

**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 de 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 ALTIPOORT

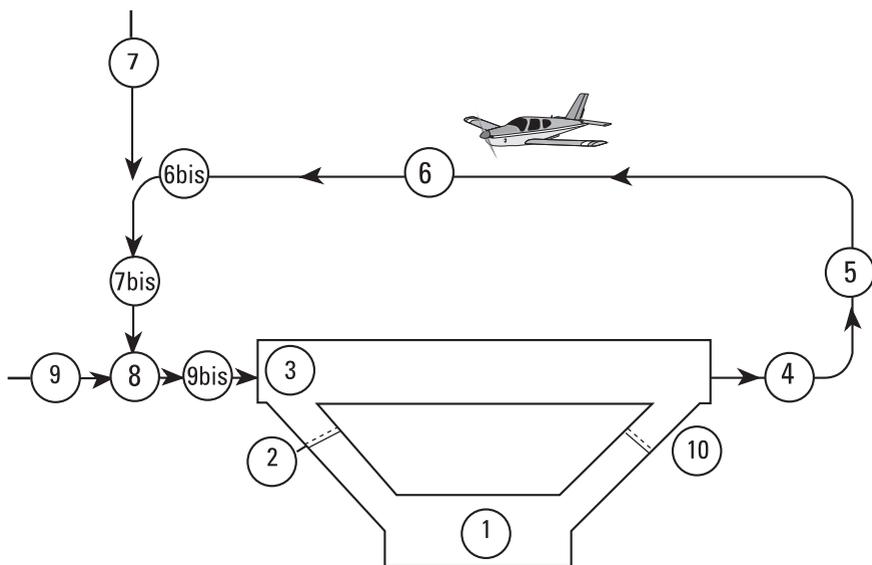
Positions caractéristiques

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 ALTIPOORT

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 clearance 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 clearance 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 clearance 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 clearance 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 clearance 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 aéroports 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 clearance, 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 clearance, 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 compatible 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 certain 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.

Équipement 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 RADIODÉLÉPHONIQUES 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

Exemples

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

ALTITUDE 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 AFSC, 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 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 |

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 |

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.).

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.).

- 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 aéroport situé dans une zone de contrôle, ni atterrir sur cet aéroport, ni pénétrer dans la circulation de cet aéroport :
- 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 Facilities and premises overflown | Hauteur minimale de survol Minimum flying height |
|--|---|
| <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 Aircraft types | Hauteur minimale de survol Minimum flying height | Largeur moyenne de l'agglomération Average width of the urban area |
|---|---|---|
| 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 |

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
BALE MULHOUSE
BASTIA PORETTA
BIARRITZ-BAYONNE ANGLET
CALAIS DUNKERQUE
CHAMBERY AIX LES BAINS
LILLE LESQUIN
NICE COTE D'AZUR
PERPIGNAN RIVESALTES
STRASBOURG ENTZHEIM

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:

LFKJ
LFSB
LFKB
LFBZ
LFAC
LFLB
LFQQ
LFMN
LFMP
LFST

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.

2.4. 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 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

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:

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.

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 :

