

Extraits de Réglementation

- *Conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale*
- *Circulation aérienne*

GUIDE VFR

SIA

2007

VERSION CORRIGÉE

INTRODUCTION / FOREWORD

Le GUIDE VFR regroupe les informations stables et l'essentiel des conditions d'utilisation des aéronefs en aviation générale, extraites du Règlement du Transport aérien. Il est édité une fois par an et peut être consulté sur le site Internet du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr).

Le SIA édite également la pochette DOCUMENTS VFR qui comprend :

- le GUIDE VFR ;
- la carte aéronautique de la France au 1/1.000.000 en 2 coupures Nord-Sud ;
- le manuel « Complément aux cartes aéronautiques » qui contient les informations indispensables pour utiliser les cartes ;
- la carte du Réseau Très Basse Altitude Défense (RTBA) ;
- la plaquette de préparation de vol ;
- la règle aéronautique, à différentes échelles.

Les cartes aéronautiques et le Complément aux cartes aéronautiques de la pochette DOCUMENTS VFR sont édités deux fois par an.

SOMMAIRE / TABLE OF CONTENTS

CONDITIONS D'UTILISATION DES AÉRONEFS CIVILS EN AVIATION GÉNÉRALE

(en français uniquement)

Page

- 03 Arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale (extraits).
03 Équipement minimal de vol, navigation, communication et surveillance exigé pour les aérodyne.
07 Équipage.
07 Utilisations - Limitations.
09 Documentation.
10 Documents d'entretien.
12 Arrêté du 21 juin 2001 modifié relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-collision installés à bord des aéronefs volant dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine (extraits).
13 Arrêté du 28 août 1978 modifié relatif à l'obligation d'emport de radiobalises de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact
-

CIRCULATION AÉRIENNE - GÉNÉRALITÉS

AIR TRAFFIC - GENERAL

ABRÉVIATIONS

- 17 Abréviations principales

INFORMATION AÉRONAUTIQUE

- 22 Information aéronautique en ligne

TÉLÉCOMMUNICATIONS

- 24 Portée opérationnelle spécifiée des fréquences radio

Utilisation du transpondeur

- 25 Appariement fréquences VOR/canaux DME

- 26 Utilisation des installations radio électriques

AÉRODROMES ET FIR

- 28 Aérodrodromes / codage OACI

- 33 Indicateurs d'emplacement OACI / décodage

- 38 Indicateurs d'emplacement FIR

Utilisation des aérodrodromes privés

Utilisation des hélisturfaces

- 39 Direction centrale de la police aux frontières

- 40 Gendarmerie des transports aériens

MÉTÉOROLOGIE

- 42 Assistance météorologique aux vols VFR

- 47 Critère d'application CAVOK

- 48 Aérodrodromes dotés d'une borne télématique ou OLIVIA

- 49 Dénomination des secteurs VFR

- 50 Carte de zones pour prévisions VFR

ABREVIATIONS

Main Abbreviations

AERONAUTICAL INFORMATION

Aeronautical information on the web site

TELECOMMUNICATIONS

Specified operational coverages of radio frequencies

Transponder use

VOR and DME channel (or TACAN) coupling

Use of radioelectric installations

AERODROMES AND FIR

Aerodromes / ICAO coding

ICAO location indicators / decoding

FIR location indicators

Use of private airfields

Use of helisurfaces

Central directory for border police

Gendarmerie aerial transport

METEOROLOGY

Meteorological assistance to the VFR flights

Criterion use of CAVOK

Aerodromes equipped with consultation terminals or OLIVIA

VFR sectors identification

VFR forecast areas

RÈGLES DE L'AIR ET SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

- 52 Utilisation des AD par les aéronefs
- 53 Circulation d'aérodrome-Positions caractéristiques
- 54 Procédures de circulation
- 63 Phraséologie (quelques exemples)
- 65 Vols VFR en croisière
- 66 Vol en VFR spécial
- 67 Hauteur minimale en VFR
- 68 Hauteurs minimales pour les avions et les hélicoptères
- 70 Franchissement de frontières en VFR
- 73 Contact radio en VFR avec ou sans plan de vol
- 74 Survol des incendies de forêt
- 75 Comment déposer un plan de vol
Comment obtenir l'information aéronautique avant le vol
Autres possibilités
Liste des BRIA
- 76 Régions de service BRIA
- 77 Exemple de rédaction d'un plan de vol VFR
- 78 Notice succincte pour la rédaction d'un plan de vol VFR
- 80 Quand déposer un plan de vol (FPL)
- 81 Mise en vigueur et clôture du plan de vol (FPL)
- 82 Service assuré aux vols VFR
- 83 FIR
- 85 Espaces, services, conditions de vol
- 90 VFR de nuit (avions)

RESTRICTIONS DE L'ESPACE AÉRIEN

- 94 Zones à statut particulier
- 95 Opérations militaires à grande vitesse et à basse altitude

RECHERCHE ET SAUVETAGE

- 98 Procédure de détresse et d'urgence
- 100 Réglementation SAR (RBDA)

AIR TRAFFIC RULES AND SERVICES

- Aerodrome use by ACFT*
- Aerodrome traffic-Typical positions*
- Air traffic procedures*
- Phraseology (examples)*
- VFR cruising flights*
- Special VFR flight*
- Minimum height for VFR*
- Minimum heights specified in department for aircraft and helicopters*
- Crossing the frontiers in VFR*
- Radio contact for VFR flights with or without flight plans*
- Overflying of forest fires*
- How to file a flight plan*
How to obtain aeronautical information before flight
Other possibilities
Aeronautical information regional offices
- Service areas of the BRIA*
- VFR flight plan example*
- Brief notes on how to fill a VFR flight plan*
- When to file a Flight plan (FPL)*
- Enforcing and closing a flight plan (FPL)*
- Services provided to VFR flights*
- FIR*
- Airspaces, services, flight conditions*
- VFR at night (aircraft)*

AIRSPACE RESTRICTIONS

- Particular status areas*
- Military operations conducted at high speed and low altitude*

SEARCH AND RESCUE

- Distress and emergency procedure*
- SAR rules (RBDA)*

**CONDITIONS D'UTILISATION
DES AÉRONEFS CIVILS
EN AVIATION GÉNÉRALE**

Le texte présenté dans les pages suivantes est constitué d'extraits de l'arrêté du 24 Juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, et de l'arrêté du 21 juin 2001 modifié relatifs aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-collision installés à bord des aéronefs volant dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine.

Les extraits présentés ne comportent aucune modification par rapport au texte correspondant de l'Arrêté, mais leur présentation sous forme d'abrégé ne permet pas de conserver les mêmes numéros de chapitre ou de paragraphe.

Les dispositions de l'arrêté du 28 août 1978 relatif à l'obligation d'emport de radiobalises de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact sont également présentées dans ces pages.

Ce livret a pour vocation de n'être qu'un aide mémoire facile à transporter ou à garder dans la mallette du pilote et permettant à tout moment de vérifier les points essentiels concernant l'équipement, les réserves, l'équipage, ou la documentation de l'avion. Il ne dispense pas de la connaissance des arrêtés précités dans leur intégralité.

Les arrêtés modifiés du 24 Juillet 1991 et du 21 juin 2001 précités sont consultables sur le site Internet du SIA (à la rubrique Réglementation).

Le Service de l'Information Aéronautique

ARRETE DU 24 JUILLET 1991 MODIFIE RELATIF AUX CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS CIVILS EN AVIATION GENERALE (Extraits)

1 EQUIPEMENT MINIMAL DE VOL, NAVIGATION, COMMUNICATION ET SURVEILLANCE EXIGE POUR LES AERODYNES

1.1 GENERALITES

1.1.1 Tout matériel radioélectrique d'une station d'aéronef est approuvé. Les stations radioélectriques de bord doivent être conformes aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne et par les services de recherche et de sauvetage.

1.1.2 Si un élément de l'équipement de navigation requis tombe en panne à un moment quelconque du vol, le reste de l'équipement doit permettre de respecter les exigences de navigation.

1.1.3 L'installation radioélectrique de bord peut être différente de celle qui est décrite dans cette annexe lorsque l'aéronef est équipé d'un système de navigation répondant aux spécifications minimales de performances exigées par les organismes de la circulation aérienne et présentant une sécurité de fonctionnement au moins équivalente à celle des moyens conventionnels.

Le nombre et la nature des équipements sont approuvés par le ministre chargé de l'aviation civile après étude spécifique de chaque cas.

1.1.4 Une plaquette doit être installée à bord des aéronefs légers français pour indiquer leur aptitude aux vols I.F.R., V.F.R. de nuit. Cette plaquette doit être retirée ou occultée si les conditions d'aptitude ne sont plus respectées.

1.2 EQUIPEMENT MINIMAL EXIGE EN VOL VFR DE JOUR

Vol et navigation

a) un anémomètre ;

b) un indicateur de dérapage ;

c) Si l'aéronef vole en espace aérien contrôlé, un altimètre qui doit être sensible et ajustable ;

d) un compas magnétique compensable ;

e) un récepteur VOR ou un radiocompas automatique en fonction de la route prévue ou un GPS homologué en classe A, B ou C, si l'aéronef vole sans contact visuel du sol ou de l'eau ;

f) pour les planeurs, un variomètre ;

g) pour les aéronefs de catégorie acrobatique un dispositif scellé d'enregistrement des facteurs de charge ;

h) une montre marquant les heures et les minutes ;

Communication

- i) l'équipement émetteur-récepteur VHF conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne (1) ;
- j) en zone de type H, un émetteur-récepteur H.F ;

Surveillance

- k) l'équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne (1) ;

1.3 EQUIPEMENT MINIMAL EXIGE EN VOL VFR DE NUIT

Vol et navigation

- a) un anémomètre ;
- b) un altimètre sensible et ajustable, d'une graduation de 1000 pieds (304,80 mètres) par tour et avec un indicateur de pression barométrique de référence en hectopascal ;
- c) un compas magnétique compensable ;
- d) un variomètre ;
- e) un indicateur gyroscopique de roulis et de tangage (horizon artificiel) ;
- f) un deuxième horizon artificiel ou un indicateur gyroscopique de taux de virage avec un indicateur intégré de dérapage (indicateur bille-aiguille) alimenté indépendamment du premier horizon ;
- g) un indicateur de dérapage si l'aérodrome est équipé de deux horizons artificiels ;
- h) un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap) ;
- i) un récepteur VOR ou un radiocompas automatique en fonction de la route prévue ou un GPS homologué en classe A, B ou C ;
- j) une lampe électrique autonome ;
- k) un jeu de fusibles ;
- l) un système de feux de navigation ;
- m) un système de feux anticollision ;
- n) un phare d'atterrissage. Sur les giravions ce phare doit être réglable en site depuis la place pilote sauf si un ou plusieurs phares fixes suffisent pour l'approche et l'atterrissage ;
- o) un dispositif d'éclairage des instruments de bord et des appareils indispensables à la sécurité ;
- p) une montre marquant les heures et les minutes ;

Communication

- r) en zone de type H, un émetteur-récepteur HF ;
- s) l'équipement émetteur-récepteur VHF conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne (1) ;

Surveillance

- t) l'équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne (1).

(1) Voir page 12 extrait de l'Arrêté du 21 Juin 2001 modifié relatif aux équipements de communication de navigation de surveillance et d'anti-collision installés à bord des aéronefs volant en VFR dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine.

1.4 SURVOL DE L'EAU

1.4.1 Tout aéronef doit emporter pour chaque occupant un gilet de sauvetage ou un dispositif individuel équivalent, rangé de telle manière qu'il puisse être accessible facilement, lorsque :

- dans le cas d'un aérodyne, il survole une étendue d'eau, à une distance de la côte telle que, un moteur en panne il ne peut atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;
- dans tous les cas, il se trouve à plus de 50 milles marins (92 kilomètres) de la côte.

1.4.2 Lorsqu'un aéronef peut être amené à se trouver à une distance de la côte supérieure à :

- 100 milles marins (185 kilomètres) dans le cas d'un aérodyne monomoteur ;
- 200 milles marins (370 kilomètres) dans le cas d'un aérostat ou d'un aérodyne multimoteur pouvant poursuivre son vol un moteur en panne ;

celui-ci doit emporter :

- a) une balise de survivance, flottable et étanche, aisément et rapidement accessible ;
- b) un ou des canots de sauvetages facilement utilisables en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes à bord.

A chaque canot de sauvetage doivent s'ajouter les équipements suivants :

- un miroir de signalisation normalisé grand modèle ;
- deux fusées parachute de couleur rouge ;
- une lampe électrique fonctionnant au contact de l'eau ou à défaut une lampe électrique étanche ;
- un matériel de survie et de signalisation comprenant :
- un litre d'eau douce par personne à bord ;
- des sachets ou pains de fluorescéine d'une masse d'au moins 300 grammes, perméables, contenus dans une enveloppe imperméable ;
- une trousse médicale de premier secours comprenant des médicaments antalgiques, antinaupathiques, tonocardiaques, du collyre, des produits antiseptiques et un nécessaire à pansements.

1.4.3 Survol de l'eau par les giravion

Tout giravion doit, de plus, être équipé d'un dispositif, permanent ou à déploiement rapide, assurant la flottabilité de l'appareil, lorsque :

- il survole une étendue d'eau, à une distance de la côte telle que, un moteur en panne il ne peut atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ; ou
- il se trouve à plus de 50 milles marins (92 kilomètres) de la côte.

Toutefois un exploitant peut déroger à cette disposition pour des vols de convoyage dans le cadre d'une activité particulière, sous réserve qu'il ait défini des procédures d'évacuation en cas d'amerrissage forcé et que l'équipage minimal de conduite soit seul à bord.

Ces procédures doivent être connues, réalisables par l'équipage et être incluses dans la documentation de bord.

1.5 SURVOL DES REGIONS TERRESTRES DESIGNÉES

Lorsqu'il est utilisé pour survoler une région désignée où, d'après les accords régionaux de navigation aérienne, les opérations de recherches et de sauvetage seraient particulièrement difficiles et où les rescapés d'un éventuel atterrissage forcé seraient en danger du fait des conditions climatiques, de l'environnement et du manque de subsistance, tout aéronef doit être équipé d'un dispositif de signalisation et d'un équipement de survie et de secours approprié.

Le dispositif de signalisation doit comprendre au moins :

- un miroir de signalisation normalisé grand modèle ;
- une lampe électrique à piles activables ;
- trois bandes pour signaux sol air (rouge d'un côté, blanche de l'autre) de 3 mètres sur 0,30 mètre avec le code international imprimé sur chaque bande ;
- une balise de survivance.

L'équipement de survie et de secours doit être adapté aux itinéraires et comprendre au moins :

- des vivres et de l'eau potable calculés sur une alimentation de secours d'au moins un jour par occupant ;
- une trousse médicale individuelle de premier secours comprenant des médicaments antalgiques, tonocardiaques, antipaludéens, du collyre, des produits antiseptiques et un nécessaire à pansement.

1.6 AERONEFS A CABINE NON PRESSURISEE

1.6.1 Vol à haute altitude et équipement en oxygène pour les aéronefs français

1.6.1.1 Pour tout vol à un niveau de vol supérieur à 125 (altitude-pression 3800 mètres), chaque membre de l'équipage de conduite doit disposer d'un système d'inhalation et d'une réserve d'oxygène suffisante pour l'alimenter pendant la durée du vol à ce niveau.

1.6.1.2 Pour tout vol à un niveau de vol supérieur à 145 (altitude-pression 4400 mètres), chaque personne à bord doit disposer d'un système d'inhalation et d'une réserve d'oxygène suffisante pour l'alimenter pendant la durée du vol à ce niveau.

1.6.2 Aéronefs à cabine pressurisée

Les aéronefs à cabine pressurisée doivent être conformes, en ce qui concerne les équipements nécessaires au vol à haute altitude, à la réglementation applicable aux aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien.

1.7 UTILISATIONS DIVERSES

1.7.1 Instruction en vol

Nul ne peut dispenser l'instruction de pilotage en vol à bord d'un aérodyne non équipé de double-commandes principales de conduite si les commandes principales ne sont pas facilement accessibles depuis les deux postes.

1.7.2 Hydravions et aéronefs amphibies utilisés comme hydravion

Tout hydravion ou aéroplane amphibie utilisé comme hydravion doit être équipé :

- a) d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, facilement accessible ;
- b) s'il y a lieu, de l'équipement nécessaire pour émettre les signaux sonores ou lumineux prescrits par les règlements de navigation ;
- c) d'une ancre ;
- d) d'une ancre flottante lorsqu'elle est nécessaire pour faciliter les manœuvres.

1.7.3 Avion atterrissant ou décollant sur une altisurface

Tout avion atterrissant ou décollant sur une altisurface doit contenir le matériel de secours et de survie approprié, tel que défini dans l'annexe à l'arrêté relatif aux conditions dans lesquelles certains avions peuvent atterrir et décoller en montagne ailleurs que sur un aéroport.

2 EQUIPAGE

2.1 VOLS PARTICULIERS

2.1.1 Vol d'instruction

Pour se préparer seul à bord d'un aéronef en vue de la délivrance d'un brevet, d'une licence ou d'une habilitation au vol de nuit ou, le cas échéant, à son renouvellement, un pilote doit :

- satisfaire aux conditions d'âge exigées, au regard de la réglementation applicable pour le brevet ou la licence à acquérir ou détenu, lors du premier vol solo ;
- détenir un certificat d'aptitude physique et mentale en cours de validité quand celui-ci est requis pour la délivrance du titre correspondant ;
- détenir une autorisation écrite délivrée par un instructeur détenant les privilèges correspondants.

2.1.2 Un aéronef certifié avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes ne peut être piloté par un pilote candidat à une qualification que si l'autre pilote possède la qualification d'instructeur appropriée.

2.2 CONDITIONS D'EXPERIENCE RECENTE

2.2.1 Un pilote ne peut exercer la fonction de commandant de bord ou de copilote sur un aérodyne transportant des passagers s'il n'a effectué, dans les trois mois qui précèdent, au moins trois décollages et trois atterrissages sur un aérodyne de même classe ou type ou sur un entraîneur synthétique de vol qualifié à cet effet.

2.2.2 Le détenteur d'une licence qui ne détient pas une qualification de vol aux instruments en état de validité ne peut exercer de nuit en tant que commandant de bord d'un aérodyne transportant des passagers s'il n'a effectué de nuit au moins un des décollages et atterrissages requis par le paragraphe 2.2.1 ci-dessus.

En outre, pour transporter un ou des passagers en circuit d'aérodrome, s'il n'est pas titulaire d'une qualification de vol VFR de nuit ou de l'habilitation au vol de nuit, le pilote doit avoir été autorisé par un instructeur compétent.

3 UTILISATIONS - LIMITATIONS

3.1 AVITAILLEMENT, RESERVES DE CARBURANT ET LUBRIFIANT

3.1.1 Les aéronefs lourds utilisés par un exploitant français doivent pour ce qui concerne l'application de ce paragraphe se conformer aux dispositions réglementant les aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien.

3.1.2 Les membres d'équipage ou des personnes désignées par l'exploitant peuvent assurer les opérations d'avitaillement en carburant d'un aéronef dans les stations où un personnel n'est pas prévu à cet effet. Ils doivent se conformer à des procédures fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

3.1.3 Le commandant de bord doit s'assurer avant tout vol que les quantités de carburant, de lubrifiant et autres produits consommables lui permettent d'effectuer le vol prévu avec une marge acceptable de sécurité.

En aucun cas ces quantités ne doivent être inférieures à celles nécessaires pour :

- atteindre la destination prévue compte tenu des plus récentes prévisions météorologiques, du régime et de l'altitude prévus, ou à défaut, les quantités nécessaires sans vent majorées de dix pour cent ;
- et poursuivre le vol au régime de croisière économique :
 - en vol V.F.R. de jour pendant vingt minutes, excepté les U.L.M. et les aérostats ;
 - en vol V.F.R. de nuit, pendant quarante-cinq minutes, quel que soit le type d'aéronef.

-
- 3.1.4** Nul ne peut entreprendre un vol local au voisinage de son lieu de départ si ne sont embarquées les quantités de carburant nécessaires pour voler :
- en V.F.R. de jour, pendant trente minutes ;
 - en V.F.R. de nuit, pendant quarante-cinq minutes.

- 3.1.5** Nul ne peut poursuivre un vol au voisinage d'un site d'atterrissage approprié si ne subsistent à bord les quantités de carburant nécessaires pour voler pendant quinze minutes.

3.2 UTILISATION DES CEINTURES ET DES HARNAIS DE SECURITE

3.2.1 Membres d'équipage

Tout membre de l'équipage doit :

- a) pendant les phases de décollage et de montée initiale, d'approche finale et d'atterrissage, occuper le poste approprié à l'exercice de sa fonction et garder sa ceinture de sécurité ou son harnais de sécurité attachés ; toutefois chaque membre de l'équipage de conduite qui n'occupe pas un siège de pilote peut ne pas utiliser son harnais de sécurité, chaque fois qu'il ne lui permettrait pas d'exercer normalement l'ensemble de ses fonctions ;
- b) pendant la phase de vol en route, garder sa ceinture de sécurité ou son harnais de sécurité attachés, sauf si l'exécution de ses tâches exige qu'il se déplace ou se détache, pour satisfaire à ses fonctions professionnelles ou physiologiques. Dans ces cas, un membre de l'équipage doit être en mesure d'assurer ses tâches pendant son absence.

3.2.2 Passagers

Tout passager doit avoir sa ceinture de sécurité et son harnais attachés (si le siège en est équipé) pendant le décollage et l'atterrissage, et en toute circonstance où le commandant de bord l'estime nécessaire.

Un vol ne peut être entrepris que si les passagers peuvent attacher et détacher leur ceinture et harnais par leurs propres moyens ou avec l'aide d'une personne située à proximité immédiate.

Les aéronefs utilisés pour le largage de parachutistes sont soumis, pour ce qui concerne les sièges passagers, à des conditions techniques particulières fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

3.2.3 Nombre d'occupants âgés de plus de deux ans

Le nombre total d'occupants âgés de plus de deux ans ne peut excéder le nombre maximal d'occupants et le nombre maximal de sièges prévu dans les documents de navigabilité associés à l'aéronef.

Cependant, sauf dans les cas où il est exigé un harnais de sécurité, il est admis que deux enfants âgés de deux à moins de douze ans et d'une corpulence comparable peuvent occuper un même siège et y être attachés par la même ceinture, si l'on a pu s'assurer avant le vol que l'un des deux au moins est capable d'attacher et de détacher la ceinture conformément aux instructions, ou qu'un occupant adulte et voisin est en mesure de s'en charger pour eux. Dans ce cas, il n'est autorisé qu'un seul regroupement d'enfants par rangée de sièges.

Aucun regroupement n'est autorisé sur les sièges pilote.

3.2.4 Enfant de moins de deux ans

Un enfant de moins de deux ans peut être tenu dans les bras d'un adulte, si un dispositif agréé n'est pas disponible.

3.2.5 Vols d'instruction ou de contrôle en conditions simulées de pilotage sans visibilité

Nul ne peut assurer l'instruction ou le contrôle en conditions simulées de pilotage sans visibilité s'il ne peut assurer la vigilance extérieure dans les conditions usuelles, ou si un observateur n'est pas en fonction à bord.

4 DOCUMENTATION

4.1 OBLIGATION D'EMPORT DES DOCUMENTS

Les documents dont la liste suit doivent se trouver à bord de l'aéronef, tenus à jour et en état de validité. Ils doivent être présentés à la demande des services compétents.

4.1.1 Pour tout vol :

- a) hormis le cas des planeurs et des U.L.M., la documentation à jour fixant les conditions et limites d'utilisation de l'aéronef, notamment le manuel de vol ou le document équivalent et la fiche de pesée ;
- b) les consignes relatives aux éventuelles utilisations particulières, aux opérations de secours et à l'utilisation des équipements de secours ;
- c) le plan de vol de circulation aérienne, lorsqu'il est établi ;
- d) sauf pour les vols restant dans la circulation d'aérodrome, les cartes appropriées à la route envisagée et à toute autre route de déroutement.

4.1.2 Pour tout vol autre qu'en U.L.M., pour lequel l'aérodrome de décollage et d'atterrissage sont différents :

- a) le certificat d'immatriculation ou le document équivalent ;
- b) le document de navigabilité ;
- c) le document de limitation de nuisances exigé ;
- d) la licence de station d'aéronef exigée ;
- e) les licences, qualifications, autorisations techniques et carnets de vol (si une autorisation technique y est apposée) des membres d'équipage de conduite ;
- f) le carnet de route. Toutefois l'emport de ce document n'est pas obligatoire sous réserve du respect des dispositions prévues au paragraphe 4.2.

4.1.3 Pour tout vol en U.L.M., pour lequel les terrains de décollage et d'atterrissage sont différents :

- a) la carte d'identification ;
- b) la licence du pilote et si nécessaire la déclaration de niveau de compétence pour la pratique des activités particulières ;
- c) la licence de station d'aéronef exigée.

4.1.4 Pour tout vol d'un aéronef français dans un pays étranger :

- a) les procédures, conformes aux dispositions de l'annexe 2 à la convention de Chicago, destinées au commandant de bord d'un aéronef intercepté ;
- b) les signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs interceptés conformément aux dispositions de l'annexe 2 à la convention de Chicago ;

Ces documents doivent être à la portée de l'équipage.

- c) le carnet de route.

4.2 TENUE A JOUR DES DOCUMENTS

4.2.1 Carnet de route

4.2.1.1 Les exigences du paragraphe 4.2.1 ne concernent pas les U.L.M.

4.2.1.2 Tout aéronef doit être doté d'un carnet de route dont la forme est acceptée par les services compétents de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

Le carnet de route doit être tenu à jour et convenablement rempli, au plus tard en fin de journée et/ou après toute anomalie, incident ou accident.

4.2.1.3 La mise à jour du carnet de route doit être faite sous la responsabilité du commandant de bord et signée par lui, notamment en ce qui concerne : la date, le nom des membres d'équipage et leur fonction à bord, l'origine et la destination du vol, l'heure de départ et l'heure d'arrivée, le temps de vol, la nature du vol, le carburant embarqué lors de l'avitaillement, les anomalies constatées pendant le vol ou une mention explicite d'absence d'anomalie.

4.2.1.4 Pour les aéronefs français, après toute opération d'entretien, le carnet de route doit être revêtu de l'approbation pour remise en service, ainsi que de l'identification de l'organisme ou de la personne physique ayant effectué ces opérations d'entretien.

4.2.1.5 Pour les aéronefs français, après toute action de remise en état consécutive à une anomalie signalée au carnet de route, mention doit être faite des actions correctives effectuées ainsi que de l'identification de l'organisme ou de la personne physique ayant effectué ces opérations.

4.2.2 Documents liés à l'entretien

Le propriétaire doit tenir à jour les documents suivants dans lesquels sont consignées les opérations d'entretien effectuées et leurs résultats :

- le livret d'aéronef ;
- le livret moteur ;
- la fiche hélice ;
- le livret radio.

La forme et le contenu de ces documents, ainsi que les méthodes pour les tenir à jour, sont fixés au paragraphe 5.

5 DOCUMENTS D'ENTRETIEN

5.1 PRESENTATION

Le livret d'aéronef, le livret moteur et le livret radio doivent être d'un modèle agréé par les services compétents et recevoir une identification de ces services.

Les modèles de fiches d'hélice sont laissés à l'initiative des propriétaires et leur identification par les services compétents n'est pas requise .

Ces documents doivent comporter les renseignements suivants :

- caractéristiques principales du matériel considéré (marque et type, modèle, numéro de série) ;
- référence et date d'application des modifications, bulletins-service et consignes de navigabilité ;
- travaux d'entretien et de réparation (description succincte, référence du dossier, date / heures de vol / atterrissages / cycles).

5.2 TENUE DES DOCUMENTS

5.2.1 Responsabilité

Le propriétaire a la responsabilité de tenue à jour des documents d'aéronefs, mais peut confier cette tâche à l'atelier chargé de l'entretien.

5.2.2 Dossier de travaux

Chaque fois que l'importance des travaux, ou la multiplicité des intervenants, le justifie, il est recommandé d'ouvrir un dossier spécifiant :

- la référence de la visite effectuée et de la situation de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef (heures de vol) ;
- la liste des travaux programmés (visite, travaux supplémentaires, modification, application de consignes de navigabilité, remplacement d'éléments, etc.) ;
- les anomalies constatées en cours de travaux et les actions correctives en découlant ;
- le résultat des essais effectués, le cas échéant, y compris les vols de contrôle ;
- les actions correctives suite aux anomalies constatées par l'équipage et inscrites sur le carnet de route.

Le dossier doit mentionner, le cas échéant, le bien-fondé et l'échéance du report de travaux.

Chaque opération donne lieu à l'établissement d'une fiche signée par l'exécutant responsable de cette opération. Une fiche récapitulative doit être établie et signée par la personne responsable de l'intervention.

5.3 DISPONIBILITE ET ARCHIVAGE

5.3.1 Disponibilité

Afin d'être disponibles en cas d'accident, ces documents ne doivent pas être transportés dans l'aéronef. Ils doivent être détenus soit par le propriétaire, soit par l'atelier chargé de l'entretien, selon les accords passés entre eux. Ils doivent normalement être disponibles dans l'atelier lors de l'exécution d'opérations d'entretien.

5.3.2 Archivage

Les documents d'aéronefs doivent être conservés durant la vie de l'aéronef. Lorsque ces documents font référence à des dossiers de travaux, ou autres documents d'enregistrement, ceux-ci doivent également être conservés.

ARRÊTE DU 21 JUIN 2001 MODIFIÉ RELATIF AUX ÉQUIPEMENTS DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION DE SURVEILLANCE ET D'ANTI-COLLISION INSTALLÉS A BORD DES AÉRONEFS VOLANT EN VFR DANS LES REGIONS D'INFORMATION DE VOL DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE (Extrait)

1 COMMUNICATION

1.1 OBLIGATION D'EMPORT

Généralités

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés :

- lorsqu'il effectue un vol contrôlé, c'est-à-dire un vol dont les évolutions sont subordonnées à une clearance ;
- lorsqu'il évolue dans des portions d'espace aérien ou sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il utilise certains aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- lorsqu'il effectue un vol de nuit ;
- dans les autres cas où un texte réglementaire rend obligatoire un tel équipement.

Émetteur-Récepteur VHF à 25 kHz

Lorsqu'il est obligatoire, tout équipement de communication VHF installé à bord d'un aéronef est capable d'utiliser toutes les fréquences radioélectriques, espacées de 25 kHz, dans la bande de fréquences du service mobile aéronautique (R) ⁽¹⁾.

2 SURVEILLANCE

2.1 Obligation d'emport

Tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur :

- en espace aérien de classe B, C et D ;
- pour suivre certains itinéraires ou pour pénétrer dans certains espaces aériens portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- pour effectuer un vol de nuit autre que local.

2.2 Dérogations

Des dérogations au paragraphe 2.1 , peuvent être accordées par l'autorité compétente, pour les vols non commerciaux suivants :

- vol de convoyage, avant ou pour livraison de l'aéronef dans une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire ;
- vol de convoyage, en provenance d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire ;
- vol pour maintenance, en provenance ou à destination d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire.

