories using significant points published in ENR 4.1 "Radionavigation aids en route" or ENR 4.4 "Named codes designators for significant points" of the AIP France. 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.*

*DCT limitation : Inside FRA cells, distance limitation does not apply to DCT.*

#### 1.3422 Overflight

*Aircraft flying over a FRA cell of the UIR France must plan their flight compulsorily from a FRA entry point (E) to a FRA exit point (X), except where crossborder flight planning between FRA (I) intermediate points is allowed in the route description (paragraph 1.3.4.2.4).*

#### 1.3423 Access from / to an aerodrome

*Aircraft arriving from an aerodrome must plan their flight from a FRA (E) or (I) point to a FRA point (A).*

*Aircraft departing from an aerodrome must plan their flight from a FRA point (D) to a FRA point (X) or (I).*

*Aircraft operating exclusively in a single FRA airspace within the UIR France can plan their flight from a FRA point (D) to a FRA point (A) via possible FRA points (I).*

#### 1.3424 Cross-border FRA

*Specific restrictions on the use of FRA intermediate points (I) between the FRA areas are defined in the RAD. Crossborder planning is only available:*

1. between LFFRAE and LSASFRA, LFFRANE and EDYYFRA,
2. between LFFRANE and LSASFRA, EDYYFRA, LFFRAE and LFFRAC,
3. and between LFFRAC, LFFRANE and LSASFRA.

*Flights between these areas are not required to file a FRA horizontal entry or exit point (E, X), rather the use of a FRA intermediate point (I), that is situated near the boundary and published in ENR 4.1 or ENR 4.4 is possible.*

##### 1.3.4.3 Reserved areas

##### 1.3431 Bypassing reserved areas

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

##### 1.3432 Additional procedures

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

*A level change on a point other than a significant point is not allowed.*

*Direction 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 <i>FL inside a FRA cell</i>
PAIR / EVEN	PAIR / EVEN	FLs PAIRS pour tous les segments DCT <i>EVEN FLs for all DCT segments</i>
IMPAIR / ODD	IMPAIR / ODD	FLs IMPAIRS pour tous les segments DCT <i>ODD FLs for all DCT segments</i>
PAIR / EVEN	IMPAIR / ODD	Un changement d'un FL PAIR à un FL IMPAIR doit être planifié à l'intérieur de la cellule FRA <i>A change from an EVEN to an ODD FL must be planned inside the FRA cell</i>
IMPAIR / ODD	PAIR / EVEN	Un changement d'un FL IMPAIR à un FL PAIR doit être planifié à l'intérieur de la cellule FRA <i>A change from an ODD FL to an EVEN FL must be planned inside the FRA cell</i>