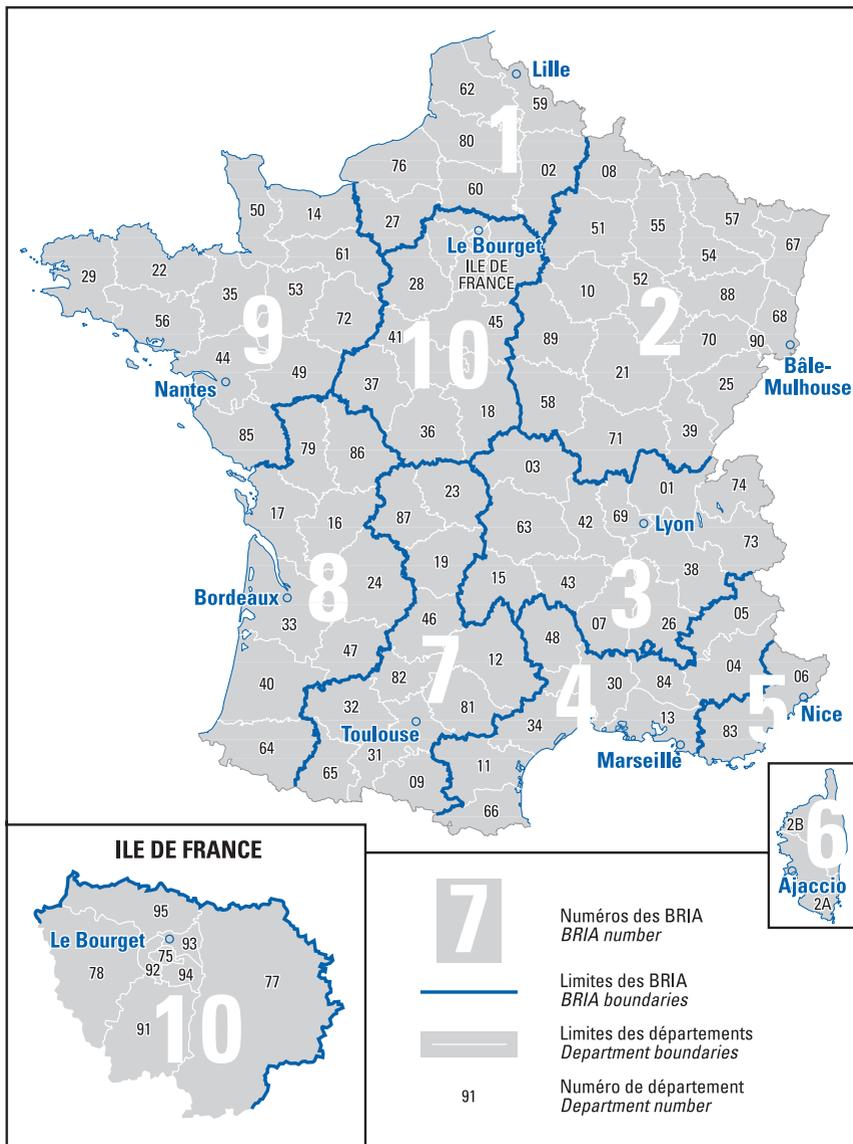
- when there is one, to the AIS office/ATS reporting office of the aerodrome where they are;
- when there is no AIS office/ATS reporting office, or if outside normal hours of opening of AIS office/ATS reporting office, to the Regional flight assistance information office (BRIA) of the designated service 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 | | | |
|--|--|---|--|
| 1 PRIORITY Priority ←=FF→ | | 2 DESTINATAIRE(S) Address(es) | |
| HEURE DE DÉPÔT Filing time | | EXPÉDITEUR Originator | |
| IDENTIFICATION PRÉCISE DU(S) DESTINATAIRE(S) ET/OU DE L'EXPÉDITEUR Specific identification of address(es) and/or originator | | | |
| 3 TYPE DE MESSAGE Message type ←= (FPL) | 7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF Aircraft identification - F.B.H.D.A. | 8 RÈGLES DE VOL Flight rules - V | 9 TYPE DE VOL Type of flight G |
| 9 NOMBRE Number | 12 TYPE D'AÉRONEF Type of aircraft C180 | 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 - N0100 | |
| NIVEAU Level VFR | ROUTE Route → LMG, MOU, DIJ | | |
| 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.1 | 2 ^e AÉRODROME DE DÉGAGEMENT 2nd 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) | | | |
| 10 AUTONOMIE Endurance HR MIN. - E / 0630 | PERSONNES À BORD Persons on board → P / 4 | RADIO ET BALISE D'URGENCE Emergency radio → R / UHF <input checked="" type="checkbox"/> VHF <input checked="" type="checkbox"/> ABA/aba E | |
| ÉQUIPEMENT DE SURVIE/Survival equipment → S / <input checked="" type="checkbox"/> POLAIRE Polar <input checked="" type="checkbox"/> DÉSERT Desert D MARITIME Maritime M JUNGLE Jungle J | | GILETS DE SAUVETAGE/Jackets → <input checked="" type="checkbox"/> LAMPES Light <input checked="" type="checkbox"/> FLUORES Fluores <input checked="" type="checkbox"/> UHF <input checked="" type="checkbox"/> VHF <input checked="" type="checkbox"/> | |
| NOMBRE Number → <input checked="" type="checkbox"/> | CAPACITÉ Capacity | COUVERTURE Cover | COULEUR Colour |
| COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF Aircraft colour and markings A / BLEUE XX | | | |
| REMARQUES Remarks → M | | | |
| PILOTE COMMANDANT DE BORD Pilot-in-command C / DUPONT | | | |
| DÉPOSÉ PAR/Filed by | | ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES Space reserved for additional requirements | |

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)

DÉPÔT 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 aéroport 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'aéroport 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 de 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 AERIEENNE

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.

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 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
- LTA VERDON : FL 145

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

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

- *airspace within which air traffic services are taken over by a foreign air traffic agency,*
- *terminal control areas, control areas and airways,*
- *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*
- *LTA VERDON : 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 de 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 que 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.