Les conditions de délivrance de ces dérogations et la procédure à suivre sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

(1) Service mobile aéronautique (R) : service mobile aéronautique réservé aux communications relatives à la sécurité et à la régularité des vols, principalement le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile.

ARRETE DU 28 AOUT 1978 MODIFIE RELATIF A L'OBLIGATION D'EMPORT DE RADIOBALISES DE DETRESSE FONCTIONNANT AUTOMATIQUEMENT A L'IMPACT

L'Arrêté du 28 Août 1978, impose l'installation d'une radiobalise de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact sur tous les aéronefs de la circulation aérienne générale inscrits au registre d'immatriculation des aéronefs civils français comportant au moins un groupe motopropulseur et volant dans les régions d'information de vol en France métropolitaine et dans les départements et territoires d'outre-mer. Ces dispositions s'appliquent également aux aéronefs français dans les espaces aériens étrangers en l'absence de réglementation propre dans le pays concerné.

La radiobalise de détresse doit répondre aux normes et recommandations en vigueur dans les annexes 6 et 10 de l'OACI et être de type homologué.

CIRCULATION AÉRIENNE
AIR TRAFFIC

GÉNÉRALITÉS
GENERAL

ABRÉVIATIONS PRINCIPALES / MAIN ABBREVIATIONS

A	Ambre	Amber
A/A	Radiocommunication Air/Air	Air to Air radiocommunications
AAL	Au-dessus du niveau de l'aérodrome	Above aerodrome level
ABM	Pars le travers de	Abeam
ABN	Phare d'aérodrome	Aerodrome beacon
ACB	Aéro-club	Flying club
ACC	Centre de Contrôle Régional	Area Control Center
ACFT	Aéronef	Aircraft
ACN	Numéro de classification d'avion	Aircraft classification number
AD	Aérodrome	Aerodrome
ADC	Carte d'aérodrome	Aerodrome chart
ADF	Radio compas automatique	Automatic direction finder
Aé	Faisceau de phare marin relevé de 10° au dessus de l'horizon en vue de son utilisation par les navigateurs aériens	Marine light beacon with beam angle 10° above the horizon for use by airmen
AEM	Activité d'aéromodélisme	Model flying activity
AFIL	Plan de vol déposé en vol	Flight plan filed in the air
AFIS	Service d'information de vol d'aérodrome	Aerodrome flight information service
AFTN	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques	Aeronautical fixed telecommunication network
AGL	Au-dessus du niveau du sol	Above ground level
AIC	Circulaire d'information aéronautique	Aeronautical information circular
AIP	Publication d'information aéronautique	Aeronautical information publication
AIRAC	Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques	Aeronautical information regulation and control
AIS	Service(s) d'information aéronautique	Aeronautical information service(s)
ALAT	Aviation légère de l'armée de terre	Army light aviation
ALERFA	Phase d'alerte	Alert Phase
ALT	Altitude	Altitude
AMSL	Au-dessus du niveau moyen de la mer	Above mean sea level
AOC	Carte d'obstacles d'aérodrome	Aerodrome obstruction chart
APCH	Approche	Approach
APDC	Carte d'aire de stationnement	Aircraft parking and docking chart
APP	Centre de contrôle d'approche ou contrôle d'approche ou service	Approach control office or approach control
APP	Carte d'approche à vue	Visual approach chart
APR	Avril	April
ARP	Point de référence d'aérodrome	Aerodrome reference point
ASDA	Distance utilisable pour l'accélération arrêté	Acceleration stop distance available
ASFC	Au-dessus de la surface	Above surface
ASI	Aire à signaux	Signal area
AST	Aire de stationnement	Parking area
ATC	Contrôle de la circulation aérienne (en général)	Air traffic control (in general)
ATIS	Service automatique d'information de région terminale	Automatic terminal information service
ATIS/S	ATIS surface	Surface ATIS
ATIS/V	ATIS VFR (portée réduite)	VFR ATIS (reduced range)
ATS	Service de la circulation aérienne	Air traffic services
ATT	Carte d'atterrissage à vue	Visual landing chart
AUG	Août	August
AVA	Administration de l'aviation civile	Civil aviation authority
AVASIS	Indicateur visuel de pente d'approche simplifié	Abbreviated visual approach slope indicator system
AVGAS	Carburant d'aviation	Aviation gasoline
AVOR	Radiophare omnidirectionnel VHF de faible puissance	Low power VHF omnirange
AVT	Avitaillement	Refuelling
AWY	Voie aérienne	Airway
BAR	Barrière d'arrêt	Arresting gear
BATR	Bande d'atterrissage train rentré	Belly landing strip
BDP	Bureau de piste	ATS reporting office (ARO)
BI	Basse intensité lumineuse	Low light intensity
BIA	Bureau d'information aéronautique	AIS office
BMJ	Bulletin de mise à jour	Updating bulletin
BNIA	Bureau national d'information aéronautique	AIS national office
BRA	Brin d'arrêt	Arresting cable

CAG	Circulation aérienne générale	General air traffic
CAM	Circulation aérienne militaire	Military air traffic
CAP	Circulation aérienne publique	Public air traffic
CAVOK	Visibilité, nuages et temps présent meilleurs que valeurs ou conditions prescrites	Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions
CLR	Clairance	Clearance
CNL	Annuler ou annulé	Cancel or cancelled
COM	Circulation opérationnelle militaire	Operational military traffic
CRNA	Centre régional de la navigation aérienne	Air navigation regional centre
CTA	Région de contrôle	Control area
CTL	Contrôle	Control
CTR	Zone de contrôle	Control traffic region
CWY	Prolongement dégagé	Clearway
D	Zone dangereuse (suivie de son identification)	Danger area (followed by identification)
DAC	Direction de l'aviation civile	Directorate of civil aviation
DEC	Décembre	December
DEC	Déclinaison	Magnetic variation
DEG	Degrés	Degrees
DETRESFA	Phase de détresse	Distress phase
DGAC	Direction générale de l'aviation civile	General directorate of civil aviation
DH	Hauteur de décision	Decision height
DIM	Dimanche	Sunday (SUN)
DIRCAM	Direction de la circulation aérienne militaire	Military air traffic directorate
DIST	Distance	Distance
DME	Dispositif de mesure de distance	Distance measuring equipment
DME/ATT	Dispositif de mesure de distance d'atterrissage	Landing distance measuring equipment
DP	Point de rosée	Dew point
DSNA	Direction des services de la navigation aérienne	Air navigation services directorate
DTHR	Seuil décalé	Displaced threshold
DVOR	VOR Doppler	Doppler VOR
EN	Anglais	English
ENR	En route	En route
FATO	Aire d'approche finale et de décollage	Final approach and take off area
FEB	Février	February
FIC	Centre d'information de vol	Flight Information Center
FIR	Région d'information de vol	Flight information region
FIS	Service ou secteur d'information de vol	Flight information service or sector
FL	Niveau de vol	Flight level
FPL	Message de plan de vol déposé, type de plan de vol	Filed flight plan message, type of flight plan
FR	Français	French language
FREQ	Fréquence	Frequency
FRI	Vendredi	Friday
FT	Pieds	Feet
GMC	Carte des mouvements à la surface	Ground movement chart
GNSS	Système de navigation global par satellite	Global navigation system by satellite
GP	Alignement de descente	Glide path
GUND	Ondulation du Géoïde	Geoid Undulation
HAUT	Hauteur	Height (HGT)
HBN	Phare de danger	Hazard beacon
HEL	Hélicoptère	Helicopter
HGT	Hauteur	Height
HI	Haute intensité lumineuse	High Light intensity
HIV	Hiver	Winter (WIN)
HJ	Horaire de jour	Daytime
HN	Horaire de nuit	Night time
HO	Service disponible selon les besoins de l'exploitation	Service available to meet operational requirements
HOR	Horaire ou à heure fixe	Fixed schedule or time
HPA	Hectopascal	Hectopascal
HS	Service disponible aux heures des vols réguliers	Service available during hours of scheduled operations
HX	Pas d'heures précises de fonctionnement	No specific working hours
IAC	Carte d'approche et d'atterrissage aux instruments	Instrument approach chart

IAS	Vitesse indiquée	<i>Indicated air-speed</i>
IBN	Phare d'identification	<i>Identification beacon</i>
IFR	Vol aux instruments	<i>Instrument flight rules</i>
ILS	Système d'atterrissage aux instruments	<i>Instrument landing system</i>
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments	<i>Instrument meteorological flight conditions</i>
INCERFA	Phase d'incertitude	<i>Incertainty phase</i>
JAN	Janvier	<i>January</i>
JEU	Jeudi	<i>Thursday (THU)</i>
JF	Jours fériés	<i>Holidays (HOL)</i>
JUL	Juillet	<i>July</i>
JUN	Juin	<i>June</i>
Kt	Noeud(s)	<i>Knot(s)</i>
L	Radiobalise	<i>Locator</i>
LDA	Longueur utilisable à l'atterrissage	<i>Landing distance available</i>
LDA	Distance disponible à l'atterrissage	<i>Landing distance available</i>
LDAH	Distance utilisable à l'atterrissage (hélicoptère)	<i>Landing distance available (helicopter)</i>
LDG	Atterrissage	<i>Landing</i>
LDI	Té d'atterrissage	<i>Landing direction indicator</i>
LIH	Haute intensité lumineuse	<i>Light intensity high</i>
LIL	Basse intensité lumineuse	<i>Light intensity low</i>
LLZ	Radiophare d'alignement de piste	<i>Localizer</i>
LTA	Région inférieure de contrôle	<i>Lower traffic area</i>
LUN	Lundi	<i>Monday (MON)</i>
MAR	Mars	<i>March</i>
MAR	Mardi	<i>Tuesday (TUE)</i>
MAY	Mai	<i>May</i>
MER	Mercredi	<i>Wednesday (WED)</i>
MET	Météorologie ou météorologique	<i>Meteorological or meteorology</i>
METAR	Message d'observation météorologique régulière pour l'aviation	<i>Aviation routine weather report</i>
MIL	Militaire	<i>Military</i>
MNM	Minimum	<i>Minimum</i>
MON	Lundi	<i>Monday</i>
NDB	Radiophare non directionnel	<i>Non-directional radio beacon</i>
NIL	Néant	<i>None</i>
NM	Milles marins	<i>Nautical miles</i>
NOTAM	Avis aux navigateurs aériens	<i>Notice to airmen</i>
NOV	Novembre	<i>November</i>
O/R	Sur demande	<i>On request</i>
OCC	Feux à occultation	<i>Occulting light</i>
OCT	Octobre	<i>October</i>
OPR	En fonctionnement ou exploitant	<i>Operator or operating</i>
P...	Zone interdite	<i>Prohibited area</i>
PA	Prolongement d'arrêt	<i>Stopway (SWY)</i>
PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision	<i>Precision approach path indicator</i>
PCL	Télécommande de balisage	<i>Pilot control lighting</i>
PCN	Numéro de classification de chaussée	<i>Pavement classification number</i>
PD	Prolongement dégagé	<i>Clearway (CWY)</i>
Ph	Phare marin	<i>Sea beacon</i>
PJE	Exercice de saut en parachute	<i>Parachuting jumping exercise</i>
PN	Préavis exigé	<i>Prior notice required</i>
PPR	Autorisation préalable nécessaire	<i>Prior permission required</i>
PRKG	Aire de stationnement	<i>Parking area</i>
PROC	Procédure	<i>Procedure</i>
PUL	Planeur ultra-léger	<i>Ultra light glider</i>
QDM	Route magnétique	<i>Magnetic heading</i>
QDR	Rélèvement magnétique	<i>Magnetic bearing</i>
QFE	Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome	<i>Atmospheric pressure at aerodrome elevation</i>
QFU	Direction magnétique de la piste	<i>Magnetic orientation of runway</i>
QNH	Calage altimétrique requis pour lire une fois au sol l'altitude de l'aérodrome	<i>Altimeter setting to obtain aerodrome elevation when on the ground</i>
R	Droite (identification de piste)	<i>Right (runway identification)</i>
R	Rouge	<i>Red</i>

R	Zone réglementée	<i>Restricted area</i>
RAI	Répondeur automatique d'information	<i>Automatic information transmitter</i>
RBDA	Radiobalise de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact	<i>Emergency location beacon aircraft</i>
RCA	Règlement de la circulation aérienne	<i>Air traffic regulations</i>
RCC	Centre de coordination de sauvetage	<i>Rescue coordination centre</i>
RDL	Radial	<i>Radial</i>
RMK	Remarques	<i>Remarks</i>
RNAV	Navigation de surface	<i>Area navigation</i>
RVR	Portée visuelle de piste	<i>Runway visual range</i>
RWY	Piste	<i>Runway</i>
S/CTA	Région de contrôle spécialisée	<i>Specialized control area</i>
S/CTR	Zone de contrôle spécialisée	<i>Specialized control traffic region</i>
SAM	Samedi	<i>Saturday (SAT)</i>
SAR	Recherches et sauvetage	<i>Search and rescue</i>
SAT	Samedi	<i>Saturday</i>
Sc	Scintillant	<i>Flashing light</i>
SDE	Seuil d'atterrissage décalé	<i>Displaced landing threshold</i>
SFC	La surface (le sol ou la mer)	<i>The surface (the ground or the sea)</i>
SIV	Secteur d'information de vol	<i>Flight information sector</i>
SNOWTAM	NOTAM d'une série spéciale	<i>A special series NOTAM</i>
SR	Lever du soleil	<i>Sunrise</i>
SS	Coucher du soleil	<i>Sunset</i>
SSLIA	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes	<i>Rescue and aircraft fire fighting service on the aerodromes</i>
STAP	Système de transmission automatique de paramètres	<i>Parameter automatic transmission system</i>
SUN	Dimanche	<i>Sunday</i>
SWY	Prolongement d'arrêt	<i>Stopway</i>
TA	Altitude de transition	<i>Transition altitude</i>
TA	Altitude de transition	<i>Transition altitude</i>
TACAN	Système de navigation aérienne tactique (UHF)	<i>Tactical air navigation aid (UHF)</i>
THR	Seuil	<i>Threshold</i>
THU	Judi	<i>Thursday</i>
TKOF	Décollage	<i>Take-off</i>
TLOF	Aire de prise de contact et d'envoi	<i>Touch down and lift off area</i>
TMA	Région de contrôle terminale	<i>Terminal control area</i>
TODA	Distance utilisable au décollage	<i>Take-off distance available</i>
TODAH	Distance utilisable au décollage (hélicoptère)	<i>Take off distance available (helicopter)</i>
TORA	Distance de roulement utilisable au décollage	<i>Take-off run available</i>
TRSI	Tonne par roue simple isolée	<i>Single isolated wheel load</i>
TUE	Mardi	<i>Tuesday</i>
TVOR	VOR de région terminale	<i>Terminal VOR</i>
TWR	Tour de contrôle d'aérodrome ou contrôle d'aérodrome	<i>Aerodrome control tower or aerodrome control</i>
TWY	Voie de circulation	<i>Taxiway</i>
ULM	Ultra léger motorisé	<i>Ultra light motorized</i>
UNL	Illimité	<i>Unlimited</i>
UTC	Temps universel coordonné	<i>Coordinated universal time</i>
VAC	Carte d'approche et d'atterrissage à vue	<i>Visual approach and landing chart</i>
VAR	Déclinaison magnétique	<i>Magnetic variation</i>
VASIS	Indicateur visuel de pente d'approche	<i>Visual approach slope indicator system</i>
VDF	Station radiogoniométrique VHF	<i>VHF direction finding station</i>
VEN	Vendredi	<i>Friday (FRI)</i>
VFR	Vol à vue	<i>Visual flight rules</i>
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue	<i>Visual meteorological flight conditions</i>
VOLMET	Renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol	<i>Meteorological information for aircraft in flight</i>
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF	<i>VHF omnidirectional radio range</i>
VORTAC	Combinaison VOR et TACAN	<i>VOR AND TACAN combination</i>
VSV	Vol sans visibilité	<i>Flight without visibility</i>
WDI	Indicateur de direction du vent	<i>Wind direction indicator</i>
WED	Mercredi	<i>Wednesday</i>
WGS	Système géodésique mondial de référence (associé à 84 : année de référence)	<i>World geodetic system</i>
WIN	Hiver	<i>Winter</i>

INFORMATION AÉRONAUTIQUE
AERONAUTICAL INFORMATION

INFORMATION AERONAUTIQUE EN LIGNE

AERONAUTICAL INFORMATION ON LINE

L'ensemble des Publications d'Information Aéronautique françaises est disponible sur le site Internet du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr).

Vous pourrez par l'intermédiaire de ce site :

Consulter l'Information aéronautique permanente et temporaire en vigueur :

- l'AIP (les manuels d'information aéronautique, cartes en route, cartes d'approche et d'atterrissage) ;
- les suppléments à l'AIP (SUP AIP) ;
- les NOTAMs ;
- les circulaires d'information (AIC).

Préparer votre vol :

La fonction « préparation des vols en ligne » permet :

- de déposer un plan de vol ;
- de consulter, modifier un plan de vol déposé ;
- de consulter les NOTAMs en vigueur et les informations météorologiques les plus récentes.

Il est possible d'avoir des informations plus précises lorsqu'un trajet a été préalablement défini.

Consulter les textes réglementaires :

Les textes réglementaires concernant la circulation aérienne, la navigabilité et l'utilisation des aéronefs, les opérations de transport aérien et les licences des personnels navigants sont disponibles sur le site du SIA, ainsi que divers autres textes intéressant les services de l'aviation civile.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

TELECOMMUNICATIONS

PORTÉE OPÉRATIONNELLE SPÉCIFIÉE DES FRÉQUENCES RADIO

SPECIFIED OPERATIONAL COVERAGES OF RADIO FREQUENCIES

Une fréquence pouvant être attribuée à plusieurs AD, elle ne doit pas être utilisée au delà de la portée opérationnelle spécifiée ci-dessous pour éviter d'être brouillée ou de brouiller d'autres utilisateurs.

Les portées opérationnelles des fréquences radioélectriques sont les suivantes :

- AFIS : 16 NM - 3 000 ft AAL ;
- TWR : 25 NM - 4 000 ft AAL ;
- APP : L - 25 NM - FL 100,
I - 40 NM - FL 150,
H - 50 NM - FL 250 ;
- ATIS : 60 NM - FL 200 (1) (2) ;
- FIS : à l'intérieur des secteurs, jusqu'à FL 250 ;
- VOLMET : 250 NM - FL 450 ;
- RAI (3).

- (1) La portée opérationnelle de certains ATIS installés sur des aérodromes utilisables uniquement en VFR peut être réduite à la portée opérationnelle prévue pour le service "TWR" ; ces ATIS à portée ainsi réduite sont désignés "ATIS/V".
- (2) Sur certains aérodromes, des ATIS peuvent être installés sans bénéficier d'une portée opérationnelle spécifiée ; ces ATIS ne sont alors utilisables normalement que par des aéronefs à la surface et sont alors désignés "ATIS/S".
- (3) La portée opérationnelle des RAI est la portée de la fonction ATS normalement assurée sur la fréquence utilisée.

UTILISATION DU TRANSPONDEUR / TRANSPONDER USE

☛ Règles d'utilisation :

- Dans les espaces où l'emport du transpondeur est prescrit, le pilote affiche le code assigné conformément à la clairance reçue et ce jusqu'à une nouvelle instruction ou, à défaut, jusqu'à l'immobilisation de l'avion à la fin du vol.
- Dans les autres espaces, en l'absence d'instruction de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne, le pilote affiche le code 7000 (2000 dans les DOM-TOM) et active la fonction "report d'altitude" depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Cas particulier :

En fonction des circonstances et à l'initiative du pilote les codes suivants sont utilisés :

- 75 00 : en cas d'intervention illicite,
- 76 00 : en cas de panne radio,
- 77 00 : en cas d'urgence à bord ou de détresse.

APPARIEMENT DES FRÉQUENCES VOR OU LLZ ET CANAL DME (OU TACAN) *VOR AND DME CHANNEL (OR TACAN) COUPLING*

Mhz	,00	,10	,20	,30	,40	,50	,60	,70	,80	,90
108	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
109	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
110	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46
111	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
112	57	58	59	70	71	72	73	74	75	76
113	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86
114	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
115	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106
116	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116
117	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126

CHANNEL X ou Y :

112,000 \longrightarrow CH 57 X
 112,050 \longrightarrow CH 57 Y (Y si + 50 KHz)

UTILISATION DES INSTALLATIONS RADIO ÉLECTRIQUES

USE OF RADIOELECTRIC INSTALLATIONS

UTILISATION DE CERTAINS VOR SITUÉS EN MONTAGNE

Certains VOR sont situés sur des hauteurs élevées comme les VOR de NICE-Mt Chauve et AJACCIO-Coti-Chiavari.

Il est rappelé à cet égard que ces aides radio ne sont à utiliser qu'à une altitude supérieure à celle de l'installation, c'est à dire uniquement pour une navigation de route.

A une altitude inférieure à celle de l'installation on enregistre des indications fluctuantes qui rendent aléatoire et incertaine l'utilisation de ce moyen surtout pour un aéronef en cours d'exécution d'une procédure d'approche.

INSTALLATION EN “ RÉGLAGE ”

Pendant la mise en réglage d'une installation de radionavigation ou d'atterrissage, des indications erronées peuvent être fournies. Durant cette période on ne doit pas utiliser ces aides pour la navigation ou l'atterrissage et ceci, jusqu'à la date de mise en service annoncée par publication AIRAC.

L'identification est supprimée pendant toute la période de réglage.

USE OF CERTAIN VOR LOCATED IN MOUNTAINS AREAS

Certain VOR are located on high elevation like NICE-Mt Chauve or AJACCIO-Coti-Chiavari VOR.

It should be noted that such radio aids are only to be used at a higher altitude than that of the facility i.e. for en route navigation only.

At an altitude lower than that of the facility, fluctuating indications will be recorded making the use of these aids uncertain chiefly for aircraft carrying out an IFR approach procedure.

FACILITIES “ ON TEST ”

While radionavigation and landing ground equipment are being adjusted, erroneous indications may be given. During this period, such nav aids should not be used for navigation or landing purposes, until an AIRAC publication announces the ground equipment has been commissioned.

The call sign code is not transmitted during adjustment.

LISTE DES AÉRODROMES

LIST OF AERODROMES

AÉRODROME PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

AERODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI
ABBEVILLE	LFOI	BELFORT CHAUX	LFGG
AGEN LA GARENNE	LFBA	BELLE ILE	LFEA
AIRE SUR L'ADOUR	LFDA	BELLEGARDE VOUVRAY	LFHN
AIX LES MILLES	LFMA	BELLEVILLE VILLIÉ MORGON	LFHW
AJACCIO CAMPO DELL'ORO	LFKJ	BELLEY PEYRIEU	LFKY
ALBERT BRAY	LFAQ	BELVES SAINT PARDOUX	LFIB
ALBERTVILLE	LFKA	BERCK SUR MER	LFAM
ALBI LE SEQUESTRE	LFCI	BERGERAC ROUMANIERE	LFBE
ALENÇON VALFRAMBERT	LFOF	BERNAY SAINT MARTIN	LFPD
ALES DEAUX	LFMS	BERRE LA FARE	LFNR
AMBERIEU	LFXA	BESANÇON LA VEZE	LFQM
AMBERT LE POYET	LFHT	BESANÇON THISE	LFSA
AMBOISE DIERRE	LFEF	BEYNES THIVERVAL	LFPF
AMIENS GLISY	LFAY	BEZIERS VIAS	LFMU
ANCENIS	LFPI	BIARRITZ BAYONNE ANGLET	LFBZ
ANDERNOS LES BAINS	LFCB	BISCARROSSE PARENTIS	LFBS
ANGERS MARCÉ	LFJR	BLOIS LE BREUIL	LFOQ
ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS	LFBU	BORDEAUX LÉOGNAN SAUCATS	LFCS
ANNECY MEYTHET	LFLP	BORDEAUX MÉRIGNAC	LFBD
ANNEMASSE	LFLI	BORDEAUX YVRAC	LFDY
ARBOIS	LFGD	BOURG CEYZÉRIAT	LFHS
ARCACHON LA TESTE DE BUCH	LFCH	BOURGES	LFDL
ARGENTAN	LFAJ	BREST GUIPAVAS	LFBR
ARGENTON SUR CREUSE	LFEG	BRETIGNY SUR ORGE	LFPY
ARRAS ROCLINCOURT	LFQD	BRIARE CHATILLON	LFEI
ASPRES SUR BUECH	LFNJ	BRIENNE LE CHATEAU	FFFN
AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE	LFHO	BRIOUDE BEAUMONT	LFHR
AUBENASSON	LFJF	BRIVE LA ROCHE	LFBV
AUBIGNY SUR NERE	LFEH	BUNO BONNEVAUX	LFBB
AUCH LAMOTHE	LFDH	CAEN CARPIQUET	LFRK
AURILLAC	LFLW	CAHORS LALBENQUE	LFCC
AUTUN BELLEVUE	LFQF	CALAIS DUNKERQUE	LFAC
AUXERRE BRANCHES	LFLA	CALVI SAINTE CATHERINE	LFKC
AVALLON	LFGE	CAMBRAI NIERGNIES	LFYG
AVIGNON CAUMONT	LFMV	CANNES MANDELIEU	LFMD
AVIGNON PUJAUT	LFNT	CARCASSONNE SALVAZA	LFMK
AVRANCHE LE VAL SAINT. PERE	LFRW	CARPENTRAS	LFNH
BAGNERES DE LUCHON	LFGB	CASSAGNES BEGHONES	LFIG
BAGNOLE DE L'ORNE	LFAO	CASTELNAUDARY VILLENEUVE	LFMW
BAILLEAU ARMENONVILLE	LFLL	CASTELNAU MAGNOAC	LFDQ
BALE MULHOUSE	LFSB	CASTELSARRAZIN MOISSAC	LFXX
BARCELONNETTE SAINT PONS	LFMR	CASTRES MAZAMET	LFCK
BAR LE DUC LES HAUTS DE CHEE	LFEU	CAZERES PALAMINY	LFJH
BAR SUR SEINE	LFFR	CESSAY BAIGNEUX LES JUIFS	LFSY
BASTIA PORETTA	LFKB	CHALAIS	LFIH
BEAUNE CHALLANGES	LFGF	CHALON CHAMPFORGEUIL	LFLL
BEAUVAIS TILLÉ	LFOB	CHALONS ECURY SUR COOLE	LFQK
BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB	LFXN	CHALONS VATRY	LFOK

AERODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI
CHAMBERY AIX LES BAINS	LFLB	EPINAL DOGNEVILLE	LFSE
CHAMBERY CHALLES LES EAUX	LFLE	EPINAL MIRECOURT	LFSG
CHAMPAGNOLLES CROTENAY	LFGX	ETAMPES MONDÉSIR	LFOX
CHARLEVILLE MEZIERES	LFQV	ETREPAGNY	LFYF
CHARTRES CHAMPHOL	LFOR	EU MERS LE TRÉPORT	LF AE
CHATEAU ARNOUX ST AUBAN	LFMX	FALAISE MONTS D'ERAINES	LFAS
CHATEAUBRIANT POUANCÉ	LFTQ	FAYENCE	LFMF
CHATEAUDUN	LFQC	FEURS CHAMBÉON	LFLZ
CHATEAUNEUF SUR CHER	LFU	FIGARI SUD CORSE	LFKF
CHATEAUROUX DÉOLS	LFXX	FIGEAC LIVERNON	LFCF
CHATEAUROUX VILLERS	LFEJ	FLERS SAINT PAUL	LFOG
CHATEAU THIERRY BELLEAU	LFH	FLORAC SAINTE ENIMIE	LFNO
CHATELLERAULT TARGÉ	LFCA	FONTENAY LE COMTE	LFK
CHATILLON SUR SEINE	LFQH	FONTENAY TRESIGNY	LFPQ
CHAUMONT SEMOUTIERS	LFJA	FUMEL MONTAYRAL	LFDX
CHAUVIGNY	LFDW	GAILLAC LISLE SUR TARN	LFDG
CHAVENAY VILLEPREUX	LFPX	GAP TALLARD	LFNA
CHELLES LE PIN	LFPH	GHISONNACCIA ALZITONE	LFKG
CHERBOURG MAUPERTUS	LFRC	GRANVILLE	LFRR
CHOLET LE PONTREAU	LFOU	GRAULHET MONTDRAGON	LFCQ
CLAMECY	LFJC	GRAY SAINT ADRIEN	LFEV
CLERMONT FERRAND AUVERGNE	LFCL	GRENOBLE LE VERSOUD	LFLG
COGNAC CHATEAUBERNARD	LFBG	GRENOBLE SAINT GEOIRS	LFLS
COLMAR HOUSSEN	LFGA	GUERET SAINT LAURENT	LFCE
COMPIEGNE MARGNY	LFAD	GUISCRUFF SCAER	LFES
CONDOM VALENCE SUR BAISE	LFID	HAGUENAU	LFSH
CORLIER	LFJD	HYERES LE PLYVESTRE	LFTH
CORTE	LFKT	ILE D'YEU LE GRAND PHARE	LFEY
COSNE SUR LOIRE	LFH	ISSOIRE LE BROC	LFHA
COUHE VÉRAC	LFDV	ISSOUDUN LE FAY	LF EK
COULOMMIERS VOISINS	LFPK	ISTRES LE TUBÉ	LFMI
COURCHEVEL	LFJ	ITXASSOU	LFIX
CUERS PIERREFEU	LFTF	JOIGNY	LFGK
DAX SEYRESSE	LFBY	JOINVILLE MUSSEY	LFJ
DEAUVILLE SAINT GATIEN	LF RG	JONZAC NEULLES	LFCJ
DIEPPE ST AUBIN	LFAB	JUVANCOURT	LFQX
DIEUZE GUÉBLANGE	LFQZ	LA BAULE ESCOUBLAC	LFRE
DIJON LONGVIC	LFSD	LA FERTE ALAIS	LF FQ
DIJON DAROIS	LFGI	LA FERTE GAUCHER	LF FG
DINAN TRÉLIVAN	LFEB	LA FLECHE THORÉE LES PINS	LFAL
DINARD PLEURTUIT ST MALO	LF RD	LA GRAND'COMBE	LFTN
DOLE TAVAUX	LF GJ	L'AIGLE ST MICHEL	LFOL
DONCOURT LES CONFLANS	LFGR	L'ALPE D'HUEZ	LFHU
DREUX VERNOUILLET	LFON	LA MOLE	LFTZ
DUNKERQUE LES MOERES	LF AK	LA MOTTE BEUVRON	LF FM
EGLETONS	LFDE	LA MOTTE CHALANCON	LFJE
ENGHIEN MOISSELLES	LF FE	LANGOGNE LESPÉRON	LFHL
EPERNAY PLIVOT	LF SW	LANGRES ROLAMPONT	LF SU

AERODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI
LANNION	LFRO	MELUN VILLAROCHE	LFPM
LAON CHAMBRY	LFAP	MENDE BRÉNOUX	LFNB
LA REOLE FLOUDES	LFDR	MERIBEL	LFKX
LA ROCHELLE ILE DE RÉ	LFBH	MERVILLE CALONNE	LFQT
LA ROCHE SUR YON LES AJONCS	LFRI	METZ FRESCATY	LFSE
LA TOUR DU PIN CESSIEU	LFKP	METZ NANCY LORRAINE	LFJL
LAPALISSE PERIGNY	LFHX	MILLAU LARZAC	LFCM
LAVAL ENTRAMMES	LFOV	MIMIZAN	LFCZ
LE BLANC	LFEL	MONACO	LNCM
LE CASTELLET	LFMQ	MONTAGNE NOIRE	LFMG
LE HAVRE OCTEVILLE	LFOH	MONTAIGU SAINT GEORGES	LEFW
LE HAVRE SAINT ROMAIN	LFOY	MONTARGIS VIMORY	LFEM
LE LUC LE CANNET	LFMC	MONTAUBAN	LFDB
LE MANS ARNAGE	LFM	MONTBELIARD COURCELLES	LFM
LE MAZET DE ROMANIN	LFNZ	MONTCEAU LES MINES POUILLOUX	LFMG
LENS BÉNIFONTAINE	LFQL	MONT DAUPHIN SAINT CRÉPIN	LFNC
LE PLESSIS BELLEVILLE	LFPP	MONTDIDIER	LFAR
LE PUY LOUDES	LFHP	MONTELMAR ANCONE	LFQ
LES MUREAUX	LFXU	MONTENDRE MARCILLAC	LFDC
LESPARRE SAINT LAURENT MÉDOC	LFDU	MONT LOUIS LA QUILLANE	LFNQ
LES SABLES D'OLONNE TALMONT	LFOO	MONTLUÇON DOMÉRAT	LFLT
LESSAY	LFOM	MONTLUÇON GUERET	LFBK
LE TOUQUET PARIS PLAGE	LFAT	MONTPELLIER MÉDITERRANÉE	LFMT
LEZIGNAN CORBIERES	LFMZ	MONTPELLIER CANDILLARGUES	LFNG
LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC	LFDI	MORESTEL	LFHI
LILLE LESQUIN	LFQQ	MORET EPISY	LFPU
LILLE MARCQ EN BARCÉUL	LFQO	MORLAIX PLOUJEAN	LFRU
LIMOGES BELLEGARDE	LFBL	MORTAGNE AU PERCHE	LFAX
LOGNES EMERAINVILLE	LFPL	MOULINS MONTBEUGNY	LFHY
LONGUYON VILLETTE	LFGS	MULHOUSE HABSHEIM	LFGB
LONS LE SAUNIER COURLAOUX	LFGL	MURET LHERM	LFBR
LORIENT LANN BIHOÛÉ	LFRR	NANCY AZELOT	LFEX
LOUDUN	LFDL	NANCY ESSEY	LFNS
LUNEVILLE CROISMARE	LFQC	NANCY MALZÉVILLE	LFZ
LURCY LEVIS	LFJU	NANGIS LES LOGES	LFAL
LYON BRINDAS	LFKL	NANTES ATLANTIQUE	LFNS
LYON BRON	LFLY	NEUFCHATEAU ROUCEUX	LFFT
LYON CORBAS	LFHJ	NEVERS FOURCHAMBAULT	LFQG
LYON SAINT-EXUPERY	LFLL	NICE COTE D'AZUR	LFMN
MACON CHARNAY	LFM	NIMES COURBESSAC	LFME
MANTES CHÉRENCE	LFFC	NIMES GARONS	LFMW
MARIGNANE BERRE	LFTB	NIORT SOUCHÉ	LFBN
MARMANDE VIRAZEIL	LFDM	NOGARO	LFEN
MARSEILLE PROVENCE	LFML	NUITS SAINT GEORGES	LFZ
MAUBEUGE ELESMES	LFQJ	OLORON HERRERE	LFCO
MAULEON	LFJB	ORLEANS BRICY	LFQ
MEAUX ESBLY	LFPE	ORLEANS ST DENIS DE L'HOTEL	LFQZ
MEGEVE	LFHM	OUESSANT	LFEC

AERODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI
OYONNAX ARBENT	FLFK	RUOMS	LFHF
PAMIERES LES PUJOLS	LFDJ	SAINT AFFRIQUE BELMONT	LFIF
PARAY LE MONIAL	LFGN	SAINT ANDRE DE L'EURE	LFDD
PARIS CHARLES DE GAULLE	LFPG	SAINT BRIEUC ARMOR	LFRT
PARIS ISSY LES MOULINEAUX	LFPI	SAINT CHAMOND L'HORME	LFHG
PARIS LE BOURGET	LFPB	SAINT CLAUDE PRATZ	LFKZ
PARIS ORLY	LFPO	SAINT CYR L'ECOLE	LFPP
PAU PYRÉNÉES	LFBP	SAINT DIE RÉMOMEIX	LFYJ
PERIGUEUX BASSILLAC	LFBX	SAINTE FOY LA GRANDE	LFDF
PERONNE SAINT QUENTIN	LFAG	SAINTE LEOCADIE	LFYS
PEROUGES MEXIMIEUX	LFHC	SAINTES THÉNAC	LFXB
PERPIGNAN RIVESALTES	LFMP	SAINT ETIENNE BOUTHÉON	LFMH
PERSAN BEAUMONT	LFPA	SAINT FLORENTIN CHÉU	LFGP
PEYRESOURDE BALESTAS	LFIP	SAINT FLOUR COLTINES	LFHQ
PEZENAS NIZAS	LFNP	SAINT GALMIER	LFKM
PIERRELATE	LFHD	SAINT GAUDENS MONTREJEU	LFIM
PITHIVIERS	LFPP	SAINT GIRONS ANTICHAN	LFCC
PLOERMEL LOYAT	LFRR	SAINT JEAN D'ANGELY	LFYI
POITIERS BIARD	LFBI	SAINT JEAN D'AVELANNE	LFKH
PONS AVY	LFCP	SAINT JEAN EN ROYANS	LFKE
PONTARLIER	LFSP	SAINT JUNIEN	LFBJ
PONTIVY	LFED	SAINT MARTIN DE LONDRES	LFNL
PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN	LFPT	SAINT NAZAIRE MONTOIR	LFRR
PONT ST ESPRIT	LFND	SAINT OMER WIZERNES	LFQN
PONT ST VINCENT	LFVS	SAINT PIERRE D'OLERON	LFDP
PONT SUR YONNE	LFGO	SAINT QUENTIN ROUPY	LFOW
POUILLY MACONGE	LFEP	SAINT RAMBERT D'ALBON	LFLL
PROPRIANO	LFKO	SAINT REMY DE MAURIENNE	LFKR
PUIMOISSON	LFTP	SAINT VALERY VITTEFLEUR	LFOS
PUIVERT	LFNW	SAINT YAN	LFLL
QUIBERON	LFEQ	SALLANCHES MONT BLANC	LFHZ
QUIMPER PLUGUFFAN	LFRR	SALON EYGUIERES	LFNE
REDON BAINS SUR OUST	LFER	SARLAT DOMME	LFDS
REIMS CHAMPAGNE	LFRR	SARREBOURG BUHL	LFGT
REIMS PRUNAY	LFQA	SARREGUEMINES NEUNKIRCH	LFGU
RENNES ST JACQUES	LFRR	SARRE UNION	LFQU
RETHEL PERTHES	LFAP	SAULIEU LIERNAIS	LFEW
REVEL MONTGEY	LFIR	SAUMUR ST FLORENT	LFOD
RIBERAC SAINT AULAYE	LFIK	SAVERNE STEINBOURG	LFQY
RION DES LANDES	LFIL	SEDAN DOUZY	LFSS
ROANNE RENAISSON	LFLO	SEMUR EN AUXOIS	LFQQ
ROCHEFORT ST AGNANT	LFDD	SERRES LA BATIE	LFTR
RODEZ MARCILLAC	LFRR	SEZANNE SAINT RÉMY	LFZZ
ROMANS SAINT PAUL	LFHE	SISTERON THEZE	LFNS
ROMILLY SUR SEINE	LFQR	SOISSONS COURMELLES	LFJS
ROMORANTIN PRUNIERES	LFYR	SOLLIERES SARDIERES	LFKD
ROUEN VALLÉE DE SEINE	LFOP	SOULAC SUR MER	LFDD
ROYAN MÉDIS	LFYJ	STRASBOURG ENTZHEIM	LFST

AERODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI
STRASBOURG NEUHOF	LFGC		
TARBES LALOUBERE	LFDT		
TARBES LOURDES PYRÉNÉES	LFBT		
THIONVILLE YUTZ	LFQV		
THOUARS	LFCT		
TIL CHATEL	LFET		
TOULOUSE BLAGNAC	LFBO		
TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD	LFIT		
TOULOUSE LASBORDES	LFCL		
TOURNUS CUISERY	FFFX		
TOURS LE LOUROUX	LFJT		
TOURS VAL DE LOIRE	LFOT		
TOURS SORIGNY	LFEN		
TOUSSUS LE NOBLE	LFPN		
TROYES BARBEREY	LFQB		
USSEL THALAMY	LFQU		
UZES	LFNU		
VALENCE CHABEUIL	LFLU		
VALENCIENNES DENAIN	LFVJ		
VALREAS VISAN	LFNV		
VANNES MEUCON	LFVJ		
VAUVILLE	LFAU		
VENDAYS MONTALIVET	LFVJ		
VERDUN LE ROZELIER	LFQW		
VESOUL FROTEY	LFQW		
VICHY CHARMEIL	LFLV		
VIENNE REVENTIN	LFHH		
VIERZON MÉREAU	LFVJ		
VILLACOUBLAY VÉLIZY	LFVJ		
VILLEFRANCHE DE ROUERGUE	LFVJ		
VILLEFRANCHE TARARE	LFHV		
VILLENEUVE SUR LOT	LFVJ		
VILLERUPT	LFVJ		
VINON	LFVJ		
VITRY EN ARTOIS	LFQS		
VITRY LE FRANÇOIS VAUCLERC	LFVJ		

INDICATEURS OACI PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME
LFAB	DIEPPE ST AUBIN	LFCG	SAINT GIRONS ANTICHAN
LFAC	CALAIS DUNKERQUE	LFCH	ARCACHON LA TESTE DE BUCH
LFAD	COMPIEGNE MARGNY	LCFI	ALBI LE SEQUESTRE
LFAE	EU MERS LE TRÉPORT	LFCJ	JONZAC NEULLES
LFAF	LAON CHAMBRY	LFCK	CASTRES MAZAMET
LFAG	PERONNE SAINT QUENTIN	LFCL	TOULOUSE LASBORDES
LFAI	NANGIS LES LOGES	LFCM	MILLAU LARZAC
LFAJ	ARGENTAN	LFCN	NOGARO
LFAK	DUNKERQUE LES MOERES	LFCO	OLORON HERERE
LFAL	LA FLECHE THORÉE LES PINS	LFCP	PONS AVY
LFAM	BERCK SUR MER	LFCQ	GRAULHET MONTDRAGON
LFAO	BAGNOLE DE L'ORNE	LFCR	RODEZ MARCILLAC
LFAP	RETHEL PERTHES	LFCS	BORDEAUX LÉOGNAN SAUCATS
LFAQ	ALBERT BRAY	LFCT	THOUARS
LFAR	MONTDIDIER	LFCU	USSEL THALAMY
LFAS	FALAISE MONTS D'ERAINES	LFCV	VILLEFRANCHE DE ROUERGUE
LFAT	LE TOUQUET PARIS PLAGE	LFCW	VILLENEUVE SUR LOT
LFAU	VAUVILLE	LFCX	CASTELSARRAZIN MOISSAC
LFAV	VALENCIENNES DENAIN	LFCY	ROYAN MÉRIS
LFAW	VILLERUPT	LFCZ	MIMIZAN
LFAQ	MORTAGNE AU PERCHE	LFDA	AIRE SUR L'ADOUR
LFAY	AMIENS GLISY	LFDB	MONTAUBAN
LFBA	AGEN LA GARENNE	LFDC	MONTENDRE MARCILLAC
LFBD	BORDEAUX MÉRIGNAC	LFDE	EGLETONS
LFBE	BERGERAC ROUMAMIERE	LFDF	SAINTE FOY LA GRANDE
LFBG	COGNAC CHATEAUBERNARD	LFDG	GAILLAC LISLE SUR TARN
LFBH	LA ROCHELLE ILE DE RÉ	LFDH	AUCH LAMOTHE
LFBI	POITIERS BIARD	LFDI	LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC
LFBJ	SAINT JUNIEN	LFDJ	PAMIEERS LES PUJOLS
LFBK	MONTLUÇON GUERET	LFDK	SOULAC SUR MER
LFBL	LIMOGES BELLEGARDE	LFDL	LOUDUN
LFBN	NIORT SOUCHÉ	LFDM	MARMANDE VIRAZEIL
LFBO	TOULOUSE BLAGNAC	LFDN	ROCHEFORT ST AGNANT
LFBP	PAU PYRENEES	LFDP	SAINTE PIERRE D'OLERON
LFBR	MURET LHERM	LFDQ	CASTELNAU MAGNOAC
LFBS	BISCARROSSE PARENTIS	LFDR	LA REOLE FLOUDES
LFBT	TARBES LOURDES PYRÉNÉES	LFDS	SARLAT DOMME
LFBU	ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS	LFDT	TARBES LALOUBERE
LFBV	BRIVE LA ROCHE	LFDU	LESPARRE SAINT LAURENT MÉDOC
LFBX	PERIGUEUX BASSILLAC	LFDV	COUHE VÉRAC
LFBY	DAX SEYRESSE	LFDW	CHAUUVIGNY
LFBZ	BIARRITZ BAYONNE ANGLET	LFDX	FUMEL MONTAYRAL
LFC A	CHATELLERAULT TARGÉ	LFDY	BORDEAUX YVRAC
LFCB	BAGNERES DE LUCHON	LFEA	BELLE ILE
LFCC	CAHORS LALBENQUE	LFEB	DINAN TRELIVAN
LFCD	ANDERNOS LES BAINS	LFEC	OUESSANT
LFCE	GUERET SAINT LAURENT	LFED	PONTIVY
LFCF	FIGEAC LIVERNON	LFEE	AMBOISE DIERRE

INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME
LFEG	ARGENTON SUR CREUSE	LFGH	COSNE SUR LOIRE
LFEH	AUBIGNY SUR NERE	LFGI	DIJON DAROIS
LFEI	BRIARE CHATILLON	LFGJ	DOLE TAVAU
LF EJ	CHATEAUROUX VILLERS	LF GK	JOIGNY
LF EK	ISSOUDUN LE FAY	LF GL	LONS LE SAUNIER COURLAOUX
LF EL	LE BLANC	LF GM	MONTCEAU LES MINES POUILLOUX
LF EM	MONTARGIS VIMORY	LF GN	PARAY LE MONIAL
LF EN	TOURS SORIGNY	LF GO	PONT SUR YONNE
LF EP	POUILLY MACONGE	LF GP	SAINT FLORENTIN CHÉU
LF EQ	QUIBERON	LF GQ	SEMUR EN AUXOIS
LF ER	REDON BAINS SUR OUST	LF GR	DONCOURT LES CONFLANS
LF ES	GUISCRIF SCAER	LF GS	LONGUYON VILLETTE
LF ET	TIL CHATEL	LF GT	SARREBOURG BUHL
LF EU	BAR LE DUC	LF GU	SARREGUEMINES NEUNKIRCH
LF EV	GRAY SAINT ADRIEN	LF GV	THONVILLE YUTZ
LF EW	SAULIEU LIERNAIS	LF GW	VERDUN LE ROZELIER
LF EX	NANCY AZELOT	LF GX	CHAMPAGNOLE CROTENAY
LF EY	ILE D'YEU LE GRAND PHARE	LF GY	SAINT DIE RÉMOMEIX
LF EZ	NANCY MALZÉVILLE	LF GZ	NUITS SAINT GEORGES
LF FB	BUNO BONNEVAUX	LF HA	ISSOIRE L E BROC
LF FC	MANTES CHÉRENCE	LF HC	PEROUGES MÉXIMIEUX
LF FD	SAINT ANDRE DE L'EURE	LF HD	PIERRELATE
LF FE	ENGHIEN MOISSELLES	LF HE	ROMANS SAINT PAUL
LF FG	LA FERTE GAUCHER	LF HF	RUOMS
LF FH	CHATEAU THIERRY BELLEAU	LF HG	SAINT CHAMOND L'HORME
LF FI	ANCENIS	LF HH	VIENNE REVENTIN
LF FJ	JOINVILLE MUSSEY	LF HI	MORESTEL
LF FK	FONTENAY LE COMTE	LF HJ	LYON CORBAS
LF FL	BAILLEAU ARMENONVILLE	LF HL	LANGOGNE LESPÉRON
LF FM	LA MOTTE BEUVRON	LF HM	MEGEVE
LF FN	BRIENNE LE CHATEAU	LF HN	BELLEGARDE VOUVRAY
LF FP	PITHIVIERS	LF HO	AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE
LF FQ	LA FERTE ALAIS	LF HP	LE PUY LOUDES
LF FR	BAR SUR SEINE	LF HQ	SAINT FLOUR COLTINES
LF FT	NEUFCHATEAU ROUCEUX	LF HR	BRIOUDE BEAUMONT
LF FU	CHATEAUNEUF SUR CHER	LF HS	BOURG CEYZÉRIAT
LF FV	VIERZON MÉREAU	LF HT	AMBERT LE POYET
LF FW	MONTAIGU SAINT GEORGES	LF HU	L'ALPE D'HUEZ
LF FX	TOURNUS CRUISERY	LF HV	VILLEFRANCHE TARARE
LF FY	ETREPAGNY	LF HW	BELLEVILLE VILLIÉ MORGON
LF FZ	SEZANNE SAINT RÉMY	LF HX	LAPALISSE PÉRIGNY
LF GA	COLMAR HOUSSEN	LF HY	MOULINS MONTBEUGNY
LF GB	MULHOUSE HABSHEIM	LF HZ	SALLANCHES MONT BLANC
LF GC	STRASBOURG NEUHOF	LF IB	BELVES SAINT PARDOUX
LF GD	ARBOIS	LF ID	CONDOM VALENCE SUR BAISE
LF GE	AVALLON	LF IF	SAINT AFFRIQUE BELMONT
LF GF	BEAUNE CHALLANGES	LF IG	CASSAGNES BEGHONES
LF GG	BELFORT CHAUX	LF IH	CHALAIS

INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME
LFIK	RIBERAC SAINT AULAYE	LFLL	OYONNAX ARBENT
LFIL	RION DES LANDES	LFLL	LYON SAINT EXUPERY
LFIM	SAINT GAUDENS MONTREJEAU	LFLL	LYON SAINT EXUPERY
LFIP	PEYRESOURDE BALESTAS	LFLL	MACON CHARNAY
LFIR	REVEL MONTGEY	LFLL	SAINT YAN
LFIT	TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD	LFLO	ROANNE RENAISSON
LFIV	VENDAYS MONTALIVET	LFLO	ROANNE RENAISSON
LFIX	ITXASSOU	LFLO	ANNECY MEYTHET
LFYI	SAINT JEAN D'ANGELY	LFLO	ANNECY MEYTHET
LFJA	CHAUMONT SEMOUTIERS	LFLO	MONTELMAR ANCONE
LFJB	MAULÉON	LFLO	MONTELMAR ANCONE
LFJC	CLAMECY	LFLO	SAINTE RAMBERT D'ALBON
LFJD	CORLIER	LFLO	SAINTE RAMBERT D'ALBON
LFJE	LA MOTTE CHALANCON	LFLO	GRENOBLE SAINT GEOIRS
LFJF	AUBENASSON	LFLO	GRENOBLE SAINT GEOIRS
LFJH	CAZERES PALAMINY	LFLO	MONTLUÇON DOMÉRAT
LFJL	METZ NANCY LORRAINE	LFLO	MONTLUÇON DOMÉRAT
LFJR	ANGERS MARCÉ	LFLO	VALENCE CHABEUIL
LFJS	SOISSONS COURMELLES	LFLO	VALENCE CHABEUIL
LFJT	TOURS LE LOUROUX	LFLO	VICHY CHARMEIL
LFJU	LURCY LEVIS	LFLO	VICHY CHARMEIL
LFKA	ALBERTVILLE	LFLO	AURILLAC
LFKB	BASTIA PORETTA	LFLO	AURILLAC
LFKC	CALVI SAINTE CATHERINE	LFLO	CHATEAUROUX DÉOLS
LFKD	SOLLIERES SARDIERES	LFLO	LYON BRON
LFKE	SAINT JEAN EN ROYANS	LFLO	LYON BRON
LFKF	FIGARI SUD CORSE	LFLO	FEURS CHAMBÉON
LFKG	GHISONACCIA ALZITONE	LFLO	FEURS CHAMBÉON
LFKH	SAINT JEAN D'AVELANNE	LFMA	AIX LES MILLES
LFKJ	AJACCIO CAMPO DELL'ORO	LFMA	AIX LES MILLES
LFKL	LYON BRINDAS	LFMA	LE LUC LE CANNET
LFKM	SAINT GALMIER	LFMA	LE LUC LE CANNET
LFKO	PROPRIANO	LFMA	CANNES MANDELIEU
LFKP	LA TOUR DU PIN CESSIEU	LFMA	CANNES MANDELIEU
LFKR	SAINT REMY DE MAURIENNE	LFMA	NIMES COURBESSAC
LFKT	CORTE	LFMA	NIMES COURBESSAC
LFKX	MERIBEL BOIS DES FRAISSES	LFMA	FAYENCE
LFKY	BELLEY PEYRIEU	LFMA	FAYENCE
LFKZ	SAINT CLAUDE PRATZ	LFMA	MONTAGNE NOIRE
LFLA	AUXERRE BRANCHES	LFMA	MONTAGNE NOIRE
LFLB	CHAMBERY AIX LES BAINS	LFMA	SAINT ETIENNE BOUTHÉON
LFLC	CLERMONT FERRAND AUVERGNE	LFMA	SAINT ETIENNE BOUTHÉON
LFLD	BOURGES	LFMA	ISTRES LE TUBÉ
LFLE	CHAMBERY CHALLES LES EAUX	LFMA	ISTRES LE TUBÉ
LFLG	GRENOBLE LE VERSOUD	LFMA	CARCASSONNE SALVAZA
LFLH	CHALON CHAMPFORGEUIL	LFMA	CARCASSONNE SALVAZA
LFLI	ANNEMASSE	LFMA	MARSEILLE PROVENCE
LFLJ	COURCHEVEL	LFMA	MARSEILLE PROVENCE
		LFMA	NICE COTE D'AZUR
		LFMA	NICE COTE D'AZUR
		LFMA	PERPIGNAN RIVESALTES
		LFMA	PERPIGNAN RIVESALTES
		LFMA	LE CASTELLET
		LFMA	LE CASTELLET
		LFMA	BARCELONNETTE SAINT PONS
		LFMA	BARCELONNETTE SAINT PONS
		LFMA	ALES DEAUX
		LFMA	ALES DEAUX
		LFMA	MONTPELLIER MÉDITERRANÉE
		LFMA	MONTPELLIER MÉDITERRANÉE
		LFMA	BEZIERS VIAS
		LFMA	BEZIERS VIAS
		LFMA	AVIGNON CAUMONT
		LFMA	AVIGNON CAUMONT
		LFMA	CASTELNAUDARY VILLENEUVE
		LFMA	CASTELNAUDARY VILLENEUVE
		LFMA	CHATEAU ARNOUX ST AUBAN
		LFMA	CHATEAU ARNOUX ST AUBAN
		LFMA	LEZIGNAN CORBIERES
		LFMA	LEZIGNAN CORBIERES
		LFMA	GAP TALLARD
		LFMA	GAP TALLARD
		LFMA	MENDE BRÉNOUX
		LFMA	MENDE BRÉNOUX
		LFMA	MONT DAUPHIN SAINT CRÉPIN
		LFMA	MONT DAUPHIN SAINT CRÉPIN
		LFMA	PONT ST ESPRIT
		LFMA	PONT ST ESPRIT
		LFMA	SALON EYGUIERES
		LFMA	SALON EYGUIERES
		LFMA	VINON
		LFMA	VINON
		LFMA	MONTPELLIER CANDILLARGUES
		LFMA	MONTPELLIER CANDILLARGUES
		LFMA	CARPENTRAS
		LFMA	CARPENTRAS
		LFMA	ASPRES SUR BUECH
		LFMA	ASPRES SUR BUECH
		LFMA	SAINT MARTIN DE LONDRES
		LFMA	SAINT MARTIN DE LONDRES
		LFMA	FLORAC SAINT ENIMIE
		LFMA	FLORAC SAINT ENIMIE

INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME
LFNP	PEZENAS NIZAS	LFPQ	FONTENAY TRESIGNY
LFNQ	MONT LOUIS LA QUILLANE	LFPT	PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
LFNR	BERRE LA FARE	LFPU	MORET EPISY
LFNS	SISTERON THEZE	LFPV	VILLACOUBLAY VÉLIZY
LFNT	AVIGNON PUJAUT	LFPX	CHAVENAY VILLEPREUX
LFNU	UZES	LFPY	BRETIGNY SUR ORGE
LFNV	VALREAS VISAN	LFPZ	SAINT CYR L'ECOLE
LFNW	PUIVERT	LFQA	REIMS PRUNAY
LFNX	BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB	LFQB	TROYES BARBEREY
LFNZ	LE MAZET DE ROMANIN	LFQC	LUNEVILLE CROISMARE
LFOB	BEAUVAIS TILLÉ	LFQD	ARRAS ROCLINCOURT
LFOC	CHATEAUDUN	LFQF	AUTUN BELLEVUE
LFOD	SAUMUR ST FLORENT	LFQG	NEVERS FOURCHAMBAULT
LFOF	ALENÇON VALFRAMBERT	LFQH	CHATILLON SUR SEINE
LFOG	FLERS SAINT PAUL	LFQJ	MAUBEUGE ELESMES
LFOH	LE HAVRE OCTEVILLE	LFQK	CHALONS ECURY SUR COOLE
LFOI	ABBEVILLE	LFQL	LENS BÉNIFONTAINE
LFOJ	ORLEANS BRICY	LFQM	BESANÇON LA VEZE
LFOK	CHALONS VATRY	LFQN	SAINT OMER WIZERNES
LFOL	L'AGLE ST MICHEL	LFQO	LILLE MARCQ EN BARCÉUL
LFOM	LESSAY	LFQQ	LILLE LESQUIN
LFON	DREUX VERNOUILLET	LFQR	ROMILLY SUR SEINE
LFOO	LES SABLES D'OLONNE TALMONT	LFQS	VITRY EN ARTOIS
LFOF	ROUEN VALLÉE DE SEINE	LFQT	MERVILLE CALONNE
LFQO	BLOIS LE BREUIL	LFQU	SARRE UNION
LFOR	CHARTRES CHAMPHOL	LFQV	CHARLEVILLE MEZIERES
LFOS	SAINT VALERY VITTEFLEUR	LFQW	VESOUL FROTEY
LFOT	TOURS VAL DE LOIRE	LFQX	JUVANCOURT
LFOU	CHOLET LE PONTREAU	LFQY	SAVERNE STEINBOURG
LFOV	SAINT QUENTIN ROUPY	LFQZ	DIEUZE GUÉBLANGE
LFOV	LAVAL ENTRAMMES	LFRB	BREST GUIPAVAS
LFOX	ETAMPES MONTDÉSIR	LFRC	CHERBOURG MAUPERTUS
LFOY	LE HAVRE SAINT ROMAIN	LFRD	DINARD PLEURUIT ST MALO
LFOZ	ORLEANS ST DENIS DE L'HOTEL	LFRE	LA BAULE ESCOUBLAC
LFPA	PERSAN BEAUMONT	LFRF	GRANVILLE
LFPB	PARIS LE BOURGET	LFRG	DEAUVILLE SAINT GATIEN
LFPD	BERNAY SAINT MARTIN	LFRH	LORIENT LANN BIHOUÉ
LFPE	MEAUX ESBLY	LFRI	LA ROCHE SUR YON LES AJONCS
LFPF	BEYNES THIVERVAL	LFRK	CAEN CARPIQUET
LFPG	PARIS CHARLES DE GAULLE	LFRM	LE MANS ARNAGE
LFPH	CHELLES LE PIN	LFRN	RENNES ST JACQUES
LFPI	PARIS ISSY LES MOULINEAUX	LFRP	LANNION
LFPK	COULOMMIERS VOISINS	LFRP	PLOERMEL LOYAT
LFPL	LOGNES EMERAINVILLE	LFRQ	QUIMPER PLUGUFFAN
LFPN	MELUN VILLAROCHE	LFRS	NANTES ATLANTIQUE
LFPN	TOUSSUS LE NOBLE	LFRT	SAINT BRIEUC ARMOR
LFPN	PARIS ORLY	LFRU	MORLAIX PLOUJEAN
LFPN	LE PLESSIS BELLEVILLE	LFRV	VANNES MEUCON

INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME
LFRW	AVRANCHES LE VAL ST PERE		
LFRZ	SAINT NAZAIRE MONTOIR		
LFSA	BESANÇON THISE		
LFSD	BALE MULHOUSE		
LFSE	DIJON LONGVIC		
LFSE	EPINAL DOGNEVILLE		
LFSE	METZ FRESCATY		
LFSG	EPINAL MIRECOURT		
LFSD	HAGUENAU		
LFSD	SEDAN DOUZY		
LFSD	VITRY LE FRANÇOIS VAUCLERC		
LFSD	MONTBELIARD COURCELLES		
LFSD	NANCY ESSEY		
LFSD	PONTARLIER		
LFSD	REIMS CHAMPAGNE		
LFSD	STRASBOURG ENTZHEIM		
LFSD	LANGRES ROLAMPONT		
LFSD	PONT ST VINCENT		
LFSD	EPERNAY PLIVOT		
LFSD	CESSEY BAIGNEUX LES JUIFS		
LFSD	MARIGNANE BERRE		
LFSD	CUERS PIERREFEU		
LFSD	HYERES LE PALLYVESTRE		
LFSD	SERRES LA BATIE MONTSALÉON		
LFSD	LA GRAND'COMBE		
LFSD	PUIMOISSON		
LFSD	CHATEAUBRIANT POUANCÉ		
LFSD	NIMES GARONS		
LFSD	LA MOLE		
LFSD	AMBERIEU		
LFSD	SAINTE THÉNAC		
LFSD	LES MUREAUX		
LFSD	CAMBRAI NIERGNIES		
LFSD	ROMORANTIN PRUNIER		
LFSD	SAINTE LÉOCADIE		
LFSD	MONACO		

INDICATEURS D'EMPLACEMENT FIR : FRANCE ET PAYS LIMITOPHES

FIR LOCATION INDICATORS: FRANCE AND NEIGHBOURING STATES

AMSTERDAM	EHAA
BARCELONE	LECB
BORDEAUX	LFBB
BREST	LFRR
BRUXELLES	EBBU
DUSSELDORF	EDLL
FRANCFORT	EDFF
GENEVE	LSAG
LONDRES	EGTT
MADRID	LECM
MARSEILLE	LFMM
MILAN	LIMM
PARIS	LFFF
REIMS	LFEE
ZURICH	LSAZ

UTILISATION DES AÉRODROMES PRIVÉS / USE OF PRIVATE AIRFIELDS

**Les aérodromes à usage privé ne peuvent être utilisés
que sur autorisation du propriétaire
et en conformité avec l'arrêté préfectoral créant l'aérodrome.**

UTILISATION DES HÉLISURFACES / USE OF HELISURFACES

L'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères et la circulaire du 6 mai 1995 relative aux hélistations et hélisurfaces fixent notamment les règles d'utilisation des hélisurfaces (cf AIP FRANCE AD 3.1).