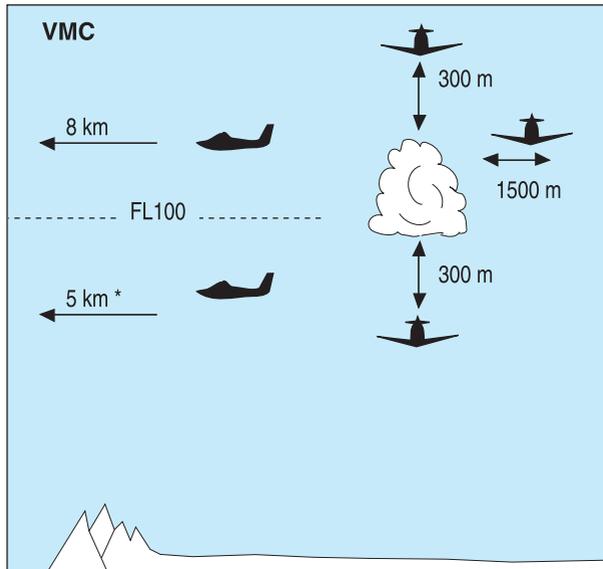
C

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 :



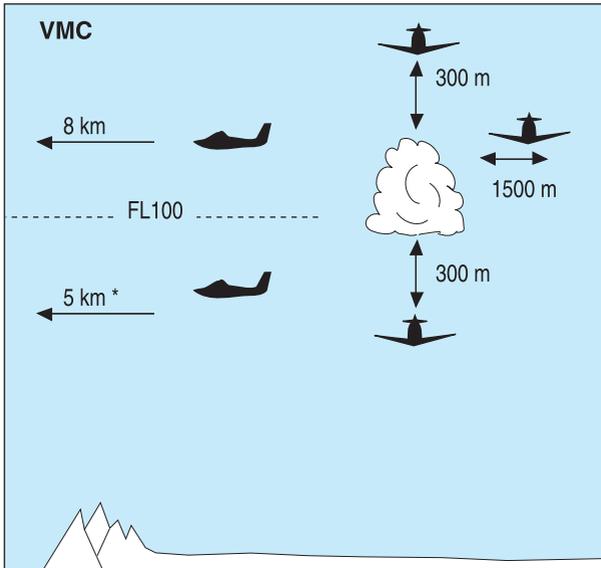
D

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

RADIO :



AUTORISATION ATC / ATC CLEARANCE

- OUI / YES

* 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.

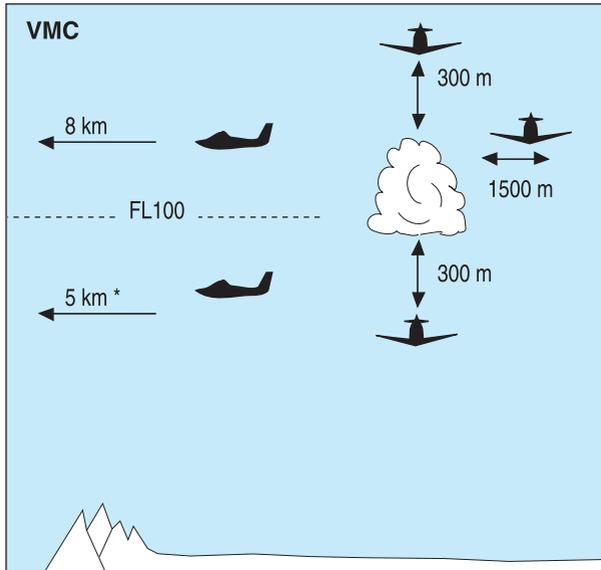
E

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
AUTORISATION ATC
ATC CLEARANCE**

} NON
sauf pour
VFR nuit

/ NO
*except for
night VFR*

G

SÉPARATION ASSURÉE / SEPARATION PROVIDED

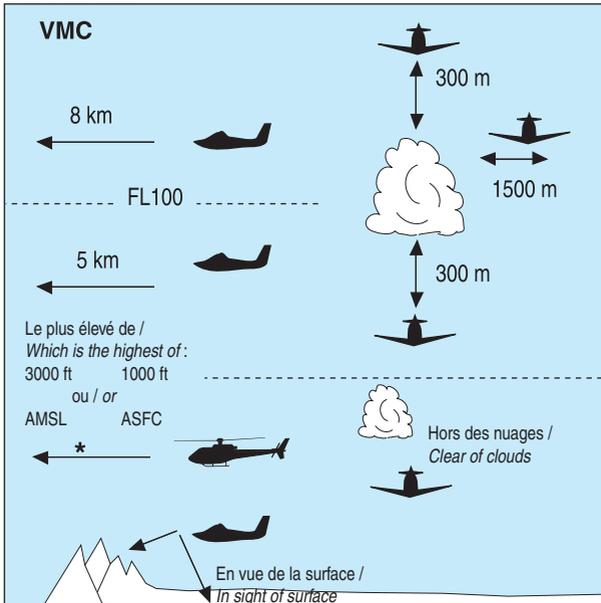
- NON / NO

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 - Aérodromes homologués

Un vol VFR de nuit est effectué au départ et à destination d'aérodromes 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 dégagement éventuel.
- Toutefois, un vol peut être poursuivi vers l'aérodrome de destination ou de dégagement 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 dégagement 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 du 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 dégagement.

5 - Itinéraires, Niveau minimal

Sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres 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.