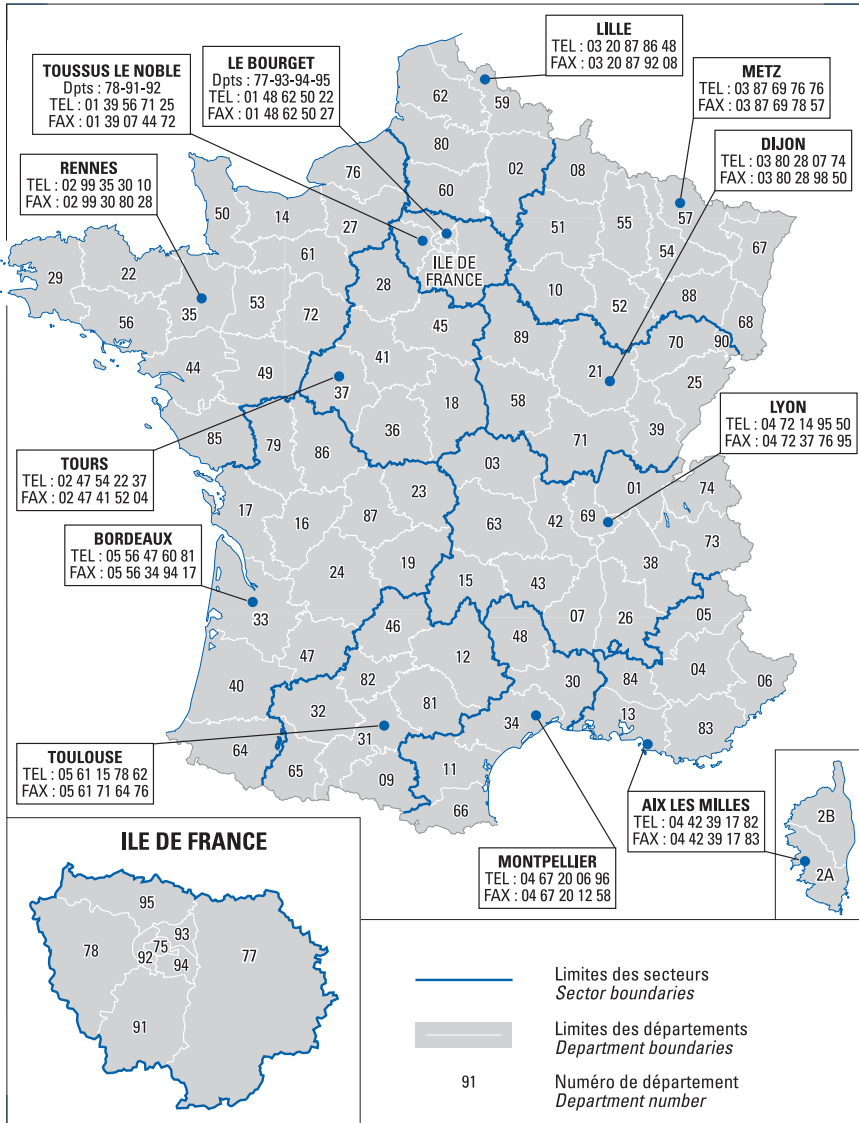
L'attention des usagers est appelée sur le fait que l'utilisation d'une hélisurface est soumise à accord du propriétaire et qu'ils doivent aviser le directeur interrégional de la Police aux Frontières dont les coordonnées avec la zone de responsabilité sont indiquées sur la carte ci-jointe ; cet avis d'utilisation doit être transmis par téléphone (éventuellement sur répondeur) ou télécopie et comporter les renseignements suivants :

- Identité de l'utilisateur ;
- Date d'utilisation ;
- Période prévue d'utilisation, le cas échéant ;
- Lieu d'utilisation (commune, lieu-dit) ;
- Nom et prénom du pilote commandant de bord, créateur de l'hélisurface.

DIRECTION CENTRALE DE LA POLICE AUX FRONTIERES

CENTRAL DIRECTORY FOR BORDER POLICE

Brigades de Police Aérienne Aeronautic Police Squads

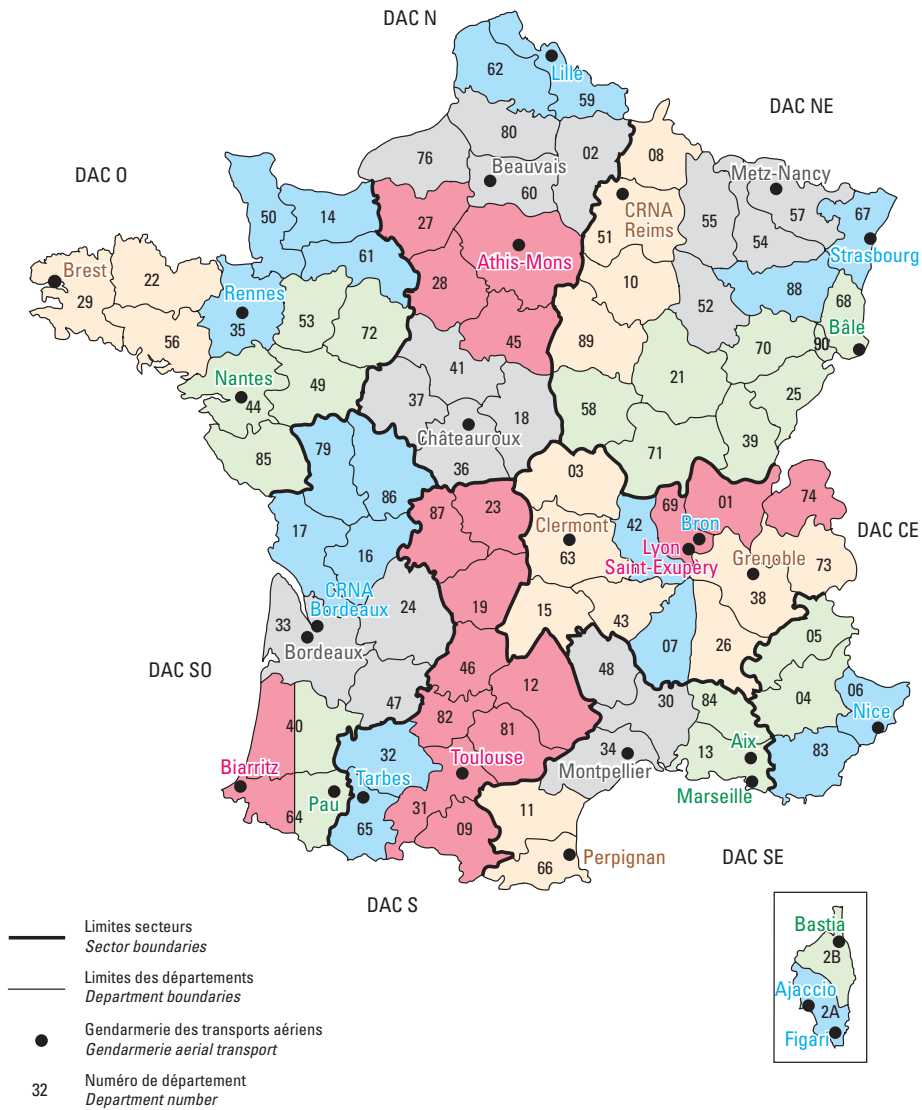


GENDARMERIE DES TRANSPORTS AÉRIENS

GENDARMERIE AERIAL TRANSPORT

Centre Renseignements Opérations (contact national - H 24)
 Operation Information Center (national contact - H 24)

☎ : 01.58.09.35.70
 FAX : 01.58.09.38.22



MÉTÉOROLOGIE

METEOROLOGY

ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE AUX VOLS VFR

METEOROLOGICAL ASSISTANCE TO THE VFR FLIGHTS

Les usagers effectuant leur vol en VFR sont invités à utiliser les services décrits ci-dessous :

AEROWEB (www.meteo.fr/aeroweb)

Météo-France propose un service spécialisé aéronautique, "Aéroweb", dans la rubrique "nos prévisions par activité aéronautique" sur son site internet (www.meteo.fr)

Les pilotes pourront y consulter des dossiers de vols météorologiques complets, composés de :

- cartes de temps significatifs TEMSI France ou EUROCC, EURAFI...;
- cartes de vents et températures en altitude à différents niveaux de vol ;
- METAR, TAF, SPECI, SIGMET.

ou seulement certains des éléments de ce dossier.

On y trouvera aussi des prévisions de conditions minimales de vol par zone et un pointage des METAR/SPECI sur une carte de France.

De plus, les vélivoles et libéristes, intéressés par l'aérologie, consulteront, dans la rubrique "Aérologie", des bulletins de prévisions et aussi des données de sondages d'altitude, sous forme d'émagrammes, sur différents sites de France et des pays limitrophes, issus en particulier des Systèmes de sondage basses couches (SSBC) mis en oeuvre avec la collaboration de la Fédération Française de Vol à Voile et le Fédération Française de Vol Libre.

Les informations délivrées par AEROWEB sont également accessibles depuis les bornes interactives OLIVIA ou le site Internet du SIA. Le pilote pourra en particulier recueillir le dossier météorologique correspondant à son vol.

Pour accéder à AEROWEB, les pilotes doivent posséder un code d'accès.

Pour obtenir un code d'accès :

Un code d'accès est délivré gratuitement à toute personne justifiant d'une activité aéronautique :

- pour les adhérents de la Fédération Nationale Aéronautique, ce code correspond au numéro de licence à 7 chiffres ; aucune démarche particulière n'est nécessaire ;
- pour tout pilote affilié ou non à une fédération (autre que la FFA), une demande de code d'accès aéronautique, accompagnée de la copie d'un justificatif d'activité aéronautique (licence de pilote, ...), doit être adressée à :

Météo-France

DP/SERVICES - Codes aéronautiques
42, avenue Gaspard Coriolis
31057 Toulouse Cedex
Fax : 05 61 07 80 79
e-mail: serv-code@meteo.fr

Users flying VFR are required to use the services described below:

AEROWEB (www.meteo.fr/aeroweb)

Météo France provides an aeronautical specialized service "Aéroweb", in the "our forecasts per aeronautical activity" heading on its web site (www.meteo.fr).

Pilots may consult complete meteorological flight files, including:

- significant weather charts TEMSI France or EUROCC, EURAFI...;*
- charts of winds and temperatures in altitude at different flight levels;*
- METAR, TAF, SPECI, SIGMET.*

or only some elements of this file.

It also provides minimum flight conditions per area and a METAR/SPECI plotting on a chart of France.

Besides, gliders and hang gliders, interested in aerology, might consult, in the "Aerology" heading, forecast bulletins and altitude sounding data, in the form of emagrams, in different sites of France and adjacent countries, resulting especially from low-level sounding systems (SSBC) implemented with the collaboration of the French Gliding Federation (FFVV) and the French free flight federation (FFVL).

Information delivered by AEROWEB is also available from OLIVIA interactive terminals or SIA web site. The pilot may especially consult the weather file corresponding to his flight.

To access AEROWEB, pilots shall have an access code.

To obtain an access code:

An access code is delivered freely to anyone proving an aeronautical activity:

- for members of the French national aeronautical federation, this code corresponds to the 7-digit licence number; no particular procedure is required;*
- for any pilot affiliated to a federation (other than FNA) or not, a request for aeronautical access code, together with the copy of a relevant document proving any aeronautical activity (pilot licence, ...) shall be addressed to:*

Pour les pilotes étrangers, joindre également une autorisation d'accès de l'autorité météorologique de votre pays.

AÉROFAX :

05 61 07 84 85 depuis le territoire français métropolitain

33 5 61 07 84 85 depuis l'étranger

Serveur de télécopie, fonctionnant H24 et accessible à tous les pilotes équipés d'un télécopieur disposant de la fonction "relève" et d'un clavier à touches. Le pilote ne paie que le coût de la communication. Dossier de vol composé du TEMSI EUROCC, des cartes vent/température aux FL 050 et FL 100 (domaine EUROCC) du TEMSI FRANCE (carte TEMSI basse altitude sur la France Métropolitaine), des cartes vent/température aux FL 020, FL 050 et FL 100 (domaine de la France Métropolitaine), et de METAR, SPECI, TAF et SIGMET sur la France et certains pays européens et d'Afrique du Nord (possibilité de constituer des trajets à l'aide des numéros minéralogiques des départements, de numéros d'aérodromes ou de zones).

Cette documentation contient les dernières informations disponibles à METEO-FRANCE.

Code d'accès nécessaire :

Le service AEROFAX a été mis en service pour les besoins de l'aviation générale, grâce aux collaborations technique et financière de la FFA.

Le même que pour AÉROWEB.

3615 METAR (0,34 Euro la minute)

Service sur minitel permettant l'accès :

- aux dernières observations et prévisions d'aérodromes (METAR et TAF) disponibles en France métropolitaine et pays limitrophes avec possibilités de constituer un trajet ;
- aux SIGMET en cours sur les FIR de France métropolitaine;
- à un bulletin de prévision sur la France renouvelé :
- 4 fois par jour du 1er mai au 30 septembre;
- 3 fois par jour, le reste de l'année;
- aux cartes des zones VFR, avec le code GAFOR.

For foreign pilots, also attach an access authorization from the meteorological authority of your country.

AEROFAX:

05 61 07 84 85 from French metropolitan territory

33 5 61 07 84 85 from abroad

Fax server, operating 24 hours a day and available to all pilots having a fax machine capable of receiving faxes on demand and equipped with a button key pad. The pilot pays the communication cost only. Flight file including the TEMSI EUROCC, wind/temperature charts to FL 050 et FL 100 (EUROCC field) of the TEMSI FRANCE (low-altitude TEMSI chart for Metropolitan France), wind/temperature charts to FL 020, FL 050 and FL 100 (Metropolitan France field), and METAR, SPECI, TAF and SIGMET for France and some European and North African countries (possibility to prepare routes using department mineralogical numbers, aerodrome or area numbers).

This documentation contains the last information available to METEO FRANCE.

Required access code:

The AEROFAX service was implemented for the General Aviation requirements with the FFA technical and financial collaborations.

Same as for AEROWEB.

3615 METAR (0,34 Euro/minute)

Service on minitel used to access:

- the last aerodrome observations and forecasts (METAR and TAF) available in metropolitan France and adjacent countries with possibilities to define a route;
- the current SIGMET on FIRs from metropolitan France
- a renewed forecast bulletin on France:
- 4 times/day from May 1st to September 30th;
- 3 times/day the rest of the year;
- the VFR area charts, with the GAFOR code.

SEUILS DE VISIBILITÉ ET DE HAUTEUR DES NUAGES (> 4/8) CODE ODMX (GAFOR) VISIBILITY AND HEIGHT OF CLOUDS (> 4/8) ODMX (GAFOR) CODE				
h ≥ 600 m (2000 ft)	X	M3	D2	0
300 m (1000 ft) ≤ h < 600 m (2000 ft)	X	M4	D3	D1
150 m (500 ft) m ≤ h < 300 m (1000 ft)	X	M5	M2	M1
h < 150 m (500 ft)	X	X	X	X
HEIGHT/ HAUT (m) VIS (km)	V < 1.5	1.5 ≤ V < 5	5 ≤ V ≤ 8	V ≥ 8

Code d'accès nécessaire :

Le même que pour AEROWEB. L'accès à ces informations est également possible sur certains aérodromes dotés de borne télématique ou de borne interactive OLIVIA (voir GEN 12).

3615 METEO (0,34 Euros la minute)

Service sur minitel permettant l'accès aux prévisions pour le vol à voile et le vol libre (Attention : elles ne sont pas disponibles sur tous les départements).

Ce magazine est en accès libre. Depuis la page d'accueil, taper :

- XX VAV : pour le vol à voile

- XX LIBR : pour le vol libre

(XX = numéro du département désiré)

0 892 68 10 13 ou 33 892 6810 13 depuis l'étranger (0,34 Euros la minute)

Service sur répondeur téléphonique kiosqué permettant l'accès aux bulletins VFR sur toute la France. Ces derniers, en langage clair, sont renouvelés 4 fois par jour du 1/5 au 31/8, 3 fois par jour le reste de l'année.

Pour obtenir les prévisions météorologiques, il est demandé de transmettre le numéro minéralogique d'un département (cette demande peut être renouvelée 3 fois par appel). Pour chaque département, le pilote obtient :

- un exposé sur la situation générale de la région concernée, les phénomènes dangereux, les vents en surface et en altitude (500 m, 1000 m, 1500 m) ;
- une prévision détaillée par secteur contenant le département transmis (la France est divisée en 14 secteurs, voir liste en page XX). Les informations sont détaillées par zones VFR ;
- les conditions de visibilité et de hauteur des nuages couvrant plus de la moitié du ciel (traduction en clair du code GAFOR).

Required access code:

Same as for AEROWEB. This information may also be consulted in some aerodromes equipped with a telematic terminal or OLIVIA interactive terminal (see GEN 12).

3615 METEO (0,34 Euro/minute)

Minitel service providing access to forecasts for gliding and hang gliding (Caution: they are not available for all departments).

This magazine is in free access. In the home page, enter:

- XX VAV: for gliding

- XX LIBR: for hang gliding

(XX = requested department number)

0 892 68 10 13 or 33 892 6810 13 from abroad (0,34 Euro/minute)

Information service on telephone answerer providing access to VFR bulletins for France. These bulletins, in clear language, are renewed 4 times/day from 1/5 to 31/8, 3 times/day the rest of the year.

To obtain weather forecasts, it is requested to indicate the mineralogical number of a department (this request may be renewed 3 times/call). For every department, the pilot obtains:

- a report of the general situation of the concerned region, the dangerous phenomena, the surface and altitude winds (500 m, 1000 m, 1500 m);
- a detailed forecast per sector including the department indicated (France is divided into 14 sectors, refer to list in page XX). Information is detailed per VRF area;
- visibility and cloud height conditions covering more than half of the sky (clear translation of the GAFOR code).

0 892 68 10 14 ou 33 892 68 10 14 depuis l'étranger (0,34 Euros la minute)

En complément des prévisions VFR proposées par le 0 892 68 10 13, ce service sur répondeur téléphonique kiosqué propose des prévisions aérologiques spécifiques pour le vol à voile et le vol libre, décrivant les caractéristiques de la masse d'air et les phénomènes favorables ou défavorables à la pratique de l'activité vol à voile ou vol libre. Elles sont composées :

- de bulletins d'aérologie fine valables pour la journée sur certaines zones disponibles avant 10H30 ;
- de bulletins régionaux tactiques valable pour le lendemain et le surlendemain, disponibles avant 20H.

Après l'établissement de la communication avec le serveur vocal, ces prévisions s'obtiennent en composant le numéro de département souhaité.

Trois demandes différentes peuvent être transmises au cours d'un même appel.

Attention : les bulletins de prévisions aérologiques sont interrompus en période hivernale sur certaines régions.

0 899 70 12 15 (1,35 Euros l'accès puis 0,34 Euros la minute)

Service téléphonique permettant de consulter un prévisionniste spécialisé en météorologie aéronautique pour obtenir des renseignements spécifiques (trajets, vols régionaux, etc.) ou des explications sur les données consultables par les systèmes automatisés décrits précédemment.

L'attention des usagers est attirée sur le fait que pour appeler le 0 899 70 12 15 depuis une cabine téléphonique, il est nécessaire d'utiliser la carte France Télécom qui permet un paiement différé.

L'accès téléphonique aux stations ou centres de METEO-FRANCE est toutefois possible aux usagers:

- effectuant leur vol en VFR et ayant souscrit un contrat pour obtenir des protections personnalisées à titre individuel ou collectif ainsi qu'aux équipages des aéronefs d'Etat français ou aéronefs effectuant des opérations de recherche et sauvetage ;
- effectuant tout ou partie de leur vol en IFR.

Visites à la station

Pour obtenir des compléments aux informations diffusées sur les systèmes automatiques décrits ci-dessus.

0 892 68 10 14 or 33 892 68 10 14 from abroad (0,34 Euro/minute)

In addition to the VFR forecasts provided by the 0 892 68 10 13 phone number, this information service on telephone answerer provides aerological forecasts specific to gliding and hang gliding, describing the air mass characteristics and the favorable or unfavorable phenomena for practicing gliding and hang gliding. They include:

- fine aerology bulletins valid for the day on some available areas before 10.30;*
- tactical regional bulletins valid for the next day or the day after the next, available before 20.00.*

Once connected to the voice server, you can obtain these forecasts dialing the requested department number.

Three different requests may be transmitted during the same call.

Attention: aerological forecast bulletins are interrupted in winter in some regions.

0 899 70 12 15 (1,35 Euro/call then 0,34 Euro/minute)

Phone service used to consult a forecaster specialized in aeronautical meteorology to obtain specific information (routes, regional flights, etc.) or explanations on data which may be consulted by the automated systems previously described.

The user's attention is drawn to the fact that to call the 0 899 70 12 15 number from a phone box, it is necessary to use the France Télécom card allowing a deferred payment.

Phone access to METEO-FRANCE stations or centers is possible for users:

- flying VFR and having subscribed a contract to obtain individual or collective personalized protections as well as for aircrews from French state aircraft or aircraft ensuring search and rescue operations;*
- operating in IFR, for the whole or a part of the flight.*

Visits to the station

To obtain additional information distributed on the automated systems previously described.

Documents météorologiques complémentaires

Pour obtenir des documents météorologiques (graphiques ou non) autres que les documents réglementaires destinés à l'aéronautique, le pilote ou l'aéroclub peut contacter la Direction Interrégionale Météorologique la plus proche.

ATIS : accès téléphonique

Certains aérodromes sont dotés d'un ATIS avec accès téléphonique, dans ce cas, le numéro de téléphone est publié sur la carte VAC de l'aérodrome concerné.

STAP : accès téléphonique/Minitel

Certains aérodromes sont dotés d'un système de transmission automatique de paramètres (STAP) avec accès téléphonique ou Minitel, dans ce cas le numéro de téléphone est publié sur la carte VAC de l'aérodrome concerné.

Guide Aviation de Météo-France

- Ce guide publié par Météo-France, résume l'ensemble des services d'informations météorologiques disponibles avant le vol et pendant le vol. Il propose en outre une description complète de l'information météorologique codée alphanumérique (METAR, TAF, SIG, MET) et graphique (TEMSE, VENTS). On peut se le procurer (gratuitement) dans tous les centres de Météo-France ou le télécharger depuis AÉROWEB.

Action préliminaire au vol

L'action préliminaire au vol comprend une étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents. Il est conseillé de conserver l'ensemble des éléments obtenus dans le cadre de l'action préliminaire au vol pour consultation ultérieure.

Note : les horaires figurant dans toutes les informations météorologiques sont exprimés en UTC.

Additional meteorological documents

To obtain meteorological documents (graphic or not) other than the regulatory documents intended for aeronautics, the pilot or flying club may contact the nearest Interregional meteorological center.

ATIS: phone access

Some aerodromes are equipped with an ATIS with phone access. In this case, the phone number is published on the VAC chart of the aerodrome concerned.

STAP: Phone/Minitel access

Some aerodromes are equipped with a parameter automatic transmission system (STAP) with phone or Minitel access. In this case, the phone number is published on the VAC chart of the aerodrome concerned.

Météo-France aviation guide

This guide, which is published by Météo-France, summarizes all meteorological information services available before and during the flight. Besides, it provides a complete description of the alphanumeric (METAR, TAF, SIG, MET) and graphical (TEMSE, VENTS) coded meteorological information. You can obtain it (freely) in all Météo-France centers or download it from AEROWEB.

Pre-flight action

The pre-flight action includes a careful study of the most recent meteorological bulletins and forecasts available. It is recommended to keep all information obtained concerning the pre-flight action for further consultation.

Note: times indicated in all meteorological information are expressed in UTC.

AÉRODROMES POUR LESQUELS LE CRITÈRE D'APPLICATION DE CAVOK EST UNE HAUTEUR DE LA BASE DES NUAGES SUPÉRIEURE À 1500 MÈTRES/ AERODROMES FOR WHICH THE CRITERION USE OF CAVOK IS A CLOUD BASE HEIGHT UPPER THAN 1500 METRES

Région météorologique <i>Meteorological region</i>	Aérodrome <i>Aerodrome</i>	Hauteur en mètres prise en compte dans la définition de CAVOK <i>Height in metres taken into account in the definition of CAVOK</i>
NORD/NORTH	NIL	
NORD-EST/ NORTH EAST	Bâle-Mulhouse	1700
	Colmar	1800
	Strasbourg	1650
CENTRE-EST/ CENTRE EAST	Anney	2500
	Aubenas	2000
	Aurillac	1700
	Bourg	1950
	Chambéry/Aix	2750
	Clermont-Ferrand	1800
	Grenoble St Geoirs	2200
	Lyon-Bron	1600
	Lyon Saint-Exupéry	1600
	St Etienne-Bouthéon	1700
SUD-EST/ SOUTH EAST	Valence	2600
	Vichy	1850
	Ajaccio	3100
	Bastia	3200
	Carcassonne	2655
	Figari	2600
	Hyères	1600
	Istres	1600
	Le Luc	2350
	Marseille	1600
	Mende	2134
	Nice	2850
	Orange	2450
SUD OUEST/ SOUTH WEST	Perpignan	3250
	Salon de Provence	1550
	Solenzara	3100
OUEST/WEST	Biarritz	2000
	Tarbes-Lourdes	3500
	Pau	3500
ILE DE FRANCE-CENTRE	Pamiers	3500
	NIL	
	NIL	

NOTE : sur tous les autres aérodromes, la règle d'application de CAVOK sera : "aucun nuage au dessous de 1500 m et absence de cumulonimbus".

NOTE: on all other aerodromes, CAVOK definition will be: "no cloud below 1500 m and absence of cumulonimbus".

LISTE DES AÉRODROMES DOTÉS DE BORNES TÉLÉMATIQUES OU DE BORNES INTERACTIVES OLIVIA

LIST OF AERODROMES EQUIPPED WITH CONSULTATION TERMINALS

Les bornes télématiques minitel permettent l'accès au 3614 NOTAM (consultation des NOTAM avec critères de sélection), au 3614 PLN (dépôt de plan de vol, consultation et modification de plans de vol), et au 3615 code METAR (consultation des TAF et METAR).

Les bornes interactives OLIVIA offrent, en plus des informations et fonctions disponibles sur les bornes minitel, la possibilité de disposer d'informations météorologiques complémentaires concernant le vol, notamment les informations météorologiques délivrées sous forme de cartes.

Dans tous les cas, un code est indispensable pour accéder aux informations météorologiques (voir rubrique METEOROLOGIE).

Les aérodromes ci-après sont dotés d'une borne minitel ou OLIVIA. Lorsqu'il s'agit d'une borne OLIVIA, le nom de l'aérodrome est écrit en caractère gras et souligné.

AGEN, AUXERRE, AVIGNON, ANNECY, BASTIA, BEAUVAIS, BERGERAC, BEZIERS, BIARRITZ, BOURGES, BREST, CAEN, CALAIS, CALVI, CANNES, CARCASSONNE, CHAMBERY, CHATEAUROUX, CHAVENAY, CHERBOURG, CLERMONT-FERRAND, COLMAR HOUSSEN, DEAUVILLE, DIEPPE, DINARD, DOLE, EPINAL, ETAMPES, FIGARI, GAP, GRENOBLE LE VERSOUD, GRENOBLE SAINT GEOIRS, ISSY LES MOULINEAUX, LA ROCHE SUR YON, LA ROCHELLE, LANNION, LE BOURGET, LE HAVRE, LE TOUQUET, LILLE, LIMOGES, LOGNES, LYON BRON, MEAUX, MERVILLE, METZ, NANCY LORRAINE, MONTPELLIER, MORLAIX, MELUN, NANCY ESSEY, NANTES, PAU, PERPIGNAN, POITIERS, PONTOISE, QUIMPER, REIMS PRUNAY, RENNES, RODEZ, ROUEN, SAUMUR, SAINT ETIENNE, SAINT BRIEUC, SAINT CYR, TARBES LOURDES, TOULOUSE LASBORDES, TOUSSUS LE NOBLE, TROYES, VALENCE, VANNES, VICHY.

Note : La liste est établie à la date du 1^{er} Janvier 2004.
L'objectif est d'équiper de bornes OLIVIA tous les aérodromes de la liste.

Minitel telematic terminals provide access to 3614 NOTAM (NOTAM consultation with selection criteria) to 3614 PLN (filling a flight plan, consulting and modifying flight plans), and to 3615 code METAR (TAF and METAR consultation).

In addition to the information and functions available on Minitel terminals, OLIVIA interactive terminals offer the possibility to have additional weather information concerning the flight, especially weather information delivered using charts.

In all cases, a code is required to access the meteorological conditions (refer to METEOROLOGY heading).

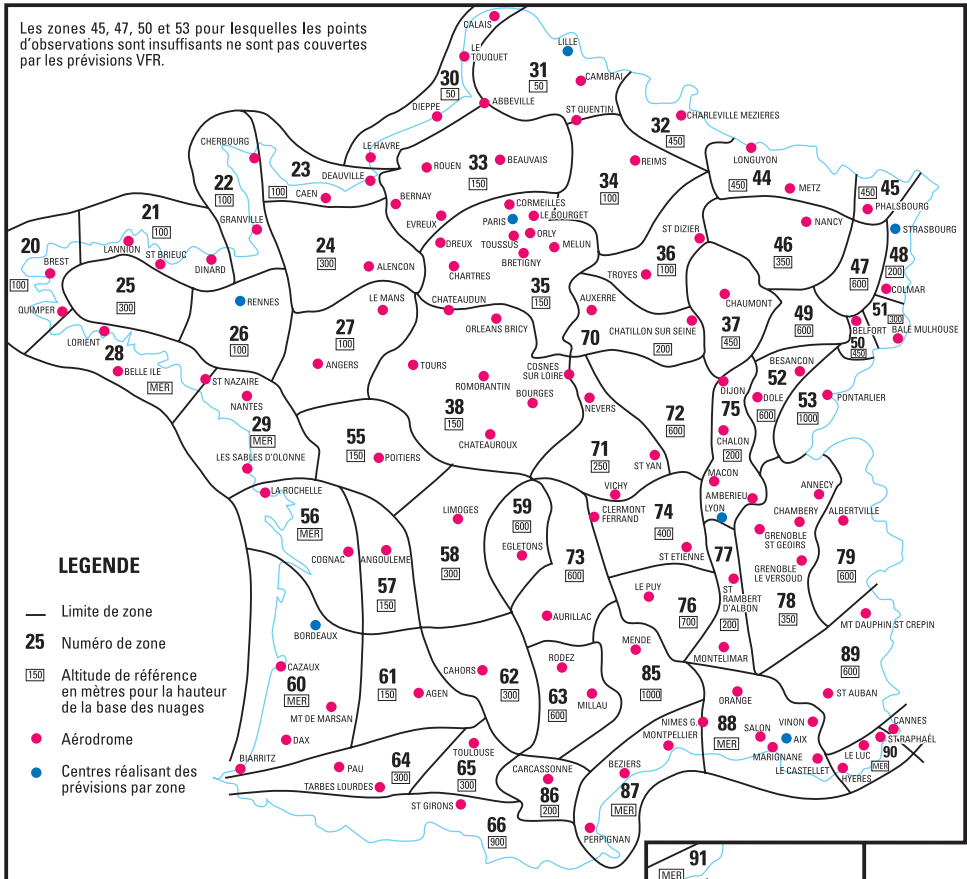
The aerodromes listed below have a Minitel or OLIVIA terminal. When this is an OLIVIA terminal, the aerodrome name is underlined and written in bold face.

Note: The list was drawn up on January 1st, 2004. The objective consists in equipping all aerodromes mentioned in this list with OLIVIA terminals.

DÉNOMINATION DES SECTEURS VFR / VFR SECTORS IDENTIFICATION

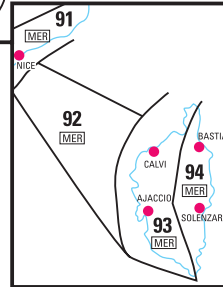
- | | |
|--|---|
| 1 Haute Normandie - Picardie Nord/Pas de Calais
Départements n° 27, 76, 60, 80, 02, 62, 59
Zones VFR n° 30, 31, 33 (approximativement) | 8 Poitou - Charentes - Limousin Dordogne
Départements n° 79, 86, 17, 16, 24, 19, 23, 87
Zones VFR n° 56 à 59 (approximativement) |
| 2 Bretagne - Basse Normandie
Départements n° 29, 22, 56, 35, 50, 14
Zones VFR n° 20, 21, 22, 23, 25, 28, 26 (en partie) | 9 Massif Central
Départements n° 63, 42, 69, 15, 43, 07
Zones VFR n° 73, 74, 76 (approximativement) |
| 3 Pays de la Loire
Départements n° 44, 61, 53, 72, 49, 85
Zones VFR n° 24, 27, 29, 26 (en partie) | 10 Vallée du Rhône - Est Rhône
Départements n° 01, 74, 38, 73, 26
Zones VFR n° 75, 77, 78, 79 (approximativement) |
| 4 Ile de France - Centre
Départements n° 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95, 45, 28, 41, 37, 36, 18
Zones VFR n° 35, 38 (approximativement) | 11 Gironde - Landes - Gers Lot et Garonne
Départements n° 33, 40, 47, 32
Zones VFR n° 60, 61, 64 (approximativement) |
| 5 Champagne - Ardennes
Départements n° 08, 51, 10, 52
Zones VFR n° 32, 34, 36, 37 (approximativement) | 12 Midi Pyrénées sauf Gers Pyrénées Atlantiques
Départements n° 46, 12, 82, 81, 31, 64, 65, 09
Zones VFR n° 62, 63, 65, 66 (approximativement) |
| 6 Bourgogne - Allier
Départements n° 89, 21, 58, 71, 03
Zones VFR n° 70, 71, 72, 75 (approximativement) | 13 Languedoc - Roussillon
Départements n° 48, 30, 34, 11, 66
Zones VFR n° 85, 86, 87 (approximativement) |
| 7 Alsace - Lorraine - Franche Comté
Départements n° 54, 55, 57, 67, 68, 88, 70, 25, 39, 90
Zones VFR n° 44, 46, 48, 49, 51, 52 | 14 Provence - Alpes - Côte d'Azur - Corse
Départements n° 05, 84, 04, 06, 13, 83, 20
Zones VFR n° 88 à 94 (approximativement) |

CARTE DE ZONES POUR PRÉVISIONS VFR / VFR FORECAST AREAS



VOLMET (FR)

PARIS	125.15	METAR de Bâle - Beauvais - Brest - Lille - LYON St-Exupéry - Nantes - PARIS CDG - PARIS Orly - Reims - Strasbourg - Tours.
MARSEILLE	128.6	METAR de Ajaccio - Bastia - Lille - LYON St-Exupéry - Marseille - Montpellier - Nice - Nîmes - PARIS CDG - PARIS Orly - Toulouse.
BORDEAUX	127.0	METAR de Biarritz - Bordeaux - Lille - Marseille - Nice - Pau - PARIS Orly - PARIS CDG - Tarbes - Toulouse - Tours.



**RÈGLES DE L'AIR ET SERVICES DE LA
CIRCULATION AÉRIENNE**
AIR TRAFFIC RULES AND SERVICES

PROCÉDURES GÉNÉRALES DE CIRCULATION AÉRIENNE POUR L'UTILISATION DES AÉRODROMES PAR LES AÉRONEFS / GENERAL AIR TRAFFIC PROCEDURES FOR THE USE OF AERODROMES BY AIRCRAFT

SONT APPELES

Aérodromes contrôlés : les aérodromes sur lesquels le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome ; ils ne sont contrôlés que pendant les horaires de fonctionnement de l'organisme chargé d'y assurer ce service ; ces horaires sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Aérodromes AFIS : les aérodromes sur lesquels seuls le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au bénéfice de la circulation d'aérodrome ; ils ne sont aérodromes AFIS que lorsque l'organisme AFIS est en activité.

WE CALL

Controlled aerodromes: aerodromes on which air traffic services are ensured for aerodrome traffic; they are only controlled during the operating hours of the air traffic service in question; these times are available to users through aeronautical information publications.

AFIS aerodromes: aerodromes on which only flight information and alerting services are ensured for aerodrome traffic; they are only AFIS aerodromes when the AFIS organism is on duty.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES A LA CIRCULATION D'AÉRODROME DANS LE CAS D'UN AÉRODROME AUTRE QU'UN ALTIPORT

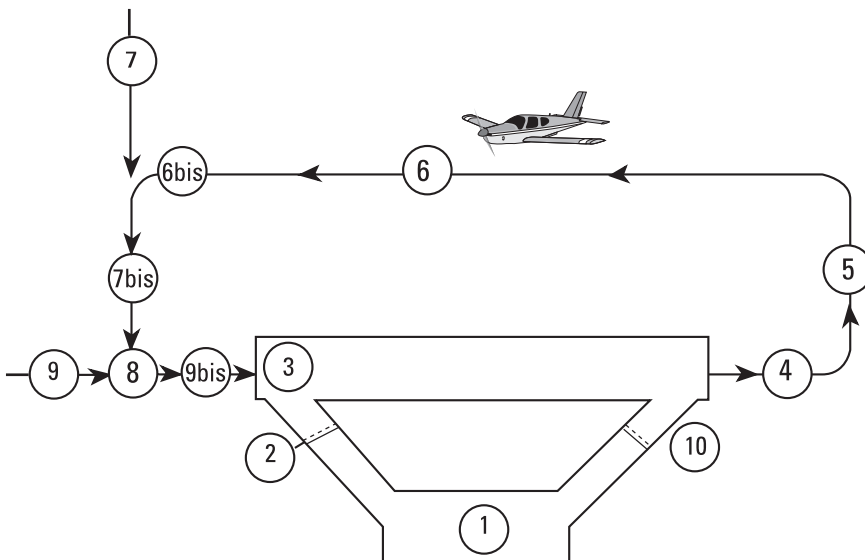
Positions caractéristiques

Les positions caractéristiques d'un circuit de circulation en surface type et d'un circuit d'aérodrome type sont les suivantes :

GENERAL DISPOSITIONS RELATING TO AERODROME TRAFFIC FOR AN AERODROME OTHER THAN AN ALTIPORT

Typical positions

The typical positions of a traffic circuit on a standard surface and aerodrome circuit are as follows:



Positions caractéristiques d'un aéronef dans la circulation d'aérodrome du point de vue de la tour

Typical positions of on aircraft in the aerodrome traffic seen from TWR.

- Position 1 : **Aire de trafic / Traffic area**
La clairance de circulation au sol est accordée à cet endroit.
Clearance for ground traffic is granted at this position.
- Position 2 : **Point d'arrêt avant piste / Holding point before runway**
La clairance de pénétrer sur la piste est donnée au plus tard à cet endroit.
Clearance for runway penetrating is granted at the latest at this position.
- Position 3 : **Aligné / Lined up**
La clairance de décollage est donnée au plus tard à cet endroit.
Clearance for take-off is granted at the latest at this position.
- Position 4 : **Montée initiale / Initial climb**
- Position 5 : **Vent traversier / Cross wind**
Segment rejoignant le segment vent arrière.
Circuit leg joining down wind leg.
- Position 6 : **Vent arrière, travers mi-piste / Down wind leg, half way down runway**
Position où est normalement communiqué le numéro d'ordre à l'atterrissage.
Position at which is normally transmitted the running number for landing.
- Position 6 bis : **Fin de vent arrière / End of down wind leg**
Position où doit être communiqué au plus tard le numéro d'ordre à l'atterrissage.
Position at which must be transmitted at the latest the running number for landing.
- Position 7 : **Entrée base (à l'extérieur du circuit) / Joining base leg (outside circuit)**
Position où un aéronef effectuant une approche semi directe doit recevoir au plus tard le numéro d'ordre à l'atterrissage. Ce point est l'équivalent du point 6 bis et se situe à l'extérieur du circuit d'aérodrome.
Position at which an aircraft proceeding for a semi-direct approach shall receive at the latest the running number for landing. This position is equivalent to the position 6bis and is located outside the aerodrome traffic circuit.
- Position 7 bis : **Base / Base leg**
Segment rejoignant le segment de la finale.
Circuit leg joining final leg.
- Position 8 : **Dernier virage / Final turn**
- Position 9 : **Longue finale (à la hauteur du circuit) / Long final (at circuit height)**
Position où un aéronef effectuant une approche directe doit recevoir au plus tard le numéro d'ordre à l'atterrissage. Ce point est l'équivalent du point 6 bis et se situe au plus tard au franchissement de la hauteur du circuit d'aérodrome.
Position at which an aircraft proceeding for a direct approach shall receive at the latest the running number for landing. This position is equivalent to the position 6bis and is located at the latest when entering the aerodrome traffic circuit.
- Position 9 bis : **Finale / Final**
Segment où est donnée au plus tard la clairance d'atterrissage ou de remise des gaz.
Circuit leg where, at the later, the landing or pull-up clearance is granted.
- Position 10 : **Piste dégagée / Runway vacated**
Position où est donnée la clairance pour rejoindre l'aire de trafic.
Position at which the clearance for joining traffic area is granted.

Différents circuits

Sur un aérodrome, différents circuits de circulation en surface et différents circuits d'aérodrome spécifiques aux avions, planeurs, ULM, hélicoptères peuvent être établis. Tout aéronef qui utilise un aérodrome doit se conformer au circuit d'aérodrome et au circuit de circulation en surface associés à l'aéronef utilisé (avion, planeur, ULM, hélicoptère, etc..) lorsqu'ils sont définis.

Circuit type

En règle générale les circuits d'aérodrome n'ont pas de dimensions strictement définies. Il incombe au pilote commandant de bord d'adapter le trajet en fonction des possibilités manœuvrières de son aéronef et des circonstances afin de ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ou passant à proximité.

Toutefois, afin de limiter les nuisances phoniques, des consignes particulières peuvent prévoir :

- certaines zones dont il est recommandé d'éviter le survol ;
- de respecter, dans la mesure du possible, le circuit d'aérodrome quand, à titre exceptionnel, il est publié dans son intégralité.

Dans la mesure où des dispositions différentes ne figurent pas dans les consignes particulières, le pilote commandant de bord doit, lorsqu'il évolue dans un circuit d'aérodrome :

- effectuer le vent arrière à 300 mètres (1000 pieds) AAL lorsque la hauteur des nuages le permet ; une hauteur différente peut être utilisée pour des besoins de formation au pilotage, à condition de ne pas gêner les autres usagers de l'aérodrome ;
- effectuer les virages par la gauche ;
- en cas de remise de gaz, manœuvrer de façon à ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

Intégration

L'intégration dans un circuit d'aérodrome doit se faire en fonction des aéronefs qui suivent le dit circuit mais aussi des aéronefs qui peuvent suivre les autres circuits d'aérodrome.

Sur un aérodrome non contrôlé un aéronef appartenant à la circulation d'aérodrome qui connaît la présence d'un aéronef en vol IFR à l'arrivée doit, à moins d'entente préalable entre les commandants de bord, manœuvrer de façon à ne pas compromettre la poursuite de l'approche et l'atterrissage de l'aéronef en vol IFR.

Different circuits

On an aerodrome, different traffic circuits on the ground and aerodrome circuits specific to planes, gliders, ULM, helicopters can be established. Any aircraft using an aerodrome must comply with the aerodrome and ground traffic circuit according to the type of aircraft used (aeroplane, glider, ULM, helicopter, etc..) when they are defined.

Typical circuit

As a general rule aerodrome circuit dimensions are not strictly defined. It is the captain's duty to fly his aircraft within its manoeuvring limits according to circumstances so as not to bother other aerodrome traffic or traffic in the vicinity.

However for noise abatement reasons, remarks may stipulate:

- *certain areas which pilots are recommended to avoid overflying;*
- *to adhere, to the aerodrome circuit, as far as possible, when, it is exceptionally published as a whole.*

When the different dispositions do not appear in the remarks, the captain must, whilst flying in an aerodrome circuit:

- *fly the down wind leg at 300 meters (1000 ft) AAL. When he is free of cloud; pilots under training may use a different height provided that they do not bother other aerodrome users;*
- *make left hand turns;*
- *when going round again, not to make any manoeuvres which could bother other circuit traffic.*

Circuit joining

Circuits must be joined in accordance with traffic already in the said circuit but also in accordance with traffic which may be in the other aerodrome circuits.

On a non controlled aerodrome an aircraft in the aerodrome traffic which is aware of an inbound IFR flight must, unless previously agreed between captains, fly in such a way so as not to interfere with the approach and landing of the IFR flight.

Cette disposition ne s'applique que si l'aéronef en vol IFR effectue une approche finale aux instruments pour un atterrissage direct sur la piste en service ou lorsque l'approche finale est suivie d'une manœuvre à vue imposée (MVI).

Dépassement

Un aéronef ne peut dépasser un autre aéronef dans le circuit d'aérodrome qu'à condition de ne pas gêner et de ne pas retarder l'atterrissage de l'aéronef dépassé et des autres aéronefs qui peuvent suivre des circuits d'aérodrome différents.

Radiotéléphonie

Pour s'intégrer ou évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, un aéronef doit être en mesure à tout instant de recevoir et d'émettre en radiotéléphonie les messages nécessaires à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Clairances

Sur un aérodrome contrôlé, tout aéronef doit obtenir une clairance avant :

- de pénétrer et se déplacer sur l'aire de manœuvre ;
- de pénétrer sur une piste ;
- de décoller ;
- de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ;
- d'atterrir.

Auto-information

Des comptes rendus d'auto-information doivent être transmis par les aéronefs dotés d'un équipement de radiocommunication lorsqu'ils évoluent dans la circulation d'aérodrome en l'absence d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome.

Circulation au sol

Sauf consignes particulières, un aéronef ne peut attendre à l'une des extrémités de la piste en service, y compris sur les raquettes, lorsqu'un autre aéronef est en train d'atterrir sur cette piste. Lorsque les points d'arrêt n'ont pas été établis ou que leurs marques ne sont pas visibles, et sauf consignes particulières d'utilisation de l'aérodrome, tout aéronef doit attendre à une distance du bord de la piste au moins égale à :

This disposition only applies if the IFR flight is making a final instrument approach for a direct landing on the runway in use or when the final approach is followed by a visual manoeuvring with prescribed track (MVI).

Overtaking

An aircraft may only overtake another one in the aerodrome circuit provided that he does not bother or delay the landing of the aircraft which he has overtaken in addition to the other aircraft which may be in the different aerodrome circuits.

Radiotelephony

To join or fly in aerodrome traffic of a controlled aerodrome, an aircraft must be able at any given time to transmit and receive the necessary messages required by air traffic services.

Clearances

On a controlled aerodrome, any aircraft must be given clearance before:

- *going on to or taxiing on the ramp;*
- *going on to the RWY;*
- *taking off;*
- *joining aerodrome traffic;*
- *landing.*

Auto-information

Auto-information reports must be transmitted by aircraft equipped with radiocommunications equipment whilst flying in aerodrome traffic when there is no air traffic services organism.

Taxiing

Unless otherwise instructed, an aircraft may not wait at either end of the runway in use or the turnaround areas, when another aircraft is landing on the runway in question. When there are no holding points or their markings are not visible, and unless otherwise stated in the aerodrome remarks for the use of the aerodrome, aircraft must wait at a distance from the edge of the runway at least equal to:

-
- 30 m pour une piste revêtue d'une longueur inférieure à 1000 m ou une piste non revêtue ;
 - 50 m pour une piste revêtue d'une longueur égale ou supérieure à 1000 m.

Espacement en raison de la turbulence de sillage

Sur un aérodrome contrôlé, la clairance délivrée au départ aux vols VFR prend en compte la nécessité d'espacement résultant de la turbulence de sillage :

- derrière un autre décollage lorsque les aéronefs utilisent :
 - la même piste ou des pistes parallèles distantes de moins de 750 m,
 - des pistes sécantes si les trajectoires de vol prévues doivent se croiser,
 - des pistes parallèles distantes de 750 m ou plus, si les trajectoires de vol prévues doivent se croiser,
- derrière un aéronef à l'arrivée sur une piste avec un seuil décalé.

Dans les autres cas, un aéronef doit manœuvrer de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage ; il fait de même :

- au départ, si sur sa demande il est autorisé à décoller en s'affranchissant de l'espacement prévu par l'organisme de la circulation aérienne ;
- lorsqu'il a obtenu une clairance de séparation à vue.

Dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, les informations relatives à l'aéronef qui le précède sont transmises au pilote.

DISPOSITIONS APPLICABLES POUR LES AERONEFS EVOLUANT SELON LES REGLES DE VOL À VUE (VFR)

Dispositions relatives aux paramètres

Aérodrome contrôlé

Sur un aérodrome contrôlé, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance des paramètres en radiotéléphonie :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome.

- 30 m for a paved RWY whose length is less than 1000 m or an unpaved RWY;
- 50 m for a paved RWY whose length is equal to or greater than 1000 m.

Seperation due to wake turbulence

On a controlled aerodrome, clearance given to departing VFR flights takes into account the necessary seperation as a result of wake turbulence:

- behind another take off when aircraft use:
 - the same runway or parallel runways at a distance of less than 750 m,
 - secants runways if the planned flight paths must cross each other,
 - parallel runways at a distance of 750 m or more, if the planned flight must cross each other,
- behind an inbound aircraft on a runway with a landing displaced threshold.

In other cases, a pilot must fly in such a way as to avoid all incidents due to wake turbulence; he must also do so:

- on departure, if on his request he is cleared for take off disregarding the seperation planned by the air traffic services organism;
- when he has been cleared for visual seperation.

In aerodrome traffic on a controlled aerodrome, information relating to the aircraft that he has been preceded by is transmitted to the pilot.

DISPOSITIONS APPLICABLE TO AIRCRAFT FLYING IN ACCORDANCE WITH VISUAL FLIGHT RULES (VFR)

Dispositions relating to parameters

Controlled aerodrome

On a controlled aerodrome, the captain must be aware of data transmitted to him by means of radiotelephony:

- on departure, before leaving the ramp;
- on arrival, before joining aerodrome traffic.

Aérodrome AFIS

Sur un aérodrome AFIS, le pilote commandant de bord doit :

- a) lorsque l'aéronef est doté de l'équipement de radiocommunication, prendre connaissance des paramètres ;
- b) lorsque l'aéronef n'est pas doté de l'équipement de radiocommunication et lorsque l'aérodrome est accessible à de tels aéronefs, au départ, prendre connaissance des paramètres avant de quitter l'aire de trafic ; à l'arrivée, procéder à l'évaluation des paramètres nécessaires à l'atterrissage.

Autre aérodrome

Sur un aérodrome autre que contrôlé ou AFIS, le pilote commandant de bord doit procéder lui-même à l'évaluation des paramètres :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome, en procédant à l'examen de l'aérodrome. Cet examen doit être effectué, sauf impossibilité, à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome et doit notamment porter sur l'aire à signaux, la manche à air, l'état de la surface de l'aire de manœuvre afin de déterminer la piste ou l'aire d'atterrissage à utiliser et s'assurer que l'usage de l'aérodrome ne présente pas de danger apparent.

Note 1 : Dans le cas d'un aérodyne non motopropulsé à l'arrivée, si les possibilités de manœuvre ne permettent pas de se conformer aux dispositions précédentes, le pilote commandant de bord doit évaluer les paramètres en fonction des possibilités de vol plané de l'aérodyne et en fonction des autres aéronefs qui sont déjà engagés dans la circulation d'aérodrome.

Note 2 : Un pilote commandant de bord peut se dispenser de l'examen de l'aérodrome à l'arrivée :

- lorsqu'il a pris connaissance de la piste en service en exploitant les messages d'auto information transmis par les aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ;
- lorsqu'il a déjà connaissance du vent et des signaux pouvant être disposés sur l'aire à signaux et sur l'aire de manœuvre.

AFIS aerodrome

On an AFIS aerodrome the captain must:

- a) when the aircraft is fitted with radio communications equipment be aware of data;
- b) when the aircraft is not fitted with radio communications equipment and when the aerodrome can be used by such aircraft, on departure, be aware of parameters before leaving the ramp; on arrival, evaluate the necessary parameters for landing.

Other aerodromes

On an aerodrome other than controlled or AFIS, the captain must evaluate parameters himself:

- on departure, before leaving the ramp;
- on arrival, before joining aerodrome traffic, by examining the aerodrome. This should be done, unless impossible, at a height greater than the highest of the aerodrome circuits and must in particular concentrate on the signal area, the wind sock, taxiways in order to determine the runway or landing strip to be used and to ensure that using the aerodrome does not present any apparent danger.

Note 1: In the case of a non powered aerodyne, on arrival, if the pilot can not fly in such a way as to adhere the previous dispositions, he must evaluate parameters for a glide arrival taking into account the other aircraft which are already in the aerodrome traffic.

Note 2: A captain does not have to examine the aerodrome on arrival:

- if he is aware of the runway in use by listening to the messages transmitted on the auto information frequency by aircraft already in the aerodrome traffic;
- if he already knows the wind direction and velocity and what signals are displayed on the signal area and taxiways.

Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome

Aérodrome contrôlé

Lorsque l'aérodrome est contrôlé l'aéronef doit s'intégrer dans la circulation d'aérodrome conformément aux clairances.

Aérodrome non contrôlé

Après avoir pris connaissance des paramètres en radiotéléphonie ou après les avoir évalués lui même, et avoir observé la position des autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome, le pilote commandant de bord doit venir s'intégrer en début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité de passage ;

Note : Dans le cas d'un aérodyne non motopropulsé à l'arrivée, si les possibilités de manœuvre ne permettent pas de se conformer aux dispositions précédentes, le pilote commandant de bord doit évoluer jusqu'à l'atterrissage en fonction des possibilités de vol plané de l'aérodyne et en fonction des autres aéronefs qui sont déjà engagés dans la circulation d'aérodrome.

Lorsqu'un aérodrome AFIS n'est accessible qu'aux aéronefs dotés de l'équipement de radiocommunication, l'aéronef peut, lorsque sa route le lui permet, s'intégrer directement en approche finale ou en étape de base, si aucun autre aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome.

Dispositions relatives aux radiocommunications

Aérodrome contrôlé

Le pilote commandant de bord doit transmettre un compte rendu de position :

- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ;
- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à tout autre position caractéristique, à la demande de la tour de contrôle.

Aérodrome non contrôlé

Fréquences

Lorsque, sur un aérodrome pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS, ces organismes ne sont pas en activité, c'est la fréquence assignée à ces organismes qui doit être utilisée.

Rules for joining an aerodrome circuit

Controlled aerodrome

For controlled aerodromes the aircraft must join aerodrome traffic when given clearance to do so.

Non controlled aerodrome

After having found out data through radio telephony means, or after having evaluated them himself and noted the position of the other aircraft flying in the aerodrome traffic, the captain must join at the beginning of the down wind leg at aerodrome circuit height ensuring visual separation with aircraft already in the aerodrome traffic giving them the right of way.

Note: In the case of a non powered aerodyne, on arrival, if the captain can not fly in such a way as to adhere the previous dispositions, he must make a glide landing taking into account the parameters of the aerodyne and other aircrafts which are already in the aerodrome traffic.

When an AFIS aerodrome is only open for aircraft fitted with radio communications equipment, the aircraft may, if his track allows him to, join directly on final approach or base leg if there are no other aircraft flying in the aerodrome traffic.

Dispositions relating to radio communications

Controlled aerodrome

The captain must report his position:

- on arrival before joining the aerodrome traffic;
- on departure before leaving the ramp;
- at any other typical position, on request of the control tower.

Non controlled aerodrome

Frequencies

When, on an aerodrome having a control tower or an AFIS organism these organisms are not on duty, the assigned frequency of these organisms must be used.

Dans le cas où aucun organisme n'existe, la fréquence à utiliser est la fréquence d'auto-information assignée à l'aérodrome. En l'absence de fréquence propre à l'aérodrome la fréquence commune 123,500 MHz doit être utilisée (130,000 MHz sur altiports et altisurfaces)

Procédures

Le pilote commandant de bord d'un aéronef doté de l'équipement de radiocommunication doit transmettre des comptes rendus de position, indiquer ses intentions et transmettre toutes modifications ultérieures à l'organisme AFIS ou, à défaut, en auto-information :

- à l'arrivée :
 - avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome,
 - en vent arrière,
 - en base,
 - en finale,
 - lorsque la piste est dégagée,
 - sur l'aire de trafic.
- au départ :
 - sur l'aire de trafic, avant de se déplacer,
 - au (x) point (s) d'arrêt, avant de pénétrer sur une piste,
 - une fois aligné avant de décoller,
 - lorsqu'il quitte la circulation d'aérodrome.

Panne de l'équipement de radiocommunication

Aérodrome contrôlé

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

- au départ, le pilote commandant de bord ne doit pas décoller ;
- à l'arrivée, après avoir reçu la clairance d'intégration dans la circulation d'aérodrome le pilote commandant de bord doit suivre la dernière clairance qui lui a été délivrée et poursuivre jusqu'à l'atterrissage en veillant à recevoir les instructions complémentaires qui peuvent lui être transmises par signaux visuels ;
- à l'arrivée, avant d'avoir reçu la clairance d'intégration, le pilote commandant de bord ne doit pas s'intégrer dans la circulation d'aérodrome sauf cas d'urgence. Dans ce cas il doit, si les circonstances le permettent, après un passage à la verticale de l'aérodrome au-dessus du plus haut des circuits d'aérodrome, s'intégrer en veillant à recevoir les clairances qui peuvent lui être transmises par signaux visuels.

When there is no organism, the auto information frequency assigned to the aerodrome must be used. When the aerodrome does not have its own frequency the common frequency 123.500 MHz is to be used (130.000 MHz for mountain airfields).

Procedures

The captain of an aircraft fitted with radio communications equipment must make reports on his position, state his intentions and transmit any subsequent changes to the AFIS organism or, in default, on auto information:

- *on arrival:*
 - *before joining the aerodrome traffic,*
 - *on down wind leg,*
 - *on base leg,*
 - *on final approach,*
 - *clear of runway,*
 - *on the ramp.*
- *on departure:*
 - *on the ramp before moving,*
 - *at holding point (s) before going on to a runway,*
 - *when lined up before taking off,*
 - *when he leaves the aerodrome traffic.*

Radio communications equipment failure

Controlled aerodrome

If the radio communications equipment fails:

- *on departure, the captain must not take off;*
- *on arrival, after having been cleared to join the aerodrome traffic the captain must adhere to his last clearance up to landing whilst keeping a look out for any complementary information which could be conveyed to him by visual signals;*
- *on arrival, before having been cleared to join the captain must not join the aerodrome traffic except in the case of an emergency. In this event he must, if he is able to do so, after having flown over the aerodrome above the highest of the aerodrome circuits keeping a look out for visual clearance signals which may be conveyed to him.*

Aérodrome non contrôlé

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

- au départ, le pilote commandant de bord ne doit pas décoller avant d'avoir prévenu l'organisme AFIS si l'aérodrome est doté d'un tel organisme, et si l'usage de la radio est obligatoire ;
- à l'arrivée, si l'usage de la radio est obligatoire, le pilote ne doit pas s'intégrer dans la circulation d'aérodrome sauf cas d'urgence ou lorsque l'organisme AFIS, si l'aérodrome est doté d'un tel organisme, a été prévenu ; dans ces cas, il doit, si les circonstances le permettent, après passage à la verticale de l'aérodrome au-dessus du plus haut des circuits d'aérodrome, s'intégrer.

Dispositions complémentaires pour les ALTIPORTS et ALTISURFACES

Circuit type

En règle générale les circuits d'aérodrome n'ont pas de dimensions strictement définies. Il incombe au pilote commandant de bord d'adapter le trajet en fonction du relief environnant et des possibilités manœuvrières de son aéronef et des circonstances afin de ne pas gêner les autres aéronefs qui évoluent dans la circulation d'aérodrome. Toutefois lorsque les consignes particulières le mentionnent, le vol au-dessus de certains lieux doit être évité.

Dans la mesure où des dispositions différentes ne figurent pas dans les consignes particulières, le vent arrière dans le circuit d'aérodrome s'effectue à environ 300 m (ou 1000 ft) au-dessus du niveau de la plate-forme supérieure du côté le plus dégagé d'obstacles ou sinon par la gauche.

Départ

Sauf clairance, un aéronef, au point d'arrêt ne doit s'aligner et décoller qu'après une surveillance de la direction de décollage pendant un temps suffisant pour permettre à un aéronef à l'arrivée qu'il n'aurait pas vu en approche finale d'atterrir et de libérer la piste.

Arrivée

Sauf clairance, un aéronef à l'arrivée doit s'intégrer en début de vent arrière après être passé à la verticale de la plate-forme supérieure de façon à :

- prendre connaissance des renseignements fournis par l'aire à signaux ;
- s'assurer que l'usage de l'altiport ou de l'altisurface n'est pas interdit ou ne présente pas de danger apparent ;

Non controlled aerodrome

If the radio communications equipment fails:

- *on departure, the captain must not take off before having notified the AFIS organism if the aerodrome has one, and if the use of radio is compulsory;*
- *on arrival, if the use of radio is compulsory the pilot must not join the aerodrome traffic except in the case of an emergency or when the AFIS organism, if the aerodrome has one, has been notified; in these cases, he must, if he is able to do so, after having flown over the aerodrome above the highest of the aerodrome circuits, join.*

Complementary dispositions for MOUNTAIN AIRPORTS and MOUNTAIN AIRFIELDS

Typical circuit

As a general rule aerodrome circuit dimensions are not strictly defined. It is captain's duty to fly in a way which is comtable to the surrounding relief and within the manoeuvring limits of his aircraft according to circumstances so as not to bother other aerodrome traffic. However when special instructions are given in the remarks, he must avoid overflying certains places.

Unless otherwise stated in the remarks, the down wind leg of the aerodrome circuit will be made at about 300 m (or 1000 ft) above the highest level of the aerodrome on the side which has the fewest obstructions or if not by the left hand side.

Outbound traffic

Unless cleared to do so, at holding point, an aircraft must not line up and take off without having carried out a visual surveillance in the direction of take off a sufficiently long time to enable an inbound aircraft that he may not have seen on final approach to land and clear the runway.

Inbound traffic

Unless cleared to do otherwise, on arrival, an aircraft must join at the beginning of the down wind leg after having overflown the highest level of the aerodrome so that he can:

- *be aware of information given on the signal area;*
- *make sure that the use of the altiport or altisurface is not prohibited and using the altiport or altisurface doesn't present any apparent danger;*

- vérifier qu'un autre aéronef ne se trouve pas sur le point de décoller.

Un aéronef ne doit pas entreprendre l'approche finale lorsqu'un autre aéronef se trouve au point d'arrêt ou se déplace sur la plate-forme supérieure tant que ce dernier n'a pas clairement manifesté son intention de différer le décollage.

Equipement radio

Un aéronef ne peut évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un aéroport ou d'une altisurface que s'il est en mesure de recevoir et d'émettre à tout instant sur un aéroport contrôlé les messages nécessaires à la fourniture du contrôle de la circulation aérienne, sur les aéroports et altisurfaces non contrôlés les messages d'auto-information sur les fréquences spécifiées.

Fréquence utilisée

En l'absence d'une fréquence propre à l'aéroport ou à l'altisurface, l'auto-information doit être effectuée sur la fréquence commune 130,000 MHz.

- check that another aircraft is not about to take off.

An aircraft must not undertake its final approach when another aircraft is at holding point or moving towards the far end of the field without the latter having clearly shown his intention to abandon the take off.

Radio equipment

An aircraft may not fly in the aerodrome traffic of an airport or an altisurface unless he is able receive and transmit at any time on a controlled airport the necessary messages for supplying information to air traffic services, on non controlled airports and altisurfaces auto information messages on the specified frequencies.

Frequencies used

When the airport or altisurface does not have its own auto information frequency auto information must be given on the common frequency 130.000 MHz.

DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT LES PROCÉDURES RADIODÉPHONIQUES POUR L'UTILISATION DES AÉRODROMES / PARTICULAR DISPOSITIONS WITH REGARD TO RADIOTELEPHONY FOR THE USE OF AERODROMES

CAS OU PLUSIEURS FREQUENCES SONT ASSIGNEES AUX ORGANISMES ATS

Lorsque plusieurs fréquences sont assignées à un service TWR, APP ou AFIS, (fréquence nominale et fréquence supplétive), en l'absence d'instruction contraire des organismes de la circulation aérienne, le premier contact doit avoir lieu sur la fréquence nominale du service considéré.

En dehors des horaires de fonctionnement des organismes de la circulation aérienne, des compte-rendus de position doivent être fournis en auto-information sur cette même fréquence.

INDICATIF D'APPEL POUR LES AERODROMES

L'indicatif d'appel de l'aérodrome est formé :

- du nom de l'emplacement;
- d'un suffixe indiquant l'organisme ou le service rendu (Approche, Tour, Info).

Au premier contact radio, l'indicatif d'appel de l'aérodrome comprend au moins le nom de l'emplacement, sauf dans le cadre du service d'information de vol ou l'indicatif d'appel comprend le nom de l'emplacement et le suffixe **info**.
Exemple : **Nantes Info**.

Le nom de l'aérodrome et/ou le suffixe de la station au sol peuvent être omis dès lors qu'une communication bilatérale directe satisfaisante a été établie et que l'intervalle entre les communications n'induit aucune ambiguïté d'identification.

LANGUES A UTILISER

Les messages de la circulation aérienne peuvent être transmis en Français ou en Anglais sauf lorsque la mention "Fr uniquement" est indiquée sur les cartes de l'aérodrome ; dans ce cas seul le Français doit être utilisé. Toutefois les pilotes français doivent utiliser la langue française sauf pour les besoins d'entraînement.

Note : la mention "Fr uniquement" est automatiquement indiquée lorsque l'aérodrome est accessible en IFR en l'absence d'organisme de la circulation aérienne.

IN THE EVENT OF SEVERAL FREQUENCIES BEING ASSIGNED TO ATS ORGANISMS

When several frequencies are assigned to APP, TWR or AFIS service (case of a nominal frequency and a suppleant frequency), except otherwise instructed by the ATC services the first contact must be made on the nominal frequency of the considered service.

Outside HOR ATS, reports on position must be made on auto information using the same frequency.

DESIGNATORS FOR AERODROMES

The aerodrome designators consists of:

- *the name of the place;*
- *the suffix indicating the air traffic organism or provided services (Approach, Tower, Info).*

*At the first contact, the aerodrome designator includes more than the name of the place, except the case of flight information service for which the designator includes the name of the place and the suffix **info**. For example: **Nantes info**.*

The name of the aerodrome and/or the suffix of the ground station can be missed out upon a satisfied direct bilateral communication is established and the interval between communications induce no identification ambiguity.

LANGUAGES TO BE USED

Air traffic services messages can be transmitted in French or in English unless "Fr only" appears on the aerodrome charts; when it does only the French must be used. However French pilots must use the French language except for training requirements.

Note: the abbreviation "Fr only" is systematically indicated when the aerodrome is open to IFR traffic when there is no traffic services organism.

CONSULTER LE MANUEL DE PHRASÉOLOGIE PUBLIÉ PAR LE SIA SEE THE PHRASEOLOGY MANUEL PUBLISHED BY SIA

Quelques exemples

Premier contact

P I L - Nantes INFO, FGSIA bonjour

TWR - FIA Nantes INFO, bonjour,

P I L - Robin F-IA, demandons ...

Au Sol

P I L - Trinidad F-GSIA, demandons
Roulage (vol local ou navigation)

P I L - FZG demandons à traverser la piste 20

TWR - FZG maintenez position

P I L - FZG maintenons position

TWR - FZG accélérez le roulage

TWR - FZG laissez passer l'ATR42 venant de votre droite

TWR - Traversez piste 25

TWR - FVM alignez-vous et attendez piste 02

P I L - FVM nous alignons et attendons piste 02

TWR - FVM autorisé décollage piste 02

P I L - FVM autorisé décollage piste 02

Examples

First contact

Nantes INFO, FGSIA, good day

FIA Nantes INFO, good day

Robin F-IA, requesting ...

On the ground

Requesting taxi (local flight or navigation)

Requesting to cross runway 20

Hold position

Holding position

Expedite taxi

Give way to the ATR42 coming from your right

Cross runway 25

Line up and wait runway 02

Lining up and waiting runway 02

Cleared for take-off runway 02

Cleared for take-off runway 02

Expressions usuelles

Roulez parking
Ralentissez
Roulez via
Maintenez avant piste 33
Rappelez prêt au départ

En Vol

P I L - TB20 ZG au point Echo, demandons intégration

TWR - FZG entrez vent arrière main droite
piste 03 ...
FZG exécutez approche directe
FZG attendez verticale terrain

TWR - FZG exécutez une approche courte

TWR - FZG allongez vent arrière

TWR - FZG rappelez finale

P I L - TB20 ZG pour un toucher

TWR - FZG autorisé atterrissage piste 22

P I L - FZG autorisé atterrissage piste 22

TWR - FZG rappelez piste dégagée

TWR - FZG immédiatement, stoppez immédiatement

P I L - Stoppons immédiatement

Expressions usuelles

Accusez réception
Annulez
Approuvé
Collationnez
Comment recevez-vous ?
Confirmez
Circuit à gauche
Dépassez
Trafic convergent
Pas visuel sur le trafic
Circuit basse hauteur approuvé
Autorisé option piste ...
Demandons l'heure exacte
Laissez passer
Rappelez après l'envol
Remettez les gaz
Remontez piste
Interrompons le décollage
Continuez dans l'axe de la piste

Rappelez quittant la fréquence
Je ne reçois pas votre transpondeur

Usual vocabulary

Taxi apron
Slow down
Taxi via
Hold short of runway 33
Report ready for departure

In Flight

At E Point, requesting joining instructions

Join right hand downwind
runway 03
Make straight-in approach ...
Hold over the airfield

Make a short approach

Extend downwind

Report final

For touch an go

Cleared to land runway 22

Cleared to land runway 22

Report runway vacated

Immediately, stop immediately

Stopping immediately

Usual vocabulary

Acknowledge
Cancel
Approved
Read-back
How do you read ?
Confirm
Left hand circuit
Overtake
Closing traffic
Traffic not in sight
Low circuit approved
Cleared option runway ...
Requesting time check
Give way
Report airborne
Go around
Backtrack runway
Aborting take-off
Continue on runway extended
centerline
Report leaving frequency
Squawk not received

VOLS VFR EN CROISIÈRE / VFR CRUISING FLIGHTS

ALTIITUDE DE TRANSITION

Lorsqu'une altitude de transition est définie dans un espace aérien contrôlé, elle s'appliquera dans les limites latérales de cet espace, à partir du sol ou de l'eau.

En l'absence d'altitude de transition publiée, les pilotes observeront les règles suivantes :

Vol VFR :

- au-dessus de 3000 ft ASFC, tout vol dans la phase de croisière en palier sera effectué selon la règle de la semi-circulaire en adoptant un niveau de vol (cf. tableau ci-dessous) ;
- à et au-dessous de 3000 ft ASFC, tout vol dans la phase de croisière en palier sera effectué à une altitude librement choisie.

TRANSITION ALTITUDE

When a transition altitude is specified for a controlled airspace, this transition altitude value is to be applied within the lateral limits of the airspace, from ground level or sea level.

In the absence of published transition altitude, pilots will consequently observe the following rules:

VFR flight:

- above 3000 ft ASFC, all level flight in en-route phase is to be performed according to the semi-circular rule with a flight level (see table hereunder);
- at and below 3000 ft ASFC, all level flight in en-route phase is to be performed at an en-route altitude freely selected.

ROUTE / TRACK

de (from) 000° à (to) 179°

Niveau de vol <i>Flight level</i>	Altitude-Pression	
	m	ft
-	-	-
-	-	-
35	1 050	3 500
55	1 700	5 500
75	2 300	7 500
95	2 900	9 500
115	3 500	11 500
135	4 100	13 500
155	4 700	15 500
175	5 350	17 500
195	5 950	19 500

Le respect de la semi-circulaire s'applique également pour les VFR évoluant le long d'une voie aérienne (AWY) de classe E ou traversant cette voie aérienne, sans tenir compte des restrictions éventuelles imposées aux IFR dans les publications d'information aéronautiques (sens unique de circulation, niveaux de vol ne respectant pas la semi-circulaire, etc.).

de (from) 180° à (to) 359°

Niveau de vol <i>Flight level</i>	Altitude-Pression	
	m	ft
-	-	-
-	-	-
45	1 350	4 500
65	2 000	6 500
85	2 600	8 500
105	3 200	10 500
125	3 800	12 500
145	4 400	14 500
165	5 050	16 500
185	5 650	18 500

The semi-circular rule is to be also applied to VFR flights operating along a class-E airway (AWY) or crossing this airway, irrespective of possible restrictions required for IFR flights in Aeronautical Information Publications (one-way traffic direction, flight levels not complying with the semi-circular rule, etc.).

VOL EN VFR SPECIAL / SPECIAL VFR FLIGHT

- 1- Sauf autorisation d'un organisme du contrôle de la circulation aérienne, dite « clairance VFR spécial », un aéronef en vol VFR ne doit ni décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, ni atterrir sur cet aérodrome, ni pénétrer dans la circulation de cet aérodrome :
 - a) lorsque le plafond est inférieur à 1500 ft ;
ou
 - b) lorsque la visibilité au sol est inférieure à 5 km.
 - 2- 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.
 - 3- En VFR spécial, la règle établissant un rapport entre la visibilité et la distance parcourue en 30 s de vol, telle qu'elle est définie pour les espaces aériens non contrôlés à et au-dessous du plus élevé des deux niveaux 3000 ft au-dessus du niveau moyen de la mer ou 1000 ft au-dessus de la surface, s'applique dans les espaces aériens contrôlés (cf. tableaux « CLASSIFICATION, SERVICES ET CONDITIONS DE VOL » ci-après).
- 1- *Unless otherwise cleared by an air traffic control service, known as "VFR special clearance", an aircraft undertaking a VFR flight must not take-off from an aerodrome in controlled airspace or land at this aerodrome or join traffic for this aerodrome:*
 - a) if the ceiling is less than 1500 ft;*
or
 - b) if ground visibility is less than 5km.*
 - 2- *VFR special clearance is required to penetrate or manoeuvre in controlled airspace if the pilot considers that Visual Meteorological Conditions (VMC) are not present or will be lost.*
 - 3- *With VFR special flights, the rules establishing the relation between visibility and the distance flown in 30 seconds for non-controlled airspaces at and above the highest of either 3000ft AMSL or 1000ft AGL, apply in controlled airspace (cf. table on "AIRSPACE CLASSIFICATION, SERVICES AND FLIGHT CONDITIONS" hereafter).*

HAUTEUR MINIMALE EN VOL VFR / MINIMUM HEIGHT FOR VFR FLIGHT

1 - Généralités

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, les aéronefs ne volent pas au-dessous du niveau minimal fixé au §2 ci-dessous, et au-dessous du niveau minimal fixé par arrêté 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. Les aéronefs volent à une hauteur suffisante permettant, en cas d'urgence, lors du survol des villes ou autres agglomérations d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface.

Des dérogations peuvent être accordées par le préfet du département après avis technique des services compétents de l'aviation civile.

Note.- Voir notamment :

- les hauteurs minimales qui s'appliquent aux vols VFR ci-dessous,
- Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux,
- Arrêté du 15 juin 1959 précisant les marques distinctives à apposer sur les hôpitaux, centres de repos ou tout autre établissement ou exploitation, pour en interdire le survol à basse altitude,
- Décrets et arrêtés relatifs aux parcs nationaux et aux réserves naturelles.

2 - Hauteur minimale de vol en VFR

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, aucun vol VFR n'est effectué :

- au-dessus des zones à forte densité des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 1 000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef ;
- ailleurs qu'aux endroits spécifiés en a), à une hauteur inférieure à 500 ft au-dessus du sol ou de l'eau ; toutefois :
 - les planeurs effectuant des vols de pente ainsi que les ballons et les PUL peuvent faire exception à cette règle sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface ;
 - dans le cadre d'un vol d'instruction en avion ou hélicoptère, cette hauteur est ramenée à 150 ft pour les entraînements aux atterrissages forcés ; d'autre part, une distance de 150 m par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface et tout obstacle artificiel est respectée en permanence.

Note. 1 - Les PUL (planeurs ultra-légers) sont définis dans l'arrêté du 7 octobre 1985 relatif à l'utilisation des PUL.

1 - General

Other than for the purposes of taking-off or landing, aircraft will not fly below the minimum heights defined in §2 below, and below the minimum heights specified in a decree for the overflying of towns and other urban areas, or assemblies of persons or animals outside, and the overflying of some facilities or premises. Aircraft will fly at a sufficient height enabling, in case of emergency, when flying over towns or other urban areas, a landing to be carried out without unduly putting in danger persons or surface property;

Derogations may be accorded by the prefect of the department with the technical opinion of the competent civil aviation services.

Note - In particular:

- the minimum heights applicable to VFR flights below,
- Order of 10 October 1957 concerning the overflying of urban areas and groups of persons or animals,
- Order of 15 June 1959 specifying the distinctive markings to be placed on hospitals, rest centres or any other establishment or operation, to prohibit low level overflying,
- Decrees and orders concerning national parks and national reserves.

2 - Minimum heights for VFR flights

Except for take-off and landing or with the authorisation of the competent authorities, no VFR flight will be undertaken:

- above high density areas, cities or other towns or groups of persons outdoors at less than 1,000ft above the highest obstacle located within a 600m-radius around the aircraft.
- everywhere except in locations specified in a), at a height of less than 500ft above ground level or water, however:
 - gliders performing ridge soaring flights and balloons and ultralight gliders are not required to comply with this regulation provided that there is no risk for persons or surface property.
 - with aircraft or helicopter training flights, this height may be reduced to 150ft for practicing forced landings. In addition, a distance of 150m will be constantly maintained from any people, vehicle, surface ship or any artificial obstacle.

Note. 1 - Ultralight gliders are defined in the order of 7 October 1985 concerning the use of ultralight gliders.

3 - Hauteurs minimales fixées par Arrêté du 10 octobre 1957 et arrêté du 17 novembre 1958 pour les avions et les hélicoptères

3 - Minimum heights specified in department order dated October 10th, 1957 and department order dated November 17th, 1958 for aircrafts and helicopters

a) Survol de certaines installations ou établissements

a) Overflying of some facilities or premises

Installations & Etablissements survolés <i>Facilities and premises overflown</i>	Hauteur minimale de survol <i>Minimum flying height</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Usines isolées / <i>Isolated plants</i> ; - Installations à caractère industriel / <i>Industrial facilities</i> ; - Hôpitaux, Centres de repos / <i>Hospitals, rest centers</i> ; - Tout établissement ou exploitation portant une marque distinctive* / <i>All facility or farm having a distinctive marking*</i> ; - Vol suivant une direction parallèle à une autoroute et à proximité de celle ci / <i>Flight along a direction parallel to a highway and in vicinity of this one.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - 1000 ft pour les avions monomoteurs à piston et les hélicoptères / <i>1000 ft for single-engine aircraft and helicopters</i> ; - 3300 ft pour les autres avions / <i>3300 ft for other aircraft.</i>

* Couronne blanche sur fond rouge carré : voir encart A de la carte aéronautique au 1/500 000 OACI éditée par l'Institut Géographique National. (IGN).

* *White crown with red square background: see insert A in the ICAO 1/500 000 aeronautical chart issued from the National Geographic Institute (IGN).*

b) Agglomérations

Type d'avions <i>Aircraft types</i>	Hauteur minimale de survol <i>Minimum flying height</i>	Largeur moyenne de l'agglomération <i>Average width of the urban area</i>
Monomoteurs ou hélicoptères <i>Single-engine aircraft or helicopters</i>	1650 ft	Largeur < 1200 m <i>Width < 1200 m</i>
Multi-moteurs <i>Multi-engine aircraft</i>	3300 ft	Largeur < 1200 m <i>Width < 1200 m</i>
Tous avions ou hélicoptères <i>All aircraft or helicopters</i>	3300 ft	1200 m < Largeur < 3600 m <i>1200 m < Width < 3600 m</i>
Tous avions ou hélicoptères <i>All aircraft or helicopters</i>	5000 ft	Largeur > 3600 m <i>Width > 3600 m</i>

- 1) Les agglomérations sont représentées sur la carte aéronautique au 1/500 000 OACI éditée par l'Institut Géographique National (IGN), par des symboles traduisant leur largeur moyenne.
- 2) Cas particulier: le survol de la ville de Paris est interdit sauf dérogation délivrée à titre exceptionnel.

b) Urban areas

- 1) *The urban areas are represented on the ICAO 1/500 000 aeronautical chart issued from the National Geographic Institute (IGN), by symbols indicating their average width.*
- 2) *Special case: overflying of Paris town is prohibited except with an exemption issued exceptionally.*

c) Survol des rassemblements de personnes ou d'animaux : plages, stades, courses cyclistes, réunions publiques, hippodromes, parcs à bestiaux, etc.

c) *Overflying of assemblies of persons or animals: beaches, stadiums, racings, public meetings, racetrack patterns, cattle enclosures, etc.*

Types d'avion <i>Aircraft types</i>	Hauteur minimale de survol <i>Minimum flying height</i>
Monomoteurs et hélicoptères <i>Single-engine aircraft and helicopters</i>	1650 ft
Multi-moteurs <i>Multi-engine aircraft</i>	3300 ft

FRANCHISSEMENT DE FRONTIÈRES EN VFR / *CROSSING THE FRONTIERS IN VFR*

Conformément à l'article R 131-5 du code de l'aviation civile, le franchissement des frontières de la France métropolitaine selon les règles de vol à vue (VFR) doit être effectué d'après les dispositions suivantes :

1. PLAN DE VOL

1.1. Obligation

Tout pilote d'aéronef ne peut effectuer, selon les règles de vol à vue, un vol comportant le franchissement, dans l'un ou l'autre sens, des frontières terrestres ou maritimes de la France métropolitaine que s'il a, au préalable, déposé un plan de vol.

1.2. Délai

Le plan de vol doit être communiqué au moins trente minutes avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement.

1.3. Insertion des données

Inscrire le point de franchissement de la frontière dans la case 15 du plan de vol.

Reporter en case 18 après l'abréviation EET/, le temps estimé nécessaire pour arriver à ce point.

1.4. Clôture

Il est rappelé que le plan de vol communiqué ne peut être clos qu'à l'arrivée à destination.

2. CONTACT RADIO

2.1. Entrée dans l'espace aérien français

Tout pilote d'aéronef motopropulsé ne peut pénétrer à l'intérieur de l'espace aérien métropolitain en évoluant selon les règles de vol à vue que si son appareil est équipé de moyens de radiocommunications. Lors du franchissement de la frontière, il doit se mettre en relation radiotéléphonique avec un organisme français de la circulation aérienne. Si la liaison ne peut être établie au franchissement de la frontière, le pilote doit tenter de l'obtenir pendant la suite du vol.

According to Article R 131-5 of the Civil Aviation Code, crossing the frontiers of Metropolitan France in accordance with visual flight rules (VFR) must be carried out using the following procedure:

1. FLIGHT PLAN

1.1. Obligation

Aircraft pilots may carry out flights, in accordance with visual flight rules, which include crossing the land or sea territorial frontiers of Metropolitan France in either direction only if they have previously submitted a flight plan.

1.2. Delay

The flight plan must be submitted at least thirty minutes before the estimated time of departure from the apron parking station.

1.3. Insertion of data

The border crossing point must be entered in item 15 of the flight plan.

Insert the estimated elapsed time to reach this point in item 18 after the indicator EET/.

1.4. Closing

Remember that the submitted flight plan can only be closed once arrived at the aerodrome of destination.

2. RADIO CONTACT

2.1. Entry into French Airspace

The pilot of powered aircraft may enter into Metropolitan French airspace when flying in accordance with visual flight rules only if his aircraft is equipped with radiocommunications facilities. When crossing the frontier, the must make radio contact with a French air traffic control organisation. If the communication cannot be established on crossing the frontier, the pilot must try to establish it during the continuation of the flight.

2.2. Organisme à contacter

Le contact radiotéléphonique doit être établi **en priorité** avec le centre d'information de vol (FIC) ou le secteur d'information de vol (SIV) compétent.

En cas d'impossibilité d'établir, au passage de la frontière, le contact radio avec le FIC ou le SIV concerné, le pilote doit contacter **de préférence** les organismes de la circulation aérienne implantés sur les aérodromes, dont la liste suit, pour leur transmettre le message "passage frontière".

Aérodromes frontaliers concernés :

AJACCIO / CAMPO DELL'ORO	LFKJ
BALE / MULHOUSE	LFSB
BASTIA / PORETTA	LFKB
BIARRITZ-BAYONNE / ANGLET	LFBZ
CALAIS / DUNKERQUE	LFAC
CHAMBERY / AIX-LES-BAINS	LFLB
LILLE / LESQUIN	LFQQ
NICE / COTE D'AZUR	LFMN
PERPIGNAN / RIVESALTES	LFMP
STRASBOURG / ENTZHEIM	LFST

2.3. Compte rendu de passage de la frontière

Le message de compte rendu, qui est obligatoire, comporte les éléments suivants :

- indicatif de l'aéronef ;
- provenance/destination ;
- indication "passage frontière" ;
- position/altitude/heure ;

Si le message "passage frontière" n'a pu être transmis au passage de la frontière, il doit être complété par la position et l'altitude de l'aéronef au moment de la transmission du message.

2.2. The unit to be contacted

The radio contact must be established **first** with the flight information centre (FIC) or flight information sector (FIS) concerned.

If it is impossible to establish radio contact with the FIC or the FIS concerned when crossing the border, the pilot must contact **preferably** the air traffic control units set up on the aerodromes, which are listed below, in order to transmit them the "border crossed" message.

Border aerodromes concerned:

2.3. Border crossed report

The mandatory report message shall include information on:

- aircraft registration;
- aerodrome of departure/destination;
- "border crossed" indication;
- position/altitude/time;

If it was not possible to transmit the message "border crossed" when crossing the border, the message must be completed by the position and altitude when the transmission is possible.

2.3. Impossibilité de contact

Si pour des raisons indépendantes de sa volonté il ne parvient pas à établir cette liaison, le pilote doit, dès l'atterrissage, se mettre en rapport avec les services de douane et de police compétents et les organismes locaux de la circulation aérienne ou, à défaut, avec le Centre d'Information de Vol (FIC) concerné :

FIR BORDEAUX

Centre d'information de vol de Bordeaux (FIC Bordeaux) ☎ 05 56 47 95 01

Adresse RSFTA (AFTN) : LFBBYVYX

FIR BREST

Centre d'information de vol de Brest (FIC Brest) ☎ 02 98 37 34 36

Adresse RSFTA (AFTN) : LFRRYVYX

FIR MARSEILLE

Centre d'information de vol de Marseille (FIC Marseille) ☎ 04 42 33 76 76

Adresse RSFTA (AFTN) : LFMMYVYX

FIR PARIS

Centre d'information de vol de Paris (FIC Paris) ☎ 01 69 57 66 61

Adresse RSFTA (AFTN) : LFFFYVYX

FIR REIMS

Centre d'information de vol de Reims (FIC Reims) ☎ 03 26 05 03 08

Adresse RSFTA (AFTN) : LFEEYVYX

Un numéro AZUR unique pour tout le territoire français métropolitain permet un accès aisé aux services de l'aviation civile, le principe de ce numéro étant d'acheminer automatiquement l'appel vers le correspondant des services de l'aviation civile adéquat quel que soit le lieu d'atterrissage. Le coût de l'appel est celui d'une communication locale .

Ce numéro est le 0810 437 837.

Il a la particularité d'être facilement mémorisable par tous puisqu'il correspond à 08 10 IFR VFR.

2.4. Radio contact not possible

If the pilot cannot make this contact for reasons against his will, he must, after landing, contact the police and customs services and the local air traffic control units concerned or, otherwise, the Flight Information Center (FIC) concerned:

A single telephone number named AZUR for the whole French metropolitan territory enables an easy access to the civil aviation facilities, the principle of this telephone number being to automatically direct the call to the adequate representative of civil aviation services, irrespective of landing location.

This number is: 0810 437 837.

This telephone number is easy to remember for all people because it corresponds to 08 10 IFR VFR which are familiar terms.

CONTACT RADIO EN VFR AVEC OU SANS PLAN DE VOL

COMPULSORY RADIO CONTACT FOR VFR FLIGHTS WITH OR WITHOUT FLIGHT PLANS

1. Il est vivement recommandé aux aéronefs évoluant en VFR, avec ou sans plan de vol, d'établir un contact radio au moins toutes les heures ou tous les 120 NM environ.

2. Teneur du message

- indicatif de l'aéronef,
- provenance et destination,
- position et altitude.

3. Les organismes à contacter en route sont donc dans l'ordre préférentiel :

- les organismes civils ou militaires gestionnaires des espaces aériens dont le statut impose normalement le contact radio en cas de pénétration dans ces espaces,
- les centres d'informations de vol (FIC) ou à défaut tout organisme de la circulation aérienne civil ou militaire situé le long de la route en veillant à :
 - éviter, sauf cas d'urgence, les fréquences qui risquent d'être encombrées sur des aérodromes importants,
 - ne pas contacter des organismes trop éloignés afin de respecter les portées opérationnelles spécifiées des fréquences utilisées (voir guide page 24),
 - à clôturer les communications radio notamment lorsque le contact radio est exigé dans l'espace concerné afin d'éviter le déclenchement inutile du service d'alerte.

4. Cette disposition a pour but d'améliorer la sécurité des vols ; elle permet, en effet, d'actualiser les prévisions météorologiques communiquées au départ, de bénéficier du service d'information de vol (panne de moyens radio par exemple) et de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage en cas d'accident.

1. Aircraft flying VFR with or without flight plans are strongly recommended to make radio contact at least once an hour or approximately every 120 NM.

2. Content of message

- aircraft call sign,
- outbound from and inbound to,
- position and altitude.

3. Enroute air traffic organisms should therefore preferably be contacted in the following order:

- civil or military air traffic organisms who manage airspace which normally necessitates radio contact before entry within the airspace in question,
- flight information centres (FIC) or in default of this any civil air traffic organism located on the route making sure to:
 - avoid, unless in an emergency, frequencies which are likely to be congested at large aerodromes,
 - avoid contacting air traffic organisms too far away in order to adhere to the specified operational range of frequencies used (see guide page 24),
 - to acknowledge the end of radio contact particularly when radio contact is compulsory in the airspace in question in order to avoid the alerting services being brought into action.

4. The purpose of this disposition is to make flights safer ; in fact it enables pilots to obtain the latest weather forecasts to take advantage of the flight information service (radio aids failure for instance) and to facilitate search and rescue procedures in the event of an accident.

Survol des incendies de forêts

a) Les incendies de forêts, fréquents particulièrement en période estivale en FIR MARSEILLE, sont susceptibles de mettre en cause la sécurité des aéronefs évoluant à leur proximité.

Outre les dangers dûs 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.

Les aéronefs de la Sécurité Civile spécialisés dans la lutte anti-incendie, l'observation et le secours (en particulier Canadairs - Tracker - FK 27 - C 130 Hercules - 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 réduites et sans possibilité d'assurer l'antiabordage de façon efficace.

b) Il est en conséquence demandé aux navigateurs aériens constatant la présence d'une fumée révélant un feu de forêts :

- 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) ASFC ;
- 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,
 - au centre d'information de vol(FIC).

Flying over forest fires

a) *Forest fires, which are particularly frequent in FIR MARSEILLE during the summer, are capable of affecting the safety of aircraft flying in their proximity.*

In addition to danger 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.

"Sécurité Civile" aircraft specialised in fire-fighting, observation and rescue (in particular Canadair - Tracker - FK 27 - C 130 Hercules - 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.

b) *Air navigators in the presence of smoke indicating a forest fire are therefore requested:*

- *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 of less than 1500 m (5000 ft) ASFC;*
- *in order, possibly, to initiate the "Fire" warning, to report the presence of this smoke by radio-telephone to, depending on the circumstances:*
 - *the air traffic control unit with which they are in contact,*
 - *an air traffic control unit close to their position,*
 - *the Flight Information Centre (FIC).*

COMMENT DÉPOSER UN PLAN DE VOL / HOW TO FILE A FLIGHT PLAN

Le site Internet du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr), le service minitel 3614 code PLN, les bornes (minitel ou OLIVIA) installées sur certains aérodromes permettent :

- de déposer un plan de vol ;
- de consulter un plan de vol existant et effectuer les opérations DLA, CHG ou CNL.

The INTERNET site of the SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr), the minitel service 3614 code PLN, the terminals (minitel or OLIVIA) installed on some aerodromes enables :

- to file a flight plan;*
- to consult a filed flight plan and carry out operations such as DLA, CHG or CNL.*

COMMENT OBTENIR L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE AVANT LE VOL HOW TO OBTAIN AERONAUTICAL INFORMATION BEFORE THE FLIGHT

L'information aéronautique temporaire nécessaire à la préparation du vol est disponible sur le site Internet du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr), le serveur minitel 3614 code NOTAM, les bornes (minitel ou OLIVIA) installées sur certains aérodromes.

Temporary aeronautical information which is necessary for preparing the flight is available on the INTERNET site of the SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr), the MINITEL server: 3614 CODE NOTAM, the terminals (minitel or OLIVIA) installed on some aerodromes.

AUTRES POSSIBILITÉS / OTHER POSSIBILITIES

A défaut de pouvoir accéder aux systèmes cités précédemment pour effectuer les opérations relatives au plan de vol ou pour obtenir des explications ou des précisions complémentaires en matière d'information aéronautique et de messages relatifs au plan de vol, le pilote s'adresse :

- lorsqu'il existe, au BIA/BDP de l'aérodrome sur lequel il se trouve ;
- en l'absence de BIA/BDP ou en dehors des horaires d'ouverture publiés du BIA/BDP, au BRIA (Bureau Régional d'Information et d'Assistance au vol) désigné pour la région de service où il se trouve (cf. carte).

If pilots do not have access to the systems mentioned above to carry out operations related to the flight plan or wish to obtain supplementary aeronautical information and messages relative to flight plans they should apply to :

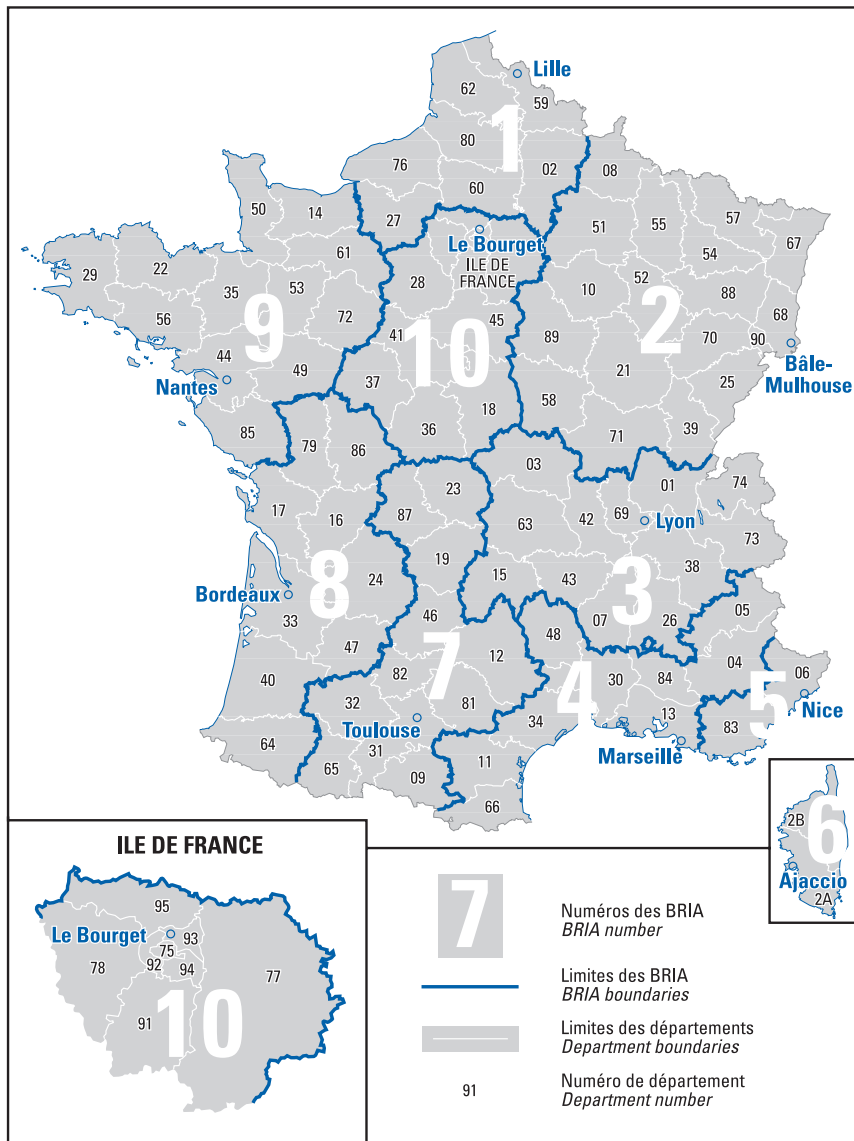
- when there is one, to the AIS office/ATS reporting office of the aerodrome where they are;*
- when there is no AIS office/ATS reporting office, or if outside normal hours of opening of AIS office/ATS reporting office, to the Regional flight assistance information office (BRIA) of the designated service region where they are (see chart).*

LISTES DES BRIA / AERONAUTICAL INFORMATION REGIONAL OFFICES

BRIA	TELEPHONE / PHONE NUMBER	FAX
1. LILLE	03 20 16 19 65/66	03 20 16 19 71
2. BALE MULHOUSE	03 89 90 26 15/12	03 89 90 26 19
3. LYON	04 72 22 56 76/77/78	04 72 23 80 67
4. MARSEILLE	04 42 31 15 65 / 04 42 14 22 90	04 42 31 15 69
5. NICE	04 93 17 21 18	04 93 17 21 17
6. AJACCIO	04 95 22 61 85 / 04 95 23 59 80	04 95 23 59 69
7. TOULOUSE	05 62 74 65 31 / 32	05 62 74 65 33
8. BORDEAUX	05 57 92 60 84	05 57 92 83 34
9. NANTES	02 40 84 84 75 / 02 40 84 80 45	02 40 84 80 39
10. LE BOURGET	- Information aéronautique : 01 48 62 53 07 - Assistance au vol : 01 48 62 53 14	01 48 62 72 07 01 48 62 65 04

RÉGIONS DE SERVICE DES BRIA

SERVICE AREAS OF THE AERONAUTICAL INFORMATION REGIONAL OFFICES (BRIA)



EXEMPLE DE RÉDACTION D'UN PLAN DE VOL VFR AVIATION GÉNÉRALE

VFR FLIGHT PLAN EXAMPLE

PLAN DE VOL FLIGHT PLAN			
PRIORITÉ Priority <<=FF=>	DESTINATAIRE(S) Addressee(s)		
HEURE DE DÉPÔT Filing time	EXPÉDITEUR Originator		
IDENTIFICATION PRÉCISE DU(ES) DESTINATAIRE(S) ET/OU DE L'EXPÉDITEUR Specific identification of addressee(s) and/or originator			
3 TYPE DE MESSAGE Message type <<=FPL	7 IDENTIFICATION DE L'AVION Aircraft identification - F, B, H, D, A,	8 RÈGLES DE VOL Flight rules - V	TYPE DE VOL Type of flight G
9 NOMBRE Number	TYPE D'AVION Type of aircraft C, 1, B, 0	CAT. DE TURBULENCE DE SILLAGE Wake turbulence cat. / L	10 ÉQUIPEMENT Equipment - S / A
13 AÉRODROME DE DÉPART Departure aerodrome - L, F, B, A	HEURE Time 0830		
18 VITESSE CROISIÈRE Cruising speed - N, 0, 1, 0, 0	NIVEAU Level V, F, R,	ROUTE Route L, M, G, M, O, U, D, I, J	
16 AÉRODROME DE DESTINATION Destination aerodrome - L, F, E, V		DURÉE TOTALE ESTIMÉE Total est. HR MIN 0300	AÉRODROME DE DÉGAGEMENT Alt. aerodrome L, F, G, I
2 ^e AÉRODROME DE DÉGAGEMENT 2 ^d alt. aerodrome			
19 RENSEIGNEMENTS DIVERS Other information - OPR / X			
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (A NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ) Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)			
18 AUTONOMIE Endurance HR MIN - E / 0630	PERSONNES À BORD Persons on board P / 4	RADIO ET BALISE D'URGENCE Emergency radio	RSDA/aba E
ÉQUIPEMENT DE SURVIE/Survival equipment		GILETS DE SAUVETAGE/Jackets	
POLAIRE Polar S /	DÉSERT Desert D	MARITIME Maritime M	JUNGLE Jungle J
CANOTS/ dinghies	NOMBRE Number 2	CAPACITÉ Capacity 2	COUVERTURE Cover 2
COULEUR ET MARQUES DE L'AVION Aircraft colour and markings A / BLEUE XX	REMARQUES Remarks -		
PILOTE COMMANDANT DE BORD Pilot-in-command C / DUPONT			
DÉPOSÉ PAR/Filed by		ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES Space reserved for additional requirements	

Reservé aux services ATIS

NOTICE SUCCINCTE POUR LA RÉDACTION D'UN PLAN DE VOL VFR

BRIEF NOTES ON HOW TO FILL A VFR FLIGHT PLAN

CASE 8 :

Règles de vol : V pour VFR.

Type de vol : G pour Aviation Générale.

CASE 9 :

Type d'aéronef : 2 à 4 caractères (indicatif) ou ZZZZ (1).

Catégorie de turbulence de sillage : L faible tonnage (masse maximale au décollage 7 000 kg).

CASE 10 :

“S” si l'équipement type COM.NAV d'App correspondant à la route à parcourir se trouve à bord, et en état de fonctionner, sinon, indiquer l'équipement disponible au moyen des lettres.

Si l'équipement n'est pas conforme, indiquer l'équipement disponible au moyen des lettres : V (VHF) ; O (VOR) ; F (Radiocompas) etc...

Équipement SSR :

Après la barre oblique indiquer :

N pour Néant.

A transpondeur mode A (4 chiffres - 4096 codes).

C transpondeur mode A (4 chiffres - 4096 codes et mode C).

X transpondeur mode S (sans transmission de l'ident. de l'ACFT ni de ZP).

P transpondeur mode S (transmission de ZP mais sans l'ident. de l'ACFT).

I transpondeur mode S (transmission de l'ident. de l'ACFT mais sans transmission de ZP).

S transpondeur mode S (transmission de l'ident. de l'ACFT et de ZP).

ITEM 8:

Flight rules: V for VFR.

Type of flight: G for General Aviation.

ITEM 9:

Type of aircraft: 2 to 4 characters or ZZZZ (1).

Wake turbulence category:

L light aircraft (maximum take-off weight: 7 000 kg).

ITEM 10:

“S” if the equipment type COM NAV for App corresponding to the required route is on-board, and is serviceable, otherwise, indicate the available equipment by means of letters.

If equipment does not conform to the rules, indicate available equipment using letters: V (VHF); O (VOR); F (Radiocompass)...

SSR equipment:

After the slash:

N for None.

A transponder mode A (4 numbers - 4096 codes).

C transponder mode A (4 numbers - 4096 codes and mode C).

X transponder mode S (without identification of ACFT nor ZP).

P transponder mode S (transmission of ZP but without ACFT identification).

I transponder mode S (transmission of ACFT identification but without ZP).

S transponder mode S (transmission of ACFT identification and ZP).

CASE 15 :

Vitesse de croisière : N + 4 chiffres (en nœuds).
K + 4 chiffres (en km)

Niveau de croisière :

Si niveau ou Alt indéterminé : VFR

Si Alt déterminée : A + 3 chiffres (en centaine de pieds).

Si niveau déterminé : F + 3 chiffres (indiquer le FL).

Route : son jalonnement (points de changement de route indiqués par moyen radio ou localités). Point de franchissement de frontière.

CASE 16 :

Aérodrome de destination : indicateur d'emplacement (ou ZZZZ voir case 18).

Durée totale estimée : temps estimé nécessaire, à partir du décollage jusqu'à la verticale de l'aérodrome de destination.

CASE 18 - Renseignements divers :

EET / point significatif, limite de FIR ou point de franchissement de frontière et durée estimée jusqu'à ce point.

DEP / ou DEST / ou ALTN / nom de lieu en toutes lettres, si ZZZZ dans case 13 ou 16.

TYP / type en toutes lettres, si ZZZZ dans case 9.

CASE 19 :

Doit être soigneusement complétée, biffer le cas échéant les lettres correspondantes aux équipements ne figurant pas à bord.

ITEM 15:

*Cruising speed: N + 4 numbers (in knot).
K + 4 numbers (in km).*

Cruising level:

If FL or Altitude unspecified: VFR

If specified Altitude: A + 3 numbers (in hundreds of feet).

If specified FL: F + 3 numbers (indicate the flight level).

Route: its make up (route changing points indicated by radio aids of localities). Border crossing point.

ITEM 16:

Destination aerodrome: location indicators (or ZZZZ see box 18).

Total estimated flight duration: estimated time necessary, from take-off to overhead destination aerodrome.

ITEM 18 - Various information:

EET / significant point, FIR limit or boundary crossing point and estimated time until this point.

DEP / or DEST / or ALTN / name of location written out in full, if ZZZZ in field 13 or 16.

TYP / type written out in full, if ZZZZ in field 9.

ITEM 19:

Must be completed carefully. Cross out letters corresponding to equipment not on board.

QUAND DÉPOSER UN PLAN DE VOL (FPL) / WHEN TO FILE A FLIGHT PLAN (FPL)

DÉPOT DU PLAN DE VOL

Un plan de vol peut être communiqué :

- sous forme de plan de vol déposé (FPL) avant ou pendant le vol. Un plan de vol, ne peut être communiqué pendant le vol que si le pilote CDT de bord se trouve placé dans des circonstances imprévues qui le conduisent à prendre une telle décision ;

Un plan de vol (FPL) est obligatoire :

- pour tout franchissement de frontière indiquer le point de franchissement et la durée estimée jusqu'à ce point. Le PLN doit être déposé au moins 30 min avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement.

- pour le VFR de nuit, dans les conditions indiquées à la page 81.

Itinéraires : voir COMPLÉMENT AUX CARTES.

- pour les survols maritimes au-delà de la distance la plus faible des 2 distances suivantes :

- . distance permettant en cas de panne d'un moteur, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence,
- . distance égale à 15 fois l'altitude de l'aéronef.

Itinéraires et règles : voir COMPLÉMENT AUX CARTES.

SUBMISSION OF FLIGHT PLAN

A flight plan may be submitted:

- *as filed flight plan (FPL) before or during flight. A FPL may only be submitted during flight if the pilot is faced with unforeseen circumstances that lead him to make this decision;*

A flight plan (FPL) is compulsory:

- *for any boundary crossing, indicate the crossing point and the estimated time until this point. The PLN shall be filed at least 30 minutes before the estimated time of departure from the aircraft stand.*

- *for night VFR with the conditions indicated in the page 81.*

Routes: see "COMPLÉMENT AUX CARTES"

- *for maritime flight when the distance from the coast exceeds the lowest of the following two distances:*

- . *the distance necessary to land on "emergency ground" in case of engine breakdown,*
- . *a distance equal to 15 times the altitude of the aircraft.*

Routes and rules: see "COMPLÉMENT AUX CARTES".

MISE EN VIGUEUR ET CLOTURE DU PLAN DE VOL (FPL)

ENFORCING AND CLOSING A FLIGHT PLAN (FPL)

MISE EN VIGUEUR D'UN FPL

Un pilote ayant déposé un plan de vol au départ d'un aérodrome non pourvu d'un organisme de la circulation aérienne doit communiquer, dès que possible après son décollage, son heure réelle de départ à l'organisme assurant les services de la circulation aérienne dans l'espace concerné, ou à défaut, à tout autre organisme de la circulation aérienne.

CLOTURE D'UN PLAN DE VOL

Clôture à l'arrivée

Si l'aérodrome d'arrivée est doté d'un service TWR ou AFIS, l'échange de communication radio lors de l'atterrissage est suffisant pour la clôture du PLN.

Un PLN peut être clos par radio quelques instants avant l'atterrissage auprès d'un organisme de la circulation aérienne.

A défaut, un compte rendu d'arrivée doit être transmis le plus tôt possible après l'atterrissage à un organisme de la circulation aérienne.

Un numéro AZUR unique pour tout le territoire français métropolitain permet un accès aisé aux services de l'aviation civile, le principe de ce numéro étant d'acheminer automatiquement l'appel vers le correspondant des services de l'aviation civile adéquat quel que soit le lieu d'atterrissage. Le coût de l'appel est celui d'une communication locale.

Ce numéro est le 0810 437 837.

Il a la particularité d'être facilement mémorisable par tous puisqu'il correspond à 08 10 IFR VFR.

Les Centres d'Information de Vol peuvent également être joints par leur numéro de téléphone propre (voir page 62).

Clôture pendant le vol

- Un plan de vol concernant un vol VFR peut-être clos en vol dès lors que le plan de vol n'est pas ou plus obligatoire.
- Dans le cas d'un plan de vol réduit (transmission de ses éléments de vol sur la fréquence), l'échange de radiocommunication avec l'organisme de la circulation aérienne, dès que l'aéronef cesse de bénéficier du service du contrôle de la circulation aérienne, **vaut clôture du PLN.**

ENFORCING OF A FPL

A pilot who has filed in a flight plan departing from an aerodrome not equipped with an air traffic service, must give as soon as possible after take-off his real departure time to the organism providing the air traffic service in the airspace in question, or if unable to, to any other air traffic service.

CLOSING A FLIGHT PLAN

Closing at the arrival

If the arrival aerodrome is equipped with an ATS unit (TWR or AFIS), the radio communication exchange when landing is sufficient to close the FPL.

A flight plan may be closed by radio a few minutes before landing by communicating with an ATS unit.

When no ATS unit exists at the arrival aerodrome, the arrival report must be made as soon as possible after landing and by the quickest means available to the nearest ATS unit.

A single telephone number named AZUR for the whole French metropolitan territory enables an easy access to the civil aviation facilities, the principle of this telephone number being to automatically direct the call to the adequate representative of civil aviation services, irrespective of landing location.

This number is: 0810 437 837.

This telephone number is easy to remember for all people because it corresponds to 08 10 IFR VFR which are familiar terms.

Flight Information Center may also be contacted by their own telephone numbers (see page 62).

Closing during flight

- *A flight plan concerning a VFR flight may be closed in flight when the flight plan becomes not compulsory.*
- *In the case of a reduced flight plan (data transmission on the frequency), the exchange of radiocommunication with the ATS, when the aircraft does not benefit of the control service, **means closing the flight plan.***

SERVICES ASSURES AUX VOLS VFR DANS LES ESPACES A L'INTERIEUR DESQUELS LES ORGANISMES FRANÇAIS ASSURENT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

SERVICES PROVIDED TO VFR FLIGHTS IN AIRSPACES WITHIN WHICH FRENCH ORGANISMS ARE GRANTED AIR TRAFFIC SERVICES

Note : Dans toutes les classes d'espace aérien, le service d'information de vol et le service d'alerte sont rendus

Note : within all airspace classes, flight information and alert services are provided.

Classe d'espace Airspace classification	Type de vol Type of flight	Séparation assurée Separation granted	Services assurés aux vols VFR Services provided to VFR flights	Limitation de vitesse* (VI) Speed limitation (IAS)	Radiocommunications obligatoires Radio use compulsory	Autorisation ATC requise ATC clearance requested
C	VFR VFR N	VFR / IFR VFR N / IFR	Information de trafic VFR / VFR (et suggestion de manoeuvre d'évitement O/R) et VFR N / VFR N Traffic information VFR / VFR (and avoidance action O/R) and VFR N / VFR N	250 kt ¹ au-dessous de 10 000 ft AMSL 250kt below 10 000ft AMSL	Continues deux sens Permanent two way	Oui / Yes
D	VFR VFR N VFR S	VFR N / IFR VFR S / IFR	Information de trafic VFR / IFR et VFR / VFR (et suggestion de manoeuvre d'évitement O/R) et VFR N / VFR N et VFR S / VFR S Traffic information VFR / IFR and VFR / VFR (and avoidance action O/R) and VFR N / VFR N and VFR S / VFR S	250 kt ¹ au-dessous de 10 000 ft AMSL 250kt below 10 000ft AMSL	Continues deux sens Permanent two way	Oui / Yes
E	VFR VFR N	VFR N / IFR	Information de trafic VFR N / VFR N et autant que possible VFR / IFR Traffic information VFR N / VFR N and if possible VFR / IFR	250 kt ¹ au-dessous de 10 000 ft AMSL 250kt below 10 000ft AMSL	Non / No Sauf VFR N Except VFR N	Non / No Sauf VFR N Except VFR N
G	VFR	NIL	Information de vol Flight information	250 kt ¹ au-dessous de 10 000 ft AMSL 250kt below 10 000ft AMSL	Non / No	Non / No
<p>* Quand l'altitude de transition est inférieure à 10 000 ft AMSL, FL 100 est utilisé au lieu de 10 000 ft. * When the transition altitude is lower than 10 000ft AMSL, FL100 is used instead of 10 000ft.</p>						

¹ Sauf pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir cette vitesse.

¹ Except for aircraft who, for technical reasons or flight characteristics, can't maintain this speed.

VFR N = VFR de nuit / night VFR

VFR S = VFR spécial / special VFR

RÉGIONS D'INFORMATION DE VOL ESPACE INFÉRIEUR (FIR)

FLIGHT INFORMATION REGIONS - LOWER AIRSPACE (FIR)

Les régions d'information de vol de France métropolitaine sont classées G de la surface au FL 195 à l'exclusion :

- des régions et des zones de contrôle,
- des régions et zones de contrôle spécialisées,

La région inférieure de contrôle (LTA) située entre le plus élevé des deux niveaux suivants FL 115 ou 3000 ft ASFC et le FL 195 à l'exclusion :

- des espaces aériens délégués à un organisme de la circulation aérienne étranger
- des régions de contrôle terminales, des zones de contrôle et des voies aériennes,
- des régions et zones de contrôle spécialisées,
- des zones réglementées, dangereuses et interdites,

est classée D à l'exception des volumes situés au-dessus des régions montagneuses décrits ci-dessous et de l'espace situé au-dessus de la haute mer (12NM des côtes) qui sont classés E.

Les limites des volumes situés au-dessus des régions montagneuses sont définies comme suit :

Au dessus des ALPES :

Limites latérales

- frontière franco-italienne,
- bordure Nord TMA NICE,
- bordure Nord AWY R16/A3,
- bordure est TMA 6 Lyon,
- sud et est de la ligne brisée 45°04'00"N - 005°23'23"E, 44°59'25"N - 005°24'17"E, 45°00'00"N - 005°31'16"E, 45°06'24"N - 005°46'25"E, 45°19'50"N - 005°56'14"E, 45°24'46"N - 005°55'03"E, 45°27'21"N - 005°58'49"E, 45°38'12"N - 005°56'42"E,
- sud et est de la limite de TMA GENEVE,
- bordure sud AWY G32.

Limite supérieure des différentes parties de LTA de classe E :

- LTA ALPES : FL 195
- LTA VERCORS : FL 125
- LTA BELLEDONNE : FL 145
- LTA BAUGES : FL 125
- LTA VANOISE : FL 175

Flight information regions above Metropolitan France are classified G from the surface to FL 195 and excluding:

- control regions and zones,*
- specialized control regions and zones,*

Lower traffic area (LTA) situated between the highest levels FL 115 or 3000 ft ASFC and FL 195 and except:

- airspaces within which air traffic services are taken over by a foreign air traffic agency,*
- terminal control areas, control areas and airways,*
- specialized control regions and zones,*
- restricted, danger and prohibited areas,*

is classified D except volumes situated above mountainous regions and airspace located above the open sea (12NM from coasts), which are classified E.

The limits of the volume situated above mountainous regions are defined hereafter:

Above ALPS:

Lateral limits

- french - italian frontier,*
- North limits of TMA NICE,*
- North limits of R 16 and A3*
- East limits TMA 6 Lyon,*
- South and East of broken line 45°04'00"N - 005°23'23"E, 44°59'25"N - 005°24'17"E, 45°00'00"N - 005°31'16"E, 45°06'24"N - 005°46'25"E, 45°19'50"N - 005°56'14"E, 45°24'46"N - 005°55'03"E, 45°27'21"N - 005°58'49"E, 45°38'12"N - 005°56'42"E,*
- South and East limits of TMA GENEVE,*
- South limits of AWY G32.*

Upper limit of different parts of class E LTA:

- LTA ALPES : FL 195*
- LTA VERCORS : FL 125*
- LTA BELLEDONNE : FL 145*
- LTA BAUGES : FL 125*
- LTA VANOISE : FL 175*

Au dessus des PYRÉNÉES :

Limites latérales

- frontière franco-espagnole,
- bordure Est AWY R299,
- bordure Sud TMA BIARRITZ, PYRÉNÉES, et TOULOUSE,
- bordure Ouest TMA PERPIGNAN et AWY B384.

Limite supérieure

- FL 195

Cas particulier de l'espace aérien classé D dans la LTA :

Les vols de la circulation aérienne militaire peuvent évoluer dans l'espace visé selon les dispositions suivantes :

Vols de la circulation aérienne militaire de type «V» :

- 1) De façon générale, les vols de la circulation aérienne militaire du type «V» demandent une clairance, pour pénétrer dans la LTA. Ces vols, dès lors qu'ils ont obtenu une clairance auprès du centre de contrôle régional concerné, reçoivent un service identique à celui qui reçoivent les vols VFR de la circulation aérienne générale dans le même espace.

Dans ce cas, les aéronefs de la circulation aérienne militaire en vol de type «V» satisfont aux mêmes conditions d'équipement que les aéronefs de la circulation aérienne générale en VFR.

- 2) Les vols de la circulation aérienne militaire de type «V» qui n'ont pas obtenu de clairance (ou qui, pour des raisons techniques ou opérationnelles, ne sont pas en mesure de la demander), peuvent néanmoins pénétrer dans la LTA pour poursuivre leur mission. La prévention des abordages entre aéronefs, quel que soit le type de circulation à laquelle ils appartiennent, relève en dernier ressort de l'application des règles de l'air.
- 3) La délivrance d'une clairance par un centre de contrôle régional au profit d'un aéronef de la circulation aérienne militaire en vol de type «V» est fonction de la charge de travail des secteurs concernés dans les centres régionaux de la navigation aérienne.

Vols de la circulation aérienne militaire de type «A» ou «B» :

Les vols de la circulation aérienne militaire de type «A» ou «B» sont contrôlés dans l'espace visé par les centres de contrôle militaires.

La traversée des routes aériennes s'effectue sans coordination sous contrôle radar.

La pénétration dans les régions terminales de contrôle s'effectue, le cas échéant, dans les conditions prévues par protocoles entre les organismes concernés de la circulation aérienne militaire.

Above PYRENEES:

Lateral limits

- French-spanish frontier,
- East limits of AWY R 299,
- South limits of TMA BIARRITZ, PYRENEES, and TOULOUSE,
- West limits TMA PERPIGNAN and AWY B384

Upper limits

- FL 195

The particular case of airspace classified D in LTA:

Military flights may be carried out in the above said airspace in compliance with the following:

«V» type military air traffic flights

- 1) Generally speaking a clearance is required to enter LTA for «V» type military air traffic flights. These flights, as soon as they have obtained clearance from the appropriate en route air traffic center, are assisted in the same way as general air traffic VFR flights in the same airspace.

In this case «V» type military air traffic flights will adhere to the same conditions concerning equipment as general air traffic VFR aircraft.

- (2) «V» type military air traffic flights which have not obtained clearance (or for technical or operational reasons are not able to request it) may nevertheless enter the LTA without obtaining clearance to continue their flights, the avoidance of collisions between aircraft, whatever type of air traffic they belong to, depends on, as a last resort, application of rules of the air.

- (3) «V» type military air traffic flight is granted clearance by a enroute air traffic center depending on the workload on the sectors concerned of the regional air traffic centers.

Type «A» or «B» military flights:

Type «A» or «B» military flights will be controlled in the said airspace by military control centers.

Crossing airways shall be carried out without coordination but under radar control.

Entering the terminal control areas is executed under the conditions laid down by conventions between the relevant air traffic control agencies.

CLASSIFICATION DE L'ESPACE AÉRIEN, SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE, CONDITIONS DE VOL

AIRSPACE CLASSIFICATION, AIR TRAFFIC SERVICES, FLIGHT CONDITIONS



Lorsqu'un aéronef doit évoluer en VMC en espace de classe A, il doit respecter les mêmes conditions qu'en espace de classe B.
ACFT flying in VMC within class A airspace are to adhere to the same conditions as within class B airspace.

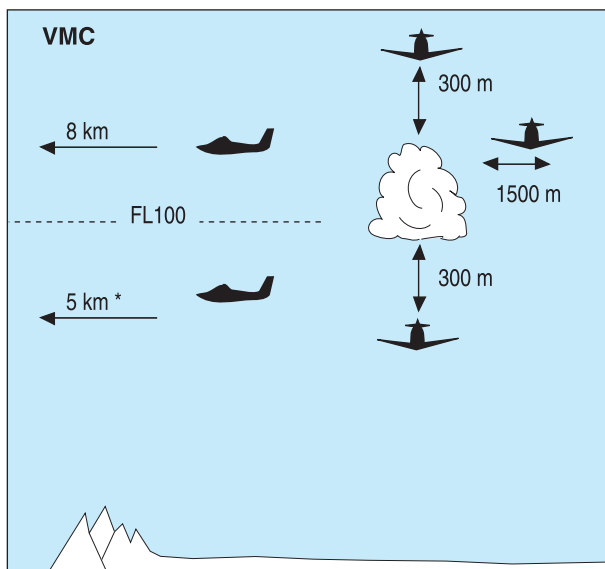
C

SÉPARATION ASSURÉE / SEPARATION PROVIDED

- VFR / IFR
- VFR nuit / IFR

SERVICE : INFORMATION DE TRAFIC / TRAFFIC INFORMATION

- VFR / VFR
- VFR nuit / VFR nuit



LIMITATION DE VITESSE / SPEED LIMITATION

- 250 kt IAS sous / below FL 100

AUTORISATION ATC / ATC CLEARANCE

- OUI / YES

RADIO :



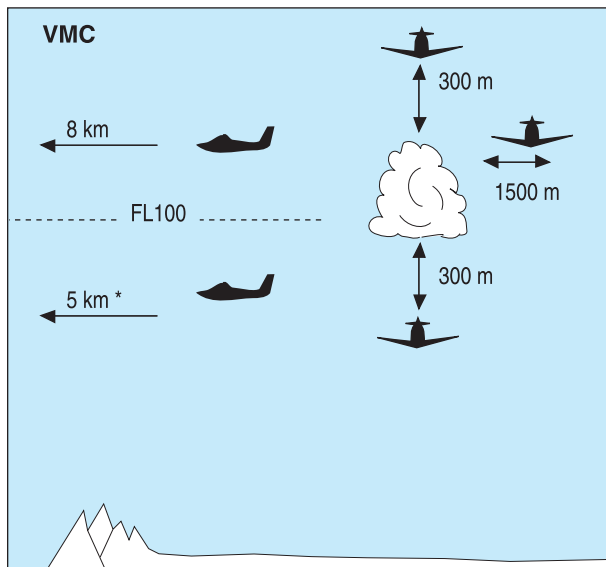
D

SÉPARATION ASSURÉE / SEPARATION PROVIDED

- VFR spécial / IFR
- VFR nuit / IFR

SERVICE : INFORMATION DE TRAFIC / TRAFFIC INFORMATION

- VFR / IFR
- VFR nuit / VFR nuit
- VFR / VFR
- VFR spécial / VFR spécial



LIMITATION DE VITESSE / SPEED LIMITATION

- 250 kt IAS sous / below FL 100

AUTORISATION ATC / ATC CLEARANCE

- OUI / YES

RADIO :



* En VFR spécial : la visibilité en vol doit être au moins égale à la plus élevée des deux valeurs suivantes :
- 1500 m (avions), 800 m (hélicoptères) ou valeurs publiées dans les consignes particulières de l'aérodrome.
- distance parcourue en 30 secondes de vol.

* Special VFR: Flight visibility must be at least equal to the highest of the two following values:
- 1500 m (ACFT), 800 m (HEL) or values published in the VAC.
- distance performed in 30 seconds flight.

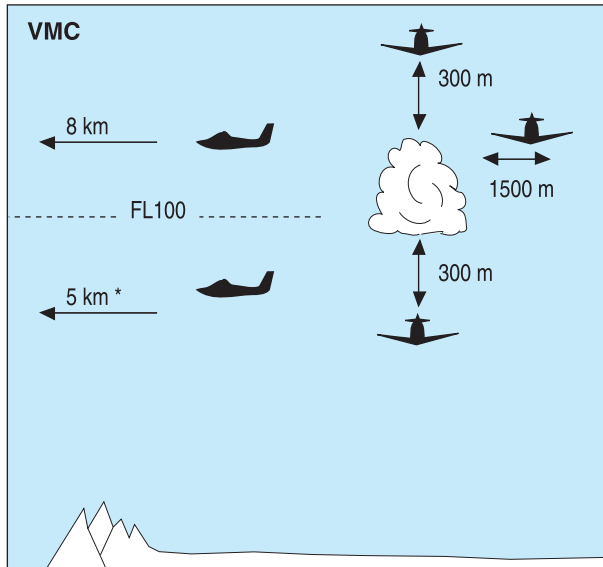
E

SÉPARATION ASSURÉE / SEPARATION PROVIDED

- VFR nuit / IFR

SERVICE : INFORMATION DE TRAFIC / TRAFFIC INFORMATION

- Autant que possible / *As possible* VFR / IFR
- VFR nuit / VFR nuit



LIMITATION DE VITESSE / SPEED LIMITATION

- 250 kt IAS sous / *below* FL 100

RADIO	}	NON	/	NO
AUTORISATION ATC		sauf pour		<i>except for</i>
ATC CLEARANCE		VFR nuit		<i>night VFR</i>

G

SÉPARATION ASSURÉE / SEPARATION PROVIDED

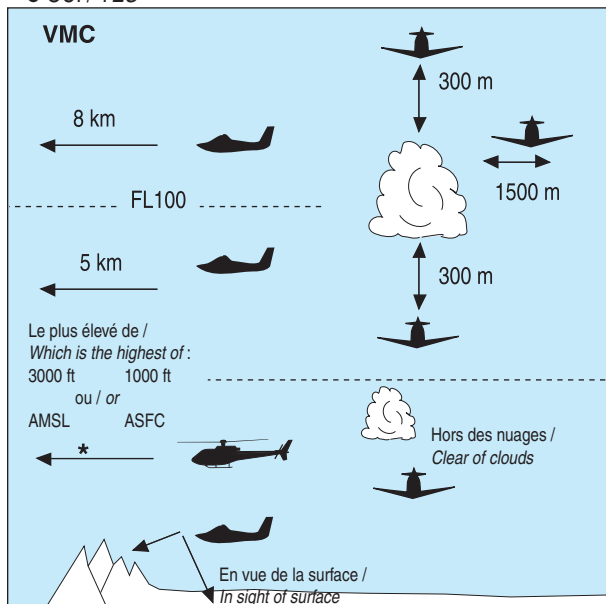
- NON / NO

SERVICE : INFORMATION DE TRAFIC / TRAFFIC INFORMATION

- NON / NO

SERVICE : INFORMATION DE VOL / FLIGHT INFORMATION

- OUI / YES



LIMITATION DE VITESSE / SPEED LIMITATION

- 250 kt IAS sous / below FL 100

RADIO

AUTORISATION ATC

ATC CLEARANCE

} NON / NO

* En espace aérien non contrôlé, sous le plus élevé des deux niveaux suivants :

- 3000 ft AMSL / 1000 ft ASFC

La visibilité en vol doit être au moins égale à la plus élevée des deux valeurs suivantes :

- 1500 m (avions), 800 m (hélicoptères).
- distance parcourue en 30 secondes de vol.

* Within controlled airspace, under the highest of the two following levels:

- 3000 ft AMSL / 1000 ft ASFC.

Flight visibility must be at least equal to the highest of the two following values:

- 1500 m (ACFT), 800 m (HEL).
- distance performed in 30 seconds flight.

VFR DE NUIT (AVIONS) / VFR AT NIGHT (AIRCRAFT)

Les conditions dans lesquelles un pilote d'avion peut, de nuit, effectuer un vol selon les règles de vol à vue (vol VFR de nuit) sont fixées ci après.

1 - Définitions

Vol local : vol circulaire sans escale effectué :

- à l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle (CTR) associée à un aérodrome ;
- ou, en l'absence de zone de contrôle, à 12 kilomètres (6,5 milles marins) au plus de l'aérodrome.

Vol de voyage : vol autre qu'un vol local.

2 - Aérodomes homologués

Un vol VFR de nuit 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 aérodromes. De tels aérodromes et les éventuelles consignes à respecter sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Lorsque qu'un aérodrome est dit homologué « avec limitations », il est réservé aux seuls pilotes autorisés par le directeur de l'aviation civile ou son représentant ; ces pilotes prennent alors connaissance des consignes locales fixant les règles particulières d'utilisation de cet aérodrome.

3 - Conditions météorologiques

Un vol VFR de nuit est effectué dans les conditions météorologiques suivantes :

a) Pour un vol local :

- conserver la vue du sol ou de l'eau ;
- hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 1500 ft ;
- visibilité égale ou supérieure à 5 kilomètres.

b) Pour un vol de voyage :

- conserver la vue du sol ou de l'eau ;
- hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 1500 ft au-dessus du niveau de croisière prévu ;
- visibilité égale ou supérieure à 8 kilomètres entre les aérodromes de départ, de destination et de décollage éventuel.
- Toutefois, un vol peut être poursuivi vers l'aérodrome de destination ou de décollage si la visibilité transmise par l'organisme de la circulation aérienne de cet aérodrome ou par un système de transmission automatique de paramètres (STAP) est inférieure à 8 kilomètres mais supérieure ou égale à 5 kilomètres ;
- pas de prévision de précipitation ou d'orage entre les aérodromes de départ, de destination et de décollage éventuel.

Pour un vol local ou de voyage, en l'absence de station météorologique, de système de transmission automatique de paramètres (STAP) ou d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome de départ, le pilote évalue lui-même la visibilité pour les besoins du décollage.

The conditions required for an aeroplane pilot to undertake a flight at night according to visual flight rules (VFR night flying) are defined below.

1 - Definitions

Local flight: a circular flight without a stop:

- within the lateral boundaries of a controlled airspace (CTR) associated with an aerodrome;*
 - or, in the absence of controlled airspace, a maximum of 12 kilometres (6.5 nautical miles) from the aerodrome.*
- Navigation**: any flight which is not a local flight.

2 - Approved aerodromes

A VFR night flight will take-off and land at an approved aerodrome as defined in the order concerning conditions for approval and operating procedures for aerodromes. These aerodromes and any applicable instructions will be notified to users in aeronautical information.

If an aerodrome is approved "with limitations", it is reserved for pilots authorised by the director of civil aviation or his/her representative. These pilots will ensure their knowledge of any local instructions concerning the specific use of this aerodrome.

3 - Meteorological conditions

A VFR night flight will be carried out in the following meteorological conditions:

a) *Local flights:*

- in sight of the surface;*
- cloud base equal to or higher than 1500ft;*
- visibility equal to or exceeding 5 kilometres.*

b) *Navigation:*

- in sight of the surface;*
- cloud base equal to or higher than 1500ft above the planned flight level;*
- visibility equal to or exceeding 8 kilometres between the departure, destination and possible alternate aerodromes.*
- However, a flight may be continued to the final or alternate aerodrome if the visibility transmitted by the air traffic service of this aerodrome or a STAP (Automatic transmission system for data) is less than 8 kilometres, but more than or equal to 5 kilometres;*
- no forecasting of rain or storms between the departure, destination and possible alternate aerodromes.*

For local flights or navigations, in the absence of a meteorological station, STAP, or air traffic service on the departure aerodrome, the pilot will assess by himself the visibility for take-off.

4 - Plan de vol

4.1 - Plan de vol déposé

Un plan de vol déposé (FPL) est communiqué au moins 30 minutes avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement ou transmis à l'organisme de la circulation aérienne intéressé, 30 minutes au moins avant l'heure de coucher du soleil à l'aérodrome de destination pour un vol de jour devant se poursuivre de nuit.

4.2 - Cas particuliers

Un plan de vol n'est pas exigé pour les vols suivants ; les éléments de vol appropriés sont communiqués par radio, à l'organisme de la circulation aérienne concerné :

- vols locaux ;
- vols entre deux aérodromes pour lesquels le service du contrôle d'approche est assuré par le même organisme de contrôle de la circulation aérienne, dans les limites de l'espace aérien relevant de son autorité ;
- vols entrepris de jour qui, pour des raisons imprévues, se terminent de nuit, si une liaison radiotéléphonique est établie de jour avec l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome de destination ou de décollage.

5 - Itinéraires, Niveau minimal

Sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manoeuvres qui s'y rattachent, un vol VFR de nuit est effectué :

Pour les vols de voyages :

- sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique sauf si une clairance permet de déroger au suivi de ces itinéraires. Dans ce dernier cas, le pilote reste responsable du franchissement des obstacles ;
- en l'absence d'itinéraires, à une hauteur minimale de 1500 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 kilomètres autour de la position estimée de l'aéronef. Cette hauteur est portée à 2000 ft dans les régions où le relief s'élève à une altitude de plus de 5000 ft.

Pour les vols locaux :

- sauf consignes locales particulières, à une hauteur minimale de 1000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

4 - Flight plan

4.1 - Filed flight plan

A filed flight plan (FPL) will be communicated at least 30 minutes prior to the estimated time of departure from the apron or transmitted to the air traffic service concerned at least 30 minutes prior to sun set at the destination aerodrome for a daytime flight continued at night.

4.2 - Special cases

A flight plan is not required for the following flights, the appropriate flight information will be communicated to the air traffic service concerned by radio:

- local flights;
- a flight between two aerodromes for which the approach service is provided by the same air traffic control service, within the airspace under its authority;
- flights begun during the day and which, for unexpected reasons, are completed by night, if radio contact is established with the air traffic service for the destination or alternate aerodrome during daylight hours.

5 - Itineraries, minimum heights

Other than for the purposes of taking-off and landing and associated manoeuvres, VFR night flights will be undertaken:

For navigation:

- on the itineraries notified to users in aeronautical information, unless clearance allows for derogation of these itineraries. In this case, the pilot is responsible for the avoidance of obstacles;
- in the absence of itineraries, at a minimum height of 1500ft above the highest obstacle within a radius of 8 kilometres around the estimated position of the aircraft. This height is raised to 2000ft in regions with terrain reaching an altitude of more than 5000ft.

For local flights:

- unless specific local instructions exist, at a minimum height of 1000ft above the highest obstacle within a radius of 8 kilometres around the estimated position of the aircraft.

6 - Espaces aériens et Zones réglementées

Un vol VFR de nuit peut être effectué :

- en espace aérien non contrôlé ;
- après délivrance d'une clairance (vol contrôlé), dans les espaces aériens contrôlés, de classe C, D ou E, gérés par les centres de contrôle d'approche (APP) et les tours de contrôle (TWR),
 - la séparation est assurée entre les vols IFR et les vols VFR de nuit ;
 - l'information de trafic est fournie aux vols VFR de nuit sur les autres vols VFR de nuit.
- après autorisation préalable de l'organisme gestionnaire, dans une zone réglementée, le cas échéant suivant des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

7 - Radiocommunications

7.1 - Vol local sans organisme de la circulation aérienne

Un pilote en vol VFR de nuit évoluant en vol local, assure une veille radiotéléphonique. En l'absence d'organisme de la circulation aérienne, il indique en auto-information, au premier appel d'un autre pilote sur la fréquence, sa position, son altitude et ses intentions.

7.2 - Espace aériens contrôlés et zones réglementées

Un pilote en vol VFR de nuit dans un espace aérien contrôlé ou dans une zone réglementée établit une communication bilatérale directe avec l'organisme de la circulation aérienne intéressé et garde une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.

6 - Airspaces and restricted areas

A VFR night flight may be undertaken:

- in non-controlled airspace;
- with clearance (controlled flight), in controlled airspace of classes C, D or E, managed by approach control centres (APP) and control towers (TWR),
 - separation will be ensured between IFR flights and VFR night flights;
 - traffic information will be provided for VFR night flights concerning other VFR night flights.
- with the prior authorisation of the managing authority, in a restricted area, using the itineraries published in aeronautical information for users if applicable.

7 - Radiocommunications

7.1 - Local flight without an air traffic service

Pilots undertaking a local VFR night flight will keep a radio watch. In the absence of an air traffic service, the pilot will make air-to-air communications, at initial contact by another pilot on the frequency, indicating position, altitude and intentions.

7.2 - Controlled airspaces and restricted areas

A pilot undertaking a VFR night flight in a controlled airspace or restricted area will establish direct bilateral communication with the air traffic service concerned and will permanently monitor the appropriate radio frequency.

RESTRICTIONS DE L'ESPACE AÉRIEN

AIRSPACE RESTRICTIONS

ZONES À STATUT PARTICULIER / PARTICULAR STATUS AREAS

Zones P

Zones interdites

Le vol des aéronefs dans ces zones est interdit (Sol/FL 195)

Zone R

Zones réglementées

Pénétration subordonnée à certaines conditions spécifiées (contact radio par ex.)

Zones D

Zones dangereuses

Pénétration non soumise à restriction. Des activités dangereuses pour les aéronefs peuvent s'y dérouler pendant des périodes spécifiées.

Zones Interdites Temporaires (ZIT)

Des zones interdites temporaires (ZIT) ont été créées pour des raisons de sûreté aérienne (protection de sites sensibles). Ces zones sont publiées par la voie de l'information aéronautique et figurent sur les cartes aéronautiques.

Zones Réglementées Temporaires (ZRT)

Des zones réglementées temporaires (ZRT) ont été créées pour des raisons de sûreté aérienne (protection de certaines agglomérations) ou pour instaurer le contact radio obligatoire autour de certains aérodromes.

☛ Ces zones sont publiées par la voie de l'information aéronautique et figurent sur les cartes aéronautiques.

Zones de ségrégation temporaire (TSA)

Zones réservées à l'usage exclusifs d'usagers spécifiques pendant une durée déterminée.

Zones réputées imperméables aux vols IFR et aux vols VFR pendant leur activité.

Zones transfrontalières (CBA)

Zones de ségrégation temporaire établies au-dessus de frontières internationales.

Zones réputées imperméables aux vols IFR et aux vols VFR pendant leur activité.

Note : lorsque plusieurs zones portant restriction à l'espace aérien se trouvent imbriquées, les usagers doivent tenir compte des restrictions spécifiques à chaque zone.

P Areas

Prohibited areas

Aircraft flight in these areas is prohibited (Ground/FL 195).

R Areas

Restricted areas

Penetration subject to certain specified conditions (e.g. radio contact).

D Areas

Dangers areas

Penetration is not restricted. Activities dangerous for aircraft may take place in such areas during specified periods.

Temporary prohibited areas (ZIT)

Some temporary prohibited areas (ZIT) have been implemented for safety reasons (protection of sensitive areas). These areas are published by the means of aeronautical information and are shown on the aeronautical charts.

Temporary restricted areas (ZRT)

Some temporary restricted areas (ZRT) have been implemented for safety reasons (protection of particular cities) or to made compulsory the radio contact around some aerodromes. These areas are published by the means of aeronautical information and are shown on the aeronautical charts.

Temporary segregated areas (TSA)

Areas reserved for exclusive use by specific users during a definite period.

When they are active, these areas are not permeable to IFR flights and to VFR flights.

Cross-border areas (CBA)

Temporary segregated areas established above international boundaries.

When they are active, these areas are not permeable to IFR flights and to VFR flights.

Note: *when several areas restricting airspace are imbricated, users shall take into consideration the restrictions specific to each area.*

OPÉRATIONS MILITAIRES À GRANDE OU TRÈS GRANDE VITESSE ET À BASSE OU TRÈS BASSE ALTITUDE

MILITARY OPERATIONS CONDUCTED AT HIGH OR VERY HIGH SPEED AND AT LOW OR VERY LOW ALTITUDE

La plupart des opérations militaires à grande vitesse et basse altitude de jour sont effectuées durant les périodes suivantes : lundi à vendredi sauf JF de SR-30 à SS+30.

Ces opérations sont conduites.

À TRÈS GRANDE VITESSE ET À BASSE ALTITUDE

À l'intérieur de zones réglementées spécifiques, portées à la connaissance des usagers dans des conditions telles que les pilotes militaires ne sont pas toujours en mesure d'appliquer le principe "voir et éviter". En conséquence, les pilotes VFR doivent strictement en respecter les conditions de pénétration.

À TRÈS GRANDE VITESSE ET À TRÈS BASSE ALTITUDE

À l'intérieur de portions de zones réglementées prévues pour les vols à "basse altitude et très grande vitesse" dont la limite inférieure est abaissée jusqu'au sol. Ces portions de zones sont représentées sur les cartes aéronautiques par un symbole particulier. (cf légende carte).

L'attention des utilisateurs est attirée sur le fait que les vols qui s'y déroulent peuvent utiliser conjointement, le tronçon collant au sol et la zone qui lui est superposée.

À GRANDE VITESSE ET À BASSE ALTITUDE

Hors de ces zones, pratiquement au-dessus de tout le territoire français, pour la plupart des vols en dessous de 1 500 ft (450 m) /ASFC, avec une visibilité horizontale généralement supérieure à 5 km.

Most daytime high speed and low altitude military operations occur during the following periods : Monday to Friday SR-30 to SS+30 (except on public holidays).

These operations take place:

AT VERY HIGH SPEED AND LOW ALTITUDE

Within specified restricted areas notified to users, under such circumstances that do not enable military pilots to apply the "see and avoid" principle. VFR pilots should therefore abide strictly by the rules of entry.

AT VERY HIGH SPEED AND VERY LOW ALTITUDE

Within parts of restricted areas specified for "low altitude and very high speed" flights with a lower limit at ground level. These parts of areas are represented on aeronautical charts by a distinctive symbol. (see chart legend).

We draw the attention of the pilots to the fact that these training flights may take place on both the route segment touching the ground and in the area above.

AT HIGH SPEED AND LOW ALTITUDE

Outside these areas, practically over the entire French territory, for most flights below 1 500 ft (450 m) /ASFC with a horizontal visibility generally greater than 5 km.

Si, compte tenu des conditions météorologiques et du jour de la semaine on peut s'attendre à voir évoluer des vols militaires à basse altitude, il est recommandé aux pilotes VFR, pour autant que cela soit compatible avec leur type d'activité :

- lorsque les conditions météorologiques et les restrictions d'espace (pénétration en zones réglementées et dans certains espaces contrôlés) le permettent, de conduire leur vol en croisière à partir de 1 500 ft (450 m) ASFC,
- de limiter au strict nécessaire les évolutions en dessous de 1 500 ft (450 m) ASFC lors des manœuvres associées à l'atterrissage et au décollage.

A ces fins, les pilotes VFR ne doivent pas hésiter à demander l'autorisation de pénétrer dans les espaces soumis à conditions de pénétration.

Cette recommandation a pour seul objectif de diminuer la probabilité de présence simultanée des deux circulations dans le même espace.

If meteorological conditions and the day of the week make low altitude military flights a probability, in as much as this is compatible with their activities, it is recommended for VFR pilots:

- to cruise at 1 500 ft ASFC (450 m) or above, when meteorological conditions and airspace restrictions (entry into restricted areas and some controlled airspace) enable them to do so,*
- to limit the bare essentials all manœuvres below 1 500 ft ASFC (450 m) related to taking off and landing.*

Thus, VFR pilots should not hesitate to ask for clearance to enter airspace subject to special entry conditions.

The objective of this recommendation is to reduce the probability of simultaneous presence of both types of circulation within the same airspace.

RECHERCHES ET SAUVETAGE
SEARCH AND RESCUE

PROCÉDURE DE DÉTRESSE ET D'URGENCE / *DISTRESS AND EMERGENCY PROCEDURE*

1 - Définitions

- a) **Détresse** : état caractérisé par la menace d'un danger grave et imminent et par la nécessité d'une assistance immédiate ;
- b) **Urgence** : état concernant la sécurité d'un aéronef ou de tout autre véhicule, ou celle d'une personne se trouvant à bord ou en vue, mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'une assistance immédiate.

2 - Communications de détresse / Urgence

2.1 - Message de détresse / urgence

Un message de détresse ou d'urgence comprend :

- a) le signal radiotéléphonique de détresse **mayday**, ou d'urgence **pan pan**, prononcé, dans toutes les langues comme l'expression française "m'aider" ou "panne panne", répété de préférence trois fois ;
- b) puis, si possible dans l'ordre :
- 1) le nom de la station à laquelle le message est adressé (si le temps disponible et les circonstances le permettent) ;
 - 2) l'indicatif d'appel de l'aéronef ;
 - 3) la nature du cas de détresse ou d'urgence ;
 - 4) la position, le niveau et le cap ;
 - 5) les intentions du commandant de bord.

2.2 - Fréquence à utiliser

- Message de détresse ou d'urgence :
Fréquence air-sol en cours d'utilisation.
- Message de détresse :
Peut-être émis sur la fréquence 121,500 MHz ou sur toute autre fréquence du service mobile aéronautique ou maritime si nécessaire ou souhaitable.

1 - Definitions

- a) **Distress**: condition featured by the threat of a severe and impending danger and requiring an immediate assistance;
- b) **Emergency**: condition concerning the safety of an aircraft or any other vehicle, or safety of any people being on-board or in sight, but not requiring immediate assistance.

2 - Distress / Emergency Communications

2.1 - Distress / Emergency Messages

A distress or emergency message includes:

- a) the radiotelephony distress signal **mayday**, or the radiotelephony emergency signal **pan pan** pronounced in all areas as the French expression "m'aider" or "panne panne", repeated preferably three times;
- b) then, if possible in the following order:
- 1) name of the station to which the message is addressed (available time and circumstances permitting);
 - 2) aircraft call sign;
 - 3) distress or emergency type;
 - 4) position, level and heading;
 - 5) intentions of aircraft captain.

2.2 - Frequency to be used

- Distress or Emergency Message:
Operating air-ground frequency.
- Distress message:
May be transmitted on frequency 121.500 MHz or on any other frequency of the Aeronautical or Maritime Mobile Service if necessary or desirable.

2.3 - Imposition du silence

- Lors d'un appel de détresse, le silence peut-être imposé suite au message :

Arrêtez toutes transmissions - mayday / stop transmitting - mayday

- Lorsque la phase de détresse prend fin, fin du silence par le message :

Trafic de détresse terminé / distress traffic terminated

3 - Accusé de réception d'un message de détresse ou d'urgence

SI LA STATION A LAQUELLE S'ADRESSE LE PILOTE N'ACCUSE PAS RECEPTION DU MESSAGE DE DETRESSE OU D'URGENCE, TOUTE AUTRE STATION ACCUSE RECEPTION ET PORTE ASSISTANCE.

2.3 - Imposition of silence

- For a distress call, the silence can be required after the message:

Stop transmitting- mayday

- When the distress phase is over, end of silence by the following message:

Distress traffic terminated

3 - Acknowledgement of a distress or emergency message

IF THE STATION THAT THE PILOT IS CALLING DOES NOT ACKNOWLEDGE THE DISTRESS OR EMERGENCY MESSAGE, ANY OTHER STATION SHALL ACKNOWLEDGE AND GIVE ASSISTANCE.

FRÉQUENCES UTILISABLES - USABLE FREQUENCIES

Fréquence-Frequency	de Route-in Route	121.500 MHz	2 182 kHz (1)
Utilisation normale	Liaison Air/Sol	de Détresse internationale	Internationale Maritime
Normal utilisation	Ground/Air contact	of international Distress	Maritime International
(1) Silence international : H + 00 à H + 03 et H + 30 à H + 33 International Silence : H + 00 to H + 03 and H + 30 to H + 33			

Il est recommandé au pilote VFR effectuant des voyages devant durer plus d'une heure ou sur une distance supérieure à 200 km, de contacter, au moins toutes les heures ou tous les 200 km, des organismes spécifiés (CIV, certains organismes de contrôle d'APP des aérodromes civils ou militaires, certains aérodromes AFIS) en donnant clairement leur indicatif, leur position, leur provenance et destination.

RÉCEPTION DE SIGNAUX DE RADIO-BALISES DE DÉTRESSE FONCTIONNANT AUTOMATIQUÉMENT À L'IMPACT (RBDA)

- ALARMES INTEMPESTIVES
- RECOMMANDATIONS

1. Rappel des causes d'alarmes intempestives

1.1. Chocs, accélérations et décélérations "hors norme", l'interrupteur de la radiobalise étant sur "AUTOMATIQUE" (ex. : vibrations pour hélicoptères, figure de voltige, turbulences et atterrissages brutaux pour tous les aéronefs).

1.2. Armement accidentel de la radiobalise sur "MANUEL" (ex. : maintenance, réparations sur aéronefs).

1.3. Mauvais état général de la radiobalise : circuits, contacts (suivi et entretien insuffisants).

1.4. Test d'émission non autorisé (méconnaissance des règlements).

2. Recommandations pour réduire le taux d'alarmes intempestives.

2.1. La radiobalise est en service.

2.1.1. **Avant le vol**, s'assurer de la présence de la radiobalise à bord et de la position de l'interrupteur sur "AUTOMATIQUE" (check list).

2.1.2. **Ne procéder à aucun essai d'émission** de la radiobalise (afin de ne pas générer de fausses alarmes et d'éviter les risques d'un mauvais positionnement de l'interrupteur).

It is recommended that a VFR pilot whose flights last for more than one hour, or cover a distance of more than 200 km to make contact, at least once an hour, or every 200 km with specific services (FIS, certain civil or military aerodrome approach control services, certain aerodrome AFIS) stating clearly their call sign, position, their place of departure and destination.

RECEPTION OF SIGNALS FROM DISTRESS BEACONS AUTOMATICALLY ACTIVATED BY AIRCRAFT CRASH

- FALSE ALARM SIGNALS
- RECOMMENDATIONS

1. Reminder of the false alarm causes

1.1. *Shocks, "non-standard" accelerations and decelerations, the beacon switch being on "automatic". (e.g. vibrations in helicopters, aerobatics, turbulence and rough landings for all types of aircraft).*

1.2. *Unintentional switching of beacon to "manual" (e.g. maintenance, aircraft repairs).*

1.3. *General condition of beacon is bad: circuits, contacts (poor inspection and maintenance).*

1.4. *Emission test not authorized (regulations not known).*

2. Recommendations for lowering the rate of false alarms.

2.1. *Beacon is operating.*

2.1.1. **Before take-off**, *make sure beacon is on board and that switch is on "automatic" (check list).*

2.1.2. **Do not carry out any beacon emission test** *(to avoid generating false alarms and the risk of improperly positioning the switch).*

2.1.3. Caler le récepteur VHF de l'appareil sur 121.5 Mhz pour vérifier si la radiobalise est ou non en émission **systématiquement** :

- après la mise en route du moteur,
- après tout accident, atterrissage forcé ou même atterrissage sur piste un peu brutal,
- à la fin du vol, avant l'arrêt du moteur,
- **aussi souvent qu'il sera nécessaire au cours du vol**, si le pilote craint qu'une circonstance particulière ait pu déclencher la radiobalise (cf.1.1).

2.1.4. En cas de fonctionnement intempestif constaté :

- si cela est possible, arrêter immédiatement l'émission de la balise (cas d'une radiobalise accessible) et signaler sans délai cette émission intempestive à l'organisme de la circulation aérienne compétent (CIV, CCR, APP ou TWR) : cette dernière mesure a pour objectif d'éviter des recherches et d'accaparer inutilement les services concernés.
- si l'émission ne peut être arrêtée immédiatement (cas d'une balise inaccessible, par exemple) :
 - . vérifier le positionnement de l'interrupteur et le cas échéant, le basculer sur "ARRET" et pour certaines radiobalises, actionner le bouton "RESET", puis signaler le fait à l'organisme de la circulation aérienne le plus proche afin de s'assurer de l'arrêt effectif de l'émission ;
 - . en vol : après avoir signalé l'incident à l'organisme de la circulation aérienne comme indiqué ci-dessus, lui demander toutes directives éventuelles qui pourront être, selon les circonstances : poursuite ou non du vol, atterrissage dans les meilleurs délais.

2.1.3. Position aircraft VHF receiver on 121.5 Mhz to check if beacon is transmitting or not **systematically**:

- after starting engine,
- after any accident, forced landing or even a rough landing on runway,
- at the end of the flight, before stopping engine.
- **as often as necessary during the flight**, if the pilot believes that the beacon has been activated by any special circumstance (see 1.1.).

2.1.4. When it is obvious that the beacon has emitted false alarm:

- If possible stop beacon transmission immediately (when beacon is accessible), and advise the competent air traffic unit (ATS, ACC, APP, TWR), the object being to avoid unnecessary search operations.

- If transmission cannot be stopped immediately (unaccessible beacon):

- . and for some distress beacon, switch on the RESET button, then inform the nearest air traffic organism to check the result of this action;

- . in flight : after having reported the event to the air traffic unit, ask for instructions which may lead, depending on circumstances, to continuation (or not) of the flight, or to immediate landing.

2.2. La radiobalise n'est pas en service

2.2.1. Radiobalise hors service. Intervention du personnel d'entretien :

- faire placer sur la RBDA ou sur la commande de contrôle à distance (tableau de bord) un cache protecteur empêchant toute mise en fonctionnement fortuite ;
- ou positionner l'interrupteur de la RBDA sur "ARRÊT" (à la remise en service : cf.2.1.1.).

2.2.2. Radiobalise hors service longue durée. Dépose de la RBDA (stockage, entretien, réparation, expédition, etc...) :

- déconnecter son boîtier d'alimentation électrique ;
- prendre la même précaution si l'émetteur doit être mis au rebut.

Note 1 : *pendant toutes les opérations d'entretien et de contrôle, les organismes chargés des tests d'émission veilleront à ce que ces tests soient effectués dans les créneaux horaires et selon les prescriptions des services officiels (durant les 5 premières minutes de chaque heure ronde).*

Note 2 : *Les services officiels peuvent être amenés à demander aux détenteurs de radiobalises présumées en émission intempestive de collaborer bénévolement à la prévention des fausses alarmes.*

2.2. The beacon is not operating

2.2.1. *Beacon out of order. Intervention of maintenance staff:*

- *install a protection cover on beacon or remote control (instrument panel) to prevent accidental operation.*
- *or flip the beacon switch to "STOP" (when switching on, see 2.1.1.).*

2.2.2. *Beacon out of order for a long time removal of beacon (storage, maintenance, repairs, shipping, etc...):*

- *disconnect power supply case;*
- *take similar action if beacon must be scrapped.*

Note 1: During all the maintenance and check operations the units in charge of emission tests shall take care that these tests shall be done at times prescribed by official departments (during the first five minutes of each hour).

Note 2: The official public departments may ask the owners of beacons supposed to be emitting false signals for free cooperation to avoid false alarms.

